



Centro Universitário de Brasília  
Faculdade de Ciências Sociais Aplicadas

SIMONE LAGE MENDONÇA RIBEIRO

**AYRTON SENNA HERÓI NACIONAL  
A CONTRIBUIÇÃO DO PILOTO E DA IMPRENSA NA CONSTRUÇÃO DE SUA  
IMAGEM: ANÁLISE DE REPORTAGENS E CITAÇÕES DO JORNAL FOLHA DE  
SÃO PAULO.**

Brasília-DF  
Novembro de 2006

SIMONE LAGE MENDONÇA RIBEIRO

**AYRTON SENNA HERÓI NACIONAL  
A CONTRIBUIÇÃO DO PILOTO E DA IMPRENSA NA CONSTRUÇÃO DE SUA  
IMAGEM: ANÁLISE DE REPORTAGENS E CITAÇÕES DO JORNAL FOLHA DE  
SÃO PAULO.**

Monografia apresentada para conclusão do curso  
de jornalismo. Orientadora: Maria Gláucia P. L. P.  
Magalhães

Brasília-DF  
Novembro de 2006

**SIMONE LAGE MENDONÇA RIBEIRO**

**AYRTON SENNA HERÓI NACIONAL  
A CONTRIBUIÇÃO DO PILOTO E DA IMPRENSA NA CONSTRUÇÃO DE SUA  
IMAGEM: ANÁLISE DE REPORTAGENS E CITAÇÕES DO JORNAL FOLHA DE  
SÃO PAULO.**

Monografia apresentada para conclusão do curso  
de jornalismo. Orientadora: Maria Gláucia P. L. P.  
Magalhães

Brasília, 30 de outubro de 2006.

**BANCA EXAMINADORA**

---

Professora:

---

Professora:

---

Professor:

## **Agradecimentos**

Aos meus pais, pelo apoio indireto, imprescindível;

Ao Artur, meu companheiro, sem o qual este trabalho não teria sido possível;

À minha filha, Helena, que nasceu durante a produção desta pesquisa e se tornou a minha maior razão pela busca do sucesso;

Ao meu irmão e aos amigos; pela descontração nos intervalos de trabalho;

Aos professores, pela compreensão e dedicação;

A todo o restante da família, que torce por mim em qualquer empreitada;

A todos, muito obrigada!

## RESUMO

A proposta deste estudo é analisar a formação de um dos maiores mitos brasileiros: Ayrton Senna. Focaliza-se a sua própria participação para a construção de sua imagem de herói, por meio de suas citações no jornal Folha de São Paulo. A participação do jornal também é abordada. É, portanto, a abordagem de dois dos alicerces do tripé que, segundo a autora, contribui para a formação do mito: povo, imprensa e o próprio indivíduo. Para tanto, é feito um breve histórico sobre a história da Fórmula-1 no Brasil, sobre a vida e a carreira de Senna e sobre a cobertura jornalística do automobilismo no País. Depois, são apresentadas teorias sobre Mito e Herói, que serão o suporte para a posterior análise das matérias.

### PALAVRAS-CHAVE:

Automobilismo, Fórmula-1, Mito, Herói, Ayrton Senna, Folha de São Paulo.

## SUMÁRIO

<b>1. INTRODUÇÃO</b> .....	<b>6</b>
1.1 - OBJETIVOS.....	6
1.2 - JUSTIFICATIVA .....	7
1.3 - HIPÓTESES.....	9
1.4 - METODOLOGIA .....	9
<b>2. A FÓRMULA-1 NO BRASIL</b> .....	<b>11</b>
<b>3. A CARREIRA DE SENNA</b> .....	<b>13</b>
3.1 - A ESTRÉIA NA F-1 .....	17
3.2 - A FASE DE GLÓRIA NA McLAREN .....	23
3.3 - O ANO DA TRAGÉDIA.....	30
<b>4. A COBERTURA DA IMPRENSA</b> .....	<b>33</b>
<b>5. O MITO</b> .....	<b>35</b>
<b>6. A CONSTRUÇÃO DO MITO DO HERÓI SENNA</b> .....	<b>41</b>
6.1 - O POVO CARENTE DE HERÓIS.....	41
6.2 - A MÍDIA CARENTE DE HERÓIS .....	43
6.3 - O PRÓPRIO Ayrton Senna .....	44
<b>7. ANÁLISE DE REPORTAGENS</b> .....	<b>48</b>
<b>8. CONCLUSÃO</b> .....	<b>54</b>
<b>9. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b> .....	<b>56</b>

# 1. Introdução

Este trabalho pretende analisar como foi construída a imagem mitológica de Ayrton Senna como herói nacional. A pesquisa propõe-se a identificar e conceituar as variáveis que podem influenciar na construção de uma imagem adorada pelas pessoas. Dessa forma, observa o comportamento da imprensa diante de atuações destacadas do piloto Ayrton Senna, bem como o comportamento do próprio piloto durante uma etapa de sua carreira, por meio de suas declarações à imprensa.

Primeiro, será feita uma explanação sobre a História da Fórmula-1 no Brasil, sobre como este esporte se tornou popular no País; depois, será abordada a carreira do piloto, desde os primeiros contatos com o automobilismo. Em seguida, o trabalho apresentará um estudo teórico sobre Mito e Herói, passando por diversos autores e estudiosos do assunto. A seguir, as análises de matérias jornalísticas veiculadas na época, bem como as declarações do piloto reproduzidas no mesmo veículo de comunicação, utilizando a perspectiva do mito.

## 1.1 - Objetivos

O objetivo geral do trabalho é mostrar como um indivíduo pode contribuir para a construção de sua própria imagem, aproveitando-se da interdependência existente entre seus interesses pessoais, o interesse da mídia por histórias comerciais e a necessidade de heróis na sociedade.

Já os objetivos específicos são identificar o que torna Ayrton Senna um mito ou um herói para a população brasileira, ou seja, quais são as características do personagem que fazem com

que ele tenha atingido esse “status”. Para isso, foi utilizado um vasto referencial teórico sobre Mito e Arquétipos Heróicos.

Para a parte prática do trabalho, foram utilizadas as matérias publicadas no jornal Folha de São Paulo em todas as segundas-feiras pós Grandes Prêmios de Fórmula-1, nos anos de 1989 e 1990. A escolha dos anos citados se fez necessária para delimitação do objeto de pesquisa, porém não foi uma escolha aleatória. Em 1989, Ayrton Senna perdeu o campeonato mundial de pilotos para Alain Prost. Em 1990, o piloto foi o campeão, em circunstâncias bastante parecidas com as do ano anterior. Em razão da similaridade das temporadas e dos resultados divergentes, que pode nos mostrar a reação do piloto em diferentes situações, optou-se por analisar apenas esses campeonatos dos 10 disputados pelo piloto. A Folha de São Paulo foi escolhida por ser uma mídia de mais fácil recuperação e por enviar jornalistas para a cobertura “in loco” de todos os Grandes Prêmios.

## **1.2 - Justificativa**

O automobilismo tem uma participação peculiar na vida dos brasileiros. Foi o esporte que produziu um dos maiores heróis que a nação já teve, se não o maior de todos. O processo de interiorização do esporte na população durante a “era Senna” foi tão contundente que mesmo no ano de 2006, 12 anos após sua morte, a Fórmula-1 ainda é transmitida e coberta regularmente pelos meios de comunicação e ainda detém o interesse público.

Não aconteceu com a Fórmula-1 o que acontece com outros esportes, que ganham notoriedade sempre que um brasileiro se destaca, mas assim que esse personagem deixa de lutar pelas vitórias, o interesse pela modalidade diminui. Foi assim com o tênis e Gustavo Kuerten, com a ginástica artística e Daiane dos Santos, com o vôlei e a seleção que ganhou a medalha de



ouro na olimpíada de 1992, em Barcelona (o vôlei voltou a ser notícia porque a atual seleção também tem conseguido bons resultados).

A Fórmula-1, ao contrário dos exemplos citados, permaneceu com seu lugar cativo nas transmissões da TV Globo e nas coberturas dos rádios e jornais, inclusive mandando repórteres para todos os grandes prêmios, como é o caso do jornal Folha de São Paulo e Rádio Bandeirantes, além da própria Globo, claro. Isso aconteceu mesmo após a morte do ídolo brasileiro. A verdade é que, desde a morte de Senna, nenhum outro piloto brasileiro sequer chegou perto de disputar um campeonato mundial. Mas o interesse pela categoria permaneceu. Ou Senna causou um interesse tão grande pelo esporte que a população tenha aprendido a gostar da categoria, ou talvez o povo brasileiro ainda tenha esperanças de que dali possa sair mais um grande herói nacional e esteja apenas despejando suas esperanças em novas gerações de pilotos.

De qualquer forma, Senna tem algo a ver com esse interesse permanente. É por isso que uma análise da construção de sua imagem se faz necessária. Esta análise pode ser feita de diversas formas: como a mídia contribuiu para essa construção, como o povo necessitava de heróis na década de 90 etc. Mas este trabalho pretende mostrar como foi a atuação do próprio piloto em conjunto com a mídia para que sua imagem tivesse as proporções de hoje.

A familiaridade da autora com o assunto Fórmula-1 também foi bastante importante para a escolha do tema. Esta familiaridade causou uma curiosidade a respeito do fato de o Brasil ter feito outros campeões na categoria que não tiveram a repercussão que Senna teve na mídia e no imaginário popular. Já esta curiosidade levou a autora a se questionar se a contribuição e o preparo de Senna para lidar com a mídia não foi fator fundamental para sua mitificação. Partindo-se do princípio de que a construção de um mito contemporâneo é feita por três vertentes (o povo, a mídia e o personagem mitificado), a análise terá como objeto a mídia e as declarações do piloto por ela veiculadas.

### **1.3 - Hipóteses**

A construção eficaz da imagem mitológica de Ayrton Senna se deu por três demandas: a necessidade da população desde seu ingresso na Fórmula-1 em 1984, mas principalmente na década de 90 em virtude da situação política e econômica do País, de um herói que elevasse a auto-estima da nação; o interesse da mídia em explorar sua imagem para satisfazer à demanda citada anteriormente e assim obter maior lucro; finalmente, o interesse do próprio Senna em vender sua imagem.

Em virtude de haver na Fórmula-1, contemporâneo a Ayrton Senna, um outro piloto tricampeão mundial (Nelson Piquet) que não obteve o mesmo sucesso junto ao público por ser mais avesso à mídia, a hipótese é a de que o interesse do piloto foi o que mais colaborou para a construção de sua imagem.

### **1.4 - Metodologia**

A delimitação do objeto da pesquisa levou em conta a familiaridade da aluna com o assunto e o grande volume de obras já lidas por ela sobre o tema. A princípio, a intenção era analisar um material muito mais extenso, de todos os anos em que Ayrton participou dos campeonatos da categoria, de 1984 a 1994. Destacada a inviabilidade temporal e financeira, optou-se por delimitar a pesquisa a apenas dois anos.

Objeto delimitado, foi preciso consultar a Folha de São Paulo para saber se havia possibilidade de recuperação do material de estudo. A resposta foi positiva, porém com um alto custo. As 32 matérias foram orçadas pela empresa em R\$ 909,00. Uma saída mais barata e prática foi solicitar as cópias das publicações na Biblioteca do Senado Federal, mas a pesquisa ficou

incompleta. O material foi conseguido na íntegra no setor de taquigrafia da Câmara dos Deputados. A reprodução de todo o material ficou em R\$ 40,00.

Para a parte de contextualização sobre o esporte no Brasil e a vida e carreira do piloto, foram pesquisadas diversas publicações sobre o tema. Livros sobre a história da Fórmula-1, biografias oficiais e não-oficiais do piloto, *sites* especializados, conversas com jornalistas especializados via interação pelos seus *sites* ou via programas de conversas *on line* (MSN) fundamentaram essa parte do trabalho.

Para embasar a argumentação teórica sobre Mito e Herói, a pesquisa abrangeu autores clássicos do assunto, como Joseph Campbell, Roland Barthes e Artur da Távola, dentre outros. Foram lidos vários trabalhos acadêmicos que abordavam o assunto e que, embora não tratassem de Fórmula-1, puderam contribuir com essa argumentação teórica.

## 2. A Fórmula-1 no Brasil

A história de sucesso do automobilismo brasileiro no exterior se relaciona também com o princípio do jornalismo esportivo no País. O Barão Fittipaldi era um dos locutores de prestígio no início do esporte a motor no Brasil, na década de 50, quando a época das “carreteras” marcava as competições que aconteciam no recém-construído circuito de Interlagos ou então nas tradicionais provas de ruas, como as disputadas nas cidades do Rio de Janeiro e de Petrópolis.

Foi o filho do Barão, Emerson Fittipaldi, quem deu início a saga do Brasil que faz sucesso nas pistas do mundo. O jovem paulista, depois de vencer os principais torneios do automobilismo nacional, resolveu encarar o desafio de tentar uma carreira no exterior, visando à conquista de um monoposto na Fórmula-1. Mudou-se para a Inglaterra e frequentou os campeonatos locais, onde obteve sucesso imediato, culminando com a conquista do campeonato de Fórmula 3, que o credenciou para uma vaga na F-1 no ano seguinte. A primeira vitória veio em sua quarta corrida, em 1970, e não demorou muito para que Emerson Fittipaldi se tornasse um vencedor constante na principal categoria do automobilismo mundial.

A conquista dos títulos mundiais de 1972 e 1974 fez com que Fittipaldi ficasse internacionalmente conhecido e virasse um ídolo no Brasil, que assistiu ao surgimento da cobertura esportiva especializada, iniciada com as transmissões das provas pela Rede Globo de televisão, além da cobertura diária nas rádios e jornais, que começaram a dedicar suas páginas de Esporte à F-1, e não mais as dos cadernos de Automóveis. Nem mesmo a experiência frustrante com a tentativa de lançar sua equipe própria, a Copersucar Fittipaldi, fez do automobilismo um esporte decadente no país. Pelo contrário, cada vez mais jovens sonhavam em alcançar o prestígio e sucesso mundial conquistado por Emerson, e nesta trilha chegaram vários outros nomes à F-1, como Chico Serra, Ingo Hoffmann, Alex Dias Ribeiro etc.

Mas quem deu mesmo seqüência aos títulos e vitórias do Brasil foi Nelson Piquet, estreante na F-1 em 1978 e que também alcançou a vitória de forma prematura em sua carreira. Em seguida, o piloto conquistou dois títulos, em 1981 e 1983, aumentando assim o interesse do público e dos jornalistas pelo esporte a motor. Piquet ainda conquistou o título de 1987, quando já era possível observar a ascensão de outro piloto vencedor vindo do Brasil: Ayrton Senna.

A chegada do novo piloto acentuou um clima de rivalidade entre os dois heróis nacionais, e a mídia passou a explorar isso de forma constante. Como relata Ernesto Rodrigues, os jornalistas que cobriam a Fórmula-1 no auge da carreira de Nelson Piquet, em meados dos anos 80, ansiavam por uma nova força brasileira na Fórmula-1, já que o carioca era um pouco avesso às entrevistas, quando não era mesmo um tanto grosso com os profissionais com os quais lidava quase que diariamente.

Nas manchetes da imprensa brasileira, como escreveu, no *Jornal do Brasil*, o repórter Sergio Rodrigues, outro futuro correspondente de Fórmula-1, Ayrton tornara-se a menina dos olhos de todos os que acompanhavam o automobilismo: as atenções, cansadas do mau humor de Nelson Piquet, estavam voltadas em peso para o garoto-prodígio. (RODRIGUES, 2004, p. 128).

Este anseio dos jornalistas esportivos que cobriam automobilismo nesta fase que marcou o início da “era de ouro” dos pilotos brasileiros na Fórmula-1 acabou incendiando a fogueira de vaidades entre os dois rivais das pistas, e propiciou inclusive o surgimento de uma famosa inimizade de Senna e Piquet. Dali em diante, a carreira de ambos foi marcada por questões polêmicas quando o assunto era opinar sobre o rival.

### 3. A carreira de Senna

Como boa parte dos pilotos que chegam à Fórmula-1, Ayrton Senna começou sua carreiranas corridas de kart. Sua obstinação em vencer era uma das principais características de sua personalidade, conforme relatos dos pais ao se lembrar daquela época.

Nem pai nem filho esqueceram a primeira aventura, aos 8 anos, quando Ayrton Senna se meteu a competir com meninos maiores que ele. Milton Silva ficou preocupado quando viu que os outros concorrentes tinham de 15 a 18 anos. Mas o magrinho Ayrton nem ligou. E começou com sorte. Como era o mais jovem foi o primeiro a tirar o papelzinho do capacete para determinar por sorteio as posições do grid de largada. Tirou o número um e deu a primeira largada da vida na pole position. (MARTINS, 2001, p. 08)

Já começou, portanto, com o pé direito, ao ser sorteado para ser o *pole-position* logo em sua primeira corrida. Mas nem tudo foram boas recordações para o piloto em seu início de carreira. Um fato que também parece irônico quando se observa o sucesso do esportista no topo do automobilismo mundial é que Senna era um péssimo piloto na chuva durante suas primeiras corridas de kart. Segundo relato de sua irmã Viviane, dado em entrevista ao “Globo Repórter” especial feito em maio de 2004 relembrando os dez anos da perda do ídolo, o mau rendimento sob piso molhado fez com que um obstinado Ayrton Senna seguisse todas as vezes para o kartódromo de Interlagos ao menor sinal de chuva. Tudo que ele queria era justamente que caísse bastante água na pista para que pudesse treinar horas e horas nestas condições a fim de se tornar o melhor piloto neste tipo de corrida. A obstinação e o desejo de ser sempre o número um, marcas registradas de Senna na Fórmula-1, já o acompanhavam, portanto, desde os primórdios de sua carreira.

Por isso ele acabou, anos mais tarde, se tornando o “Rei da Chuva” na categoria, dando célebres demonstrações deste imenso talento em provas como o GP Brasil de 1991, no GP da Europa de 1993, e mesmo quando ainda era uma futura estrela do esporte, como em sua quinta

corrida na categoria, no GP de Mônaco de 1984, quando conquistou o segundo lugar com a modesta equipe Toleman-Hart, ou mesmo em sua primeira vitória na F-1, ocorrida sob intensa chuva no GP de Portugal, realizada em Estoril, no dia 21 de abril de 1985, prova que teve o maior índice de acidentes daquela temporada.

Com tamanha destreza e vontade de vencer no kart, não demorou muito para que Senna conquistasse os principais títulos do Brasil. O paulista foi logo acumulando vitórias, *pole-positions* e títulos, como um dos principais deles, o Sul Americano de Kart, em 1977.

Foi nas competições do “Mundial de Kart”, no entanto, onde o mito de Ayrton Senna nas pistas começou a ser desenhado de forma mais clara. Em 1978, no circuito de Le Mans, na França, Senna teve sua primeira experiência européia. E, mesmo sem contar com alguma experiência anterior, seu nome já começava a ser marcado pela extrema velocidade que mostrava logo de cara:

Sob a supervisão dos irmãos Parilla, proprietários e preparadores do célebre motor DAP, Senna partiu para o primeiro teste europeu no circuito de Param Pancrazio, na Itália. Deu algumas voltas com sua habitual curiosidade pelas novidades, parou no boxe, pediu acertos mínimos e voltou para acelerar forte. Achille e Angello Parilla não queriam acreditar no cronômetro no final dos testes: Ayrton simplesmente tinha igualado seu tempo ao recorde daquela pista que era de Thierry Fulleron, o irlandês campeão do mundo em 1973 e piloto oficial da DAP. (MARTINS, 2001, p. 53).

Nesse mundial de kart de 1978, Senna chegou perto do título, mas sua inexperiência ainda foi mais forte e ele ficou sem a taça ao bater na bateria final. De consolação, ficou o troféu de Piloto Revelação do Torneio. O infortúnio na sua primeira participação que reúne os principais kartistas do planeta foi o primeiro de uma série, já que o brasileiro jamais conseguiu se tornar campeão mundial de kart, embora tenha acumulado três vice-campeonatos, e tenha tentado atingi-lo até 1981, quando já era um piloto de fórmula. O talento do brasileiro acabou sendo evidenciado em outros campeonatos europeus fora do kart. Em 1981, ele foi o campeão inglês de Formula Ford, acumulando recorde de vitórias.

Desta forma, Senna seguiu adiante com sua carreira na Europa. O próximo passo foi na Fórmula 2000, onde ele conquistou novamente o campeonato com impressionantes 16 vitórias na temporada, feito jamais alcançado por outro piloto. Com isso, ele conquistou o título do Campeonato Inglês e também do Europeu da categoria.

A forma como o piloto arrasava adversários, recordes de pista e abocanhava vitórias com certa facilidade a esta altura já despertava a atenção de nomes importantes do automobilismo mundial. Para assinar contrato para a Fórmula 3 Inglesa no ano seguinte, em 1983, não faltaram convites a Senna, que sabia que o campeonato de F-3 seria seu último passo antes de chegar à F-1, já que naquela época não havia outros campeonatos de acesso. Com as credenciais dos títulos de Fórmula Ford em 1981 e Formula 2000 em 1982, Senna pode escolher, dentre vários *cockpits*, a sua vaga na F-3 Inglesa, e ele o fez da maneira mais perspicaz possível, assinando contrato com a equipe do experiente Dick Bennets, um dos mais famosos chefes de equipe do automobilismo britânico.

A alegria na Fórmula-3 Inglesa contrastava com a angústia de Senna alguns meses antes. O piloto esteve pressionado pela família na temporada de 1982 a abandonar o projeto de correr no automobilismo europeu. Os pais dele, Milton e Neide, gostariam de ter o filho no Brasil, ajudando a resolver os problemas da empresa familiar, e a falta de patrocínios para financiar a carreira do piloto no exterior era o argumento colocado a ele para justificar sua vinda para um trabalho comum em um escritório em seu país natal. O trauma da separação com sua primeira mulher, LÍlian Vasconcellos, com quem esteve casado por pouco mais de um ano morando na Inglaterra, também pesou na decisão de tentar abandonar o automobilismo. E de fato Senna veio trabalhar com seu pai, no ramo de comércio de material de construção.

Mas a experiência de jovem empresário durou pouco. Logo Senna conseguiu viabilizar sua carreira no exterior, graças em parte ao seu ótimo desempenho nos campeonatos de base da



Inglaterra, onde ele já era considerado uma futura estrela do esporte a motor. Não demorou muito para que todo este talento também fosse demonstrado no último campeonato em que os pilotos tinham chance de convencer os chefes de equipe da Fórmula-1 a apostar em suas carreiras: a Fórmula-3 Inglesa, que para o Brasil já havia se tornado excelente porta para o topo do esporte, já que Emerson Fittipaldi, em 1969, e Nelson Piquet, em 1978, conquistaram justamente este título antes de trilharem para suas conquistas na F-1 (Emerson com o bicampeonato, em 1972 e 1974 e Piquet, com o tri, em 1981, 1983 e 1987).

Senna acumulou 12 vitórias logo em seu primeiro ano na F-3 Inglesa, e conquistou assim o mais prestigiado título do automobilismo europeu depois da F-1. A impressionante marca ainda teve uma curiosidade: o piloto foi simplesmente perfeito em Silverstone, o berço das corridas na Inglaterra, que anualmente também recebia a F-1. Ele venceu as seis provas disputadas neste circuito naquela temporada, o que rendeu um célebre trocadilho na imprensa inglesa, que se referia à tradicional pista inglesa como “Silvastone”, em homenagem ao último sobrenome de Senna, o Silva, pouco utilizado por ele por aqui no Brasil, mas de peso nas competições mundiais por ser este seu último nome.

Com tanto destaque, logo surgiu o primeiro convite para testar um Fórmula 1. E a estréia seria com destaque: a Williams, que tradicionalmente reservava ao campeão da F3 Inglesa a oportunidade de andar com o bólido mais rápido do mundo. A equipe havia sido campeã da F-1 no ano anterior, com Keke Rosberg. Senna foi para a pista de Donington Park e virou mais rápido que o próprio Rosberg, conquistando, assim, seu espaço na F-1. O contrato com a Williams não foi assinado desta vez, mas o episódio marcou um capítulo na história de Senna: foi com os carros de Frank Williams que o piloto andou pela primeira e pela última vez na F-1.

### **3.1 - A estréia na F-1**

Apesar de todo o destaque obtido nos campeonatos europeus, sobretudo o da Fórmula 3 Inglesa, Ayrton Senna teve que se contentar com um lugar na F-1 em 1984 na modesta equipe Toleman-Hart. Conforme mostra a classificação do campeonato do ano anterior, o time no qual o brasileiro faria sua estréia havia feito apenas 10 pontos em todo o ano de 1983 (naquela época marcavam pontos apenas os seis primeiros colocados de cada grande prêmio). Isso rendeu a Toleman apenas a nona colocação no Campeonato Mundial de Construtores, ficando atrás de Ferrari, Renault, Brabham, Williams, McLaren, Alfa Romeo, Tyrrell e Lotus. Assim, não havia muita expectativa para a estréia de Senna na F-1, que aconteceria justamente no GP Brasil, disputado aquela época no Autódromo de Jacarepaguá, no Rio de Janeiro. Em 25 de março de 1984, o piloto participava de sua primeira prova na categoria que o consagraria nos anos seguintes. A corrida inaugural, no entanto, não foi o que se pode chamar de estréia dos sonhos. Após oito voltas, a estréia de Senna foi interrompida pela quebra do turbocompressor. O carro número 19 dele estava em 3o lugar.

Na prova seguinte, na África do Sul, no circuito de Kyalami, com uma corrida bastante agressiva, o piloto chegou ao sexto lugar, e com isso marcou seu primeiro ponto na história da F-1. Ao todo, foram 614 em sua carreira na categoria, de 1984 a 1994. Porém, aquele ponto inicial foi conquistado com muito suor, literalmente. O piloto saiu exausto do carro, e iniciou depois deste episódio a sua preparação física intensa para suportar as dores e exigências de guiar um carro de Fórmula-1, que naquela época do turbo tinha mais de 1.200 cavalos de potência e atingia velocidades acima de 350 km/h. Senna procurou Nuno Cobra, seu preparador físico e também mentor, para que começasse uma série de exercícios que o deixassem em melhores condições de disputa durante as corridas de F-1.

Fruto deste trabalho, o piloto brasileiro estava mais confortável dentro do carro nas corridas seguintes, e dois meses depois da conquista de seu primeiro ponto na F-1, atingiria o ponto mais alto de sua carreira até ali, justamente nas famosas curvas do circuito de Montecarlo, em Mônaco, onde faria história nos anos posteriores com seis conquistas, que lhe renderam inclusive o apelido de “Mr. Mônaco”. Era apenas a sexta prova do piloto na F-1, mas ele alcançaria naquele GP de Mônaco um resultado digno de nota.

Antes da largada, começa uma chuva torrencial. Comissários depista postados na reta que separa a Chicane e a curva Tabac já estão com água pelos calcanhares. É dada a largada, e logo na primeira curva, três carros batem. Senna escapa da confusão e completa a primeira volta em nono lugar. Sem temores, vai ultrapassando pilotos consagrados: René Arnoux, Elio de Angelis, Michelli Alboreto, Keke Rosberg. Nigel Mansell, que liderava, perde o controle ao passar sobre uma faixa pintada no asfalto e bate. Senna está em terceiro lugar e se aproxima rapidamente de Niki Lauda, o segundo colocado. Alain Prost, o líder, tem enorme vantagem. Já alvo de todas as atenções, Senna ultrapassa Lauda e começa a se aproximar de Prost. A chuva fica mais forte. Prost diminui o ritmo. Acidentes sem gravidade vão acontecendo. Ao completar a 31ª volta, Senna está sete segundos atrás de Prost, e vinha tirando a cada volta uma diferença superior a cinco segundos. Fica claro que a ultrapassagem é iminente, mas na 32ª passagem, a corrida é interrompida. Prost pára seu McLaren junto a um comissário que mostra a bandeira vermelha de interrupção. Senna, porém, continua acelerando forte e, metros adiante, cruza a linha de chegada em primeiro lugar, inclusive recebendo a bandeirada. O brasileiro imagina ter vencido a prova, mas o regulamento era claro: em caso de interrupção com bandeira vermelha, vale a classificação da volta anterior. Senna é confirmado em segundo lugar, atrás de Prost. (MARTINS, 2001, p. 104).

Muita polêmica ainda foi criada em torno deste GP de Mônaco de 1984, onde Senna brilhou pela primeira vez. Houve até quem creditasse a interrupção da prova a uma armação de Jacky Ickx, ex-piloto que estava na direção de prova naquele dia, para garantir a vitória de Prost e de sua McLaren, que tinha motores Porsche, cuja fábrica também era defendida por Ickx no Mundial de Protótipos. O que poucos imaginavam naquela altura é que, armação contra Senna ou não, a interrupção da corrida acabou sendo uma espécie de primeiro golpe do brasileiro contra o francês. Isso porque Prost acabou perdendo o campeonato daquele ano de 1984 por apenas meio ponto. Como a prova foi interrompida antes de chegar a sua metade, os pilotos receberam a pontuação dividida por dois.

Assim, o piloto da McLaren levou 4,5 e não os 9 usuais por uma vitória. Ironicamente, mesmo que Prost fosse o segundo colocado numa eventual vitória de Senna, caso a corrida não fosse interrompida naquele momento, ele teria acumulado seis pontos pelo segundo lugar, o que já seria suficiente para ultrapassar seu companheiro de equipe Niki Lauda e garantir o título de 1984. Polêmicas à parte, o fato é que Senna havia marcado sua entrada definitiva no mundo seletivo dos melhores pilotos da F-1. A habilidade demonstrada em condições tão precárias, com uma chuva torrencial justamente num circuito que é considerado o mais travado e mais difícil, principalmente para os estreantes, tudo isso conquistado a bordo de uma máquina pouco capaz e apenas em sua sexta prova na categoria, fez com que Senna fosse procurado por outras equipes para correr já no ano seguinte disputando vitórias com regularidade. Houve até uma tentativa de acordo com a Brabham, que tinha como principal piloto o também brasileiro Nelson Piquet. Porém, o patrocinador Parmalat – empresa italiana – impôs a contratação de um piloto italiano. Com isso, dentre as melhores opções que foram apresentadas ao jovem piloto, ele acabou assinando contrato com a Lotus, time que terminou em terceiro lugar a temporada de 1984, com 47 pontos conquistados por seus pilotos Nigel Mansell e Elio de Angelis, ficando apenas atrás da Ferrari e da campeã, a McLaren. Senna ainda se despediu da modesta Toleman-Hart com um ótimo terceiro lugar no GP de Portugal, realizado em Estoril.

A estréia por uma equipe competitiva em uma corrida onde estaria andando diante de sua torcida, no Brasil, não foi novamente das melhores para Senna. Ele estava na quarta posição quando teve de abandonar a prova disputada em Jacarepaguá, no Rio de Janeiro, por conta de uma falha elétrica. Mas na prova seguinte, em Portugal, veio a tão esperada primeira vitória. Assim como na sua exibição de gala em Mônaco, a chuva foi novamente aliada do piloto brasileiro. No dia anterior, ele já havia entrado para o seleto hall de esportistas que conseguiram largar na frente de um grid da F-1. A primeira *pole-position*, conquistada no circuito de Estoril,

daria início à incrível seqüência de *pole-positions* de Senna na categoria, culminando com o recorde de 65 *poles*, quebrado apenas em 2006 por Michael Schumacher. A obsessão de Ayrton por largar na frente explicava-se porque, entre os próprios pilotos, o treino de classificação para o *grid* de largada era considerada a competição mais pura de velocidade, onde todos davam o melhor de si em apenas uma única volta.

O brasileiro também era quase impossível de ser superado em piso molhado, e a chuva veio forte logo em sua primeira corrida em que partia para a *pole*. Resultado: Senna liderou de ponta a ponta, estabelecendo de quebra a melhor volta da corrida. A vitória foi tão absoluta que não houve adversários para o piloto da Lotus durante toda a prova, e ainda assim ele fazia questão de manter o ritmo. Tanto que chegou ao final com mais de um minuto de vantagem, uma eternidade em se tratando de um esporte a motor, em relação ao segundo colocado, o italiano Michelle Alboreto, da Ferrari, e com uma volta de vantagem para o terceiro, Patrick Tambay, da Renault. Nem se poderia elaborar uma hipótese de que seu carro teria um rendimento acima do comum, já que seu companheiro de equipe tivera desempenho mediano: Elio de Angelis, também com Lotus, foi apenas o quarto colocado, quase duas voltas atrás de Senna.

O talento natural do brasileiro continuou se evidenciando, agora em um carro que lhe permitia brigar por vitórias e *pole-positions* com boa freqüência. Ao todo, foram sete *pole-positions* na temporada de 1985 (Portugal, San Marino, Mônaco, Detroit, Monza, Brands Hatch e Austrália), que, no entanto, só se converteram em duas vitórias, já que a Lotus- Renault de Senna não apresentava o mesmo rendimento nas corridas, além da inexperiência do brasileiro provocar alguns abandonos prematuros. Além da conquista em Estoril, o piloto venceu no GP da Bélgica, disputado no desafiador e tradicional circuito de Spa Francorchamps. Assim, terminou em quarto lugar no campeonato daquele ano, tendo conquistado 38 pontos, ficando atrás apenas de Alain Prost, Michelle Alboreto e Keke Rosberg.

No ano seguinte, Senna permaneceu na Lotus, e, como na temporada anterior, seguiu estabelecendo vitórias e, principalmente, *pole-positions*. Desta vez, Senna colecionou uma a mais do que no seu ano de estréia na equipe inglesa: foram oito vezes em que alinhou seu carro preto.

Em relação às vitórias, foram novamente duas, mas ambas bastante marcantes. Em Jerez de la Frontera, na Espanha, o brasileiro venceu por uma diferença de apenas 14 milésimos, o equivalente a meio carro, em cima de Nigel Mansell, nitidamente com um equipamento mais veloz (o Williams-Honda, que seria o campeão dos construtores daquele ano). A chegada é considerada uma das mais emocionantes e apertadas da história da F-1.

A outra aconteceu em Detroit, no circuito de rua instalado na cidade norte-americana. A prova aconteceu no dia 22 de junho, que marcaria uma data histórica para Senna e para a torcida brasileira, culminando com a criação de um gesto que seria marca desta trajetória do piloto na transformação do automobilismo como uma forma de resgatar o patriotismo de sua nação.

Ayrton logo entendeu que a faixa “Senna dá olé no francês”, exibida por um grupo de jovens brasileiros na largada do GP de Detroit, era um pedido de vingança. Os torcedores queriam a desforra pela eliminação do Brasil diante da França, na Copa do Mundo do México, no dia anterior. Sua missão, portanto, era vencer Alain Prost e lavar a honra esportiva brasileira. (LEMYR MARTINS, 2000, p. 78)

Largando na *pole-position*, o brasileiro deu conta do pedido de sua torcida. E mais, para realçar a vitória, pegou uma bandeira do Brasil e deu a volta da vitória com ela, iniciando naquele dia, em Detroit, o gesto que seria uma de suas marcas registradas na Fórmula-1. No final daquela temporada, Senna terminaria novamente na quarta colocação do Mundial de Pilotos, com 55 pontos, atrás do campeão Alain Prost, da McLaren, e dos pilotos da Williams, Nelson Piquet e Nigel Mansell.

Se 1986 ficaria marcado pela criação do histórico gesto de carregar a bandeira nacional em suas vitórias, o ano seguinte reservaria a Senna o primeiro contato com uma parceira que se

mostraria perfeita nos anos seguintes: a montadora japonesa Honda, que até a temporada de 86 fornecia motores apenas para a Williams, mas que em 87 passaria também a atender a Lotus de Senna, que agora teria como companheiro de equipe Satoru Nakajima, piloto que ficou mais célebre por suas barbeiragens do que por um desempenho digno nos circuitos pelo mundo.

A ambição do piloto brasileiro e seu método de trabalho, que incluía horas e horas de intensa reunião com engenheiros, a fim de detectar qualquer melhora nos carros em todos os treinos, ainda que fosse por alguns milésimos de segundo, fez com que Senna logo caísse no gosto da cúpula da montadora japonesa, que na época dava à Williams o melhor motor do *grid* da F-1.

Por isso, não foi surpresa quando, no final da temporada, a Honda anunciou que deixaria a Williams para atender a McLaren. E, para a nova equipe, traria um piloto que já tinha experiência com seus motores: o jovem Ayrton Senna, então com 27 anos de idade. O piloto seria companheiro do então bicampeão Alain Prost. A montadora japonesa, bem como a McLaren dirigida por Ron Dennis, esperavam que a combinação de um jovem, porém veloz piloto, com um mais experiente e consagrado seria a formação de um time dos sonhos, que o tornaria imbatível no Mundial de 1988. Senna vinha embalado com mais uma sólida temporada na Fórmula-1: em 1987, subiu uma posição no campeonato, terminando em terceiro lugar, com 57 pontos, apenas quatro atrás do vice-campeão Nigel Mansell, que perdeu o título justamente para seu companheiro de equipe, o brasileiro Nelson Piquet. A temporada de 1987 ainda seria marcada por uma vitória memorável de Senna. Ele vencera em Detroit, e também em Mônaco, onde conseguiu o primeiro de seis triunfos no circuito mais glamouroso do calendário da categoria.

Senna venceria ainda as provas de 1989, 1990, 1991, 1992 e 1993, tornando-se o recordista de vitórias<sup>1</sup> neste circuito, e rendendo-lhe o apelido de “Mister Mônaco”.

### **3.2 - A fase de glória na McLaren**

Apesar de Nelson Piquet ter conquistado o título do ano anterior, a torcida brasileira sabia que o piloto a levar as cores da bandeira brasileira seria mesmo a estrela ascendente Ayrton Senna. Nos testes de inverno, a McLaren confirmou o favoritismo e foi sempre a mais rápida. Também pudera: o time havia conquistado três dos quatro últimos campeonatos até então, e de quebra teria em 1988 os motores Honda, que foram os campeões do ano anterior com a Williams. Sabendo que teria possivelmente o melhor carro da temporada, o grande desafio de Senna, então, seria um inimigo que dividia o mesmo teto que ele: o francês Alain Prost, seu companheiro de equipe na McLaren.

Aquela primeira temporada foi marcada por uma convivência ainda pacífica entre os dois. Não que eles fossem grandes amigos, mas não havia o intenso clima de rivalidade que se veria nos anos seguintes. Isso, no entanto, não significa que o ambiente na McLaren não fosse marcado por uma acirrada competitividade. Pelo contrário, a temporada de 1988 seria a última da era dos motores turbo na F-1, e muitos times já buscavam trabalhar em seus equipamentos para o ano seguinte, já com propulsores aspirados. Decorrência disso ou não, o fato é que a decisão do título do Mundial de Pilotos daquele ano foi uma briga particular entre Ayrton Senna e Alain Prost. Os pilotos da McLaren terminaram o ano acumulando 199 pontos, contra apenas 65 da equipe vice-campeã, a Ferrari. Além disso, os dois venceram 15 das 16 etapas disputadas, só 17 Em 2003,

---

<sup>1</sup> Em 2003, Michael Schumacher igualou esta marca.



Michael Schumacher igualou esta marca, mas deixou escapar a chance de superá-la neste ano de 2004, na prova vencida pelo italiano Jarno Trulli, da Renault.

Senna era o piloto que, embora tivesse mostrado seu talento desde que estreou na F-1, em 1984, jamais tinha tido em mãos um carro que lhe desse condições de brigar pelo título. Já Prost era o homem a ser batido na F-1. Afinal, ainda que Nelson Piquet fosse quem mais tivesse títulos no *grid* daquele ano (três contra dois do francês), era o piloto da McLaren quem estava em fase ainda ascendente, já que o carioca passaria a correr por equipes que não estavam em condições de brigar pela taça de campeão. Por isso, a pressão estava em cima dos dois pilotos da McLaren: Senna teria que provar ser um profissional capaz de suportar a pressão de ter o melhor carro e correr ao lado do melhor piloto de então para derrotá-lo e conquistar seu primeiro campeonato. Prost, por sua vez, teria que defender sua hegemonia, evitando a ascensão da jovem estrela brasileira.

Em termos de velocidade pura, Senna superou o rival francês com certa facilidade. O brasileiro conquistou 13 das 16 *pole-positions* disputadas naquele ano. Só não foi o primeiro do *grid* na França (onde foi o segundo colocado), na Inglaterra (onde foi o terceiro) e em Portugal (onde foi o segundo). Só que nas corridas a situação foi mais equilibrada, com a balança pendendo para o francês até boa parte do campeonato. Na metade da temporada, Prost liderava com 54 pontos, contra 48 de Senna, com quatro vitórias para o brasileiro (ele foi o melhor em San Marino, México, Canadá e Estados Unidos), e três para o francês, que faturou as provas do Brasil, Mônaco e França. Prost, no entanto, tinha ao seu lado a regularidade. Prova disso foi a péssima experiência do brasileiro em Monte Carlo. Ele tinha quase um minuto de vantagem sobre seu rival da McLaren, mas cometeu um erro no tempo de frenagem a poucas voltas do final, deixando assim escapar importantes pontos no campeonato.

Depois de perder em Paul Ricard para Prost, o brasileiro reagiu no campeonato, e venceu quatro provas seguidas, na Inglaterra, Alemanha, Hungria e Bélgica. Mas resultados decepcionantes na Itália, Portugal e Espanha fizeram com que o campeonato chegasse embolado na penúltima etapa do ano, no Japão. Naquela época, apenas os 11 melhores resultados da temporada eram válidos para a classificação do campeonato. Com isso, tanto Senna quanto Prost chegaram a Suzuka com condições de sair com das terras japonesas com o título de 1988 nas mãos: bastaria chegar em primeiro, mesmo com o rival em segundo.

Senna venceu o primeiro round desta luta ao fazer a *pole-position*, mas Prost estava logo ao seu lado, na segunda posição. Logo na largada, no entanto, a situação se reverteu. Senna saiu lentamente, com o motor falhando, e com isso caiu para o meio do pelotão. A partir daí, o piloto faz uma excelente prova de recuperação, ultrapassando vários adversários até chegar em Prost, que diminuía o ritmo quando uma chuva fina começa a cair na pista japonesa. Com isso, Senna se aproxima, ultrapassa sem dificuldades o francês e vence a corrida e também seu primeiro título mundial. Ainda dentro do carro, Senna não contém as lágrimas e chora com sua conquista inédita.

Começava, assim, a fase de ouro do piloto na F-1. O título de 1988 trouxe para Senna a consagração como um dos melhores pilotos da categoria, e iniciou também o processo de mitificação de sua imagem, sendo já na época o piloto mais popular da categoria, seja no Brasil ou em outros países, e, claro, se tornando um dos esportistas mais bem pagos do mundo. Mas a temporada seguinte, em 1989, marcaria o ponto mais forte da rivalidade com Alain Prost.

Este duelo, no entanto, ganhou contornos de guerra fria depois que Ayrton Senna e Alain Prost se desentenderam sobre um suposto pacto de não-agressão nas corridas. Os dois companheiros de equipe na McLaren concordavam que era desnecessário correr riscos demasiados na largada, quando todos os carros parte da inércia para chegar a 300 km/h em

poucos segundos. Por isso, concordaram que não se atacariam logo no início da prova. O problema é que Senna ultrapassou Prost ainda na primeira volta no Gp de San Marino daquele ano. O francês alegou quebra de acordo, mas o brasileiro argumentava que o pacto valia apenas para a primeira curva – a ultrapassagem fora na terceira curva. Era impossível definir quem tinha a razão e o time literalmente se dividiu em dois, com Senna e “seus aliados” lutando contra Prost e seus “aliados”. Com isso, a inimizade entre os dois deu o tom daquele campeonato, em que a McLaren, mesmo agora na era dos motores aspirados, continuava exercendo domínio, embora nem tão avassalador quanto na temporada anterior.

Novamente com uma temporada mais regular, Prost chegou ao final do ano com vantagem nos pontos: tinha 76 contra 60 de Senna quando o campeonato chegou a Suzuka, no Japão. Senna precisaria vencer as duas corridas que faltavam, e partiu disposto a atingir este objetivo no treino classificatório, conquistando novamente a *pole-position*. Prost, no entanto, largou melhor, e assumiu a liderança, resultado que lhe daria o tricampeonato. O brasileiro continua seguindo de perto o francês, até que tenta ultrapassá-lo ao retardar a freada na chicane antes da entrada dos boxes. Prost fecha a trajetória de Senna e joga o carro para cima de seu companheiro de equipe. Os dois batem e saem da pista. O brasileiro sabe que o abandono dos dois daria o campeonato ao francês, e com isso volta à pista. Mesmo com o carro avariado, consegue voltar para a corrida, trocar o bico de seu McLaren, e ultrapassar os rivais, incluindo Alessandro Nannini, na mesma chicane onde tentara passar Prost. Senna vence a prova, mas não chega a subir no pódio para comemorar: minutos após a bandeirada, a direção de prova decide desclassificar o brasileiro, por ter voltado na pista sendo empurrado pelos fiscais e por ter cortado a chicane. Assim, o título ficou mesmo com Prost.

O brasileiro ainda acusou a FIA e seu presidente, o também francês Jean Marie Balestre, notório amigo de Prost, de terem manipulado o resultado. Várias apelações, incluindo algumas

partindo da própria McLaren, foram para a justiça, mas Senna não conseguiu revalidar sua primeira colocação. Pelo contrário: foi punido por Balestre, que ameaçou cassar a super-licença do piloto caso não viesse a público pedir desculpas pela acusação. O embroglio durou toda a pré-temporada de 1990, até que uma carta da McLaren pôs fim à discussão. A rivalidade também continuava intensa com Prost, mas agora Senna enfrentaria o francês não mais em sua equipe. O brasileiro permaneceria na McLaren, com Prost defendendo agora a Ferrari, que tentava sair de um jejum sem títulos no Mundial de Pilotos desde 1979, quando o sul-africano Jody Scheckter faturou a conquista do campeonato guiando um dos carros vermelhos.

O campeonato de 1990 começava com clima de polêmica e intensa inimizade entre suas principais estrelas, Senna e Prost. E terminaria da mesma forma. O brasileiro fez uma excelente temporada, colecionando vitórias nos Estados Unidos, Mônaco, Canadá, Alemanha, Bélgica e Itália. Prost, no entanto, havia transformado a Ferrari em uma equipe de ponta, e também colecionou vitórias em 1990: México, França, Inglaterra, Espanha e Brasil, onde impôs vitória em cima de Senna diante de sua torcida e em sua terra natal, já que Interlagos, em São Paulo, voltava a receber a Fórmula-1 depois de dez anos. Senna liderava a prova com tranquilidade até um acidente com Satoro Nakajima, que acabou fechando o caminho do piloto da McLaren.

Mas o acidente mais discutido daquele ano aconteceria mesmo em Suzuka, Japão, que assistiria mais uma vez à final antecipada do campeonato. Em pontos válidos, Senna chegava à corrida no Oriente com vantagem numérica, diferentemente dos anos anteriores: ele tinha 78 pontos, contra 67 de Prost. Na classificação, novamente o brasileiro foi o mais rápido. O piloto da McLaren pede para a direção de prova trocar a posição do *pole-position* na reta dos boxes, por acreditar que a parte onde largaria (a externa) não seria tão vantajosa por estar do lado de fora da primeira curva, que é feita para a direita. Senna não é atendido, e parte para a largada disposto a dar o troco no francês, que o tirou da disputa do título do ano anterior naquela mesma pista. Na

largada, Prost saiu melhor, mas Senna não cede o lugar facilmente e provoca o choque contra seu rival francês no final da reta dos boxes. Como no ano passado, os dois saem da pista, só que desta vez quem fica com o título é o brasileiro, que considerou a manobra como um “troco” pela forma como havia sido prejudicado em 1989. Embora polêmica, a manobra não manchou a conquista do bicampeonato de Ayrton Senna, que continuou sua escalada rumo à construção da imagem de um dos maiores mitos do esporte a motor e um dos principais ídolos de seu país.

A temporada de 1991 foi a consolidação da imagem de campeão de Senna na F-1. Seu maior rival, Alain Prost, sofria já com uma certa decadência de sua equipe, a Ferrari. Tanto que não chegou a disputar o título, sendo o francês inclusive demitido antes mesmo da última corrida, na Austrália, por ter feito críticas ao carro italiano. O maior rival de Senna naquele ano foi o inglês Nigel Mansell, da Williams, que se tornaria o carro imbatível nos anos seguintes. O brasileiro começou bem a temporada, incluindo uma histórica vitória em Interlagos, a primeira de Senna no Brasil. O primeiro lugar foi conquistado de forma suada, depois que a McLaren do piloto começou a apresentar problemas de câmbio. Nas voltas finais, ele ficou apenas com a sexta marcha, mas mesmo assim conseguiu levar seu carro para receber a bandeirada a apenas dois segundos de Ricardo Patrese, já que Mansell, na tentativa de alcançar o rival, rodou sozinho.

Senna saiu do carro com intensas dores físicas, provocadas pelo desgaste de segurar o carro em uma única marcha, e foi ovacionado por mais de 70 mil pessoas, que invadiram a pista para comemorar a vitória com seu ídolo, no autódromo de São Paulo. Além da vitória em Interlagos, Senna ainda venceu as provas dos Estados Unidos, San Marino, Mônaco, Hungaroring, Bélgica e Austrália naquele ano. A situação confortável no campeonato só foi abalada com a melhora da Williams na segunda metade da temporada. Com isso, Mansell chegou ao Japão disputando a taça com Senna, que tinha 80 pontos de vantagem contra 66 do inglês. O piloto da Williams precisava vencer a prova para ser campeão, mas rodou na décima volta e com

isso deixou o caminho livre para o tricampeonato de Ayrton Senna na Fórmula-1. Foi o auge de sua carreira, que entrava para o seleto grupo de pilotos que haviam vencido três vezes o Mundial até então: Alain Prost, Niki Lauda, Nelson Piquet, Jack Brabham e Jackie Stewart. Acima deles, apenas o lendário Juan Manuel Fangio, com cinco títulos.

Após a consagração com a conquista do tricampeonato na F-1, com os títulos de 1988, 1990 e 1991, Ayrton Senna já não tinha mais nada a provar no esporte. Sua corrida agora era para se tornar o melhor de todos os tempos, título que até então poderia ser atribuído a Juan Manuel Fangio ou a Jim Clark. Mas o fato é que as temporadas de 1992 e 1993 não trouxeram para o piloto brasileiro aquilo que ele esperava: muitas *poles*, vitórias e títulos. A McLaren entrou numa fase de decadência, e a Williams era que dava as cartas agora, com seu potente motor Renault. Senna terminou num modesto quarto lugar no campeonato de 92, com 50 pontos, conseguindo apenas um primeiro lugar no *grid*, no Canadá, e três vitórias, na Hungria, Mônaco e Itália.

Da mesma forma, a temporada seguinte continuou sendo marcada pela franca decadência da McLaren. Senna tentou negociar sua ida para a Williams, mas Alain Prost havia sido “o mais rápido” nas negociações e fechou contrato com a equipe em 1993, com a imposição de vetar a contratação do brasileiro para a outra vaga do time, pois não queria reviver os anos tensos de quando eram companheiros de equipe na McLaren. Desta forma, Senna não teve outra alternativa a não ser permanecer na decadente equipe. Mesmo assim, fez em 1993 o que muitos consideram como sua melhor exibição na F-1, pois, mesmo com um carro inferior, conseguiu impor vitórias sobre seu maior rival, Prost. Uma delas foi novamente em Interlagos, onde a chuva castigou o francês e consagrou Senna diante de sua torcida, que literalmente carregou Senna nos ombros depois da vitória. Mas a mais magistral das apresentações aconteceu no GP da Europa daquele ano, disputado no circuito inglês de Donnington Park.

Frank Richardson, comissário de pista, era um dos muitos funcionários do autódromo de Donnington Park que estavam magoados com as críticas publicadas na imprensa inglesa contra a escolha do circuito como palco do GP da Europa de 1993. Um dos principais argumentos dos críticos era que Donnington, uma pista tradicional das provas de motos e que também fazia parte do calendário de categorias menores do automobilismo britânico, não tinha pontos de ultrapassagem. Dez anos depois daquele histórico GP da Europa, o terceiro da temporada de 1993, Richardson e outros colegas ainda guardavam no rosto o sorriso genuíno do orgulho, ao lembrar que Senna precisou de apenas uma volta de corrida, a primeira, para saltar da quarta posição do grid para a liderança e demonstrar, aos críticos, que o circuito tinha sim, não apenas um, mas pelo menos quatro pontos de ultrapassagem. Dependia, é claro, de quem estivesse ao volante. (ERNESTO RODRIGUES, 2004, p. 453)

Senna fez a “melhor volta” da história da F-1 na largada para o GP da Europa, ao ultrapassar Michael Schumacher, da Benetton, Karl Wendlinger, da Sauber, e ainda os pilotos da Williams, Damon Hill e Alain Prost, em apenas uma volta do circuito. A pista estava úmida, e serviu para diferenciar o talento de Senna dos demais. A corrida ainda foi marcada por uma série de complicações, com a volta da chuva de forma intensa em algumas vezes, e com a pista secando em outras ocasiões.

Com isso, os pilotos foram aos boxes de forma inusitadamente frequente: Prost entrou sete vezes. Senna, no entanto, permanecia na chuva com o carro com pneus de pista seca, e assim ampliava sua vantagem. Com isso, chegou a mais de 1m20s em relação ao segundo colocado, Damon Hill, e uma volta à frente de Alain Prost. Uma imagem que serviu para tornar ainda mais antológica aquela prova, que marcaria não apenas a temporada de 1993, mas a história da F-1.

### **3.3 - O ano da tragédia**

Depois das magistrais apresentações em 1993, Senna queria voltar a conquistar títulos em 1994. Afinal, mesmo com as corridas memoráveis, ele ficara com o vice-campeonato, com 73 pontos, contra 99 de Prost. Só que no ano seguinte, quem estava a bordo da Williams era Ayrton Senna. O piloto fechara contrato com a equipe que vencera os dois últimos Mundiais e tinha a

expectativa de novamente colecionar recordes e campeonatos, ainda mais que seu maior rival, Alain Prost, sem lugar na Williams, havia anunciado sua aposentadoria na categoria.

Mas o que era para ser uma temporada de sonhos para o brasileiro começou como um pesadelo. Visando dar mais equilíbrio ao campeonato, a FIA alterou o regulamento para aquele ano, proibindo os dispositivos eletrônicos que tornaram a Williams imbatível. Com isso, o brasileiro viu a concorrência diminuir seu atraso em relação à sua nova equipe, e, pior, o carro sem os novos aparatos teria de ser desenvolvido do zero, e o projeto nasceu de forma equivocada.

Com isso, Senna começou a temporada com um carro instável. Mesmo assim, conseguiu a pole position na abertura do ano, no GP do Brasil. Mas o menor consumo de gasolina do motor Ford de Michael Schumacher fez com que ele ficasse menos tempo no pit stop de reabastecimento, outra novidade daquela temporada, e Senna perdeu o primeiro lugar. Na tentativa de recuperar a liderança, Senna rodou e frustrou toda a torcida presente em Interlagos. Na corrida seguinte, o brasileiro sai na pole, mas não consegue completar a primeira curva, após ser atingido pela Ferrari de Nicola Larini. Nas duas ocasiões, Schumacher venceu, disparando assim na liderança do campeonato.

Bastante pressionado, Senna desembarcou em San Marino disposto a encerrar a má fase com sua nova equipe, a Williams. Pediu a alteração na barra de direção, que tornaria seu carro mais confortável para dirigir e mais estável. Nos treinos de sexta-feira, Rubens Barrichello bateu forte e teve que ficar de fora da prova. No sábado, outra notícia que abala Senna: a morte do austríaco Roland Ratzenberger, que corria pela estreante equipe Simtek. O acidente com o piloto trazia a morte para as pistas pela primeira vez em oito anos, já que a última havia sido em 1986, com Elio de Angelis, em testes privados na pista de Paul Ricard. No domingo, Senna sai na pole position para aquela que seria a última corrida da sua vida.



E o GP de San Marino já começou com problemas. Logo na largada, a Benetton de JJ Lehto não saiu do lugar e foi atingida pela Lotus de Pedro Lamy. A corrida foi interrompida e os carros, liderados por Senna, andaram em comboio atrás do safety car. No reinício da prova, o brasileiro mantinha-se à frente de Schumacher. Na entrada da curva Tamburello, a Williams número 2 passou direto e foi de encontro ao muro a cerca de 220 km/h. Senna foi atingido pela roda, na qual estava preso o braço da suspensão direita, que perfurou seu capacete na região próxima à viseira. Pela TV, era visível o sangue no chão. Após o primeiro atendimento, o piloto foi encaminhado de helicóptero para o Hospital Maggiore, em Bolonha, onde foi declarado morto poucas horas depois. De forma lacônica, a médica Maria Teresa Fiandri limitou-se a anunciar: Senna é morto. Não havia muito mais a dizer. E esta foi a manchete de jornais e revistas ao redor do mundo. (MARIO CICCONE, 2004).

Em São Paulo, o piloto teve funeral acompanhado por mais de dois milhões de pessoas, parando a principal cidade da América Latina, e contando com a presença de grandes nomes do automobilismo, como Emerson Fittipaldi, Jackie Stewart e o próprio Alain Prost, que declarou na ocasião que parte dele também havia sido sepultado junto com Senna naquele dia. A morte em Ímola encerrou de forma prematura a carreira de Senna na Fórmula-1. Mesmo assim, seu nome continua figurando como um dos maiores do esporte, e muitos o consideram o melhor, ainda que Michael Schumacher detenha quase todos os recordes atuais da categoria. O fato é que sua morte trágica ajudou a tornar ainda mais antológica sua carreira, bem como o tratamento de herói dado pela mídia após o acidente em Ímola. O piloto que era já um ídolo se tornou um mito.

## 4. A COBERTURA DA IMPRENSA

Além da cobertura exaustiva do GP do Brasil de F-1, a mídia brasileira enviava correspondentes para a cobertura das outras 15 corridas pelo mundo afora, na Europa, Oceania, América do Norte e Ásia. Os grandes jornais impressos tinham correspondentes exclusivos – Folha de S. Paulo, O Estado de S. Paulo (que trabalhava em esquema de pool com o Jornal da Tarde), O Globo e Jornal do Brasil. Além deles, alguns outros de grande circulação em outros estados que não São Paulo e Rio de Janeiro também tiveram seus representantes em pelo menos uma temporada no final dos anos 80 e início dos anos 90, como os casos do Zero Hora, do Rio Grande do Sul, e o Estado de Minas, de Minas Gerais. As rádios também não perdiam terreno e estavam representadas sempre pela Bandeirantes, Jovem Pan e Globo, além de eventuais participações de algumas regionais, como a RBS (do Sul do país).

Na televisão, a grande cobertura é mesmo a da TV Globo, até porque seus direitos de transmissão àquela época já se apresentavam como empecilho para qualquer empresa, mesmo as de grande porte – cerca de US\$ 10 milhões. No entanto, o lucro vinha de forma praticamente garantida, já que naquela época havia fila de anunciantes para comprar o pacote de transmissão, que englobava não apenas a aparição durante as horas de corrida, mas, quiçá ainda mais valioso, nos telejornais da emissora que reproduziam a noticiário da F-1 – e dos ídolos, Nelson Piquet, e, em especial, Ayrton Senna.

Mas curioso era o caso do SBT. A rival da Globo, justamente por não adquirir os direitos de transmissão da F-1, era impedida de entrar no autódromo pelas regras da FIA, que regulamenta esta área na categoria, mas ainda assim enviava um repórter para que ele fizesse matérias fora das pistas – e ainda assim garantia boas histórias na visão do telejornalismo da

emissora de Silvio Santos, em um claro indício de como a febre “automobilismo” havia contagiado a mídia e o país naquela época.

O profissional destacado para esta função um tanto inusitada, já que tinha que encontrar os pilotos e entrevistá-los em locais diferentes (como hotel, aeroporto ou mesmo na entrada da pista) era Roberto Cabrini, que acabou sendo contratado pela TV Globo anos depois – foi ele quem inclusive entrou ao vivo pela emissora para declarar a morte oficial de Ayrton Senna em 1º de maio de 1994, direto do Hospital Maggiore, em Bolonha, na Itália.

Outro tipo de mídia que aproveitava o embalo do interesse do país pelo automobilismo eram as revistas especializadas. Nesta época, Quatro Rodas e Auto Esporte já haviam se direcionado ao público e noticiário de automóveis, mais também dedicavam várias páginas sobre competição – Ayrton Senna inclusive era colunista da Quatro Rodas (seus textos foram republicados na íntegra em edição especial da Editora Abril em 2004).

Outros títulos menores também pipocaram neste período, como SuperAuto (1987), Ação (1990) e, como maior destaque, a “Grid”, lançada em 1986 como edição especial da “Placar” (que naquela época não cobria apenas futebol mas sim todos os esportes) e que, depois de passar duas temporadas como revista-pôster, tornou-se um título em 1989 – migrando para a editora Azul em 1992. O sucesso das revistas, no entanto, não dependia apenas do bom desempenho dos pilotos brasileiros na pista e, mesmo naquela época de bons resultados, elas sumiam e apareciam nas bancas rapidamente – possivelmente por maiores problemas na área de vendagem de anúncio do que conteúdo editorial propriamente dito, já que o departamento publicitário dos jornais diários, TVs e rádios citados anteriormente tinham êxito na venda das coberturas da F-1, bastante dispendiosa por exigir muitas viagens internacionais ao longo do ano.

## 5. O MITO

Desde a Antigüidade as sociedades criam seus mitos. O mito foi, e ainda hoje é, uma forma que as comunidades humanas encontraram para poder explicar suas contradições, exprimir seus paradoxos, dúvidas e inquietações.

Para os gregos, uma das principais funções do mito é a de revelar modelos exemplares de todos os rituais e atividades significativas como o casamento, o trabalho, a educação, a arte, a sabedoria e tantos outros ritos nos quais nos inserimos cotidianamente. Os mitos da Antiga Grécia não aparecem apenas como pequenas histórias interessantes, conforme explica Randazzo (1997, p.63). Segundo o autor, “eles representam padrões arquetipos de experiência humana que existem desde o começo dos tempos e atravessam todas as culturas”.

O mito começa a se estruturar em uma época em que a ciência, tal como a conhecemos hoje, ainda não existia. Não foi com o surgimento desta ciência que a experiência mítica desapareceu e/ou se enfraqueceu. Pode-se encontrar expressões e manifestações míticas em vários eventos do cotidiano contemporâneo como no esporte, na TV, no carnaval e outros. O mito existe, portanto, em todos os tempos e culturas. Ele não é resultado de delírio ou uma simples mentira. Ele faz parte do cotidiano da vida, como uma das formas indispensáveis do existir humano em seu contexto.

É possível observarmos que os povos em geral têm uma certa necessidade de criar mitos com a finalidade de explicar contradições, paradoxos, dúvidas, inquietações e até mesmo para justificar conceitos morais vigentes em determinada época. Os mitos também procuram mostrar os exemplos de conduta, positivos ou negativos, que devem ser ou não seguidos pela sociedade.

O homem clássico tinha nos Deuses do Olimpo grego ou romano as divindades extraterrenas e suas narrativas para se guiarem como modelos de comportamento e elementos

unificadores da identidade de grupo. O homem moderno concedeu a certos humanos a qualidade de olimpiano: são as estrelas da cultura de massa.

A narrativa mítica em que o olimpiano – termo criado por Edgar Morin – encontra a justificativa para existir, também leva as mesmas características que os clássicos apresentavam: o heroísmo, a relação de herói contra algum vilão, a apresentação da geografia como ponto de referência grupal e a aproximação com o real. Este último é, certamente, o mais importante, pois permite que os seres terrenos observem no olimpiano características reais e o sintam como um prolongamento de si mesmos, fortalecendo seu mito e aumentando a permanência de seu culto.

A formação dos olimpianos contemporâneos se deu, inicialmente, no começo do século XX, com a instituição do *Star System* no cinema de Hollywood. Este sistema funciona direcionando o imaginário coletivo a ter como referência uma pessoa através de um jogo de aproximação e distância. Para essas pessoas tidas como referência, Edgar Morin cunhou a expressão “olimpianos”, já citada anteriormente. São pessoas oriundas de um “novo Olimpo”, pertencentes a uma classe nova de deuses:

Esses olimpianos não são apenas os astros de cinema, mas também os campeões, príncipes, reis, playboys, exploradores, artistas célebres (...). O olimpismo de uns nasce do imaginário, isto é, de papéis encarnados nos filmes (astros), o de outros nasce de sua função sagrada (realeza, presidência), de seus trabalhos heróicos (campeões, exploradores) ou eróticos (playboys, distels). (...) se encontram no Olimpo da notícia dos jornais, dos coquetéis, recepções, Capri, Canárias e outras moradas encantadas (MORIN, 1981, p. 58)

Os olimpianos representam ainda modelos de beleza, capacidade ou eficiência veiculados pela cultura de massas, formando um ideal de vida, como explica Morin (1981, p. 72):

Pode-se dizer ainda, de modo mais amplo, que os múltiplos modelos de conduta que dizem respeito a gestos, atitudes, modo de andar, beleza se integram num grande modelo global, o de um estilo de vida baseado na sedução, no amor, no bem-estar. (...) Heróis e heroínas da vida privada (...) que animam a imagem da ‘verdadeira vida’.

Nas culturas pré-tecnológicas, os responsáveis pela criação dos mitos eram os líderes políticos e religiosos e tais mitos eram transmitidos de pai para filho. Hoje, em pleno século XXI, dominados pela comunicação de massa, este papel cabe ao artista, como se seu papel fosse a mitificação do ambiente e do mundo. Os veículos de comunicação de massa criam mundos mito-simbólicos em que os seres humanos possam projetar os seus sonhos, medos e fantasias. O mito molda a vida das pessoas mesmo quando elas não se apercebem disso. No centro de um grande número de mitologias existe um símbolo, uma imagem arquetípica que traça o caminho da mitologia que, por sua vez, molda a vida das pessoas que entram em contato com ela.

O mito contemporâneo está distante do coletivo - tem dinheiro, fama e apresenta-se fora do padrão regular de vida. O segredo é a proximidade com a qual estes mitos dos novos séculos são construídos: compartilham com os outros seres humanos as paixões, medos, traumas, alegrias, amores e ódios; ou seja, tudo aquilo de humano que lhe é implícito.

É possível observar, nos meios de comunicação de massa, informações sobre atletas, artistas, celebridades enfim, que funcionam como suportes para a construção de possíveis mitos. Percebe-se que mitos e heróis, reis e rainhas são expressões freqüentemente utilizadas pelos meios de comunicação de massa, não apenas para indicar fenômenos ocorridos em sociedades tradicionais. O rádio, o cinema, a televisão, os jornais e as revistas apropriaram-se dessas e de outras formas de representação para referirem-se àqueles que, no ocidente, ocupam um lugar de destaque no imaginário contemporâneo.

São personalidades que os meios de comunicação se incumbem de transformar em imagens exemplares, modelando-as, e que podem representar todos os tipos de anseios, tais como sucesso, poder, liderança etc. Neste sentido, os mitos carregam mensagens que se traduzem nos costumes e nas tradições de um povo. São a maneira possível de explicar um modo de vida.

Joseph Campbell (2005, p. 37) afirma que “Quando se torna modelo para a vida dos outros, a pessoa se move para uma esfera tal que se torna passível de ser mitologizada”.

Barthes (2003, p. 09) afirma que o mito não pode “ser um objeto, um conceito ou uma idéia: ele é um modo de significação, uma forma”. O autor afirma isto, pois, pra ele, o mito é uma fala, mas não qualquer fala. Esta fala à qual se refere o filósofo francês é uma mensagem não necessariamente oral; “(...) pode ser formada por escritas ou representações: o discurso escrito, assim como a fotografia, o cinema, a reportagem, o esporte, os espetáculos, a publicidade, tudo isso pode servir de apoio à fala mítica”. E já que o mito é uma fala, ainda segundo Barthes “tudo pode constituir um mito, desde que seja suscetível de ser julgado por um discurso”.

Com o mito, as palavras parecem ganhar outros sentidos que diferem daqueles encontrados no dicionário. Seria possível dizer assim, que é este algo mais das palavras que vai formar o mito. O mito é tudo aquilo que escapa à linguagem discursiva que foge da lógica e da razão. Neste sentido, pode-se perceber que os enunciados não apenas refletem a expressão de algo que já existe em seu exterior e pronto. Cria-se algo novo e singular, que se relaciona com algum valor (verdade, bondade, beleza, dentre outros), mas que não foi criada do nada. Ela já parte de algo existente na sociedade. Até porque, a partir do momento em que não esperamos nada da palavra além do que já sabemos que ela pode nos oferecer, não há mais diálogo e a palavra se coisifica.

De acordo com Brandão (1997), na psicologia, a possibilidade de perceber nos mitos diversos caminhos simbólicos para a formação da consciência coletiva começou com o conceito de arquétipo. “Nesse sentido, todos os símbolos existentes numa cultura e atuantes nas suas instituições são marcos do grande caminho da humanidade das trevas para a luz, do inconsciente para o consciente”. São exemplos destes símbolos as crenças, os costumes, as leis, as obras de arte, o conhecimento científico, os esportes, as festas, todas as atividades que contribuem para a

formação da identidade cultural. Entre estes símbolos, os mitos são destaques levando em consideração a profundidade e a abrangência com que funcionam no processo de formação da consciência coletiva.

Para Barthes (2003, p.11), o mito contemporâneo “é desconstituído: ele não se enuncia mais em grandes narrativas constituídas, mas somente em discurso; é, quando muito, uma fraseologia, um corpus de frase (de estereótipos); o mito desaparece, mas permanece, tanto mais insidioso, o mítico”. Neste sentido, os mitos não param de aparecer e, por isso mesmo, a cada dia surge um novo modelo a ser seguido. Em suas palavras, “certos objetos permanecem cativos da linguagem mítica durante um certo tempo, depois desaparecem, outros substituem-no, sendo elevado ao mito”.

Em quase todas as narrativas mitológicas, a presença do herói é marcante. Nestas situações, o herói consegue se controlar mesmo em momentos adversos, passa por obstáculos difíceis ou quase intransponíveis para os mortais e realiza façanhas que trazem o bem para a coletividade. Há ainda a figura do guerreiro que, de certa forma, se mistura com a do herói, que tem coragem e consegue vencer inimigos perigosos, trazendo orgulho para seu povo e mudando a vida do mesmo.

Os heróis empreendem jornadas, enfrentam dragões e descobrem o tesouro de seus verdadeiros selves. Embora possam sentir-se sozinhos durante a busca, ao final a recompensa é um sentimento de comunhão: consigo mesmos, com outras pessoas e com a Terra. (PEARSON, 1989, p.25)

Ao explicar a evolução humana em torno de seis arquétipos entre os diversos possíveis, Pearson explica que o arquétipo Guerreiro é a definição de heroísmo da nossa cultura.

O que imediatamente imaginamos quando pensamos no herói é, na verdade, apenas um arquétipo heróico: o Guerreiro. O Guerreiro empreende tipicamente uma longa jornada, em geral solitária, aproveita o dia e salva a donzela-em-perigo, exterminando o dragão ou derrotando de alguma outra maneira o inimigo. (PEARSON, 1989, p.26)



É possível observar que os meios de comunicação de massa mitificam seus personagens elevando-os ao status do herói guerreiro citado por Pearson. Com Ayrton Senna não foi diferente. Ele era o herói sempre desafiando a morte, vitorioso, representando sua Pátria, seu povo.

Durante os tempos, as narrativas que envolvem deuses e heróis atribuem-lhes a capacidade de exercer fascínio sobre todas as pessoas. Entretanto, podemos perceber que nem todos os deuses ou heróis conseguem exercer o mesmo fascínio. No contexto dos esportes, ao aproximarmos a influência e o fascínio que muitos jogadores possuem sobre seu público/torcedores, percebemos que assim como os seres de ficção há um distanciamento em termos de fascínio e popularidade entre atletas. Observamos que os atletas que conseguem o status de grandes ídolos não apresentam apenas técnica para os seus fãs, mais do que isso, eles conseguem construir/representar regras de moral, boa conduta e ética, de maneira que o indivíduo projete sua identidade no objeto que representa.

Com o decorrer dos tempos, os veículos de comunicação de massa passaram a contribuir para que os atletas fossem tão admirados quanto o esporte propriamente. Eles começaram a estar presentes nas rádios, nos jornais, nas revistas e na TV.

## 6. A CONSTRUÇÃO DO MITO DO HERÓI SENNA

A construção de um mito no imaginário popular não pode ser atribuída a apenas um alicerce. No caso de Ayrton Senna, três grandes forças contribuíram para formar sua imagem: o próprio povo, a imprensa e ele mesmo, sendo esta última a mais essencial.

### 6.1 - O Povo carente de heróis

Quando Ayrton Senna chegou à Fórmula-1, em 1984, o Brasil começava a sentir a abertura política após uma ditadura militar que durou 20 anos. Esta década (anos 80) foi marcada principalmente pelo fim do bipartidarismo, a queda da ditadura militar, o movimento "Diretas Já" e a transição para a democracia. Após a saída de João Batista Figueiredo foi eleito Tancredo Neves, o primeiro civil a ser eleito desde 1964, que falece antes de tomar posse e, em seu lugar, assume José Sarney. Foi uma época marcada pelo fenômeno da estagflação, em que a inflação chegou a bater taxas recordes de 87% ao mês enquanto a economia permanecia estagnada. Foram realizados, sem êxito, planos como o Plano Verão e o Plano Cruzado, que adotou o cruzado e, posteriormente, o cruzado novo como unidade monetária nacional. Nos âmbitos político, social e econômico, portanto, apesar da esperança renovada que a abertura política trazia, a auto-estima do povo brasileiro estava abalada. A década de 80 foi chamada de “os anos perdidos”. À parte de todo esse processo, os brasileiros buscam seus ídolos no esporte:

Todo esse processo psicossocial se projetando na sociedade concreta brasileira, na qual o povo ainda não é o verdadeiro dignitário do processo político, permite entender como passou a ser importante para os fãs do esporte viver, ainda que por momentos, o sonho da invencibilidade. Vencido em tantas batalhas do dia-a-dia, resta ao povo o sonho (a representação) da invencibilidade, pois a sua condição lhe dá esse direito, já que, como povo, é invencível em sua escalada na justa busca de seus direitos. (TÁVOLA, 1984, p. 293).

Esta necessidade do herói na cobertura esportiva também pode ser observada em pesquisa publicada na revista *Isto É* (*Isto É, São Paulo, n. 1534, 24 fev. 1999, pg. 80-86*) sobre a auto-estima do brasileiro. Dos 29 momentos selecionados na votação, obteve-se 17 contextos positivos, que contribuíram para que o entrevistado sentisse orgulho de ser brasileiro. Destes, mais da metade, nove, foram provenientes do esporte (9), com a política (4) e cultura (música e cinema, com 3) bem atrás. Já nos 12 momentos de baixa-estima, apenas um veio do esporte, ao passo que 10 estavam ligadas à política e 2, à música e cinema. Távola, em 1984, já falava dessa auto-estima abalada e apontava um equívoco na forma como o povo buscava refúgio e satisfação nos esportes.

Enquanto o país como um todo não realizar grande metabolismo interno de suas franquezas e forças, de suas características, estilos, defeitos e virtudes, viverá, por certo, da ilusão da vitória, do 'milagre', do 'maior do mundo', enquanto, a seu lado, medram a miséria e a iniquidade social. Continuará a conviver com a derrisão enquanto ilude-se ao apenas exaltar suas belezas e conquistas, como se a dor não existisse!. (TÁVOLA, 1984, p. 288).

É então no esporte que a importância do ídolo na sociedade se acentua de forma significativa. Mas por que o automobilismo? O futebol, grande paixão nacional, o “ópio brasileiro”, desde 1970 sofria com grandes decepções, mesmo com seleções que hoje são consideradas das melhores já reunidas no Brasil. Faltava-lhes a vitória. Naquele momento os gramados eram palco de decepções, algumas de caráter dignos de tragédia, como em 1982, ou dignos de farsa e revolta, em 1990. E os homens necessitam de heróis vitoriosos para que se reconheçam também no pódio e recebam, junto com seu ídolo, os louros da glória.

A posição de torcedor, na vida, é a que nos traz mais tensão, emoção, alegrias, intensidades, tristezas, alternativas extremas do que existiu. (...) O torcedor, o nome diz, é quem 'torce' o real a seu favor, transformando o desejável em verdade, a concordância em direito; é quem supõe só haver virtude, verdade, direito e razão do próprio lado. (TÁVOLA, 1984, p. 286)

O público, então, passa a adorar aquele que parece ter concluído o difícil percurso da realização do sonho da fama. E desde então, o automobilismo faz esse papel na figura de Ayrton Senna, que despontava como grande ídolo nacional devido à sua carreira meteórica, já descrita neste trabalho e ao fato de que o outro piloto brasileiro presente nas competições de F-1 com chances de vitória, Nelson Piquet, era um tanto quanto avesso às investidas da imprensa, que é um dos alicerces na construção de um mito ou de um herói.

## **6.2 - A mídia carente de heróis**

O fato é que, como em qualquer outro país, a sociedade humana precisa de heróis e modelos. O esporte, como um fenômeno de massa, não consegue se sustentar por muito tempo sem a presença desses heróis, estrelas ou ídolos, uma vez que eles levam as pessoas a se identificarem com aquele evento. E com esta massificação dos costumes na sociedade, por meio do esporte, a mídia tem papel fundamental.

O esporte emerge e fulge em épocas de paz por ser forma de canalizar, através do mito, produtivamente, a agressão. Quanto mais paz, mais esporte. A esta tendência do espírito humano apõe-se, hoje em dia, uma época na qual as comunicações possibilitam a co-participação de toda a humanidade nos acontecimentos internacionais. O esporte ganha características universais de principal elemento catártico coletivo de emoções agressivas reprimidas; fenômeno que não mais se dá, apenas, ao nível dos que participam das competições, os atletas, mas, por extensão e contágio, com todos os que dele podem se beneficiar através das projeções e identificações facultadas pelos meios de comunicação. (TÁVOLA, 1984, p.235)

Afinal, são os meios de comunicação que transformam em espetáculo qualquer modalidade esportiva, como no caso que estamos estudando, o automobilismo. Whannel (2002, p. 32) afirma que “O esporte é prodigamente apresentado como uma meta-narrativa: a mídia narra os eventos esportivos transformando-os em histórias com estrelas, personagens, heróis ou vilões”. No caso em questão, de Ayrton Senna com a mídia brasileira, esta alegoria por muitas vezes tornou-se praticamente real, com reportagens destacando o piloto como a estrela da trama e

Alain Prost como vilão, Jean-Marie Balestre como o dirigente mafioso etc. Távola explica bem o processo de transformação do adversário em “vilão”:

No Brasil, observa-se um total obnubilamento da capacidade de ver o adversário, considerá-lo, examinar-se-lhe as táticas, virtudes, formas de atuar. Tal verificação parece acentuar-se-nos limitações ancestrais as quais preferimos não enfrentar, por medo de suas constatações. O fenômeno pervade técnicos, jogadores, comentaristas e torcedores. É coletivo! Transporta-se para a imprensa. (...) Na medida em que as imprensas abandonam, elas também, a dimensão crítica para permanecer apenas com a emotiva, relatando mais o nosso estado de espírito de seres necessitados de vitória que o fato ou a análise da forma e da luta por obtê-la; na medida em que a imprensa, eu dizia, acentua a incapacidade de ver o adversário e de analisar cada competição como é e não como a desejamos, ou como nos interessa, contribui para nada mudar, e é – sem saber – conservadora. (TÁVOLA, 1984, p. 287).

Para a construção da audiência, também é de se ressaltar que estão posicionadas as questões nacionais e patrióticas, contribuindo assim para fazer do esporte um importante instrumento de identificação de um povo ou uma nação. O Brasil não tinha mais nas chuteiras os seus idealizados. Eles vestiam capacete, luva, macacão e sapatilha, e a mídia esportiva, parte levada por este processo de busca do herói, parte responsável pela consolidação desta posição, apostou na F-1.

### **6.3 - O próprio Ayrton Senna**

Senna foi o caso típico desta parceria entre herói e mídia, por vezes fundamental para o esportista, que precisa de retorno publicitário para seus patrocinadores. Os jornalistas especializados que vivenciaram o dia-a-dia da cobertura da F-1 na época da passagem do piloto brasileiro pela categoria costumam citar com frequência a preocupação constante de Senna com sua imagem. Mas, além da preocupação televisiva, ressalta-se que o tratamento dispensado aos jornalistas, embora nem sempre pudesse ser classificado de ideal, era cordial a ponto de evitar desavenças. Flávio Gomes, correspondente da Folha de São Paulo nos anos 1990, relata em seu

livro “O Boto do Reno” (2005) um pouco de sua convivência com Ayrton Senna como bastante profissional:

Não fui o primeiro a dizer que Senna seria um campeão, nem o segundo, nem o terceiro, nem nada. (...) Não fiz nenhuma entrevista memorável com ele, não privei de sua amizade, nunca sentamos à mesa num restaurante. (...). Nada do que escrevi nestes anos todos, e foi bastante coisa, o levou a vir falar comigo. Conversávamos o essencial, quase sempre em entrevistas junto com outros colegas. Depois vim a saber que sim, ele sabia o que eu escrevia, mas não era privilégio nenhum, sabia o que escreviam todos os que cobriam F-1 na época. E o fato de nunca ter me cobrado nada, algo que fazia por terceiros ou pessoalmente, sempre me deu a impressão de que havia certo respeito, porque nunca o tive na conta de ídolo inatacável e, por isso, de vez em quando, lançava certas críticas e opiniões que iam contra a corrente em vigor. Não me lembro de ninguém ter defendido Nakajima tão apaixonadamente quanto eu, no GP Brasil de 1990. Ou de alguém mais irônico do que eu quando Ayrton se ofereceu para correr de graça na Williams. ‘Ele se escalou para o cockpit sem perguntar ao time e à Renault se o querem lá’, escrevi do alto de meus 28 anos de insolência. (FLAVIO GOMES, 2005, p.70).

Pelo relato do correspondente de Fórmula-1 da Folha de São Paulo naquela ocasião, nota-se claramente a preocupação de Ayrton Senna com sua imagem na mídia. E isso se dava não apenas na sua fase de glória na F-1. Senna já possuía esquema de divulgação, com assessoria de imprensa abastecendo as redações com notícias constantes, mesmo no início dos anos 1980, quando a prática era pouco comum na área esportiva. Além disso, a própria TV Globo acompanhava com bastante interesse a carreira do jovem piloto desde que despontou com sucesso na Inglaterra. Uma das primeiras transmissões de corrida internacional que não F-1 aconteceu justamente no Campeonato Inglês de F-3 de 1983, quando Senna lutava para se sagrar campeão daquele certame – o que de fato conseguiu, derrotando o rival Martin Brundle. O primeiro teste de F-1 do piloto, com um Williams, também em 1983, gerou reportagem de extenso conteúdo que foi utilizada no “Jornal Nacional”.

Se a preocupação com a mídia já era um dos pilares da construção da carreira de Ayrton Senna no exterior, ela aumentou de forma ainda mais significativa conforme a carreira do piloto deslanchava com vitórias e títulos na F-1. Além do próprio controle pessoal do piloto, uma equipe liderada por seus empresários (Armando Botelho no início de carreira) e assessores de

imprensa (Betise Assumpção) faziam de tudo para que nada escapasse do fino crivo que a imagem de Senna deveria passar. O piloto só falava com a mídia em corridas e muitas vezes tumultuadas coletivas de imprensa. Gomes (2005) inclusive expõe em seu livro que um procedimento padrão na sua fase na F-1 era marcar uma única entrevista exclusiva por ano entre os principais jornais do país – que teriam sua “vez” sorteada em uma data decidida pelo piloto e seu staff, numa demonstração de quão rígida chegava a ser a organização em torno do piloto. Além de rotina de praxe nas corridas, onde também contava com o apoio de sua equipe, a McLaren, para impedir entrevistas fora de hora ou mesmo maior exposição à sua intimidade, Senna impunha métodos rigorosos no período fora de temporada, quando não há corridas de F-1, em geral de novembro a março do ano seguinte. Os editores privilegiavam grandes espaços da cobertura, mesmo quando Senna não havia dito nada de mais, demonstrando a nítida necessidade da mídia em produzir conteúdo que desse comentário sobre o ídolo nacional no dia seguinte. Isso sem contar que o jornalista iria escrever a matéria baseado em uma frase sem nenhuma novidade, muitas vezes fruto de uma coleta aos trancos e barrancos de um gravador colocado a mais de metro de distância do entrevistado tamanha a dificuldade para se chegar junto a Ayrton Senna.

Mesmo com tanto controle, o piloto sofria com a constante invasão de sua privacidade – neste caso, no entanto, o “privilégio” não lhe era exclusivo na mídia, muito embora fosse o esportista que de longe era o mais visado por paparazzi no Brasil e no mundo devido à sua fama internacional. Sua vida fora das pistas foi bastante retratada pela imprensa, não apenas de fofoca e celebridades em geral (que naquela época começavam a deslanchar), mas também pela grande imprensa – não era raro ler matérias de jornais serem publicadas frutos de repórteres que passavam de plantão em frente ao condomínio da casa do piloto em Angra dos Reis, no litoral carioca, ou em sua fazenda em Tatuí, no interior de São Paulo.

Também ficaram célebres as reportagens sobre sua vida pessoal, desde o envolvimento com a apresentadora de televisão Xuxa, a quem muitos alfinetavam dizendo haver acordos de interesse mútuo por conta da TV Globo, e outras namoradas, como Adriane Galisteu, com quem o piloto relacionava-se em 1994. A polêmica em torno da sexualidade de Senna, levantada após um bate-boca via imprensa travado às vésperas do GP Brasil de F-1 de 1988 com Nelson Piquet, também permearam por vezes as colunas de fofoca, como bem retrata biografia de Ernesto Rodrigues (2004) sobre o ídolo brasileiro. Estas exaustivas rotinas de cobertura midiática só vêm a reforçar o perfil de herói que vai se contornando em Ayrton Senna, já que este conflito é típico do “herói arquetípico”.



## 7. ANÁLISE DE REPORTAGENS

Esta análise será feita em discurso aberto, já que as matérias foram publicadas na Folha de São Paulo, jornal de ampla circulação nacional.

Para os discursos abertos existe uma enorme diferença qualitativa e quantitativa entre a população dos produtores e a população dos receptores. Os casos da grande imprensa ou do discurso político são exemplares: as populações de produtores são grupos muito restritos com identidade forte que se dirigem a populações de receptores muito vastas, cuja caracterização social é, na maior parte das vezes, muito distanciada da sua. (CHARAUDEAU & MAINGUENEAU, 2004, p. 237).

É importante lembrar que não se trata apenas da análise do material produzido pelo jornal em si, mas também do discurso proferido pelo piloto que foi transmitido pelo jornal em suas matérias por meio das aspas, o que não invalida o caráter de discurso aberto referido anteriormente. Como já foi dito, o processo de mitificação de Ayrton Senna se deu baseado em três alicerces. A mídia e o próprio piloto são dois deles e, nas matérias analisadas, o fato de o jornal publicar o discurso do piloto pode ser utilizado como exemplo disso. As aspas são, portanto, o discurso direto do piloto reproduzido pelo jornal, onde este último deixa claro (por meio do uso do símbolo lingüístico) que o discurso não é dele, mas sim do piloto. “O discurso direto tem relação com o funcionamento autônomo: aquele que cita faz menção às próprias palavras empregadas pelo enunciador citado, ou, melhor dizendo, apresenta seu enunciado como tal”. (CHARAUDEAU & MAINGUENEAU, 2004, p. 173). De qualquer forma, os dois discursos juntos contribuem para a formação da imagem de Senna.

É importante lembrar que, à época, a Folha tinha dois jornalistas que cobriam a Fórmula-1: Flávio Gomes e Mário Andrada e Silva. A maioria dos textos foi escrita por esses dois setoristas, porém muitas das vezes o autor não é identificado e a matéria é atribuída ao “enviado especial”.

O texto jornalístico geralmente se apresenta na forma de discurso autoritário – segundo classificação de Orlandi (1999), tendo em vista que as matérias são expostas ao público como a verdade absoluta dos fatos. O jornal é o dono da verdade. Nas reportagens selecionadas, o juízo de valor, ou seja, julgamento entre o bem e o mal, o bom e o ruim, a verdade e a mentira, aparece bastante, de modo a imprimir o sentido ao discurso.

Esses juízos de valor podem ser facilmente percebidos na coluna “Atuações”, presente em todas as matérias, que tem por objetivo analisar a performance dos pilotos na corrida do dia anterior e avaliar essa performance por meio de uma escala de notas que varia de 0 (zero) a 10 (dez). É visível aí o processo de negação do adversário, sempre representado pela figura de Alain Prost e enaltecimento do piloto brasileiro de alguma forma. Távola (1984, p. 288) explica bem como esse processo pode contribuir para a mitificação da imagem:

A capacidade de ver e analisar o adversário como alguém importante e com méritos contrária – profundamente – a vontade nacional que ainda é a de viver a emoção exaltada das próprias virtudes sem qualquer desejo sincero de conhecer, estudar e admitir as limitações, como forma equilibrada e madura de avançar e evoluir.

Percebe-se isso claramente na reportagem citada a seguir:

Senna: corrida perfeita. Controlou Prost no início e quase humilhou o francês no final quando livrou 1 minuto de vantagem. Ayrton foi preciso e corajoso nas ultrapassagens sobre os retardatários e por isso não perdeu muito tempo. Não fez a volta mais rápida por que não precisava. Seu objetivo era só vencer. Nota 10.  
Prost: Falou demais e guiou de menos. Passou atestado de segundo piloto. Não conseguiu ser mais rápido que Senna nenhuma vez no final de semana. Os problemas com Arnoux acabaram sendo sua sorte, sem eles não teria nem uma desculpa para a derrota. (FOLHA DE SÃO PAULO, 08/05/1989, p. D-1).

É possível observar claramente o discurso autoritário, impondo uma idéia que na verdade é uma opinião sobre os dois pilotos. Além disso, observa-se também um alto nível de adjetivação, sempre exaltando qualidades do piloto brasileiro. No que se refere ao rival, a ironia dá o tom do pouco caso com o piloto francês. A ironia é um elemento textual utilizado para satirizar, ridicularizar pessoas e situações. Nela, “o enunciador subverte sua própria enunciação”

(CHARAUDEAU & MAINGUENEAU, 2004, p. 290). É aqui que se forma a idéia de herói contra vilão que a mídia incentiva para marcar o imaginário popular, conforme apresentado no capítulo anterior.

Até mesmo quando o brasileiro não se sai tão bem, o jornal tenta justificar, como no exemplo a seguir:

Ayrton Senna: Enquanto pode, fez valer a vantagem de largar na pole-position. Mas seu McLaren/Honda estava irreconhecível. Pelas 26 voltas em que conseguiu se manter na liderança, apesar da forte pressão que sofreu de Prost, recebe nota 7. (FOLHA DE SÃO PAULO, 31/09/1990, p. D-5)

Aliás, essa forma de discurso é facilmente observada quando são analisadas as declarações do piloto, que buscava sempre imputar a culpa de seus fracassos em fatores alheios à sua vontade ou em outros pilotos, utilizando-se da atribuição de causalidade externa. Um caso que exemplifica bem isso é o episódio entre ele e Nakajima ocorrido em 25/03/1990. Na corrida que aconteceu no Brasil, segundo várias opiniões de pilotos e jornalistas, Senna forçou a ultrapassagem desnecessariamente em um retardatário enquanto estava ganhando com folga. O piloto não reconheceu o erro e, de forma implícita em sua declaração, culpou o colega de profissão: “Tudo ia bem até que achei Nakajima no caminho” (FOLHA DE SÃO PAULO, 26/03/1990, p. D-2).

Outra forma de se eximir de responsabilidade é a minimização ou negação do erro: “O piloto disse que não conseguiu frear. Mas não admitiu que tenha errado. ‘Ainda que tenha havido erro de alguém, isso não importa’”.(FOLHA DE SÃO PAULO, 27/03/1989, p. D-1). Mas também o jornal, não apenas Senna, procura dissimular os erros do piloto. Afinal, os heróis são infalíveis, indestrutíveis: “Ayrton Senna: Apesar do erro que resultou na rodada, Senna fez o que pôde. O chassi McLaren é ruim. Por melhor que seja o piloto, não dá pra alcançar a Ferrari de Prost”.(FOLHA DE SÃO PAULO, 16/07/1990, p. D-1).

Mas não só a negação da falha contribui para a construção de imagem heróica de Ayrton. A supervalorização das vitórias também é uma constante, afinal, o herói, segundo Pearson (1989) precisa matar o dragão. Suas vitórias nunca são fáceis ou tranquilas. O carro sempre tem algum problema que Senna, com seu talento, consegue driblar. “Nas freadas fortes a segunda escapa` (do vencedor Ayrton Senna referindo se aos problemas que teve com seu Mclaren no final do GP de San Marino.)” (FOLHA DE SÃO PAULO, 24/04/1989, p. D-1). O jornal corrobora essa declaração, no editorial esportivo:

È melhor que Alain Prost comece a ficar calado. Se continuar falando mal de Ayrton Senna ele pode irritar o brasileiro de novo e levar outra lição de pilotagem. A de Mônaco foi humilhante. (...) Ayrton ainda esnobou, tendo que guiar sem as duas primeiras marchas nas voltas finais. (FOLHA DE SÃO PAULO 8/05/1989 pág D-1) .

O sacrifício do herói também fica evidente na passagem “Sobre a distância que Prost abriu na classificação do Mundial (agora são 11 pontos), Senna disse que está ‘Acostumado a sofrer`. ‘Esta temporada vai ser mais difícil que a do ano passado’”. (FOLHA DE SÃO PAULO, 10/07/1989, p. D-2).

Além disso, o herói também aparece como o injustiçado:

Pit stop: ajuda local - como acontece em todo lugar, os pilotos locais receberam um tratamento diferente dos comissários de pista. Na 4ª volta o belga Bertrand Gachot saiu da pista e ficou com o carro atolado na caixa de britas. Um empurrão dos bandeirinhas fê-lo voltar. No GP da Inglaterra aconteceu a mesma coisa com Senna, só que os fiscais ingleses não mexeram um dedo para ajudar Ayrton. (FOLHA DE SÃO PAULO, 28/08//1989, p. E-6)

Na edição do dia seguinte à conquista do bicampeonato mundial pelo piloto, em 1990, a matéria remete o leitor à decisão do ano anterior, quando Senna e Prost bateram, Senna venceu a prova, mas a direção de prova o desclassificou. Nessa remissão ao acontecido, a matéria também mostra um Senna injustiçado e revoltado com a F-1:

A descoberta de um ambiente sórdido por trás do glamour das pistas foi para o brasileiro uma violência. A sua mania de perfeição acabou pisoteada por companheiros de equipe trapaceiros, jogadas de bastidores. A pressão foi uma coisa tão surpreendente

para Senna que o piloto só encontrou paz na Bíblia. (FOLHA DE SÃO PAULO, 22/10/1990, p. D-9).

Seguindo na tentativa de analisar as declarações do piloto (e do jornal) que influenciavam o imaginário popular, faz-se primordial citar a religiosidade de Ayrton Senna como fator contribuinte da formação de sua imagem. Essa religiosidade aproxima o piloto das pessoas anônimas. São citações como as que seguem: “Quando DEUS não quer, Ele tem suas razões”. (FOLHA DE SÃO PAULO, 10/07/1989, p. D-3). “Alguém me deu esta vitória. Alguém mais forte do que nós”. (FOLHA DE SÃO PAULO, 02/10/1989, p. D-1). “Apesar da vitória, Ayrton prefere não ser otimista. Não estou perfeitamente bem. Em condições normais este título não vem para nós. Só se alguém mais forte quiser”. (FOLHA DE SÃO PAULO, 02/10/1989, p. D-5). “Só se alguém quiser este campeonato vem pra nós”. (FOLHA DE SÃO PAULO, 02/10/1989).

Senna chega a dizer que viu Jesus numa corrida no Japão, mas deixou para falar sobre o assunto muito mais tarde: “Se falasse, ninguém ia acreditar. Um dia, quando chegar a hora, eu vou dividir o que aconteceu comigo com as outras pessoas. Foi uma experiência incrível”. (FOLHA DE SÃO PAULO, 02/10/1989).

A abordagem da religiosidade é determinante na identificação do povo brasileiro com o piloto. É o que mostra o herói não-divino, como um ser humano comum, além, é claro, da imagem de “bom moço” que esse discurso expressa.

Outro aspecto bastante abordado por Senna em suas declarações é a questão do nacionalismo exacerbado, o amor ao seu país de origem, o que enchia o povo brasileiro de orgulho. Senna era o “da Silva” que deu certo, mundialmente famoso e admirado, polêmico, mas sempre porque deve defender seus interesses contra os “vilões” ou “dragões” (os adversários e os dirigentes da FIA). É possível observar claramente essa intenção quando Senna utiliza frases na

segunda pessoa do plural e se refere a ele e ao povo brasileiro: “Só se alguém quiser este campeonato vem pra nós”. (FOLHA DE SÃO PAULO, 02/10/1989). Em outra passagem, o piloto dedica a vitória à sua torcida:

Senna ficou tão feliz com a vitória no GP da Alemanha, (...) que rompeu o protocolo da entrevista obrigatória que o vencedor deve conceder após cada corrida só para mandar um abraço para a sua torcida. “Valeu Brasil, um abraço”, disse ele em português, “para os brasileiros”, numa hora em que deveria falar inglês para as câmeras da Foca. (FOLHA DE SÃO PAULO, 30/06/1990, p. D-8).

A invencibilidade, a luta contra o vilão, o talento natural aliado à obstinação são características do herói arquetípico que a mídia e o próprio Ayrton Senna fizeram questão de realçar. A religiosidade dava o tom profético, como se Senna fosse “o escolhido” e, quase como um santo, estivesse predestinado por Deus a ter todas as glórias. O patriotismo era o que fazia com que essas glórias fossem sentidas por toda uma nação. Todos estes ingredientes foram cruciais para a construção de um dos maiores mitos brasileiros do século XX.

## 8. Conclusão

A atividade esportiva tem penetração praticamente global e isso a torna parte integrante de um grande negócio bilionário. Não por acaso, suas ações também mexem com o brio de torcedores de cada uma das mais de 200 nações espalhadas pelo mundo. Este universo de tecnologia, desafio e superação de limites, em que o esporte une o planeta, mostra-se com mais força em eventos como a Copa do Mundo de futebol e os Jogos Olímpicos, a cada quatro anos, mas tem na Fórmula-1 o seu encontro praticamente quinzenal em um lugar diferente do globo.

No caso específico do Brasil com a F-1, o trabalho de reportar as notícias superou a mera necessidade básica de toda a população de ser informada. Ela passou a ser um braço da divisão de divulgação das glórias nacionais pelas pistas do mundo a fora, tendo este fator patriótico seu auge durante os anos de sucesso de Ayrton Senna. Com suas vitórias e demonstrações de garra, técnica e talento, Ayrton Senna conquistou a F-1 e uma legião de fãs pelo globo. Fez história, com recordes, conquistas e títulos, mas ganhou um contorno ainda mais mítico com sua morte em um acidente transmitido ao vivo para mais de 140 nações.

A forma como ocorreu a morte de Senna, como foi possível acompanhar em parte desse trabalho, influenciou e muito para que o piloto ganhasse a áurea de herói intocado pelo mundo inteiro. Mas houve outros ingredientes no caso nacional que aumentaram esta mitificação, como o momento único que o país atravessava naqueles anos da década de 1990. Senna não era presidente da República, mas teve funeral com honras de chefe de estado. O que teria feito um esporte como a F-1 ampliar tanto seu âmbito que, de mera diversão aos domingos pela manhã, se tornasse um momento marcante e singular na história de uma das maiores nações do planeta, com mais de 150 milhões de habitantes?

As razões são as mais diversas e não era a pretensão deste trabalho esgotar todas as possibilidades. Aqui foi visto, representado por um jornal de grande circulação, o fenômeno midiático que transformou este esportista em um herói nacional e também contribuiu para que ele se tornasse mito, com tratamento praticamente santificado, logo após a sua morte e ainda mais de dez anos depois. A imprensa foi uma das principais responsáveis pela mitificação do piloto, com discursos que buscavam sempre exaltar seus feitos e minimizar ou ridicularizar seus adversários. A população, carente de ídolos, consumiu o produto vendido pela mídia e esse é um caminho interessante a se seguir em novas pesquisas. Mas a principal conclusão a que chega este trabalho é a de que o preparo e o interesse pessoal do piloto em cuidar de sua imagem é que foram os alicerces primordiais para que sua imagem fosse o que representa. Isso aliado aos interesses comerciais da mídia, se transformou num dos melhores exemplos de como é possível construir e consolidar um mito.



## 9. Referências Bibliográficas

BRANDÃO, Junito de Souza. *Mitologia grega*. 11.ed. Petrópolis: Vozes, 1997.

BARTHES, Roland. *Mitologias*. Rio de Janeiro: Difel, 2003.

CAMPBELL, Joseph. *O poder do mito*. São Paulo. Log On Editora Multimarca , 2005.

CHARAUDEAU, Patrick & MAINGUENEAU, Dominique. *Dicionário de Análise do Discurso*. São Paulo. Editora Contexto, 2004.

CICCONE, Mario. Uma década sem Ayrton Senna. In: Pancrom News. Pág. 18. no. 23, São Paulo, 2004, Editora Pancrom.

CORREA, Eduardo. *Pela Glória e Pela Pátria*. São Paulo. Editora Globo, 1995.

GOMES, Flavio. *O Boto do Reno*. São Paulo, Letra Delta Editora, 2005.

HELAL, R. *Mídia, construção da derrota e o mito do herói*. Motus Corporis. V. 5, n. 2, pg. 141-55, 1998.

LEME, Reginaldo. *A História do Automobilismo Brasileiro*. Editora Sextante. São Paulo, 2000.

LIMA, Edvaldo Pereira. *Ayrton Senna, guerreiro de Aquário*. São Paulo. Editora Brasiliense, 1995.

MARTINS, Lemyr. *Uma estrela chamada Senna*. São Paulo. 1a edição. Editora Panda, 2001.

MARTINS, Lemyr. *Os arquivos da fórmula-1*. São Paulo. 1a edição. Editora Panda, 1999.

MORIN, Edgard. *Cultura de Massas no Século XX: O Espírito do Tempo. Volume I – Neurose*. Rio de Janeiro: Editora Forense Universitária, 1981.

ORLANDI, Eni. *Análise de discurso: Princípios e procedimentos*. Campinas: Pontes, 1999.

PEARSON, Carol S. *O Herói Interior: Seis Arquétipos que orientam a nossa vida*. 12 ed. São Paulo, Cultrix, 1989.

PIZA, Daniel. *Ayrton Senna, o eleito*. 1a edição. São Paulo. Editora Ediouro, 2004.

RANDAZZO, Sal. *A criação de mitos na publicidade: Como publicitários usam o poder do mito e do simbolismo para criar marcas de sucesso*. Rio de Janeiro. Rocco, 1997.

RODRIGUES, Ernesto Carneiro. *Ayrton: o herói revelado*. Rio de Janeiro. Editora Objetiva, 2004.

RUBIO, Kátia. *O Imaginário Esportivo: o atleta contemporâneo e o mito do herói*. USP – Faculdade de Educação, 2001.

SANTOS, Francisco. *Ayrton Senna do Brasil*. São Paulo. Edipromo, 1995.

SANTOS, Francisco. *Ayrton Senna: saudade*. São Paulo. 1a edição. Editora Talento, 1999.

SCARDUELLI, Paulo. *Ayrton Senna: Herói da Mídia*. São Paulo. Editora Brasiliense, 1995.

TÁVOLA, Artur da. *Comunicação é mito*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1985.

**Fontes:**

AUTORACING. <http://www.autoracing.com>

AYRTON SENNA. <http://www.senna.com.br>

FIRACING, Magazine. Special Edition – Ayrton Senna. Londres, Haymarket Magazines Ltd, 2004.

FOLHA DE S. PAULO - Vips voltam e dividem a atenção. Folha de São Paulo, São Paulo, 27 mar. 2000, pg. E5

FORMULA1. <http://www.formula1.com>

FORMULANEWS. <http://www.formulanews.com.br>

GRANDEPREMIO. <http://www.grandepremio.com.br>

HERÓIS DO ESPORTE. Edição especial da revista. Ayrton Senna. Editora Sampa, São Paulo, 2004.

ISTO É, São Paulo, n. 1534, 24 fev.1999, pg. 80-86

QUATRO RODAS. Edição Especial –Ayrton Senna Completo. Editora Abril, São Paulo, 2004

RACING, Revista. Ayrton Senna, o herói, o legado e o mito. Especial de três edições. São Paulo, Editora Motorpress, 2004.

SENNA, Ayrton. Depoimento Exclusivo – Coletânea das colunas do piloto na Revista Quadro Rodas. Edição especial, maio de 2004, editora Abril, São Paulo.