

Universidade de São Paulo
Escola de Comunicações e Artes

Ayrton Senna e o Jornalismo Esportivo

Nível: Mestrado
Orientador: Prof. Dr. Luis Fernando Santoro
Núcleo de Mercado e Tecnologia

Rodrigo França
Fevereiro de 2006

Dedicatória

À Branca França e Nilton Alves da Cunha, mãe, pai e incentivadores.

Agradecimentos

À Escola de Comunicações e Artes, na figura dos professores tanto da graduação quanto da pós, e a seus funcionários, em especial Tânia e Paulo, no Departamento de Jornalismo.

Ao CEPEUSP, Centro de Práticas Esportivas da Universidade de São Paulo, que me proporcionou o primeiro emprego, como estagiário da assessoria de imprensa ainda estudante do primeiro ano de jornalismo. Em especial aos professores Pascoal Tambucci e Emilio Teixeira, e ao jornalista Délcio Teixeira, sempre dispostos a ensinar.

Ao Professor Luis Fernando Santoro, pela valiosa orientação neste mestrado.

À Professora Gisela Ortriwano, que me apoiou no início deste trabalho e que certamente estaria feliz em ver o resultado final desta dissertação.

Aos professores Doutores que constituíram a Banca do Exame de Qualificação, Pascoal Tambucci, Kardec Pinto e José Coelho Sobrinho, pelas pertinentes sugestões ao trabalho.

Aos amigos do Jornal da Tarde, minha primeira chance no jornalismo diário, onde aprendi muito sobre a profissão que exerço hoje, em especial a Denise Mirás, Castilho de Andrade, José Eduardo de Carvalho, Luis Augusto Mônaco, Denis de Almeida, Vinicius Mesquita e Carlos Ferreira.

Aos amigos da Folha de S. Paulo, em que pude realizar o sonho de escrever sobre automobilismo e que me projetou para que conseguisse fundar minha empresa, a RF1.

Aos vários pilotos ouvidos para esta dissertação, em especial a Emerson Fittipaldi, que, afinal de contas, foi quem escancarou esta paixão do esporte a motor no país.

Aos jornalistas especializados Luiz Alberto Pandini, Reginaldo Leme, Alex Ruffo, Ricardo Porto, Livio Oricchio, Alexandre Kacelnik e Flavio Gomes, pelos enriquecedores depoimentos coletados para este trabalho.

Aos colegas de profissão nas revistas especializadas e aos companheiros do Anuário Automotor Esporte, como Tiago Mendonça, Luis Fernando Ramos, Luiz Vicente, Miguel Costa Jr, Roberto Miranda, Dinho Leme, Leonardo Murgel e toda a turma da RLeme

À toda minha família, que sempre me apoiou na realização dos sonhos: Nilton, Branca, Christiano, Helena, Thales, Oswaldo, Walkíria, Viviane, Daniele, enfim, todos meus familiares em São Paulo, Pinda, Taubaté, Piracicaba e até Espanha (Urbano Junior).

À Daniela, pela paciência nesta reta final de trabalho.

Aos clientes da RF1, como a RM-Volkswagen, Petrobras-Action Power, Giorgi Racing e Neoforma, que contribuíram para que este trabalho pudesse ter andamento contínuo ao longo destes anos.

À Flávia, pelo apoio dado desde a graduação.

Aos amigos da FIAk, pela diversão nas pistas, e seus maiores incentivadores, Paulo e Binho Carcasci.

Sumário da pesquisa

Introdução

Capítulo I – Jornalismo Esportivo

- Breve histórico da cobertura esportiva na mídia brasileira

Capítulo II - O esportista e ídolo Ayrton Senna

- O surgimento no Brasil da paixão pelo esporte a motor
- O cenário criado com o sucesso dos pilotos brasileiros no exterior
- A trajetória de Ayrton Senna no esporte, seu sucesso como ídolo no Brasil

Capítulo III – A imprensa e Ayrton Senna

- Como era a relação dos jornalistas com o ídolo brasileiro
- A morte de Ayrton Senna
- Descrição da cobertura jornalística na morte do piloto, no GP de San Marino de 1994

Capítulo V – A necessidade do herói no jornalismo esportivo

- Análise na intensidade da cobertura do automobilismo durante a época de Senna e depois de sua morte
- Tentativa de encontrar novos ídolos
- Importância do ídolo na sociedade e imprensa esportiva

Conclusões

Bibliografia

Apêndices

Introdução

Na manhã de domingo, 1º de maio de 1994, o Brasil acordava mais cedo, como estava acostumado a fazer por vários e vários anos. Só que aquele Dia do Trabalhador seria marcado para toda uma nação como o fatídico dia em que um de seus maiores ídolos, Ayrton Senna, finalizava sua história de conquistas e glórias na Fórmula-1, com um trágico e fatal acidente na Curva Tamburello, durante o GP de San Marino.

“O trágico final da vida de Ayrton Senna provocou a maior comoção pública da história recente brasileira embalada pelo poder do impacto da televisão. Durante todo o episódio, a instantaneidade das transmissões, a força dramática das imagens, a cobertura intensiva das emissoras ajudaram a formar um intrincado oceano coletivo de emoções...” (EDVALDO PEREIRA LIMA, 1995)

A morte ao vivo, para milhares de lares não apenas no Brasil, mas em todo mundo, comoveu o planeta. E ajudou a transformar o tricampeão da categoria em um mito, uma lenda do esporte. No país, Senna teve um funeral digno de Chefe de Estado, levando verdadeiras multidões às ruas para se despedirem daquele ídolo de quem pareciam ser tão familiares. E a mídia acompanhou tudo vorazmente.

“Entre 2 e 6 de maio de 2004, Folha de S. Paulo, O Estado de S. Paulo, O Globo, Jornal do Brasil, O Povo, de Fortaleza, e Diário Catarinense, de Santa Catarina, ocuparam 340 páginas sobre o assunto (Ayrton Senna) e publicaram 208 cartas de seus leitores sobre o piloto. Entre crônicas, artigos, colunas e comentários assinados, os seis jornais abriram 26 páginas e meia para colaboradores e jornalistas opinarem sobre a tragédia. Senna foi assunto de 924 textos, 826 fotos e 67 ilustrações. Em menos de uma semana, chegaram às bancas 2,3 milhões de exemplares de revistas extras, que totalizaram mais 432 páginas dedicadas a Senna. A maior parte das edições se esgotou. E o

faturamento bruto das editoras totalizou 6,2 milhões de dólares”. (PAULO SCARDUELLI, 1995¹)

O Brasil, claro, nunca mais foi o mesmo. Houve um legado, bastante positivo, de valores que Ayrton Senna levava para a pista junto com suas conquistas. Estas manifestações certamente se tornaram referências para outros atletas de vários esportes, que viram no exemplo do piloto paulistano a chance de exaltar sentimentos como patriotismo, esperança e até mesmo preocupações com questões sociais, iniciadas pelo projeto do Instituto Ayrton Senna e que hoje se tornaram freqüentes entre astros do esporte brasileiro e mundial, sobretudo no futebol.

Ainda que tantas mudanças positivas tenham sido possíveis apenas devido à comoção que tomou conta de todos com o triste episódio, que também fez em parte muitos esquecerem de todos os defeitos e fraquezas que Senna, como qualquer ser humano, possuía, o acidente em Ímola trouxe uma nova missão para os jornalistas esportivos: manter a cobertura do automobilismo mesmo sem a presença do ídolo.

A questão, certamente bastante delicada, é o ponto de partida para este trabalho de mestrado. Vale ressaltar que esta dissertação é fruto de um trabalho que usa prioritariamente as fontes jornalísticas, buscando interpretar os fatos e a grande quantidade de informação coletada sob luz da bibliografia que traz dados interessantes sobre mídia, automobilismo, marketing esportivo, jornalismo, TV, psicologia, a questão do mito, entre outros. Esta característica do trabalho mostra a tentativa de trazer o máximo de análise possível em torno da questão mídia-Ayrton Senna, não tendo como meta principal a busca pela erudição científica.

¹ Estes números impressionantes da cobertura jornalística da morte de Ayrton Senna também são citados, com a mesma fonte, no livro “Herói Revelado”, de Ernesto Rodrigues, lançado em 2004.

A proposta é verificar até onde a existência do ídolo nesta área justificava a sua preocupação com a cobertura jornalística do esporte a motor, que, diferentemente do futebol, começou a cair no gosto popular justamente com os primeiros relatos das conquistas de Emerson Fittipaldi na Europa, nos anos 70, na Fórmula-1. Um passado relativamente recente que teve uma sucessão de trono logo no final dos anos 70 e início dos anos 80, com o surgimento de outra estrela deste esporte nascida no Brasil, Nelson Piquet. Este legado continuou se perpetuando com a chegada de mais e mais pilotos brasileiros à principal categoria do automobilismo mundial e se acentuou mais do que nunca na fase de ouro de Ayrton Senna na categoria. Com a conquista dos títulos de 1988, 1990 e 1991, o Brasil viveu seu auge na Fórmula-1, e possivelmente se possa dizer o mesmo do esporte, que esteve no topo das preferências nacionais nesta época de glórias, fazendo com que os jornalistas tivessem que se especializar cada vez mais neste esporte.

O auge do sucesso brasileiro na Fórmula-1 coincidiu com uma era em que o grande esporte popular, o futebol, estava bastante decadente, com a Seleção Brasileira ainda amargando uma série de fracassos nos campeonatos, em especial na Copa do Mundo, onde o Brasil se vangloriava de ser o melhor do planeta, mas que desde 1970, com a conquista do tricampeonato no México, com o brilhante time de Pelé, Rivelino, entre outros, não trazia nenhum grande título para o País.

Fase que, por sinal, parece viver o automobilismo agora, passada mais de uma década após a morte de Ayrton Senna. Por isso, o foco deste trabalho será justamente entender o que motiva tantas mudanças de tratamento pela mídia a um ou outro esporte, é bastante claro que basta haver um ídolo para que haja cobertura suficiente nas páginas de jornais, revistas, nos noticiários da televisão, do rádio e, recentemente, da Internet.

Surgimentos de fenômenos de modismo, como o tênis, sobretudo após a conquista de Gustavo Kuerten do importante torneio de Roland Garros², na França, mostram que o gosto do público e o chamado “fato jornalístico” crescem na medida do sucesso de um brasileiro no exterior, o que explica a frase de muitos torcedores de Senna que deixaram de acompanhar o esporte depois de sua morte simplesmente porque não veriam mais o sucesso de seu representante nos circuitos do mundo. Simplesmente, o “Brasil que dava certo” deixava de existir, pelo menos neste esporte. Também analisaremos a questão da perda do ídolo, a dor causada pela morte de Senna e o processo de luto que a própria mitologia e a psicologia moderna abordam.

Assim, o trabalho busca compreender melhor esta dinâmica do jornalismo esportivo, onde sua atuação se faz tão presente no cotidiano das pessoas, a ponto de modificar hábitos, como acordar ou não cedo no domingo, mas que também pode se tornar um poderoso instrumento de negócio e de interesse quando se especializa apenas em divulgar heróis e utilizar o lazer do público como um verdadeiro “business”.

Uma área da mídia que nem sempre é tratada com a devida importância nas redações ou mesmo nos ambientes acadêmicos, mas, sem dúvida, constitui uma das editorias jornalísticas de maior interesse dos grupos de mídia não apenas do Brasil, como no mundo, principalmente se lembrarmos da importância do esporte na atual sociedade globalizada.

Não há dúvidas que se mostra, portanto, extremamente importante tentar compreender os mecanismos de seu funcionamento, por meio de um caso bastante representativo, como o acontecido com a cobertura automobilística em nosso país nos últimos anos, e de que forma ela foi

² Um dos principais torneios do circuito mundial de tênis, Roland Garros faz parte do chamado Grand Slam, onde uma vitória consagra o esportista de forma global.

afetada com a morte de Ayrton Senna e, conseqüentemente, a perda de seu maior ídolo e personagem construtor de manchetes.

Nesta área tão específica do jornalismo, este trabalho permitirá observar quais as características peculiares do esporte transformam a rotina do profissional que atua neste segmento, bem como a necessidade perante a criação de heróis difere da prática exercida em outras editorias.

No caso brasileiro, a análise do esporte pode ir ainda mais além, já que é por meio dele em que muitos dos valores nacionais podem ser analisados em larga escala, como a auto-estima de seus cidadãos, o patriotismo e o relacionamento externo com outras nações do planeta.

O objeto desta pesquisa é a cobertura jornalística de um esporte que faz sucesso há um tempo relativamente curto no país: o automobilismo, esporte que não possuía tradições no país _na América do Sul, era a Argentina que vivenciava o esporte a motor, ainda nos anos 50, com lendário Juan Manuel Fangio. O esporte, no entanto, caiu nas graças da mídia a partir do sucesso do jovem Emerson Fittipaldi na Fórmula-1, e os jornalistas tiveram que rapidamente começar a entender toda aquele linguajar técnico típico de um box da Fórmula-1: pneus slicks, grids de largada, pitstops, safety cars etc. Não por acaso, o Brasil, diferentemente de Portugal³, adota em seu cotidiano jornalístico o uso de diversas expressões no original em inglês. Com o sucesso de Nelson Piquet e logo em seguida de Ayrton Senna, o país assistiu a um verdadeiro “boom” pelo interesse do esporte a motor, mas principalmente a Fórmula-1, principal e mais glamourosa competição do mundo, onde o país conquistava títulos e mais títulos, todos regados ao posteriormente célebre “Tema da Vitória”, entoado nas transmissões da TV Globo.

³ Os livros portugueses como “Ayrton Senna: Saudades”, de Francisco Santos, trazem expressões como “grelha” de largada em vez do nosso usual “grid”.

Mas o que fez todo este aparato desenvolvido em pouco mais de 20 anos com o baque da perda de sua principal referência, e ainda por cima de forma tão trágica? Como os jornalistas que cobriam a área conseguiram lidar com a perda de seu principal “produto” e fonte, que parecia até então receita inesgotável de preenchimento de páginas e mais páginas ou de horas e horas de transmissões em mídia eletrônica?

O desinteresse do público pelo automobilismo nos dias, semanas, meses e anos seguintes teria sido fruto justamente de perda do ídolo? Ou simplesmente teria sido uma constatação de que o interesse, na verdade, nunca havia sido criado em torno do esporte, que teria sido facilmente repostado por um outro, como o tênis, por exemplo, caso surgisse um ídolo nacional capaz de levantar a bandeira brasileira no topo do mundo com a mesma frequência que Ayrton Senna o fazia a cada 15 dias? Perguntas como estas, que, sem dúvida, se desdobrarão em outras várias questões, serão analisadas neste trabalho, buscando, desta forma, elucidá-las da melhor maneira possível.

A pesquisa para tentar compreender o jornalismo esportivo inicia-se, antes de mais nada, com minha convivência diária com o tema, já que trabalho nesta área desde 1996, ainda como estudante de jornalismo por meio de uma bolsa de estágio entre a ECA (Escola de Comunicações e Artes) e o CEPEUSP (Centro de Práticas Esportivas da USP). Para este trabalho, no entanto, foi intensificada, na primeira fase desta pesquisa, a coleta de informações e notícias referentes à área em questão, ou seja, a cobertura jornalística do automobilismo nos últimos anos. O trabalho de busca de matérias em arquivos de grandes jornais, como a Folha de S. Paulo, o Estado de S. Paulo, entre outros. A varrição de acervos contendo transmissões esportivas e reportagens em televisões e rádios também serviu como ponto de partida para a comparação de como é feito o

trabalho de acompanhamento do automobilismo, sobretudo da Fórmula-1, na época de Ayrton Senna, e nos anos seguintes à sua morte, em 1994.

Ainda nesta questão, faz-se essencial a busca por informações e matérias nos periódicos atuais, para a análise do surgimento de outros esportivas, como Rubens Barrichello e Felipe Massa, ou mesmo de outros esportes. Destaque também para a coleta de material no ano de 2004, quando se completaram dez anos sem o esportista e que muitas publicações aproveitaram o “gancho” da data para lançar matérias exclusivas, coletâneas, livros, DVDs, revistas especiais⁴ e outros produtos relacionados a Ayrton Senna. O mesmo pode ser dito de programas de rádio e televisão, onde se destaca o farto material apresentado em programas da TV Globo, como Jornal Nacional, Globo Repórter e Fantástico.

Depois de analisar o cotidiano e a forma de trabalho do jornalista esportivo, a parte mais intensiva da pesquisa começa com a busca de informações e dados que possam ilustrar a dissertação, tais como índices de audiência da Fórmula-1 na época de Senna e, atualmente, tiragem de revistas especializadas. Outra fase fundamental foi a de entrevistas com profissionais que atuam na cobertura jornalística de automobilismo, sobretudo aquelas que conviveram na época de Senna e que ainda hoje se mantêm relacionados à área. Nesta parte da pesquisa, destaque para conversas com jornalistas como Galvão Bueno e Reginaldo Leme (TV Globo), Lívio Oricchio (O Estado de São Paulo), Flávio Gomes (Rádio Bandeirantes), Castilho de Andrade (Jornal da Tarde), Luiz Alberto Pandini (Revista Grid), entre outros. Estes profissionais vivenciaram este processo de transformação do jornalismo esportivo automobilístico e cuja experiência será de grande valia nas conclusões deste trabalho.

⁴ Mais de dez títulos poderiam ser comprados nas bancas de jornal, em maio de 2004, com revistas tendo Ayrton Senna como reportagem principal, incluindo a revista “Veja”.

A dissertação terá por base a análise do jornalismo esportivo, e logo de cara uma das principais dificuldades encontradas para o trabalho nesta área de atuação foi justamente a quantidade pouco satisfatória de livros a respeito do estudo deste campo do jornalismo. Uma das bases para o estudo foi o recém-lançado “Jornalismo Esportivo”, de Paulo Vinícius Coelho, que trata em sua obra justamente a pouca importância que é dada a esta segmentação tanto no mercado quanto no meio acadêmico. Talvez esta pouca quantidade de material ocorra pelo próprio fato do jornalismo esportivo não ser encarado como uma cobertura séria até meados dos anos 60, quando finalmente ganhou contornos de assunto sério e passou inclusive a ter tratamento diferenciado dentro das redações, com a cobertura feita por profissionais especializados e seções e páginas exclusivas (até que se formaram os primeiros cadernos de Esporte). A explicação deste fenômeno é inclusive um dos pontos altos do livro “Jornalismo Esportivo”, embora ainda pese contra o fato dele ter o seu foco voltando sobretudo para o estudo da cobertura de futebol.

Ainda assim, há destaque para trabalhos acadêmicos que focam a área de esportes, como os desenvolvidos pelo professor José Coelho Sobrinho, do Departamento de Jornalismo da Escola de Comunicações e Artes (ECA), da Universidade de São Paulo (USP), José Guilmar Mariz de Oliveira e o também professor Pascoal Luiz Tambucci, da EEFUSP (Escola de Educação Física da USP), que logo no primeiro capítulo da obra coloca muito bem a estreita ligação entre esporte e comunicação, sobretudo na fase econômica atual, em que o mercado global viu um negócio lucrativo e, que portanto, deve ser propagado em massa para bilhões de pessoas, em eventos como a Copa do Mundo, os Jogos Olímpicos e a Fórmula-1. Tambucci também contribuiu muito para o trabalho com sua obra “O Funcionamento do Discurso do Marketing Esportivo em Campanhas Publicitárias e Matérias Jornalísticas”, em tese

de mestrado na USP. Também desta universidade, destaque Edvaldo Pereira de Lima, com o livro “Ayrton Senna, Guerreiro de Aquário”, que faz um belo retrato da simbologia envolvida na perda de um dos maiores heróis nacionais, cuja morte em transmissão ao vivo pela TV causou comoção digna de grandiosos funerais de Chefes de Estado. Na área de esporte, há ainda os trabalhos de Mauro Betti, em “Esporte e Sociologia” e Eliane Jany Barbanti (“Esporte e Psicologia”).

Esta análise de psicologia, por sinal, é uma área onde esta dissertação também procurará algumas respostas, ainda mais analisando a importância e o surgimento do ídolo na esfera do esporte e seu papel em uma sociedade como a nossa. A análise do significado dos mitos vai desde livros mais recentes, como em obra elaborada por Liz Greene e Juliet Sharman-Burke, como nos mais clássicos do tema, como os que enfocam a mitologia, como Kátia Rúbio, em “O imaginário esportivo – o atleta contemporâneo e o mito do herói”, tese de doutorado na USP, além de Joseph Campbell, em “O Poder do Mito”.

Outros autores serão fundamentais para tornar mais profundo o estudo sobre o fenômeno Ayrton Senna nas pistas do automobilismo mundial, este sim um tema com várias obras existentes, bem como retratando o esporte em geral, especialmente a Fórmula-1. São autores como Lemyr Martins, que publicou dois livros sobre o tema, “Os Arquivos da F-1” e “Uma Estrala Chamada Senna”. Este último relata de forma precisa cada corrida que o piloto disputou em sua carreira na Europa, e também traz o depoimento de pessoas importantes ligadas a Senna, sobretudo aquelas pouco dadas às declarações na mídia, como a mãe e o pai de Ayrton.

Ainda na área de análise de Ayrton Senna, e seu papel de herói brasileiro intensificado pela mídia, há também as obras de Eduardo Correa, Paulo Scarduelli, Daniel Piza, escritor e jornalista de “O Estado de

São Paulo”, Reginaldo Leme, comentarista da TV Globo e que acompanhou a carreira de Senna desde a F3 Inglesa, Alex Dias Ribeiro, e, mais recentemente, Ernesto Rodrigues, que lançou a bibliografia do tricampeão em 2004. Esta é a obra mais recente enfocando o piloto, intitulada “O Herói Revelado”, e causou bastante polêmica na época de sua divulgação, até porque esmiúça bastante a vida particular de Senna, desde suas brigas com outros pilotos até mesmo questões de problemas familiares e de sua namorada na fase final de sua vida (Adriane Galisteu). Ainda assim, o livro traz capítulos onde o contato de Senna com a mídia é destrinchado de forma interessante, com relatos bastante precisos dos correspondentes de F-1 dos principais jornais do país.

Outros livros focando o esporte a motor também serão analisados, com nomes como Sid Watkins, médico oficial da Federação Internacional de Automobilismo e que acompanha o esporte há décadas, o jornalista português Francisco Santos, o inglês Nigel Roebuck, e do piloto Gerhard Berger, companheiro de equipe de Senna de 1990 a 1992 na McLaren. Além dos autores acima citados, a dissertação também incluirá a pesquisa de escritores e jornalistas especializados na área do jornalismo esportivo automobilístico, como os colunistas Celso Itiberê, Odinei Edson, Nilson Cesar, Alex Ruffo, Celso Miranda, José Henrique Mariante, entre outros.

É a partir do depoimento destes profissionais e das leituras existentes sobre o jornalismo esportivo e Ayrton Senna que partem os dois primeiros capítulos. No primeiro, “Jornalismo esportivo”, começamos com um breve histórico da cobertura esportiva na mídia brasileira, remetendo a importância do esporte na história do homem até chegarmos aos dias de hoje, com sua relevância acentuando-se sobretudo no século XX, com a chegada de novos meios de comunicação e revistas e jornais especializados _destacando o surgimento do automobilismo e sua imprensa segmentada. Depois, no capítulo II, é a vez de conhecermos a

trajetória de Ayrton Senna, e entender por que o piloto brasileiro é considerado um dos maiores esportistas do mundo. Escreveremos sobre o começo no kart e a importância do sucesso de seus antecessores, Emerson Fittipaldi e Nelson Piquet, que ajudam a explicar porque o Brasil prestou tanta atenção em suas façanhas, algumas delas memoráveis e que serão retratadas nesta parte da dissertação, como as atuações no GP Brasil de 1991 ou no da Europa de 1993.

A parte seguinte do trabalho busca mostrar, no capítulo III, o relacionamento de Senna com a mídia, de sua exposição nas páginas esportivas, como um típico herói. Também tentamos entender sua importância para a imprensa, com o aumento de vendas e números de audiência, e o estreito caso de ligação entre o piloto e a TV Globo e as imagens em que ele carregava para o alto do pódio a bandeira nacional. Além disso, veremos como a mídia, do Brasil e do exterior, cobriu a morte de seu grande ídolo e, a partir deste ponto, migramos para o capítulo final, o IV, em que abordamos a dificuldade do homem em aceitar a perda de seu herói. Verificamos também o comportamento dos torcedores, que além de sofrer com a morte de Senna, também buscaram suprir esta necessidade em outros esportes, às vezes sem sucesso, como no caso de Barrichello, mesmo em sua ida para a Ferrari, em 2000. Esta parte do trabalho irá abordar ainda a memória do piloto dez anos depois de sua morte, mostrando o trabalho da mídia em manter viva a memória do piloto, com publicações especiais e enaltecendo o trabalho do Instituto Ayrton Senna.

O capítulo final também analisa a mudança na cobertura do automobilismo pela imprensa, e sua tentativa fracassada em achar um herói compatível com Senna, seja em Barrichello, seja em outros brasileiros que foram para a F-1, seja em outros esportes. Para finalizar, a dissertação conclui com referência a diversos autores a necessidade da

sociedade, e por conseguinte, da imprensa, sobretudo a esportiva, de oferecer modelos e heróis ao seu público, inclusive para poder lhe reforçar sentimentos como a sua auto-estima e patriotismo.

Capítulo I – Jornalismo Esportivo

Breve histórico da cobertura esportiva na mídia brasileira

Antes mesmo de estudarmos a importância e relevância da cobertura jornalística esportiva, vale ressaltar a origem do esporte propriamente dito, que remete às mais remotas memórias do ser humano.

Se em determinados momentos históricos a prática esportiva esteve associada ao tempo livre, ao lazer e à profissionalização, sua origem remete à sobrevivência, ao culto dos deuses, e ao cumprimento de rituais, visto a valorização de que desfrutavam as proezas corporais, na forma de danças, ginástica e jogos. A prática do exercício físico foi fator preponderante para o contexto econômico dos povos primitivos, na medida em que suas atividades de caça, pesca e o desenvolvimento de técnicas rudimentares de cultivo, além de envolver a atividade física necessária para o desempenho destas funções, garantia a sobrevivência do grupo. (KÁTIA RUBIO, 2001, P. 125)

Se teve origem ainda em tempos pré-histórico onde os sentidos e seus instintos ainda guiavam o homem para sua sobrevivência, nota-se que a

evolução do esporte se deu de forma tão avassaladora quanto o progresso da humanidade desde então. Mas, se agora o esporte não está tão intimamente ligado à luta pela manutenção de sua própria existência, é a vez desta atividade encontrar-se extremamente relacionada à sociedade e seu constante progresso.

“O esporte é considerado um fenômeno sócio-cultural, de dimensão incontestável e, através dos meios de comunicação, pode-se constatar que o esporte tem ocupado, mundialmente, uma posição bastante destacada (...), o que torna o esporte cada vez mais atraente para investimentos.” (PASCOAL LUIZ TAMBUCI, JOSÉ GUILMAR MARIZ DE OLIVEIRA E JOSÉ COELHO SOBRINHO, 1997, pg.11)

A ligação do esporte com a nossa atual sociedade é bastante estudada, conforme o próprio pesquisador francês Joffre Dumazedier sentencia. Ele afirma que “a sociedade de consumo aproveita o tempo livre para impor hábitos, como o esporte”⁵. Não é de se estranhar, portanto, que o noticiário esportivo logo aparecesse nos meios de comunicação na medida em que estes últimos iriam ganhando cada vez mais espaço na vida do homem. Ocorro, todavia, que o esporte não recebia o mesmo destaque que hoje podemos verificar em todas as páginas de revistas, TVs, rádios, jornais e, mais recentemente, sites da Internet.

A grande dificuldade da mídia em abrir espaço de seus relatos para o esporte estava justamente ligada a ausência de status social que a atividade possuía. Conforme atesta Fonseca no livro “Esporte &

⁵ Citação extraída do artigo “Esporte e Crônica Esportiva”, de autoria de Ouhydes Fonseca, professor da Faculdade de Comunicação Social da Unisantos.

Jornalismo”, até o final do século 19 era assim. Foi graças, portanto, às duas novas formas de mídia que iriam revolucionar o século seguinte, o rádio e a TV, que impulsionaram a presença do esporte nos meios de comunicação em geral, pois “deram nova dimensão ao fato esportivo com suas características de instantaneidade, imagem e cor”.

Por isso, pode-se afirmar que o fenômeno do jornalismo esportivo é relativamente recente, já que antes desta massificação das mídias eletrônicas, suas notícias se encontravam misturadas à cobertura jornalística de outras editorias. Esta breve história talvez explique o porquê de poucas obras tratarem de um assunto que hoje parece com tanto destaque em nosso cotidiano, mas os autores estudiosos desta área são unânimes em afirmar que o preconceito com o jornalismo esportivo marcou o início do desenvolvimento desta área.

“Durante todo o século passado, dirigir redação esportiva queria dizer tourear a realidade. Lutar contra o preconceito de que só os de menor poder aquisitivo poderiam se tornar leitores deste tipo de diário. O preconceito não era infundado, o que tornava a luta ainda mais inglória. De fato, menor poder aquisitivo significava também menor poder cultural e conseqüentemente ler não constava de nenhuma lista de prioridades.” (PAULO VINÍCIUS COELHO, 2004, pg. 9)

É interessante notar que outro autor estudioso do tema, Ouhydes Fonseca, também utiliza não apenas o termo preconceito, mas também destaca o jornalismo esportivo como uma espécie de “filho bastardo”, não sendo, no entanto, ele o único a estar nesta marginalidade da notícia, já que o jornalismo policial também se encontrava em situação bastante semelhante. Em meio a tanto preconceito e com uma história de vida tão

curta, o crescimento do jornalismo esportivo nos últimos anos de fato é significativo.

Segundo o pesquisador Edouard Seidler⁶, a história desta cobertura esportiva é bastante recente, muito embora, como ele próprio ressalva, algumas obras clássicas da literatura mundial também enfocam em suas páginas o que hoje conhecemos por jornalismo esportivo, citando inclusive o caso de Homero, que teria sido o primeiro “cronista” desta área ao narrar a corrida em que Ulisses venceu Ajax, na Ilíada. De forma mais oficial e forma, no entanto, o estudioso acredita que esta área específica de mídia tem origem creditada ao periódico *Lo Sport*, em 1854.

Engana-se, no entanto, que os grandes esportes de massa que conhecemos hoje em dia já apareciam nas páginas do jornal francês. O noticiário era composto principalmente por crônicas de temas que hoje pouco aparecem na mídia, como caça, pesca, bilhar e outros esportes que, embora ainda hoje recebam tratamento no jornalismo diário, têm espaço bastante escasso e publicação proporcional apenas em épocas de jogos Olímpicos, como natação, canoagem, boxe e turfe.

A diferença é facilmente explicada já que o noticiário focava justamente os esportes em voga a sociedade daqueles meados de século XIX. Vale lembrar que duas das principais competições globais que reúnem bilhões de espectadores hoje em dia (a Copa do Mundo e a Fórmula-1) eram inimagináveis naquela época: o primeiro torneio de futebol mundial organizado pela FIFA aconteceu em 1930, no Uruguai, ao passo que as corridas de automóveis só se tornaram popular depois da Segunda Guerra Mundial, em especial depois de 1950, quando foi criada a Fórmula-1.

⁶ Tema apresentado no livro “Esporte e Jornalismo”, de Pascoal Luiz Tambucci, José Guilmar Mariz de Oliveira José Coelho Sobrinho, de 1997.

Por isso mesmo, o maior destaque inicial da cobertura esportiva começou mesmo com o hipismo nos veículos impressos da França, que, como vimos anteriormente, é a pioneira neste tipo de cobertura e que até hoje possui papel de destaque, já que um dos maiores periódicos esportivos da atualidade é justamente o “L’Equipe”, que influenciou o surgimento de vários outros jornais segmentados nesta área pelo mundo, em destaque o “Gazzeta dello Sport”, na Itália, e mesmo revistas especializadas, como a hoje célebre “Sports Illustrated” _esta contaminação logo chegará ao Brasil, como veremos adiante.

Embora o surgimento do primeiro periódico especializado tenha se dado em 1985, apenas duas décadas depois é que os jornais da grande imprensa começaram a abrir espaço para o esporte, que, como já foi citado, era considerado “um tema inferior” e por demais relacionado às classes baixas da sociedade. Por isso, como aponta Ouhydes Fonseca, foi necessário que o patrocínio das elites fizesse com que o tema chegasse ao grande público, despindo-se um pouco do preconceito que ele ainda embutia. Neste contexto, o destaque é para o Barão Pierre de Coubertin, membro da aristocracia francesa e que daria um novo impulso à sociedade moderna com o seu neo-olimpianismo, trazendo da Grécia Antiga uma nova valorização do esporte e da competição⁷. Foi com a fundação de sua publicação “Revue Athletique” que o barão abriu a porta da imprensa para os esportes.

Também é interessante notar que o próprio Coubertin também deu origem a um processo que hoje marca a rotina do jornalismo esportivo e também da relação dos esportes com a sociedade moderna: o elo entre a

⁷ Vale lembrar que o próprio Barão Pierre de Coubertin, além de trazer de volta os Jogos Olímpicos, também é creditado à autoria de um dos lemas mais utilizados pelo esporte mundial, o de que “o importante é competir”.

competição e o patrocínio e uso da imagem do esportista, conforme destaca Pascoal Tambucci.

Já no ano de 1896, tem-se notícia de um acontecimento que, embora embrionariamente, estabeleceu a relação de patrocínio e imagem. Em Atenas, quando o Barão Pierre de Coubertin encontrava dificuldades financeiras para organizar os primeiros Jogos Olímpicos da era moderna, contou com Georgeous Averoff, arquiteto renomado e enriquecido que, através de seus próprios recursos, garantiu a realização das competições. Houve a participação de 311 atletas e público estimado de 280 mil pessoas. Representou uma oportunidade para centralizar a atenção da sociedade para o grande feito, revivendo “o espírito da Olimpíada Grega que, além do caráter competitivo, possuía significado religioso”⁸. (TAMBUCCI, 1997, pg.11)

Com o início do apoio da aristocracia francesa à cobertura esportiva na grande imprensa e, no final do século, do resgate à tradição grega dos Jogos Olímpicos, o esporte aos poucos se difundiu na mídia, tendo, num primeiro momento, um caráter bastante didático, conforme aponta o estudo de Fonseca. A aposta inicial destes periódicos era oferecer informação e ao mesmo tempo conseguir explicar sobre como praticar os mais variados esportes.

Por isso, esta área específica do jornalismo começou a ganhar mais autonomia a partir da década de 1920, embora, como se veria mais tarde no período da Segunda Guerra Mundial (de 1939 a 1945), as tiragens e circulações fossem reduzidas como um todo. Foi justamente depois deste

⁸ (Olimpíada, 1996), nota do autor, Pascoal Luiz Tambucci.

tenso período que o jornalismo esportivo ganhou linguagem própria, recebendo novo status, sobretudo na França, onde os autores mais reconhecidos da literatura do país começavam a produzir os primeiros livros sobre o assunto. Em “Journalism Sportif”, o autor Pierra Descaves comentava, na ocasião: “as trocas constantes entre essa literatura e a imprensa esportiva trouxeram para esta última a força que ela necessitava no plano intelectual. A imprensa esportiva na França é a imagem da lenta tomada de consciência das massas sobre o valor do esporte. Numa sociedade onde o esporte tomou importância tão grande, é normal que, pouco a pouco, as colunas esportivas sejam uma fonte de documentos para a glória do esporte. O que importa também não é a quantidade, mas a qualidade. Para os historiadores do futuro, o esporte só tomará seu verdadeiro lugar em nosso tempo na medida em que ele inspire obras dignas de serem recolhidas e admiradas”.

Como se vê, a essência do jornalismo esportivo em seu início de vida estava essencialmente ligada à literatura e não por acaso foi o formato da crônica que marcou os primeiros anos de sua existência. Como mostram dados do artigo de Fonseca, o primeiro órgão esportivo que faria um jornalismo de cobertura de eventos, e não apenas excessivamente crônico, seria a “Bell’s Life”, de origem inglesa _que passaria a ser chamado posteriormente de Sporting Life. O jornalismo esportivo começava a expandir suas fronteiras e, ao começar a ganhar destaque não apenas na língua francesa mas também em inglês, como mostra a Bell’s Life, não tardou muito e esta área também começou a se destacar nas Américas, onde nos Estados Unidos passou a ter mais importância a partir da década de 1920, mais ou menos no mesmo período em que a produção brasileira começou a ganhar contornos notórios.

Segundo Paulo Vinícius Coelho, em sua obra “Jornalismo Esportivo”, já na década de 1910 a divulgação desta área começava a ganhar páginas no jornal “Fanfulla”. Como no fenômeno que se viu anteriormente acontecia em todo o mundo, o início do jornalismo esportivo brasileiro também se deu voltado às classes sociais menos favorecidas, já que o jornal citado não era voltado às elites, mas sim a um público que se tornava cada vez mais numeroso na São Paulo que naquela época saía de seu provincianismo do século passado para se tornar uma metrópole industrializada: os italianos. Curioso citar, inclusive, que são destas páginas esportivas do “Fanfulla” que é atribuída a fundação do clube de futebol Palestra Itália, que se tornaria o Palmeiras⁹ décadas mais tarde. No entanto, mesmo com esta íntima relação com o esporte que viria a se tornar o mais popular do país _e também do planeta, a cobertura esportiva ainda era visto com desconfiança em seus primeiros anos de existência no Brasil, inclusive de pessoas renomados ligados ao jornalismo e a literatura.

“Futebol não pega, tenho certeza; estrangeirices não entram facilmente na terra do espinho”. Provavelmente nenhum palpite de comentarista da Copa do Mundo de 2002 foi tão furado quanto o do escritor Graciliano Ramos, no início do século XX. Graciliano parecia convencido de que o jogos dos ingleses não conquistaria adeptos no Brasil. Talvez o maior engano da história do esporte brasileiro.” (PAULO VINÍCIUS COELHO, 2004, pg. 7)

No livro “Jornalismo & Esporte”, outros autores também reforçam esta dificuldade inicial vivida pela área de cobertura esportiva no país. Como no restante do mundo, a elite também teve papel importante para que este

⁹ A mudança do nome ocorreu no meio da Segunda Guerra Mundial.

quadro se revertesse no Brasil e, com seu interesse pelo tema, fez com que escritores e jornalistas mais respeitados se dedicassem a trabalhar sobre o assunto. Outro fator importante neste período foi a popularização do rádio, a partir de 1933, e com isso as notícias de esporte passaram a ser mais difundidas. Com exceção de O Estado de S. Paulo, que só se rendeu à novidade posteriormente, os outros jornais começaram a valorizar mais o assunto a partir do final dos anos 1920 e início dos anos 1930, com especial destaque ao jornal “A Gazeta”, que, de forma pioneira, começou a publicar uma edição esportiva todas as segundas-feiras desde 1928. O estudioso também ressalta que o futebol e sua rápida popularização contribuíram muito para que o jornalismo esportivo se difundisse rapidamente no Brasil, além também do aparecimento da televisão, na década de 1950, que obrigou os jornais a abordar de forma melhor o tema, e não ser simplesmente uma “ata dos acontecimentos esportivos” justamente por ter a concorrência da nova mídia eletrônica _em que o rádio também exercia papel fundamental.

Paulo Vinícius Coelho também enfatiza esta análise, acrescentando que foi justamente no Rio de Janeiro, cidade capital não apenas administrativa mas também econômica nas primeiras décadas do século XX, onde se começou a ganhar um jornalismo esportivo de maior conteúdo, com a popularização dos clubes de futebol carioca. Não por acaso, foi nesta cidade que surgiu, nos anos 1930, o primeiro diário dedicado exclusivamente aos esportes no país, o “Jornal dos Sports”, cujas notícias e projeto gráfico até hoje são inspirados em sua primeira fonte, o italiano Gazzeta dello Sport. Revistas e jornais de esporte foram surgindo e desaparecendo com o passar dos anos, com destaque também para o carioca “Revista do Esporte”, já no final da década de 1950 e início dos anos 1960. Apesar da certa instabilidade de alguns periódicos, o

jornalismo esportivo começou a se solidificar bastante também na mídia impressa diária.

“Só no fim da década de 1960, os grandes cadernos de esportes cadernos de esporte tomaram conta dos jornais. OU melhor, em São Paulo, surgiu o Caderno de Esportes, que originou o Jornal da Tarde, uma das mais importantes experiências de grandes reportagens do jornalismo esportivo.” (PAULO VINÍCIUS COELHO, 2004, pg.10)

Este processo de invasão do esporte aos jornais diários também é descrito na obra “Esporte & Jornalismo”, mostrando que os grandes periódicos investiram em espaço, pessoal e viagens para grandes coberturas. O autor explica que isso “inibiu os jornais especializados, mas favoreceu o nascimento de revistas especializadas para públicos específicos”. Embora conquistasse seu espaço, o jornalismo esportivo ainda encontrou barreiras em um outro preconceito _este que muitos autores consideram presentes até hoje em parte da mídia brasileira. Fonseca lembra que, passada a primeira fase (da literatura), a área enfrentava agora a marginalização decorrente da entrada de profissionais sem nenhuma experiência, os chamados “focas”¹⁰, para trabalhar na cobertura esportiva, sob o argumento de que qualquer um poderia escrever algumas linhas sobre esporte, em especial o futebol.

“A maior liberdade de ação do repórter esportivo, mais concedida do que propriamente conquistada, se levado em conta o sistema social brasileiro, levou-o a ser considerado como um alienado, que não

¹⁰ Nome como são conhecidos os novos jornalistas que chegam nas redações, gíria utilizada para demonstrar rótulo de quem se impressiona facilmente, como uma foca.

saberia fazer a ligação entre sua área de ação e o contexto geral da sociedade.” (OUHYDES FONSECA, 1997, pg. 128).

Depois de superar dois grandes preconceitos _inicialmente, no começo do século, quando a prática esportiva era considerada socialmente inferior, e depois, com a marginalização de seu profissional, o jornalismo esportivo se consolidou a partir da década de 1970, quando também se data a regulamentação profissional da área. Paulo Vinícius Coelho também destaca que hoje a “noção de realidade que o jornalismo esportivo carrega nos tempos atuais torna a cobertura esportiva tão brilhante como a de qualquer outra no jornalismo.” Inclusive, para reforçar seu pensamento, o autor cita casos de “celebridades” na profissão que tiveram a carreira intimamente ligada com a atuação na cobertura esportiva, caso de Joelmir Beting, Alberico Souza Cruz e Armando Nogueira, todos com posição de destaque na história do jornalismo brasileiro, com atuações de destaque como o cargo de editor-chefe do Jornal Nacional, da TV Globo _caso de Nogueira.

2.1 Jornalismo esportivo automobilístico

A história da consolidação do esporte, no final do século XIX, com sua popularização tomando rumos cada vez maiores graças em boa parte a iniciativa de aristocratas como Pierre de Coubertin em torná-los mais populares, também coincide com o surgimento do automóvel. De modo que, conforme o esporte ia se popularizando, praticamente em igual proporção os veículos que aos poucos ia substituindo os de tração animal também iam ganhando seu espaço. E sua história, da mesma forma, é intimamente ligado ao automobilismo, o esporte a motor de competição.

“A primeira prova de superioridade, como meio de transporte, que o automóvel teve de dar foi sobre os veículos movidos a tração animal. A bem da verdade, os primeiros automóveis perdiam para as carruagens em tudo _eram menos confortáveis, mais barulhentos, muito menos confiáveis e seguros. Porém, contavam com um potencial mágico de desenvolvimento. Uma magia evidente que aguçava o desafio de fazer acontecer. Sim, no começo o automóvel servia mais como brinquedo do que propriamente meio de transporte. Para brincar, nada melhor que o jogo, a competição. Daí as corridas datarem, precisamente, do momento em que o segundo automóvel funcionou. O amor ao automóvel, a paixão pela velocidade e o desejo de competir são as matérias-primas utilizada para a existência das corridas. O amor e a paixão são os principais elementos que têm levado o homem ao desenvolvimento e ao progresso, em tudo. Os inventores, depois os construtores e os empresários passaram mais de um século justificando a participação naquele que é o grande momento do automóvel _as corridas.” (FÁBIO STEINBRUCH, 2005, pg 347).

Assim, no começo do século XX, os veículos de tração animal já eram coisa do passado e o automóvel, uma realidade. Por conseqüência, as corridas também começavam a pipocar pelo mundo, e no Brasil não foi diferente, conforme atesta Paulo Scali, em sua obra “Autódromo de Interlagos”. “As corridas automobilísticas começaram a fazer parte da cidade de São Paulo a partir de 1902, quando os motores roncaram no Hipódromo da Mooca, no primeiro ensaio de competição de automóveis de que se tem notícia no Brasil. O automobilismo da época tinha em Antonio Prado Jr., primeiro presidente do Automóvel Clube do Brasil, fundado em 27 de maio de 1908, um dos seus maiores entusiastas. Dois

meses depois da fundação do novo clube, realizava-se o Circuito de Itapeirica, que tinha início no Parque Antártica, estendia-se até o centro de Itapeirica da Serra e voltava, terminando no Parque Antártica. Aproximadamente 10 mil espectadores vibraram com o desempenho dos quinze pilotos inscritos, que, em intervalos de um minuto, deram a largada para percorrer os 75 quilômetros de percurso da competição. Sylvio Álvares Penteado, cunhado de Prado Junior, com velocidade média de 55 km/h, pilotando um Fiat de 40 cavalos e motor de 4 cilindros, cruzou em primeiro lugar a linha de chegada com o tempo de 1h30m55s, tornando-se o primeiro vencedor de uma corrida oficial de automóveis do Brasil”.

Com este começo tão promissor, o automobilismo foi se consolidando rapidamente no país. Tanto que, já na década de 1930, o Brasil entrava no circuito internacional das competições, com a realização do Primeiro Grande Prêmio Cidade do Rio de Janeiro, disputado no dia 8 de outubro de 1933, no Circuito da Gávea, também conhecido como “Trampolim do Diabo”¹¹. Argentinos, italianos, portugueses e franceses formavam o contingente estrangeiro que invadia o país nas competições e o país também fazia o caminho inverso, com o pioneiro Chico Landi buscando um lugar na Europa como piloto profissional _e ele, inclusive, o primeiro brasileiro a competir na Fórmula-1, que foi fundada em 1950. Também nesta época, o apoio maciço das montadoras no esporte a motor ganhava contornos cada vez mais importantes. O pesado investimento destas grandes indústrias era para lá de justificado, como relata Steinbruch. O autor de “Alguns Aspectos da História do Automóvel” escreve que graças às corridas os carros daqueles meados de século se tornavam um meio

¹¹ O circuito mencionado não existe mais, sendo que parte do traçado original era onde hoje está instalada a favela da Rocinha, no Rio de Janeiro.

de transporte mais eficiente, rápido, seguro e confortável, além de fascinante, contribuindo para a sua rápida popularização.

“Todo o progresso do automóvel, todas as melhorias introduzidas no decorrer de sua história, e que um dia tornaram-se comercialmente viáveis, nasceram nas pistas” (STEINBRUCH, 2005, pg. 348).

Uma das histórias mais emblemáticas desta íntima ligação entre indústria automobilística e corridas é invenção dos freios a discos, que foram introduzidos pela primeira vez em uma prova nos anos 1950, com a Jaguar vencendo a tradicional 24 Horas de Le Mans, migrou para os carros esportivos mais sofisticados na década seguinte e, nos anos 1970, tornaram-se item tão comum quanto um volante em absolutamente todos os carros de série. Em meio à tanta popularização e importância na sociedade, é claro que também cresceu a cobertura jornalística do esporte a motor. Steinbruch aponta que, no início, todos os feitos automobilísticos logo se transformavam em notícia de primeira página em todos os jornais. Inclusive nos primórdios, nem a competição por assim dizer ocorria, o simples fato de percorrer uma distância (Milão a Roma, por exemplo) em um curto espaço de tempo já era digno de divulgação _depois, a nova notícia seria de um novo recorde, uma nova marca, em tempo obviamente menor, surgia para a mesma distância. Por isso, não tardaram em surgir revistas especializadas sobre o tema, como na França e Inglaterra no início do século, com destaque para a “Motorsport”, fundada em 1924 e ainda hoje em circulação.

O grande impacto no jornalismo, no entanto, foi mesmo a competição direta, envolvendo vários carros e pilotos, e foi nela que as fábricas passaram a apostar alto, para que suas marcas tivessem ainda mais valor

e popularidade _o que certamente influenciaria diretamente nas vendas. Um dos slogans mais conhecidos da indústria automobilística, por sinal, é o “Race on Sunday, Sale on Monday” (algo como “corra no domingo e venda na segunda”) , discurso que é utilizado até hoje em investimentos que muitas vezes superam cifras de US\$ 200 milhões¹². De carona na entrada das fábricas, as próprias nações começaram a se envolver no esporte a motor, onde cada equipe representaria um país, caso da Ferrari com a Itália, a Jaguar com a Inglaterra e o mais emblemático, da Auto Union e Mercedes-Benz, da Alemanha, que também foram utilizados na propaganda nazista de superioridade alemã. A tradição de honra da pátria também trouxe para as pistas as cores de cada nação, de modo que os franceses competiam de azul, a Inglaterra, com o “racing green”, a Alemanha com o prateado e a Itália, com o vermelho, todos símbolos em suas nações.

O Brasil também entrava nesta paixão mundial e, se antes da década de 1950 o esporte via muita influência da corrida das carreteras (carros que na verdade eram a mistura de diversos automóveis que, após longo trabalho em oficinas, se transformavam em carros de competição), nos anos 1960 o esporte decolou, pegando carona na ascensão da indústria automobilística no país. É neste contexto que surgem os primeiros ídolos do esporte a motor no país, tais como Camilo Christofaro, Mario Andreatta, Christian Heins, Bird Clemente, Mario César de Camargo Filho, Luiz Pereira Bueno, Marivaldo Fernandes e Wilson Fittipaldi. Oirmão daquele que posteriormente abriria um caminho ainda mais brilhante para o Brasil, com os títulos no Campeonato Mundial de Fórmula-1 mostra como aos poucos o surgimento de ídolos permitiu que os representantes do país pudessem competir de igual para igual com os pilotos do exterior, e sem

¹² Orçamento estimado pela Revista Autosport (Inglaterra) para a equipe Ferrari de Fórmula-1 em 2005, para competir com dois pilotos, Rubens Barrichello e Michael Schumacher. A maior parte dos investimentos veio da FIAT, a multinacional italiana dona da marca Ferrari.

dúvida a meteórica ascensão de Emerson Fittipaldi na Fórmula-1 foi o fator culminante da criação de mais novas e novas gerações de pilotos, como Nelson Piquet e Ayrton Senna, os outros dois brasileiros também campeões da F-1.

Com a efervescência nas pistas, criação de autódromos, elaboração de corridas, surgimento de ídolos e consolidação da indústria automobilística nacional, não demorou muito para que surgisse a mídia especializada nesta cobertura. Embora os jornais diários já dessem espaço para os feitos automobilísticos nas décadas anteriores, foi em 1960 um dos marcos nesta cobertura jornalística do esporte a motor, com o surgimento da Revista Quadro Rodas, da Editora Abril, publicação que, ainda que falasse sobretudo dos automóveis, não deixava se acompanhar com particular interesse as competições _e para isso destacava profissionais especializados. Foi outra publicação que também deu ainda mais foco ao automobilismo, a Auto Esporte, atualmente na Editora Globo, que buscou inicialmente dar como enfoque principal o que se passava nas pistas. Segundo o jornalista Reginaldo Leme, que há mais de três décadas é comentarista de F-1 na TV Globo, este processo teve mesmo uma explosão de e crescimento justamente na medida em que o Brasil, após ter assimilado o gosto pelas corridas nas décadas de 1950 e 1960, via seus representantes se darem bem no exterior, em especial Emerson Fittipaldi.

“Nos primeiros anos de Salão do Automóvel, ainda no Ibirapuera, ver novos lançamentos não passava de pretexto (imaginem as novidades que a indústria brasileira poderia oferecer naquela época). No fundo mesmo, eu ia lá só para cruzar com estes pilotos, que freqüentavam o salão pela mesma paixão a tudo que era ligado ao automóvel. Não existia esse negócio de obrigação contratual, o

profissionalismo ainda não havia chegado até eles. Bird Clemente foi o primeiro a propor para uma fábrica, a DKW Vemag, que ele e Marinho, pilotos oficiais da marca, recebessem, pelo menos, um carro emprestado por ano. Era uma ousadia sem tamanho. Marinho tentou convencer o amigo de que aquilo era uma loucura. Mas Bird foi lá e arrancou um carro para cada um. Começava aí o profissionalismo. O tempo passou. A minha vida pessoal, por sorte, se encaixou com a profissional. Deu certo. Eu fui parar diante de uma máquina de escrever, justamente o que eu mais gostava de fazer na vida, e _coincidência ou destino _". para trabalhar com corridas de automóveis. Eu, que não podia ouvir um ronco de motor sem me emocionar, percebi que estava diante daquilo com olhos profissionais. Mas sem perder a paixão. Comecei com uma "500 Quilômetros de Interlagos" e consegui enfiar oito linhas da corrida no Estadão. É isso mesmo. Foram oito linhas, mas era muito. Foi a primeira vez, em décadas, que o Estadão aceitou publicar alguma coisa de automobilismo. E nunca mais parou". (REGINALDO LEME, 2005, pg. 1)

Vencida a resistência do Estadão, o mais conservador quando se tratava de abrir espaço ao noticiário esportivo, o esporte a motor já não tinha mais barreiras intransponíveis. E, quando Emerson Fittipaldi venceu o primeiro título mundial de pilotos, em 1972, o Brasil também começava a se apaixonar pelas corridas com intensidade tão eufórica quanto ao futebol. Outros jornalistas especializados lembram deste momento como um dos grandes auges da cobertura jornalística do automobilismo, com o surgimento de vários veículos especializados, como o Automotor Esporte, de autoria do próprio Reginaldo Leme _a publicação é hoje um anuário que reúne o resumo do ano automobilístico pelo mundo e é considerada

uma das principais do mundo em seu gênero. Segundo Luiz Alberto Pandini¹³, foi nesta época em que a profissão de jornalista esportivo especializado em automobilismo, começava a falar com grande apelo, já que, além do próprio Reginaldo Leme, outros nomes estavam se tornando reconhecidos por seu trabalho nesta área, como Lito Cavalcanti, Marcus Zamponi (na Auto Esporte) e Cecílio Favoretto. “O sucesso brasileiro nas pistas era diretamente proporcional ao aumento da cobertura jornalística neste período”, relembra o jornalista, que experimentou na pela outra febre surgida neste esporte anos depois, com os ótimos resultados de outro brasileiro nas pistas, com Nelson Piquet, já nos anos 1980, permitindo a criação da revista “Grid”, na qual Pandini trabalhou. Nem tudo foi tão fácil nestes anos depois que Emerson Fittipaldi conquistou o mundo no início da década de 1970. Embora os jornais diários passassem a dar bastante destaque ao automobilismo em suas páginas esportivas, houve um período tenso no qual muitos profissionais, inclusive os mais renomados, temeram pela continuidade do trabalho especializado no jornalismo de esporte a motor.

“Apesar do sucesso lá fora (...), o automobilismo nacional ia perdendo o encanto. A monomarca (corridas com só uma marca de automóvel competindo) tomou conta do cenário, e a falta de interesse da maioria do público aos poucos foi levando o automobilismo local para um desempenho muito amador e de pouca projeção. Era difícil torcer por um piloto desconhecido que corria com o carro exatamente igual ao de outro desconhecido. Para piorar a situação, em 1976, foi anunciado que no ano seguinte as corridas de automóvel estariam proibidas, em nome da economia do petróleo!” (STEINBRUCH, 2005, pg. 351)

¹³ Entrevista concedida ao autor em São Paulo, no dia 12 de janeiro de 2005.

O cenário desolador no automobilismo nacional, que, se escapou da proibição meses depois com a permissão as corridas desde que os carros usassem álcool como combustível, demorou décadas para recuperar o fôlego de antigamente, no exterior as coisas também começavam a se encaminhar para um cenário pouco animador. Depois de conquistar o bicampeonato do mundo na F-1, em 1972 e 1974, Emerson Fittipaldi fundou sua própria equipe, a Copersucar, e os resultados nunca mais foram os mesmo. Conseqüentemente, o espaço do automobilismo também foi minguando na mesma proporção em que os pódios de Fittipaldi se tornavam lembrança do passado. Coincidência ou não, também era comum naquela época a mídia ironizar o trabalho da equipe brasileira com piadas jocosas da mesma forma em que no noticiário de hoje, em especial humorísticos, se vê o tratamento dispensado ao piloto Rubens Barrichello.

Como o time brasileiro não ia para frente e o outro piloto promissor do país, José Carlos Pace, teve morte trágica em 1977, em uma queda de helicóptero, o final da década de 1970 foi melancólico para o jornalismo esportivo de automobilismo no Brasil, até porque o próprio esporte no país enfrentava grave crise, relacionado ao problema do petróleo, conforme citamos anteriormente. “Eu tenho viva a recordação de uma reportagem que fiz ao Jornal Nacional naquela época, dando o noticiário do encerramento da temporada e, naquele momento, senti também que era o encerramento de uma era, a de minha carreira como jornalista especializado, já que a equipe brasileira tinha tudo para fechar as portas e não havia a possibilidade imediata de um brasileiro ser campeão do

mundo tão rapidamente como Emerson Fittipaldi fizera no início dos anos 1970”, relembra Reginaldo Leme¹⁴.

Mas o que poucos imaginavam acabaria acontecendo em 1979. Um carioca radicado em Brasília _e que corria nos finais de semana com seu sobrenome menos conhecido, para evitar briga com o pai, político no Distrito Federal_ era novamente outro brasileiro que fazia carreira meteórica na F-1. Ao contrário de outros que passaram pela categoria mas que não conseguiram seu espaço, como Ingo Hoffmann, Alex Dias Ribeiro e Chico Serra, Piquet reuniu o misto de dose certa de sorte com talento e estar no lugar certo na hora certa para seguir a história de conquistas do país no automobilismo mundial. Este último, por sinal, foi seu grande rival na F-3 Inglesa, o último passo antes da F-1. Ficou célebre no meio jornalístico os títulos de grandes jornais de São Paulo, inclusive a Folha de S. Paulo: “Chico Serra chega em terceiro” (com a linha fina dizendo Piquet vence a prova), mostrando um certo bairrismo da mídia especializada e gerando uma mágoa no piloto carioca que talvez tenha sido utilizada de pretexto em seu mau atendimento aos jornalistas quando de seu auge na carreira.

Mágoas à parte, o fato é que a primeira vitória de Piquet aconteceu em pouco mais de um ano depois de sua estréia na F-1 e, ainda mais rapidamente, veio o primeiro título, em 1981, pouco se lembrado que sua primeira temporada completa na categoria foi dois anos antes. Com isso, o Brasil voltou a ter no automobilismo internacional uma de suas paixões, e a mídia esportiva também pegava carona neste sucesso. Como se não bastasse as seqüências seguidas de Piquet, que em 1983 também abocanhou um título, logo no ano seguinte estréia na F-1 aquele piloto que consolidaria de vez o esporte a motor na história do país: Ayrton Senna.

¹⁴ Entrevista concedida ao autor em São Paulo, em 28 de novembro de 2005.

O ESPORTISTA E ÍDOLO Ayrton Senna

1. O surgimento no Brasil da paixão pelo esporte a motor

“Quando Santos Dumont trouxe o primeiro carro para o Brasil, no final do século passado, não poderia imaginar que o automóvel mudaria o perfil do país, cortando-o de norte a sul por estradas asfaltadas e incorporando novas tecnologias. Muito menos que, depois de pouco mais de um século, o automobilismo esportivo fosse entrar no sangue e na alma dos brasileiros, e fazer do brasileiro Ayrton Senna um dos homens mais famosos do século, junto com o próprio Santos Dumont.” (REGINALDO LEME, 2000)

A história de sucesso do automobilismo brasileiro no exterior, coincidentemente, se relaciona também com o princípio do jornalismo esportivo no País. O Barão Fittipaldi era um dos locutores de prestígio ainda 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.

Pois foi justamente o filho do Barão, Emerson Fittipaldi, quem deu início a consagrada saga do Brasil que faz sucesso nas pistas do mundo a fora. 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 cobiçado cockpit na Fórmula-1. O primeiro passo foi justamente se mudar para a Inglaterra e freqüentar os campeonatos locais, onde obteve sucesso imediato, culminando com a conquista do campeonato de Fórmula 3, que o credenciaria para uma vaga na F-1 no ano seguinte. A primeira vitória veio apenas em sua quarta corrida, ainda em 1970, e não demoraria muito para que Emerson

Fittipaldi se tornasse um vencedor constante na principal categoria do automobilismo mundial, que na época já se tornava um esporte de massa, com a presença de grandes patrocinadores e salários milionários pagos a seus protagonistas, como Jackie Stewart, o primeiro a alcançar a cifra de US\$ 1 milhão em ganhos com o esporte.

A conquista dos títulos mundiais de 1972 e 1974 fez de Fittipaldi um nome internacionalmente conhecido, e dele 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 daria mesmo seqüência aos títulos e vitórias do Brasil seria Nelson Piquet, estreante na F-1 em 1978 e que também alcançaria sua vitória ainda 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 conquistaria o título de 1987, quando as pistas do mundo ainda viam a ascensão de outra estrela vinda do Brasil: Ayrton Senna.

A chegada do novo piloto acentua um clima de rivalidade entre os dois heróis nacionais, e a mídia passa 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 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.” (ERNESTO RODRIGUES, 2004)

Este anseio dos jornalistas esportivos que cobriam a área de 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 no 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, como no célebre caso em que o carioca questionou publicamente a sexualidade de Ayrton Senna, que respondeu, em entrevista à Playboy, para a jornalista Mônica Bérghamo, que havia conhecido a esposa de Piquet “como mulher”.

Como boa parte dos pilotos que chegam à Formula-1, Ayrton Senna começou sua carreira nas 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.” (LEMYR MARTINS, 1999)

Se a carreira de Senna já começou com o pé direito, ao ser sorteado para ser o pole position logo em sua primeira corrida (o que se torna ainda mais curioso quando lembramos que seu recorde de pole positions na Fórmula-1 perdura até hoje, mesmo com Michael Schumacher batendo todos os recordes), há de se ressaltar que 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 relembando 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 (aliado a um rigoroso treinamento em sua “infância de piloto”) em provas como o GP Brasil de F-1 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, de acordo com o levantamento realizado por Jacques Deschanaux, em “Grand Prix Guide”.

Com tamanha destreza e vontade de vencer no kart, não demorou muito para que Senna conquistasse os principais títulos do Brasil. Embora só pudesse competir a partir dos 13 anos de idade, norma que hoje em dia não existe mais em nenhum país de tradição no automobilismo (ao contrário, há categorias onde as crianças têm até seis anos de idade), o paulista foi logo abocanhando vitórias, pole positions e títulos, como um dos principais deles, o Sul Americano de Kart, em 1977.

Foram nas competições do “Mundial de Kart”, no entanto, onde o mito de Ayrton Senna nas pistas começou a ser desdenhado 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.” (LEMYR MARTINS, 2000)

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 (e três anos mais tarde estaria na F-1). Para Martin Brundle, ex-piloto e atual comentarista de automobilismo da TV inglesa, de Londres, esta seqüência de falta de títulos talvez tenha aumentado ainda mais a sede de Senna ao chegar nos campeonatos top de fórmula na Inglaterra, e, conseqüentemente, mais tarde na F-1. Para ele, “não seria de duvidar que a história e trajetória da carreira automobilística de Ayrton Senna poderiam ter sido totalmente alteradas caso ele tivesse vencido seu primeiro campeonato mundial de kart”¹⁵.

Independente da hipótese formulada pelo ex-piloto e jornalista inglês que, por sinal, foi um dos maiores rivais de Senna em sua trajetória na Inglaterra, o fato é que 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. Foram 11 ao todo: três em Mallory Park, três em Oulton Park, duas em Snetterton, uma em Thruxton, uma em Brands Hatch (válida também para o Campeonato Europeu) e uma em Donington Park.

Desta forma, Senna seguiu adiante com sua carreira na Europa, sempre encantando seus mecânicos e chefes de equipe por onde passava por seu alto grau de profissionalismo, dedicação e, sobretudo, enorme talento para a condução de um bólido. O próximo passo foi na Fórmula 2000, onde ele conquistou novamente o campeonato de forma impecável, 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

¹⁵ Entrevista cedida à revista inglesa “F1 Racing”, de maio de 2004.

contrato para a Fórmula 3 Inglesa no ano seguinte, em 1983, não faltaram convites a Senna, que sabia que o campeonato de F3 seria seu último passo antes de chegar à F-1, já que naquela época não haviam outros campeonatos de acesso como existem hoje em dia, seja Fórmula 3000, Super Nissan, entre outras.

Com as credenciais dos títulos de Fórmula Ford em 1981 e Formula 2000 em 1982, Senna pode escolher entre 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. Em relato ao jornalista português Francisco Santos, no livro “Ayrton Senna: Saudades”, o dono de equipe de F-3 Inglesa relembra como Senna marcou época no contato com seu time:

“Senna era como um computador (...). O nosso carro de 1983 não tinha radiador de óleo, apenas uma abertura para ventilação e arrefecimento. Para a prova final do campeonato, o Ayrton teve a idéia no teste anterior de colocar um adesivo tampando essa abertura nas primeiras voltas, para que a temperatura do óleo subisse mais depressa para os níveis ideais. A corrida foi em Thruxton, onde se atingia velocidade máxima de uns 240 km/h, enquanto em Snetterton, onde havia sido o teste, não se passava dos 210 km/h. Tínhamos combinado que após duas voltas ele teria de puxar a ponta do adesivo para deixar o ar entrar pela abertura da refrigeração. No entanto, com a maior velocidade, ele não conseguia. Teve que desapertar os cintos de segurança e tentar na chicane. Quase saiu da pista e bateu. Mas acabou conseguindo esticar-se todo e tirar a fita adesiva e ganhar a corrida e o campeonato. No final, foi a risada habitual. Foi uma de suas idéias geniais e capacidade de resolver um problema enquanto pilotava a 240 km/h”. (FRANCISCO SANTOS, 2000)

A alegria na Fórmula-3 Inglesa contrastava com a angústia de Senna alguns meses antes. Afinal, 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 eram os argumentos colocados 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, Lilian Vasconcellos, com que 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, o que tornava o piloto uma pessoa cada vez mais deprimida e angustiada, segundo relato de Nuno Cobra em seu livro “Semente da Vitória”.

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 da 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, a estrutura de time grande não deixou Ayrton Senna intimidado, conforme relata o jornalista Reginaldo Leme, que acompanhou o teste a pedido da própria TV Globo, que já via em Senna um potencial campeão. Diante da responsabilidade, Senna, que para as câmeras de TV pronunciou um profético “é hoje!” diante do Williams, não hesitou. Foi para a pista de Donington Park e virou mais rápido que o próprio piloto da equipe inglesa, Rosberg, conquistando, assim, de cara seu espaço na F-1. O contrato com a Williams ainda não seria assinado desta vez, mas marcaria 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.

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, apontada no “Grand Prix Guide”, de Jacques Deschanaux, 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. Conforme relato publicado na revista RACING, “após oito voltas, a estréia de Senna foi interrompida pela quebra do turbocompressor. O carro número 19 dele estava em 13º lugar. O jovem piloto levou o carro aos boxes, saiu do cockpit e tirou o capacete e a balaclava, sem esconder a decepção”.

A tristeza por não haver completado a prova inaugural no Brasil logo daria lugar à felicidade 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, como explica o próprio Cobra em seu livro “A Semente da Vitória”.

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”, já que, mesmo hoje com Michael Schumacher estraçalhando todos os recordes da categoria, ainda perdura a conquista de Senna como o piloto que mais venceu no tradicional circuito localizado ao sul da França. Estas vitórias poderiam começar em 1984. Era apenas a sexta prova do piloto na F-1, mas ele alcançaria naquele GP de Mônaco um resultado digno de nota até hoje.

“Antes da largada, começa uma chuva torrencial. Comissários de pista 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.” (LUIS ALBERTO PANDINI, 2004).

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, mas segundo o próprio Bernie Ecclestone, então dono da equipe e hoje presidente da Fórmula One Management, que controla todos os negócios envolvendo a F-1, revelou neste ano, em

entrevista ao jornal britânico “The Daily Mirror”, que Piquet teria vetado a contratação de Senna para 1985 na Brabham, pois não queria dividir as atenções do time com seu conterrâneo. 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 seu pilotos Nigel Mansell e Elio de Angelis, ficando apenas atrás de Ferrari e da campeã, a McLaren. Senna ainda se despediu da modesta Toleman-Hart com um ótimo terceiro lugar na GP de Portugal, realizado em Estoril, onde ele voltaria a sentir fortes emoções no ano seguinte.

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, que perdura até hoje nas estatísticas do esporte. 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. Nesta condição, Senna fazia questão de mostrar aos adversários que era imbatível.

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 Michele 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 Senna¹⁶.

O talento natural do brasileiro continuou se evidenciando, agora em um carro que lhe permitia brigar por vitórias e pole positions com boa frequência. 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, Michele 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

¹⁶ Dados oficiais da cronometragem da F-1, publicados no livro “Grand Prix Guide”, de Jacques Deschanaux.

no topo do grid. 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 até hoje 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 desfora 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)

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 vitórias¹⁷ neste circuito, e rendendo-lhe o apelido de “Mister Mônaco”.

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. Decorrencia 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, 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.

deixando escapar a vitória no GP da Itália, em Monza, por conta de uma falha mecânica no carro de Prost e de um acidente de Senna com um retardatário enquanto liderava a prova.

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 infantil a poucas voltas do final, deixando

assim escapar importantes pontos no campeonato. Muitos, no entanto, consideram que aquele teria sido o ponto da virada na disputa pelo título, pois Senna teria aumentado ainda mais sua motivação em esquecer a humilhante derrota.

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.

“(O duelo Senna-Prost) foi uma disputa mais cerebral do que física. Os pilotos da McLaren Honda, Ayrton Senna e Alain Prost, lutavam pelos pontos no campeonato e freqüentemente induziam ao melhor um do outro, mas rara eram as ocasiões em que realmente disputava na pista, não como Jackie Stewart e Jochen Rindt ou Nigel Mansell e Nelson Piquet, que trocavam esbarrões.” (PETER WINDSOR, 2003)

Este duelo cerebral, 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-licença¹⁸ 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.

¹⁸ Como é chamada a “carteira de habilitação” necessária para guiar um carro da Fórmula-1

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 Satoru Nakajima, que não viu que o brasileiro estava lhe dando uma volta e 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 faturou 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 se sagrar campeão, mas rodou na 10ª 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. Com isso, 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 massacrantes 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, inclusive na opinião de pessoas influentes como Bernie Ecclestone, o chefe que comanda todos os negócios

envolvendo a F-1, 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)

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 freqüente: 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.

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 records 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 um “carro de outro planeta”, segundo as palavras do próprio Senna quando ele competia ainda na McLaren. 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 car¹⁹. 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

¹⁹ A introdução do safety car, comum nas corridas americanas da Fórmula Indy, foi outra novidade na temporada de 1994, e o fato de a F-1 estar pouco habituada a esta situação é considerado um dos fatores para a causa do acidente de Senna, conforme será abordado no capítulo IV deste trabalho.

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.

Cap. III A imprensa e Ayrton Senna

Crescimento dos veículos com novos ídolos

A fase de ouro do automobilismo nacional na F-1 é de forma praticamente unânime apontada pelos jornalistas especializados e estudiosos do tema justamente de meados dos anos 1980 para início dos anos 1990. Esta observação é facilmente explicada pelas conquistas de dois pilotos que entraram para a história do esporte a motor mundial por sua atuação as pistas: Nelson Piquet e Ayrton Senna. Quando foi para a Lotus, em 1985, Senna começou a vencer corridas e o Brasil já possuía um bicampeão na F-1, que era justamente Piquet. Ou seja, enquanto um jovem despontava como nato campeão, o país ainda vibrava com as conquistas de outro gênio do esporte _a esta altura já consagrado. Um fenômeno ainda hoje de difícil realização para qualquer nação do planeta.

Consultando as estatísticas da Fórmula-1 compiladas por Deschenaux em seu "Grand Prix Guide", nota-se que mesmo países com grande tradição automobilística jamais atingiram metas como esta conquistada pelo Brasil. A França, por exemplo, de longa tradição no esporte e inclusive sede de diversas grandes montadoras (Renault, Peugeot, Citroen etc) só consagrou seu primeiro campeão do mundo em 1985, quando Alain Prost, o principal rival de Senna nas pistas, venceu seu primeiro campeonato. A situação francesa é hoje ainda pior. Além de só ter consagrado um único piloto campeão, a nação sequer tem pilotos alinhando para o grid na temporada realizada em 2005. Com a aposentadoria de Olivier Panis, o hino francês só toca na F-1 graças às vitórias da equipe Renault _mas pelas mãos de um piloto espanhol, Fernando Alonso. Outro caso bastante emblemático é o da Alemanha, que também só teve seu primeiro campeão mundial de forma tardia, apesar dos suntuosos investimentos feitos por suas companhias de patrocínio e mesmo montadoras, como

BMW, Mercedes, Porsche, entre outras. Quem quebrou o tabu foi Michael Schumacher, hoje o maior recordista de todos na F-1.

Se naquela época, na transição entre os anos 80 e 90, a França tinha apenas um campeão do mundo e a Alemanha sequer vislumbrava qualquer possibilidade (Schumacher só fez sua primeira temporada completa em 1992), o Brasil podia se orgulhar de ter três campeões mundiais em sua história, sendo que, a partir de 1988, dois deles estavam na pista. Com o mundo da velocidade “rendido” aos domínios nacionais nesta época, foi natural que a mídia brasileira visse no automobilismo um excelente produto, não apenas para negócios e sim para despertar grande interesse dos torcedores.

Luiz Alberto Pandini, repórter da revista “Grid”, a principal especializada em automobilismo nos anos 90, relembra que, em sua primeira cobertura no GP Brasil de F-1 de 1991, ainda pela Agência Estado, o evento era uma das grandes coberturas jornalísticas do ano _e não apenas da editoria de esportes. Para citar de exemplo, o “Jornal da Tarde” colocava nada menos que 12 profissionais trabalhando intensivamente nesta cobertura, que se iniciava uma semana antes da realização da prova em si _um fato pouco comum para o tratamento da notícia em jornais diários. Quando os carros entravam na pista, a segmentação da produção era ainda mais evidente, com quatro jornalistas trabalhando na captação de informações fora do autódromo (esquema de trânsito, relatos das arquibancadas etc) e oito se dedicando aos boxes, sendo um para cada piloto brasileiro (na ocasião, Ayrton Senna na McLaren, Nelson Piquet na Benetton e Mauricio Gugelmin na Leyton House), um na Ferrari, o próprio correspondente do jornal em todas as provas, um para as celebridades, entre outros destaques dignos de uma cobertura que produziria um caderno especial na segunda seguinte à corrida, muitas vezes superando as oito páginas _um feito equiparável apenas à Copa do Mundo ou os

Jogos Olímpicos. A descrição deste esquema era verificada em todos os outros principais jornais diários do país.

Além da cobertura exaustiva do GP do Brasil de F-1, a mídia brasileira investia na contratação de 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, Joven 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, como ainda hoje acontece, 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 pela 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 Maggione, 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 vacas gordas em termos de resultados, elas sumiam e apareciam das bancas com uma velocidade digna de um F-1 _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.

Relacionamento jornalista com os pilotos

Com tanto interesse despertado pelo automobilismo pela mídia, é natural de se esperar que uma relação bastante estreita entre jornalista e piloto tenha se criado nesta época. O que não era propriamente uma novidade, já que a ligação destas duas profissões muitas vezes beirava a cumplicidade, haja vista que a própria história do automobilismo internacional de conquistas do Brasil, com o título inicial de Emerson Fittipaldi de 1972, teve muito da influência de um repórter, seu pai, o “Barão de Fittipaldi”, que trabalhava na rádio Panamericana.

Só que nem sempre esta relação é tão familiar como no caso do precursor dos títulos na F-1. Em seu livro “Jornalismo Esportivo”, Paulo Vinícius Coelho ressalta que “talvez não haja área do jornalismo quanto a jornalismo esportivo” e que, neste segmento, “outros jornalistas recebem pressão ainda maior: como os que cobrem o circo da F-1”. A explicação dada pelo autor para tal análise encontra fundamento nas dificuldades de projeção nesta área e também porque os pilotos de F-1 “exigem nível de conhecimento” bem maior do que o mostrado em outras áreas.

De fato, o profissional que cobre o esporte a motor, sobretudo em sua nata, como no caso da F-1, precisa estar preparado para entender o significado de expressões típicas que muitos outros profissionais não conseguiriam “traduzir” para seu público. No entanto, com a grande popularização do automobilismo nos anos 1980, era natural que chegassem ao autódromo profissionais que não dominavam os temas, causando bastante ruído na comunicação com os pilotos e, conseqüentemente, em relações desastrosas entre estas duas classes. Este é o fator apontado por muitos jornalistas e autores do tema sobre a diferença de tratamento da imprensa entre Nelson Piquet e Ayrton Senna. Segundo Reginaldo Leme, o carioca era tido como mau-humorado pelos colegas jornalistas (vencedor de vários “troféus-limão, pelo temperamento

azedo), mas isso só acontecia com aqueles que o próprio piloto identificava que não tinha conhecimento prévio do assunto automobilismo²⁰. Piquet mesmo, em depoimento à jornalista Nice Ribeiro, autora do livro “Fórmula-1, O Circo e O Sonho”, conta que não suportava os profissionais que tinham “que escrever umas linhas a meu respeito mas que não conhecem o assunto (...) e chegar com cara de sabichão ou sabichona e fazer as perguntas mais cretinas...” Na mesma obra, a autora cita outros pilotos, mesmo de países diferentes, que também definiam a F-1 como um mundo “complicado, cheio de meandros relacionados com política interna, patrocinadores e jornalistas, que nos atrapalham muito, mas que, ao mesmo tempo, precisamos deles”.

O fato é que, mesmo tendo uma carreira repleta de conquistas, Nelson Piquet jamais teve o mesmo tratamento de herói dado a Ayrton Senna pela imprensa esportiva, mesmo no auge de sua carreira, com a conquista de dois títulos mundiais (1981 e 1983) no curto espaço de duas temporadas, segundo conta o editor do “Jornal da Tarde”, Castilho de Andrade²¹. Piquet era definido como um personagem de interesse relativamente pequeno para a mídia, já que celebrava suas vitórias como algo de conquista pessoal _algo bastante comum em esportes individuais, como tênis e automobilismo. Seu interesse na F-1 era sobretudo uma forma que gostava de trabalhar e ganhar muito dinheiro, e não dominado pela preocupação de se tornar um ídolo. Um comportamento que parece pautar também mesmo os atuais profissionais deste esporte, como o mais recente deles, o espanhol Fernando Alonso, campeão mundial de 2005. Conforme reportagem publicada na Folha de S. Paulo, o piloto tem um perfil considerado arrogante pela imprensa mundial, inclusive a de seu próprio país natal, e dedicou sua conquista a “três ou quatro amigos de

²⁰ Entrevista concedida ao autor em 28 de outubro de 2005.

²¹ Entrevista concedida ao autor em 16 de Janeiro de 2006.

verdade”, mostrando ressentimento com boa parte do país, que esperava demonstrações de patriotismo, em especial depois que a nação mergulhou em uma febre de interesse súbito pelo automobilismo chamada de “Alonsomania”²².

Mas o caso de Ayrton Senna era diferente. 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, “sobretudo quando as câmeras de TV, em especial da TV Globo, estavam lhe filmando”, conforme aponta Luiz Alberto Pandini. Mas além da preocupação televisiva, o jornalista ressalta que o tratamento dispensado aos jornalistas, embora nem sempre pudesse ser classificado de ideal, era cordial a ponto de evitar desavenças _uma das raras e mais públicas aconteceu com Reginaldo Leme, no relato da biografia “Ayrton Senna – O Herói Revelado”, de Ernesto Rodrigues. Quem também relata um pouco de sua convivência com Ayrton Senna como bastante profissional é Flavio Gomes, o correspondente da Folha de S. Paulo nos anos 1990 _e que fez a cobertura da morte do piloto em 1994, em seu livro “O Boto do Reno”:

“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

²² Reportagem publicada na página D3 do caderno de Esportes da Folha de S. Paulo de 23 de julho de 2005.

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 Nakajima²³ 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 Williams²⁴. ‘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, pg. 70, 2005).

Pelo relato do correspondente de Fórmula-1 da Folha de S. 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. Jornalistas especializados, como Luiz Alberto Pandini e Castilho de Andrade, lembram que 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. Reginaldo Leme relembra que 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. Além disso, o próprio jornalista esteve

²³ O piloto japonês Satoru Nakajima não viu que o líder da corrida, Ayrton Senna, estava lhe ultrapassando para colocar uma volta de vantagem (os retardatários são obrigados a abrir passagem por regulamento) e, ao contornar a curva “Bico de Pato”, arrancou o aerofólio dianteiro do brasileiro, que teve de entrar nos boxes para reparar o carro. Com isso, Senna caiu para a terceira colocação e perdeu a chance de vencer pela primeira vez no Brasil, na corrida que marcava a reestréia de Interlagos no calendário.

²⁴ Durante os anos de 1992 e 1993, a superioridade tecnológica do carro da equipe Williams era tamanha que Ayrton Senna proferiu esta célebre frase, dando a entender que abriria mão do salário milionário que ganhava na McLaren desde que corresse por um time competitivo.

presente na cobertura do primeiro teste de F-1 do piloto na categoria, com um Williams, também em 1983, produzindo reportagem de extenso conteúdo que foi utilizado 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. Os jornalistas que cobriam o esporte nesta época, como Pandini, Gomes, Andrade, entre outros, lembram-se de que o piloto só falava com a mídia em concorridas e muitas vezes tumultuadas coletivas de imprensa.

Gomes inclusive expõe em seu livro “O Boto do Reno” 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. Pandini recorda-se de seu tempo no “Jornal da Tarde” em que era necessário ir ao aeroporto internacional de Guarulhos para tirar algumas frases de Senna quando ele vinha ou voltava da Europa nesta transição entre temporadas _durante o calendário das corridas, o piloto tendia a permanecer na Europa, já que os GPs são disputados a cada 15 dias. As entrevistas eram extremamente concorridas, mas as perguntas raramente rendiam bom material, segundo

apontam os jornalistas setoristas da época. Ainda assim, os editores privilegiavam grandes espaços da cobertura, mesmo quando “Senna não havia dito nada”, conforme relembra Pandini, 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 que o piloto relacionava-se em 1994 _ inclusive uma das edições da revista Caras trazia a história do casal no mesmo final de semana da tragédia em Ímola. 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 sobre o ídolo brasileiro. Esta obra,

por sinal, revela o quanto ainda hoje é vivo o interesse pela vida do piloto Ayrton Senna já que, da época de seu lançamento, em 2004, dez anos após a morte do esportista, a obra teve grande repercussão, inclusive sendo a capa da revista semana “Veja” naquela semana, com extensa reportagem de 12 páginas levantando os pontos mais polêmicos do livro _entre eles, o da própria briga com Nelson Piquet via imprensa em 1988. 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”, conforme aponta Kátia Rubio, em sua obra “O imaginário esportivo: o atleta contemporâneo e o mito do herói”.

“Se por um lado sua condição de atleta diferenciou-o de uma grande parcela da população, permitindo que goze de privilégios reservados a poucos, por outro essa mesma condição o faz amargar o isolamento e distanciamento de situações vividas por seus semelhantes. E essa é uma das condições vividas pelo herói arquetípico. (...), submetido a uma rotina desgastante de treinos e jogos, o atleta se vê envolvido por questões como a ausência de seu contato com a família, superexposição na mídia e a impossibilidade de admitir, para si e para o público, suas fragilidades, angústias e incertezas, posto que ainda que uma figura mítica, nosso herói contemporâneo não habita o Olimpo nem bebe da ambrósia com os deuses, mas estabelece relações afetivas e sofre com os transtornos que cercam a vida de um atleta que também é cidadão (RUBIO, 2001, pg. 113)

TV Globo

Com tamanha exposição na mídia, era natural que os lucros em cima da venda da imagem de Ayrton Senna fossem igualmente grandes _não é à

toa que seu salário anual na McLaren já orbitava na casa dos US\$ 10 milhões por ano em 1990. Entre todos os veículos de mídia, no entanto, sem dúvida a que mais capitalizou em cima da imagem de Ayrton Senna foi a TV Globo, conforme atestaram diversas publicações sobre o piloto nos dez anos depois de sua morte, em 2004, como a “Uma década sem Ayrton Senna”, da Editora Pankron.

A reportagem, no entanto, deixa claro que, ao contrário do que muitos pensam, o piloto brasileiro não foi “fabricado” pela maior TV do país. Pelo contrário, os jornalistas especializados e outros profissionais ligados ao automobilismo são unânimes em dizer que Senna seria um grande ídolo esportivo independente de seu país ou de qualquer emissora que tivesse o direito de transmissão das imagens da F-1 no Brasil. Isso porque seus feitos na pista são dignos de nota em todo o mundo _e não por acaso Senna já era apontado como um dos melhores da história do esporte a motor mesmo antes de sua morte _uma análise inclusive embutida no respeitado livro “Campeões da Fórmula-1”, do inglês Alan Henry.

O que é mais preciso em se afirmar é que Senna, sim, soube trabalhar com seus feitos para construir sua imagem de esportista e ídolo, algo que rivais como Piquet, por exemplo, não fizeram, utilizando-se para isso de um excelente veículo de massa que atinge praticamente 100% da extensão territorial do país, a TV Globo. Por sua vez, esta relação também era benéfica para a emissora com sede no Rio de Janeiro, que também pôde aumentar sensivelmente sua audiência ao retratar o herói brasileiro nas pistas em um momento em que o cenário político, econômico e esportivo do país tinha um verdadeiro vácuo de exemplos a serem seguidos. Basta ver que, dos costumeiros 20 a 30 pontos de Ibope²⁵ que a Fórmula-1 costumava render no início dos anos 1980, quando Nelson Piquet vencia os campeonatos mundiais, o salto era gigantesco se

²⁵ Na época, cada ponto de Ibope equivalia a 40 mil lares na Grande São Paulo.

comparado com os 40 que existiam no auge de Senna _ainda mais com a exploração de uma rivalidade com o próprio Piquet, quando na época os torcedores brasileiros costumavam se dividir entre “sennistas” e “piquetistas” (em geral, com um ódio um pelo outro digno das rivalidades mais históricas do futebol brasileiro, como Flamengo X Fluminense ou Corinthians X Palmeiras). Conforme relembra Castilho de Andrade, editor do Jornal da Tarde, esta troca de farpas entre os dois ídolos “era um prato cheio para a imprensa de qualquer canto do planeta, e certamente ajudava em muito a alavancar o interesse da mídia para a F-1, mesmo a não especializada em cobertura esportiva”.

Com os índices de audiência crescendo cada vez mais, a relação entre Senna e TV Globo foi ficando cada vez íntima. Não por acaso, o principal rosto e voz da transmissão, Galvão Bueno, acabou se tornando um dos maiores amigos do tricampeão de F-1 em sua carreira. Em depoimento ao jornal “O Estado de S. Paulo”²⁶, o locutor afirma que “não fui amigo de Senna, sou amigo. Ele continua presente para todos nós como exemplo. Tivemos uma relação especial, que misturou o profissional, amizade e admiração. Foram 12 anos”.

Uma das reportagens mais emblemáticas desta relação foi no final de 1988, quando a emissora dedicou uma reportagem inteira de “Globo Repórter”, na sexta-feira à noite, em horário nobre, a um perfil do novo campeão da F-1, Ayrton Senna. Em seus momentos de intimidade, destaque para “brincadeiras” entre ele e Galvão Bueno a bordo do iate do piloto no litoral. Além do espaço jornalístico, também era marcante a vibração do locutor _uma marca que seria depois registrada em outros esportes_ nas vitórias do brasileiro, que “lavavam a alma do país, especialmente em uma época de tempos magros no futebol (que não era campeão do mundo desde 1970), na política (anos de Sarney e Collor) e

²⁶ Edição de capa do suplemento “Telejornal” de 13 de outubro de 2002.

na economia (às voltas com a inflação)”, conforme depoimentos de jornalistas especializados, como Pandini, Andrade e Leme.

Bordões como “Acelera, Ayrton!” ou “Ayrton Senna...do Brasil” caíram no gosto do povo, assim como o ritual de celebrar a vitória com uma música (que ficou conhecida como o Tema da Vitória) de fundo e com Senna carregando a bandeira do Brasil. A cerca deste último episódio, é curioso notar que este gesto foi criado pelo piloto justamente no GP dos Estados Unidos de 1986, em Detroit. Naquele final de semana, o Brasil amargava outra decepção do futebol, desta vez com a eliminação nas quartas-de-final da Copa do Mundo em derrota nos pênaltis contra a França. Pois Senna corrida por uma equipe cheia de integrantes franceses (em boa parte devido aos motores Renault que equipavam sua Lotus) e viu na sua vitória uma forma de vingar os brasileiros pela derrota imposta pelos franceses nos gramados. Um gesto simbólico que mostrou o quão apegado a imagem de patriotismo Senna ficou e que também mostra exatamente o espaço que as vitórias do piloto ocupavam no imaginário do povo brasileiro que, costumado a alegria de seu futebol nos anos 1950, 1960 e 1970 com o Rei Pelé, via-se órfão nas páginas esportivas.

Quanto à música escolhida para celebrar as vitórias, uma coincidência também marca a história da relação entre TV Globo e Senna. Conforme aponta o jornalista Ricardo Porto²⁷, que trabalha na emissora carioca como editor de automobilismo, a melodia em questão foi criada pelo departamento de esportes da emissora para celebrar vitórias do país em várias modalidades e inclusive fora utilizada na F-1 para marcar conquistas de Nelson Piquet. Mas foram as vitórias de Ayrton Senna que a deixaram marcantes, o que mostra também o quão diferentes eram as conquistas dele em relação aos demais pilotos, e também a ausência de fatos merecedores de “música de celebração” naquele período particular

²⁷ Entrevista concedida ao autor em 23 de janeiro de 2005.

em que Senna abocanhava várias vitórias na F-1. O “Tema da Vitória” ficou de tal forma marcado com o brasileiro que foi utilizado em acordes fúnebres durante a transmissão do funeral de Ayrton Senna em São Paulo, em 1994, além de gerar protestos com sua utilização recentemente com as vitórias de Rubens Barrichello na F-1 _muitos torcedores, relatam funcionários da TV Globo, reclamam do uso da música “que era do Senna” para retratar outras vitórias, como se fosse uma heresia tocá-las para as conquistas de um novo brasileiro na F-1.

O tratamento e herói nas transmissões e sua íntima relação com a Globo, exposta inclusive por meio de seu locutor, também permitiram que Senna fosse tratado em várias reportagens dos jornalísticos “Globo Esporte” e “Esporte Espetacular” como o “Super Senna”, um herói de história em quadrinhos que derrotava os “vilões” Professor (Alain Prost, francês) e o Leão (Nigel Mansell, inglês), sobretudo em reportagens em 1992 e 1993 quando Senna, por ter um equipamento menos competitivo, tinha que mostrar seus ‘superpoderes’ para conseguir vencer os rivais com ‘supermáquinas’. Esta idolatração serviu para manter sempre os índices de audiência elevados mesmo em uma época em que Senna não tinha perspectivas de se tornar mais uma vez campeão, culpa do fraco pacote aerodinâmico-técnico e de motor de sua McLaren. Algumas atuações das mais magistrais da carreira do piloto, como em Donnington em 1993 e em Interlagos no mesmo ano, também ajudaram a manter firme o interesse. A análise de alguns especialistas, no entanto, aponta que a cobertura jornalística da TV Globo era excessivamente centrada na figura heróica de Senna, o que, se no curto prazo parecia rentável, poderia acabar com a galinha dos ovos de ouro no médio e longo prazo, já que, mesmo se não tivesse um desfecho trágico e inesperado, a carreira de Ayrton Senna um dia chegaria ao fim na F-1 _e era preciso que o público mantivesse o interesse na categoria depois disso, algo que os índices de audiência já

revelavam naquela época que seria um problema, já que era clássicos os exemplos de queda superior a 15 pontos de Ibope no instante exato em que Senna abandonava a corrida _mesmo quando um outro brasileiro ainda participava da prova. Cenas como esta também eram comuns no Autódromo de Interlagos, onde mais da metade do público de 80 mil pessoas deixava as dependências do circuito quando Ayrton Senna saía da corrida, mesmo tendo pago mais de US\$ 100 pelo bilhete mais barato, mesmo o evento ser realizado apenas uma vez por ano no Brasil e mesmo quando um piloto tem chance de obter seu melhor resultado na carreira (caso do jovem Rubens Barrichello, que chegou em quarto em São Paulo em 1994, mas que poucos viram porque Senna abandonara a corrida na metade).

A preocupação em formar um público apreciador de automobilismo e não apenas sedento de um herói para redimi-lo, no entanto, não permeou a imprensa naquela época e, conseqüentemente, o choque foi inevitável no dia 1º de maio de 1994, quando o que parecia virtualmente impossível aconteceu, de forma trágica e ao vivo para milhões de espectadores: o super-herói Ayrton Senna morreu em um acidente durante o GP de San Marino.

Como a mídia cobriu a morte de Senna

Diferentemente do atleta da Antiguidade, que tinha sua preparação física e atlética como um elemento na educação e da sua formação enquanto cidadão, cujos desdobramentos eram a preparação para a guerra e a proteção da polis, associando os papéis de esportista e guardião, o atleta de alto rendimento na atualidade tem sua imagem vinculada ao espetáculo e ao lazer. Seus feitos são capazes de levar multidões a estádios e ginásios, em momentos de espetáculo,

ou causar dor e comoção coletiva em caso de acidente ou morte.
(RUBIO, 2001, pg. 113)

A cobertura da morte de Ayrton Senna foi um dos momentos mais marcantes da história do jornalismo brasileiro, a conferir pela suas dimensões, repercussão na sociedade, números e mesmo opinião de estudiosos e editores. No texto “Uma década sem Ayrton Senna”, Mário Ciccone destaca que, para os jornalistas que estavam na Itália, aquela foi a cobertura de suas vidas. Flavio Gomes, que cobria a F-1 para a Folha de S. Paulo e para a rádio Jovem Pan, afirma que “foi tudo muito difícil, com muita tensão e consciência de que aquilo era algo singular, único, e que jamais se repetiria”.

Além de extensa cobertura jornalística durante transmissão ao vivo pela TV Globo _que entrou no ar no momento exato em que o piloto foi declarado morto pela equipe médica do Hospital Maggiore, em Bolonha (Itália) _ os programas jornalísticos da emissora trataram do assunto no decorrer da programação, em especial no “Fantástico”, na noite daquele domingo 1º de maio de 1994. Sobre este programa, Reginaldo Leme, em depoimento a revista Pancron, relembra que ficaram na porta do Hospital Maggiore com entradas ao vivo das 20h às 23h (que eram 3h da manhã no horário local), fazendo com que sua jornada de trabalho naquele dia superasse as 24 horas seguidas.

Mesmo não sendo detentora dos direitos de transmissão da F-1, outras TVs também entraram com programação especial, como TV Record, Band e SBT.

“O piloto entra em coma profundo e, às 13h42, morre. Terminava assim a carreira vitoriosa daquele que é considerado um dos maiores pilotos da história da Fórmula-1. No Brasil, porém, começa

um processo de comoção nacional que vai influenciar integralmente a programação dos meios de comunicação. Emissoras de TV e rádio alteram suas atividades normais. O SBT, por exemplo, suspende por uma semana a estréia da novela Éramos Seis. O noticiário A Voz do Brasil, de segunda-feira, não abre com a tradicional execução de O Guarari, de Villa-Lobos, mas com o Tema da Vitória, de Eduardo Souto Neto, com que a TV Globo festejava as vitórias de Senna. Jornais cederam grande espaço à tragédia de Ímola, enquanto as revistas, naquela semana, lançaram mais de dois milhões de exemplares extras, dedicados exclusivamente ao piloto". (SCARDUELLI, 1995, pg. 17).

A instantaneidade das informações era privilégio das rádios que cobriam normalmente às corridas, como a Joven Pan, Globo e Bandeirantes, aproveitando-se ainda da vantagem de não concorrer em informação rápida com a Internet, que naquela época ainda engatinhava para se tornar comercialmente viável no Brasil dois anos depois, em 1996. A grande repercussão do evento, no entanto, pode ser vista nitidamente na mídia impressa, com todos os grandes jornais diários do país dedicando dezenas de páginas sobre o assunto em suas edições seguintes. "Folha de S. Paulo", "O Globo", "Jornal do Brasil", "O Estado de S. Paulo" e "Jornal da Tarde" carregaram em títulos usados apenas em edições históricas, e o assunto tomou mais de 50% do espaço da primeira página em todos os jornais acima citado. Destaque para os principais títulos na grande imprensa brasileira naquele 2 de maio:

- "Acidente mata Ayrton Senna"(Folha de S. Paulo);
- "Morte de Senna abala País e causa indignação com segurança na F-1" (O Estado de S. Paulo);
- "Ele não queria correr" (Jornal da Tarde);

- “Brasil chora a morte de um herói” (Jornal do Brasil);
- “Senna – 1960 -1994” (capa de página inteira do especial sobre o piloto em “O Globo”)

As edições especiais também marcaram o tema na edição de segunda-feira, dia 2 de maio de 1994, dos grandes jornais diários do país, com destaque para a cobertura mais extensiva de todas em quantidade de matérias, a do jornal “O Globo”, que fez um dos maiores cadernos especiais de sua história: ao todo, foram 22 páginas editoriais tratando do tema, incluindo algumas das seguintes manchetes:

- “Nos boxes, um Senna diferente”
- “Na conversa com a namorada, o mau pressentimento”
- “Uma pista com histórias trágicas”
- “Se resistisse, piloto teria vida vegetativa”
- “Brasil fica sem campeão nas pistas”
- “Xuxa se isola ao saber de acidente”
- “Com as mudanças (na F-1), as tragédias”
- “Galvão vive a angústia de narrar a prova sem notícias”
- “Prost, o rival, chora e culpa FOCA E FIA”
- “A morte espreita os campeões”
- “O caçador de recordes”
- “Um tricampeão na garra e no braço”
- “Precoce paixão pelo perigo e pela velocidade”
- “O destino na mão de Deus”

Em uma edição concluída às 23h30, a Folha de S. Paulo também trouxe uma de suas coberturas mais elaboradas da história _a capa deste dia é encontrada até hoje em galerias expostas na redação na sede do jornal, em São Paulo. O didatismo marcou os textos, como na própria primeira

página, em que o acidente é mostrado em três momentos, com um relógio apontando os intervalos: 9h12 (com Senna liderando a prova), 9h13 (com a imagem da batida) e 9h17 (a equipe médica no resgate). Em texto assinado na capa por “Flavio Gomes, enviado especial a Imola”, o jornal já destaca que “Ayrton Senna da Silva foi o maior esportista brasileiro desde Pelé” e citou a nota oficial do presidente Itamar Franco, que “se solidarizou com os pais do piloto nesta hora em que todos nós perdemos um ídolo e eles perdem o filho”.

No caderno especial de 12 páginas, a Folha de S. Paulo destacou as seguintes reportagens:

- “Morre aos 34 anos Ayrton Senna, tricampeão mundial de F1”

(explicando como aconteceu o acidente, as tentativas de socorro ao piloto e os acidentes anteriores do final de semana em Imola, com a morte do piloto Roland Ratzenberger no dia anterior e o grave acidente de Rubens Barrichello nos treinos de sexta)

- “Médico critica demora no socorro” (com entrevista ao chefe da equipe médica da F-1 no Brasil e um quadro, “o atendimento passo a passo”, relatando, com precisão de segundos, todas as tentativas de impedir a morte de Senna feitas na Itália; também há infográficos mostrando como funciona o cérebro e a necessidade da traqueostomia, procedimento que foi tentado em emergência para melhorar a respiração de Senna ainda na pista).

- “Falha na suspensão é possível causa” (com infográfico mostrando as possíveis causas do acidente, os outros acidentes da carreira de Senna, os perigos da curva Tamburello, contornada a 300 km/h, da mudança no regulamento que tornava os carros mais “nervosos”, conforme depoimento de Michael Schumacher, que vinha logo atrás do brasileiro no momento do acidente, sobre a Williams de Senna retratada nesta mesma página).

- Família evita falar sobre morte (além de sub retrancas com “Senna não queria correr”, em depoimento de Adriane Galisteu, e “Nuno Cobra culpa pista”, em depoimento do treinador do piloto).
- “Barrichello lamenta perda do ídolo (com sub “presidente decreta luto” e entrevista de Nelson Piquet criticando o circuito de Imola, onde ele também se acidentou em 1987)
- “Prost culpa dirigentes por pesadelo” (com o rival de Senna falando sobre os perigos crescentes do automobilismo, a preocupação dos dirigentes apenas com os lucros e seu descaso com a segurança), além de repercussão com outros campeões mundiais, como Juan Manuel Fangio, aquela altura o recordista maior, com cinco títulos, e Emerson Fittipaldi.
- “FIA ignora defeitos de Imola” (falando dos antigos acidentes na pista, como os de Piquet em 1987 e Gerhard Berger em 1989)
- “Williams silencia sobre acidente” (sobre a equipe de Senna no acidente)
- “Piloto vivia auge como empresário” (citando os negócios do piloto fora das pistas, entre eles revista em quadrinhos Senninha, voltado para o público infantil e que começou a circular em março com 150 mil exemplares);
- “Tricampeão da F-1 foi garoto trapalhão” (citando passagens de sua infância narrado pelos pais, Neide e Milton, e também a trajetória na F-1, incluindo as partes mais polêmicas de brigas contra o presidente da FISA (Jean Marie Balestre) e Nelson Piquet, além de citar o bom momento da vida do piloto fora das pistas, com seu namoro com Adriane Galisteu e sua fortuna pessoal aumentando²⁸).
- Também há ao longo da edição um pôster de uma página do piloto algumas séries: “Retratos”, com fotos de vários momentos do tricampeão

²⁸ A reportagem da Folha de S. Paulo cita a revista “Forbes” que retrata, em dezembro de 1993, que Senna era o terceiro esportista mais bem pago do mundo, ao receber US\$ 18,5 milhões, só em salário. A liderança deste ranking era o ídolo do basquete americano, Michael Jordan.

(como a de Senna dando o pontapé de um amistoso entre Brasil e França, em Paris, dez dias antes de morrer²⁹, ou de seu treinamento físico no Cepeusp ou ainda andando em um caça da aeronáutica), “Números” (como o que destaca que os acidentes fatais na F-1 foram 19 no anos 50, 26 nos 60, 19 nos 70, 4 nos 80 e apenas os 2 daquele final de semana nos anos 90) e “frases marcantes” (como sua expectativa para a temporada de 1994, agora na Williams).

Outro grande destaque da cobertura da morte de Ayrton Senna foi o caderno especial de “O Estado de S. Paulo”, com 12 páginas, mesmo número do suplemento do “Jornal da Tarde” dedicado ao tema, com espaço também para a lamentação dos fãs _uma delas, no JT, conta da dificuldade em acreditar na história, pois achava “Senna imortal”. As reportagens destes dois veículos, com menos didatismo que as da Folha e mais incisivas no conteúdo editorial de revolta contra a tragédia, permearam os dois cadernos com alguns destes destaques:

- “País de Senna viram acidente pela TV na fazenda de Tatuí”;
- “Nuno Cobra, sedado, passa o dia chorando”;
- “Ninguém da Williams foi ao hospital”;
- “Senna encontra a morte numa curva de Ímola”;
- “Pista assassina” (citando que Senna foi o 10º piloto a morrer em Imola)
- “Senna havia criticado circuito de Ímola em março”;
- “Um artista em busca de limites para superar”
- “Grandes acidentes” (que destaca os perigos da F-1, apontando um importante dado, que, embora tenha sido o 48º piloto da categoria a morrer em um acidente, foi o primeiro campeão mundial que faleceu em uma corrida válida pelo campeonato em toda a história).
- “Morte foi causada por traumatismo craniano”

²⁹ Curiosamente, o título desta foto legenda na Folha de S. Paulo é “País da F-1”

- “Em artigo, Senna previu perigos” (reprodução do texto escrito pelo piloto em março e publicado no jornal, citando que os carros teriam comportamento mais arisco sem a eletrônica, proibida na temporada de 1994).

Além da extensiva cobertura jornalística dos fatos que envolveram a morte de Ayrton Senna em cadernos especiais, os jornais diários também apostaram em editorias falando do tema e alguns cronistas para dar suas impressões sobre o assunto que tomou conta do país, como o caso do escritor João Ubaldo Ribeiro, que escreveu em “O Globo” o texto “A morte e a morte de Ayrton Senna”. Também marcaram as edições especiais diversos anúncios de agradecimento de grandes patrocinadores, como “Banco Nacional” e Marlboro _esta publicidade inclusive cresceu com o passar dos dias, já que a cobertura continuou grande nestes veículos naquela semana.

Na quarta-feira, O Estado de S. Paulo tinha como manchete de primeira página “São Paulo homenageia seu ídolo”, descrevendo a chegada do corpo à cidade. No dia seguinte, o título era “Mais de um milhão dão adeus a Senna”, com caderno especial, com dez páginas, reunindo várias imagens da carreta que parou a cidade e do velório, que “reuniu mais de 250 mil admiradores”³⁰. As reportagens descreviam o cortejo como digno de chefe de estado, descrevendo que “muita gente empunhava bandeiras brasileiras. Muitos choravam timidamente, alguns choravam compulsivamente”. Também revelou que “gente simples ou não, jovens e idosos, enfrentaram até 12 horas de espera para um gesto de 30 segundos (para se despedir de Senna na Assembléia Legislativa). O tempo não importava, importava a missão – a de Ayrton, já estava cumprida”. O jornal ainda destacou frase do irmão do piloto, dizendo que a

³⁰ título de O Estado de S. Paulo no caderno especial, página 3, de 5 de maio de 1994.

própria família não “sabia que o povo brasileiro amava tanto Senna”. Na sexta-feira, 6 de maio, o assunto voltava a ocupar a manchete principal de “O Estado de S. Paulo”, com “Pilotos se revoltam no enterro de Senna”. Neste mesmo dia, a “Folha de S. Paulo” destacou em sua maior manchete, que “Senna tem honras de presidente no enterro”, ocupando meia primeira página, junto da foto com os pilotos carregando o caixão no enterro em São Paulo.

A semana também foi marcada pelo surgimento de várias edições especiais de revistas que muitas vezes só tratavam de automobilismo para o noticiário de celebridade. Destaque para Caras (“Brasil de luto na despedida de Ayrton” e “Os pais dizem que o filho pertence ao mundo”), Contigo (“Xuxa e Adriane Galisteu choram no adeus final, enquanto milhares de pessoas, emocionadas, prestaram homenagem ao ídolo que tantas alegrias deu ao Brasil”), Gente Fatos e Fotos (com álbum da história do “gênio das pistas e suas muitas faces”), Manchete Histórica (“Na dor e na revolta da despedida, os gigantes das pistas uniram-se enquanto um verdadeiro formigueiro humano canonizava o ídolo”) e também a semanal Veja, que acabou circulando em edição extra sobre a morte de Senna (“O Brasil foi acordado com a notícia do acidente do piloto. Aos poucos, uma corrente de emoção e dor tomou conta do país. Nos estádios de futebol, as torcidas e os atletas homenagearam o piloto”). As revistas especializadas também agiram rápido e soltaram especiais, como a Auto Esporte (“Vencer sempre foi pouco”, em perfil traçado pelos jornalistas Wagner Gonzales e Marcus Zamponi, que acompanhavam a carreira do piloto) e, em um caso mais emblemático, a Grid. Os números, conforme depoimento do repórter da época, Luiz Alberto Pandini, ilustram bem a dimensão do fenômeno Ayrton Senna na mídia naquela semana. Em 1993, mesmo com o auge da carreira do piloto na F-1, a revista especializada vendia em média de 4 a 5 mil exemplares por edição. Mas a

revista especial com a cobertura da morte de Senna vendeu 70 mil exemplares e o especial sobre o piloto esgotou os 120 mil colocados nas bancas _e depois a nova tiragem, de 50 mil. Para o repórter, uma comoção como esta só teve paralelo na história do país com a morte de Getúlio Vargas, possivelmente também por seu desfecho trágico e inesperado _algo que não aconteceu na morte de Tancredo Neves, que, hospitalizado há vários dias, acabou falecendo e também causando comoção nacional.

Com títulos fortes na capa, “Como a F1 Matou Senna” e “O GP da Morte”, a Grid tentou trazer todos os detalhes sobre o ocorrido naquele primeiro de maio de 1994 em Imola, além de imagens de toda a carreira do piloto não apenas na F-1, mas também antes de chegar na categoria, nas categorias de base como F-3 e kart. Descreve ainda com riqueza de depoimentos todos os acontecimentos daquela final de semana, inclusive com os outros acidentes ocorridos antes de Senna, além de esmiuçar todas as hipóteses levantadas na ocasião para explicar o acidente. A revista também destacou de forma quase literária a tragédia na Itália:

“Veio o choque, terrível, insuportável, cruel _ e o super homem da velocidade estava vencido, com a cabeça explodida num muro de concreto. Destruído dentro de seu carro, parecia um menino frágil diante da violência da vida. O grande Ayrton Senna estava morto. Ninguém mais iria ultrapassá-lo. Ele saiu da vida em primeiro lugar e agora vive para sempre como um mito.” (in “Grid”, pg. 31, 1994)

Não foi apenas no Brasil que a cobertura jornalística da morte de Ayrton Senna tomou conta de dezenas de programas de TV, rádio e páginas de jornais e revistas. A repercussão internacional foi suntuosa, conforme aponta o livro “Ayrton Senna do Brasil”, escrito pelo jornalista português

Francisco Santos. Em sua terra natal, destaque para as coberturas de “A Bola” (Senna, a morte em primeiro lugar) e Correio da Manhã (“num grande prêmio malfadado, Ayrton Senna caiu no cemitério de Imola”). Na Alemanha, o “Die Welt” destacou que a F-1 teve em Imola o seu final de semana mais negro em 44 anos de existência. Na Espanha, as manchetes dominaram os principais jornais, como “El País” e “El Mundo Deportivo” (“Desaparece um piloto superdotado. Senna não era só um número popular e espetacular; era, aos 34 anos, quase um herói, como foram antes Fangio, Lauda, Clark, Nuvolari e outros poucos mais. O impacto de Imola converteu-o num mito”). Os jornais franceses destacaram o perfil perfeccionista de Senna, com suas conquistas (o rei de Mônaco, como definiu o periódico esportivo L’Equipe). Já o Liberation ressaltou que o acidente evidenciou os riscos do esporte a motor _mesma linha do “Le Figaro”, que chegou a escrever que “A Formula 1 é cruel. Os jogos do circo sempre foram cruéis”. A revista especializada francesa Sport Auto fez um especial de 40 páginas com o piloto, mesma linha adotada por outras conceituadas revistas, como a inglesa Autosport e a Autosprint italiana (com a histórica capa É morto). Também na Itália um dos destaques foi a cobertura de um dos jornais esportivos mais tradicionais do mundo, o “Gazzeta dello Sport”, que estampou “Com Senna muore questa Formula 1” (com Senna morre esta F-1), dedicando mais de um terço de suas 30 páginas para o tema (algumas bem ácidas, como “a tragédia no mar de hipocrisia).

Até nos Estados Unidos, onde a F-1 é acompanhada com pouco interesse, em especial naquela época (em que o país sequer participava do calendário da categoria), a notícia foi destaque, como retrataram os de maior circulação e prestígio, The New York Times (“um esporte entrestecido perde um gigante com a morte de Senna”) e USA Today (“Senna era o maior ídolo do esporte brasileiro desde Pelé”). Além disso,

vários programas de TV foram dedicados ao tema nas TVs internacionais, como um dos programas mais respeitados do meio científico na TV, o “Últimos Segundos”³¹, retratou a batida de Ayrton Senna em especial no ano 2000, mostrando que as causas do acidente que provocou a morte do piloto ainda hoje povoando o imaginário do Brasil e do mundo, fato que se veria com ainda mais força em 2004, quando se completaram dez anos da morte de Senna.

Cap. IV A necessidade do herói no esporte visto pelo jornalismo

A perda do herói

Em texto publicado no dia 2 de maio de 1994 no jornal “O Estado de São Paulo” na cobertura da morte de Ayrton Senna, o piloto brasileiro expunha seus medos diante de acidentes graves na F-1, como o do irlandês Martin Donnelly na pista espanhola de Jerez de la Frontera.

“Uma batida como esta desperta coisas dentro da gente que normalmente não existem. É uma batalha interior, uma verdadeira guerra psicológica, uma situação que mexe com a razão da gente mesmo quando se quer controlar a cabeça e os instintos. Acidentes mostram como somos frágeis e um erro, um simples problema mecânico, pode nos deixar mentalmente, fisicamente debilitado ou até mesmo nos tirar a vida” (AYRTON SENNA, in O Estado de S. Paulo, 1994, pg. X5)

A existência do risco no esporte a motor faz parte do imaginário do público que acompanha os eventos e, como se vê nesta declaração de Ayrton

³¹ A série é exibida no Brasil pelo canal a cabo Discovery Channel

Senna para O Estado de S. Paulo, também habita a mente dos pilotos, ainda que de forma tímida. As credenciais de acesso aos autódromos em todo o mundo, inclusive as distribuídas ao público e aos jornalistas, portam o aviso de certo ponto sinistro: ‘motorsport is dangerous’ (esporte a motor é perigoso). Mais do que uma preocupação com eventuais processos em caso de acidente, a frase parece estar ali para dar ainda mais importância àquela corrida. Não é de se estranhar que a vida de um piloto, desafiador das leis da física, amante da velocidade e que enfrenta a morte, seja um personagem de admiração em todo o mundo _um herói propriamente dito, lembrando 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” (CAMPBELL, 2005).

A existência de Senna se contrapõe a da maioria dos cidadãos, que a miram como exemplo, mesmo havendo o risco de se perder tudo em uma batida fatal, como ocorreu com o piloto brasileiro, que, enquanto mito, ajudava o povo brasileiro “a colocar sua mente em contato com essa experiência de estar vivo” (Campbell, 2005). A própria morte de Senna pode ser vista como um final redentor já que, como escreve Sigmund Freud, “do que nos vale uma vida longa se ela se revela difícil e estéril em alegrias, e tão cheia de desgraças de que só a morte é recebida por nós como libertação?”(FREUD, 2000, pg. 40)³². No caso do piloto brasileiro, a morte pode ser um ingrediente a mais para uma consagração gloriosa, pulando o personagem em questão do rótulo de herói para o de mito. O mesmo Freud, que fala da dificuldade do homem em aceitar a perda, foi citado em diversos artigos que tentaram explicar o fenômeno de comoção causado pelo acidente no dia 1º de maio de 1994. Não é por acaso que muitas manchetes exploraram justamente esta lacuna deixada na

³² Análise apresentada no X Congresso Brasileiro de Ciências do Esporte, em Porto Alegre, de 4 a setembro de 2005.

sociedade brasileira por conta da morte de Senna, talvez a mais emblemática delas com o Jornal do Brasil do dia seguinte ao acidente na Itália: “Brasil chora a morte de um herói”, seguida do seguinte texto de abertura:

“A morte de Ayrton Senna deixou o país consternado. O Brasil ficou órfão de ídolos, disse em São Paulo o advogado Adilson Carvalho, chefe da Torcida Ayrton Senna (TAS), sem esconder o pranto”. (IN Jornal do Brasil, 2 de maio de 1994, capa)

A crônica de Raul Drewnick, publicado em O Estado de S. Paulo, também no dia seguinte da morte de Senna, ressalta bem a dificuldade de aceitação da perda do ídolo nacional e do porque de tanto sofrimento da população, com o interessante título de “Cada um de nós morreu um pouco”:

“Você era a nossa esperança. Quando você punha o capacete, púnhamos o capacete com você. Quando você entrava no carro, entrávamos no carro com você. Quando você acelerava, acelerávamos no carro com você. E a nossa pequenez, e a nossa insignificância, e a nossa incontornável incapacidade, e o nosso irremediável destino de obscuros coadjuvantes eram esquecidos enquanto perseguíamos com você, em cada reta, em cada freada, em cada curva traiçoeira, em cada manobra arriscada, a glória da liderança, o posto supremo do pódio, os braços erguidos, a taça ostentada. (...). Você era nosso orgulho, a nossa alegria, a nossa cachaça, a nossa consolação. (...). Se um de nós vence como esse, se um de nós é respeitado como este, por que não havemos de lutar, por que não havemos de vencer, por que não havemos de ser respeitados um dia? (...). Você morreu, Ayrton. Morremos também,

um pouco. Como morrem os coadjuvantes” (Raul Drewnick, in O Estado de S. Paulo, 2 de maio de 2004)

Tambucci também analisa esta questão importante sobre a perda do herói, acrescentando que “ao falar sobre a vida particular do ídolo, esse discurso (da mídia) permite que seus interlocutores estabeleçam uma relação mais estreita com ele (ídolo), a ponto de percebê-los como um amigo ou parente”. O autor ainda destaca depoimentos de autoridades, como o governador do Estado de São Paulo na ocasião, Luiz Eduardo Fleury, de que “parece que perdemos alguém da família”, ou de Paulo Maluf, o prefeito da cidade onde Senna nasceu e foi sepultado, São Paulo, “dá a impressão que a gente está perdendo um ente querido”, para estabelecer um interessante paralelo da cobertura da mídia e a dificuldade em aceitar a perda, algo que é natural ao ser humano.

“Quando a mídia focalizou e acompanhou detalhadamente os fatos sobre a morte de Ayrton Senna da Silva, do acidente ao sepultamento, foram televisionadas e, até mesmo, publicadas algumas entrevistas realizadas com representantes dos mais diversos segmentos da sociedade. Pôde-se observar, a partir destes depoimentos³³, o quanto o sportista havia se tornado próximo às famílias brasileiras, ultrapassando as fronteiras que, geralmente, separam as pessoas comuns.” (Pascoal TAMBUCCI, 2000, pg. 67)

Esta estreita relação entre o poder da mídia e a conseqüente massificação da entrada do ídolo no cotidiano e a vida do cidadão comum, explicitadas de forma suntuosa no caso de Ayrton Senna, é apontada por Antônio

³³ Depoimentos analisados no artigo de Cibele M. Dugaich, A construção do herói-mito de Ayrton Senna na mídia, apresentado no IV Compôs, na Universidade Federal de Brasília, agosto de 1995. Nota do autor.

Álvares Soares Zuin (1998, pg 128), que, também baseado no pensamento freudiano, ressalta a “identificação proveniente do reconhecimento coletivo de identidade de consumidores, identidade essa legitimada e incentivada cotidianamente pelos meios de comunicação de massa”. Mas ,da mesma forma que a mídia nos faz vibrar com as conquistas do herói, ela também nos faz sofrer com a perda em igual ou até mesmo em maior proporção, como se pode observar pela análise dos autores citados acima. Só que esta dificuldade de aceitar a separação com algo ou alguém que tanto prezamos não vem de hoje e, pelo contrário, pode ser explicada desde os tempos mais remotos da sociedade humana, constituindo assim farto material para que o caso em questão, o de Senna, fosse analisado com base mitológica ou até mesmo com base nos estudos dos nomes mais consagrados da psicologia moderna.

“A separação e perda são experiências humanas arquetípicas, e é improvável que alguém passe pela vida sem este tipo de sofrimento. As doutrinas religiosas estabelecidas sempre procuraram fornecer respostas para o mistério do sofrimento, especialmente quando este sofrimento parece injusto ou imerecido” (LIZ GREENE, 1999, pg. 166)

Esta análise enquadra-se bem quando se observa o discurso da imprensa na cobertura da morte de Ayrton Senna, que por diversas vezes tentou achar algum culpado pela morte do piloto, com manchetes que exploraram o “ganancioso” circo da Fórmula-1, que foi taxado de mesquinho e de egoísta não apenas pelos jornalistas brasileiros, mas inclusive por pessoas que vivem do esporte, inclusive no exterior. Um caso interessante é citado pelo médico da categoria, o Dr. Sid Watkins, que em seu livro “Viver nos Limites”, conta que chegou a expressar o ponto de vista de que

a “Fórmula-1 estivesse chegando ao fim de sua existência como nós, os mais velhos, conhecíamos”, acrescentando que o “velho panache da categoria estava perto de não ser mais aceitável”. E de fato não foi apenas Watkins que teve esta observação naquele momento. Vários campeões mundiais, inclusive os que estiveram presentes no enterro de Senna dias depois, em São Paulo, não pouparam críticas à F-1, em especial o rival do piloto brasileiro, Alain Prost. Mostrando nitidamente a dificuldade de aceitação da perda, os jornais trataram de colocar em grandes manchetes cada frase mais ácida dos pilotos sobre a categoria, como numa tentativa de encontrar uma justificativa para a perda do ídolo, considerada por demais injusta. “A F-1 matou Senna” chegou a ser manchete literal em diversos veículos, inclusive na mídia especializada. A Grid, por exemplo, estampou em sua edição especial (nas bancas na mesma semana da morte do piloto) que Senna “foi vítima de overdose de ganância dos organizadores do grande prêmio, da insensibilidade dos cartolas da F-1, da estupidez dos responsáveis pela ‘segurança’³⁴ do circuito de Ímola e da irresponsabilidade dos diretores de prova”. Nos dias seguintes da morte de Senna, foi muito tratado o assunto polêmico sobre de o piloto brasileiro havia morrido de fato no Hospital Maggiore, em Bolonha, às 13h42, ou se teria já perdido sua vida ainda na pista _o que, por regulamento da própria F-1, deveria impedir o reinício da corrida de 1º de maio de 1994 no circuito de Ímola. Até mesmo uma polêmica envolvendo o principal dirigente do espetáculo, Bernie Ecclestone, presidente da FOM (Formula One Management), esteve presente no noticiário. Logo depois do acidente, o irmão do piloto, Leonardo Senna, teria procurado o inglês para saber o real estado do brasileiro, e teria sido

³⁴ As aspas foram colocadas pelo editor da revista, sugerindo a ironia sobre o circuito, cuja falta de área de escape decente em curvas velozes como a Tamburello foi severamente criticada pela imprensa. Logo no ano seguinte, a pista italiana foi remodelada e chicanes foram acrescentadas antes das curvas onde Senna morreu (Tamburello) e também no local do acidente de Roland Ratzenberger (na “Villeneuve”).

informado de que ele estava morto. No entanto, Ecclestone jamais admitiu esta hipótese, acrescentando que a falha de comunicação partiu do momento em que o irmão de Senna não compreendeu a palavra em inglês que ele teria dito (o dirigente afirmou que Senna tinha grave ferimento na cabeça, head, o que Leonardo interpretou como dead, morto). Problemas de tradução ou não, o fato é que Ecclestone foi barrado pela família no dia do enterro, e o problema definitivo sobre o horário da morte de Senna só foi esclarecido dias depois, quando a autópsia afirmou com todas as palavras de que Senna ainda tinha vida quando chegou ao hospital _ainda que seu estado de saúde fosse gravíssimo.

A busca por uma explicação decente sobre o que afinal de contas aconteceu para provocar o acidente, no entanto, seguiram na mídia por mais de semanas: mesmo anos depois, como em 1997, quando o caso foi reaberto na Justiça Italiana, a imprensa mundial, e em especial a brasileira, tratou de abrir espaço para o tema. Na Itália, inclusive, o chefe da equipe Williams e outros integrantes do time chegaram a ter o pedido de prisão expedido por promotores locais, mas o caso acabou sendo arquivado anos mais tarde. Estes episódios, no entanto, ilustram a intensa necessidade de como a sociedade, após o grande sofrimento com a perda, busca encontrar respostas para explicar a tragédia.

“E essas respostas, apesar de freqüentemente serem insatisfatórias para a mente inquisitiva, têm fornecido algum consolo, ao longo dos séculos, aos que buscam alívio para a sua dor. A mitologia, entretanto, ao contrário do dogma religioso, nunca ofereceu respostas para por que sofremos tanto ou sobre a maneira de enfrentarmos o sofrimento, ou sobre o que Deus nos dará como recompensa. Por outro lado, o efeito transformador do sofrimento pode ser vislumbrado em muitos mitos, sugerindo que há um

propósito ou uma função mais profundos nas experiências que mais dor causam.” (LIZ GREENE, pg. 166)

De fato, vários autores conseguiram identificar na morte de Ayrton Senna um processo que iniciou uma transformação social no país, e que ajudaram a mídia esportiva a ganhar um âmbito de maior importância que a mera cobertura jornalísticas de eventos supostamente de menor relevância, que poderiam desviar o foco da atenção da população a eventos de economia e política. Conforme lembra Castilho de Andrade, ao citar a cobertura do grupo Estado (que edita os jornais O Estado de S. Paulo e Jornal da Tarde), sua chefia no caderno especial sobre Ayrton Senna comandava um grupo de mais de 40 profissionais, “algo jamais visto em toda a história do jornal até então”, nas palavras de Andrade. Para Edvaldo Pereira Lima, toda esta preocupação da mídia em explicar cada detalhe sobre Ayrton Senna e o que afinal de contas estava acontecendo com a sociedade brasileira naqueles dias de 1994 era plenamente justificada. Em sua obra “Ayrton Senna – Guerreiro de Aquário”, o jornalista relembra que “o trágico final da vida de Ayrton Senna provocou a maior comoção pública da história recente brasileira, embalada pelo poder do impacto da televisão” (LIMA, 1995, pg. 12). A forma como se deu o acidente, de forma abrupta, a mais de 300 km/h e captado ao vivo para milhões de telespectadores em todo o mundo também ajudaram fazer com que as pessoas, “estremecidas pelo choque que as pegou na contramão daquele domingo de primeiro de maio, as pessoas se igualavam socialmente pela dor comum” (LIMA, 1995, pg. 17). Vale lembrar ainda que nunca ocorrera de um campeão morrer nestas circunstâncias na história do automobilismo mundial, mesmo em se tratando a F-1 de um esporte de risco e de ampla cobertura da mídia desde os anos 70. Isso explica também o grande impacto da notícia no

jornalismo esportivo e o conseqüente transbordamento para outras áreas da sociedade, sobretudo pela importância de Senna e ineditismo da situação. Liz Greene, em seu “Uma viagem através dos Mitos – O Significado dos Mitos Como um Guia para a Vida”, aborda um tema que se encaixa exatamente nesta análise de que, como retratou Lima, a dor pela perda de Senna de certa forma unificou a toda a sociedade brasileira.

“O efeito transformador do sofrimento pode ser vislumbrado em muitos mitos, sugerindo que há um propósito ou uma função mais profundos nas experiências que mais dor nos causam. Há uma curiosa qualidade terapêutica nos mitos que nos contam histórias de separação e perda, pois neles podemos descobrir um espelho de nossas próprias situações e perceber que não estamos sozinhos. É possível, se consideramos com suficiente profundidade a perspectiva oferecida pela mitologia, que a única cura verdadeira para o sofrimento humano provenha do compartilhamento e da compaixão humanos, e não das respostas enganosas e simplistas que dizem explicar um dos maiores enigmas da vida” (LIZ GREENE, 1999, pg. 166)

O elo entre a vida de Ayrton Senna e elementos básicos da mitologia também foi amplamente abordada pela mídia esportiva, sobretudo nos dias seguintes na cobertura da morte do piloto. Em artigo “Senna passa de herói a mártir”, João Batista Natali explica que o piloto, além de ser “um herói para seus admiradores”, depois de sua morte ampliava “o espaço ocupado por sua imagem na mitologia do cotidiano moderno para se tornar bem mais que isso”, sendo agora “um mártir”. O autor ainda destaca que “o herói é aquele que se arrisca sem ter um inimigo concreto”

e que sua morte em torneio é sempre acidental, “trágica porque inesperada no interior da mitologia que o sustenta”.

Outro cronista convocado a escrever sobre o que a perda de Ayrton Senna representava para a sociedade brasileira foi João Ubaldo Ribeiro. Em artigo publicado no jornal “O Globo” na segunda-feira seguinte ao acidente em Ímola, o escritor também se utilizou da mitologia grega para tentar explicar o momento de comoção nacional.

“Ayrton Senna, como Aquiles, teve uma vida gloriosa, porém curta. Talvez ele mesmo a haja escolhido, como fez Aquiles. Só sei que perdemos mais de nossos poucos heróis. Ele não está morto, um herói, na verdade, nunca morre. Mas nós estamos de luto”. (João Ubaldo Ribeiro, 1994).

Ribeiro não sabia na época em que escreveu seu artigo, mas já acertara um prognóstico de que tomaria conta do país o sentimento de luto e imenso vazio na sociedade brasileira, verificado dias seguintes no velório e funeral do piloto em São Paulo, como também aponta Livio Oricchio, repórter que cobria as corridas para o Grupo Estado no calendário da Fórmula-1. Ele também acompanhou a repercussão internacional do evento e, segundo o jornalista, o fato de Senna ter simplesmente “parado uma nação com cerca de 180 milhões de habitantes é um fato jornalístico de relevância para qualquer mídia do planeta”, lembrando que o piloto, “além de um herói nacional, também é considerado até hoje o esportista mais carismático da história da F-1”³⁵.

Outro jornalista do grupo Estado, não da área esportiva mas sim da cultural, Daniel Piza, dá ainda mais ênfase às análises de Andrade, Lima e Oricchio. Autor do livro “Ayrton Senna – o Eleito”, Piza aponta, na ocasião

³⁵ Depoimento dado ao autor em 21 de Janeiro de 2006.

do décimo ano da morte do piloto, que seus feitos não foram tão brevemente esquecidos pela população como muitos apontavam que aconteceria em 1994. Para o estudioso, a morte trágica e a preocupação de Senna em se tornar um ídolo nacional não explicam a dimensão do fenômeno no Brasil e no mundo e também a comoção causada com a perda deste ídolo.

“Senna criou um tipo de ídolo esportivo que o Brasil desconhecia. Entre 1984, ano de sua primeira corrida, e 1994, ano de sua morte em Ímola, o país vivia uma relativa carência de histórias de sucesso no esporte, a começar pelo favorito futebol. A brilhante geração de Zico, Sócrates e companhia tinha falhado nas Copas de 1982 e 1986. Além disso, o Brasil vivia momentos mistos na política e economia. A reabertura democrática margeava o precipício econômico, entre idas e vindas de planos milagrosos e malogros contundentes. O que Senna representou para o país naquele período foi um modelo de determinação e modernidade que não tinha igual” (PIZA, 2004).

Outro artigo publicado em 2004, quando o assunto Ayrton Senna voltou a ganhar mais páginas e paginas de revistas e jornais e horas de audiência em TV e rádio, destaca os momentos nacionais de comoção _e coloca a morte de Ayrton Senna como certamente um dos maiores. Marcos Caetano aponta que “poucos dias foram tão tristes quanto aquele 1º de maio de 1994”³⁶, citando que apenas as mortes de Tancredo Neves e Getúlio Vargas e a derrota na Copa de 1950 (no Maracanã, contra o Uruguai) causaram semelhante comoção. Assim como Piza, Caetano deixa de fora desta lista a igualmente dolorosa eliminação na Copa de

³⁶ Publicado em O Estado de S. Paulo, em 3 de maio de 2004, na página E2

1982 (que ficou célebre no Brasil como “a tragédia do Sarriá”, em referência ao nome do estádio espanhol onde o Brasil perdeu da Itália por 3x2) e a não-aprovação da emenda da Diretas-Já, em 1984. Com o sugestivo título de “no vácuo de um ídolo” (a comparação com o uso recorrente do termo vácuo na F-1 foi também uma marca da cobertura sobre a perda de Senna), Caetano aponta que, “mesmo que fosse brasileiro, Schumacher não seria um mito”, apesar de todos os recordes da F-1 pertencerem ao piloto alemão _restando apenas o de pole position, que a imprensa brasileira acompanha com particular interesse, já que é o único que ainda pertence a Ayrton Senna (até o início da temporada de 2006 da F-1).

Os elementos da mitologia utilizados para explicar o fenômeno de comoção causado no país com a perda de Senna também permearam as páginas de esporte em 2004. Um claro indício que o jornalismo esportivo precisava encontrar fora de suas fontes, em geral escassas de referências culturais, outro tipo de embasamento para tentar explicar o fato sem dúvida dos mais relevantes de sua história no Brasil _ainda mais se levarmos em conta os depoimentos de jornalistas como Andrade, Leme, Oricchio e Pandini, que apontavam o automobilismo como “disparado o esporte de segunda maior relevância de mídia naqueles anos 90”, atrás apenas do futebol e que, ainda assim, parecia ameaçar esta hegemonia em alguns momentos devido ao fraco histórico recente de conquistas do esporte de Pelé.

“A mitologia grega diz que os heróis estão entre os deuses e os homens. Não são nem um nem outro, ficam no meio do caminho. A mitologia de nossos tempos, se é que existe uma, simplifica bem o processo. Na falta de deuses e diante de uma massa ignara e sedenta, pinça meia dúzia que merecerá os louros e o olimpo

através de diferentes processos lucrativos. Mas como disse certa vez Martina Navratilova³⁷, a diferença entre o artista e esportista é que um atua e o outro tem de fazer de verdade. Exatamente por isso, por fazer de verdade o que poucos conseguem fazer, acabam sendo chamados de heróis. Faz sentido, portanto, chamar Senna de herói” (JOSÉ HENRIQUE MARIANTE, 2004).

Com opiniões praticamente unânimes entre toda a mídia esportiva, não era de se estranhar que, em 2004, quando se completaram dez anos sem Ayrton Senna, o jornalismo esportivo mais uma vez recheasse suas páginas e horas de mídia eletrônica com farto material sobre o piloto brasileiro. Uma cobertura extensa que mostra o quanto o fenômeno ainda estava enraizado na sociedade brasileira e como a imprensa especializada ainda buscava um herói nesta área do automobilismo.

A cobertura jornalística dez anos depois e o legado social de Senna

O noticiário do jornalismo esportivo e, mais do que isso, toda a mídia em geral destacou Ayrton Senna em 2004 quase de maneira tão intensa quanto na época de sua morte, dez anos antes. Não por coincidência, as mesmas editoras que lançaram títulos especiais na ocasião da cobertura da tragédia no circuito de Ímola, em 1994, voltaram às bancas com revistas trazendo mais e mais dados, fotos, notícias e análises sobre Ayrton Senna. Foi difícil encontrar algum veículo de mídia que tenha se ausentado do tema, e mesmo as revistas semanais de maior circulação, em geral avessas às manchetes relacionadas ao esporte em detrimento da política e economia, não pouparam espaço para se dedicar, mais uma vez, ao automobilismo, esporte que naqueles dias de maio de 2004

³⁷ Esportista com maior número de conquistas na modalidade feminina do tênis profissional no mundo

parecia novamente rivalizar com o futebol pelo espaço jornalístico, exatamente como em seus tempos áureos dos anos 1990.

As duas principais semanais do país, Veja e Isto É, publicaram reportagem de capa sobre tema referente ao ídolo esportivo. No caso da revista editada pela Abril, a manchete foi “Os Segredos da vida de Ayrton Senna”, tratando da biografia escrita por Ernesto Rodrigues (Herói Revelado, em que ouviu 213 pessoas em sete países) que “esclarece os mistérios de sua vida amorosa e disseca a genialidade deste herói brasileiro”. O tom da cobertura mostrou bem o lado da imprensa não-esportiva apreciava no piloto: o de celebridade e mito, trazendo desta forma títulos que retratavam esta análise.

- Os segredos de Senna
- O boato ferino (sobre a briga com Piquet questionando sua sexualidade)
- Papai Noel em Nova York (sobre uma passagem no romance com a apresentadora Xuxa)
- Acidente premeditado (sobre o troco dado em Prost em um acidente no GP do Japão em 1990)
- Namorada virgem (sobre Adriane Yamin, namorada de Senna em 1986)
- O telefonema grampeado (sobre uma suposta traição de Galisteu captada em conversa telefônica pelo irmão, Leonardo Senna)
- A razão da morte (com depoimentos de Frank Williams e Bernie Ecclestone culpando o carro pelo acidente)
- Largando para a morte
- Ídolo santificado (“morte trágica fez dele um mito com uma certa aura de santo”)

Com títulos chamativos, a Veja também não poupou exaltações sobre a imagem de Ayrton Senna, mesmo dez anos depois de sua morte, comparando o culto ao piloto no Brasil com o da Argentina com Evita Perón ou Carlos Gardel. Desta forma, aproveitou deste argumento para

justificar o apelo jornalístico de qualquer detalhe de sua vida pessoal, ponto com o qual a biografia escrita por Rodrigues pretendia esclarecer, já que as obras até então exploravam apenas os lados de gênio (“ninguém pilotava como ele”), fanático (“por sua dedicação quase integral ao esporte”), vítima (“golpes baixos que sofreu de seus rivais Alain Prost e Nelson Piquet”) e mártir (“por ter morrido num momento em que lutava para melhorar as condições de segurança do automobilismo”).

Já a revista Isto É preferiu colocar Senna junto com outras imagens de ídolos, como Che Guevara, Renato Russo e Elis Regina, com a manchete “Nossos ídolos ainda são os mesmos”, apontando as razões para esta exaltação se manter até hoje _a principal delas, porque o país é incapaz de formar novos heróis. A publicação, de autoria dos jornalistas Chico Silva e Sara Duarte, aponta que “o desaparecimento precoce do piloto, aos 34 anos, provocou um vazio na alma dos brasileiros”. A reportagem ainda faz mais uso de simbologias, ressaltando que Senna, “um Silva, simbólica e tragicamente morreu em um Dia do Trabalho”, sendo “o último grande catalisador coletivo de emoção nacional”. Também, como a Veja, mostra que a morte no auge e em sua plena juventude foi ingrediente “essencial na construção do mito, que causou comoção que o elevou a condição de semideus”. O texto destaca ainda a importância do piloto na sociedade da época, sendo “o derradeiro herói de um povo que, aos domingos, pulava da cama cedo, atrás de uma dose de esperança para a dura batalha semanal”.

Por fim, a revista Isto É também aponta que, em 2004, uma série de eventos celebrariam a memória do piloto morto dez anos antes _e que por trás disso estaria o importante legado social de Senna através do Instituto Ayrton Senna (IAS).

De fato, o trabalho assistencial, comandado pela irmã do piloto, Viviane Senna, teve fundamental destaque para que a imagem do esportista

permanecesse em alta na mídia e na memória do povo brasileiro. Entre os jornalistas especializados, todos destacaram a importância deste trabalho desempenhado pelo IAS, sobretudo de acordo com os depoimentos de Oricchio e Andrade.

Autores sobre Ayrton Senna também destacaram este papel, como Francisco Santos e Lemyr Martins, e até mesmo artistas plásticos, como Paulo Solaris, colocaram em suas obras o mérito do legado que, iniciado pelo piloto justamente meses antes de falecer, teve o trabalho mantido em seqüência e de forma inédita no país pelos seus familiares.

“Ayrton Senna levantou vôo e foi em busca de sua glória, que, uma vez atingida, tornou-se um forte instrumento de paz. Já ao entardecer de sua vida, percebeu que ela de nada serviria se não pudesse ser revertida por uma causa maior” (Paulo Solaris, 2004, pg. 11).

Os números de atendimento na área social promovidos pelo Instituto Ayrton Senna marcaram a cobertura jornalística dez anos após a morte do piloto. Os dados são impressionantes³⁸: suas ações já atingiram de sua criação até 2004, mais de 3,9 milhões de crianças e jovens em 24 estados brasileiros, por meio de 3.375 parcerias com organizações não-governamentais, escolas e universidades. Ao todo, segundo dados do IAS, foram investidos mais de R\$ 113 milhões nos programas sociais do instituto. Números que ajudam a explicitar o papel de Senna na sociedade brasileira mesmo depois de sua morte, numa leitura que a imprensa tratou de dar ao ídolo esportivo como um exemplo a ser seguido não apenas por sua determinação nas pistas, mas pelos valores que transcendiam as

³⁸ Números fornecidos pelo Instituto Ayrton Senna e que aparecem nos press releases divulgados pela empresa para a mídia em 2004.

competições. Algo que o Brasil, como um país ainda carente de modelos, necessitaria até hoje _lembrando que “a nação necessita, de algum modo, de uma intenção, a fim de atuar como um poder uno (Campbell, 2005)” e que coube a mídia manter viva a memória deste modelo.

Além das revistas semanais já citadas (Veja e Isto É), as bancas também estiveram recheadas de outras publicações sobre Ayrton Senna por ocasião de maio de 2004. O destaque maior foi para as revistas especializadas em automobilismo, com a edição especial de Quatro Rodas, da Revista Speedway e da Revista Racing.

Apesar de focar mais espaço aos automóveis em si, a Quatro Rodas soube aproveitar o momento de memória de Senna e republicou, junto com sua edição especial, uma coletânea de colunas do piloto brasileiro na revista. Também lançou um pôster especial e um “documento especial”, batizado de “Senna completo”, de exatas 100 páginas retratando o tricampeão. A revista trazia reportagens históricas publicadas na Quatro Rodas, relatando “a vida na intimidade, os bastidores de suas conquistas, as entrevistas reveladoras, o diário dos tempos de iniciantes (relembrando inclusive de uma nota publicada na revista, em 1978, sobre um jovem kartista de nome Senna aos 18 anos de idade)”. Também não faltaram títulos que enalteciam o mérito do esportista, como “no kart nasce o futuro ídolo”, “quando Senna entrou para a história”, “meu papo é com Deus”, “como me planejo para vencer”, “moldado à perfeição” etc.

Mais focada nas corridas, a Speedway trouxe Senna na capa, relembrando sua carreira na F-1. Já Racing trouxe a edição especial, “A Saga de Ayrton Senna”, dividida em três capítulos, contando as histórias de Senna na F-1 e depoimentos seus em cada época: parte 1, o prodígio, parte 2, o campeão, e parte 3, o mito. Mesmo revistas que lutavam para se manter nas bancas aproveitaram a memória de Senna para lançar edições especiais, como a “Máquinas & Pilotos” (que também trouxe

momentos da carreira de Emerson Fittipaldi e Nelson Piquet) e “Heróis do Esporte”, publicando uma série de fotos-legendas de diversos momentos da vida do piloto brasileiro morto em 1994. Destaque também para a edição especial da “Manchete” (10 anos sem Ayrton Senna – o homem, o herói e o mito), que teve seu bom momento editorial quando Senna era vivo (o piloto foi a capa da revista em sete ocasiões), mas que há algum tempo não era publicada com periodicidade _a cobertura, também no estilo “celebridade”, privilegiou menos os atributos esportivos e mais a imagem da vida pessoal, além de seus valores e sonhos e legado do Instituto Ayrton Senna.

Os jornais diários também não ficaram para trás e dedicaram várias páginas ao assunto. Alguns, como O Estado de S. Paulo e Jornal do Brasil, publicaram um caderno especial, exatamente como fizeram em 1994, e com manchetes que certamente poderiam ser extraídas daquele ano, como vemos no caso do JB:

- “a vida do piloto que só aceitava a vitória”;
- “a chocante morte na pista que fez o Brasil chorar”;
- “Galvão, o amigo e a voz dos grandes triunfos”;
- “Viviane, a irmã que zela pela imagem do mito Senna”.

Os textos davam tons míticos aos feitos de Senna, como no texto de abertura do caderno, intitulado “O Último vôo do menino que não tinha medo”:

“Senna comandava carros como se mãos divinas orientassem os movimentos dos pilotos. Nenhuma curva lhe parecia suficientemente traiçoeira, nenhuma ultrapassagem se afigurava arriscada demais. Fossem quais fossem o circuito, o clima, a temperatura, a colocação na prova, ele só admitia pressionar com mais brandura o acelerador subjugado pela perna direita no

momento além do qual a morte estaria à espera. O menino que pilotava como artista morreu, coerentemente, no palco. Numa curva de Ímola, Ayrton Senna enterrou o coração do Brasil” (Augusto Nunes, 2004).

Pelo tom empregado na cobertura de automobilismo, mesmo dez anos após a morte de Senna, percebe-se o tamanho da responsabilidade herdada pelos pilotos que sucederam a honra brasileira na F-1, como veremos mais adiante.

Além do Jornal do Brasil, outros veículos diários da mídia impressa saíram atrás de algumas reportagens para buscar contextualizar a importância de Senna neste período. A Folha de S. Paulo, que em sua cobertura esportiva tende a priorizar as matérias em que os números são apresentados de forma a consolidar uma tese, o destaque na edição de 30 de abril de 2004 foi a capa do caderno: “Dez anos após Senna, F-1 atinge pico de segurança”, apontando que nenhum acidente fatal fora registrado na categoria desde então e que mesmo os acidentes menos graves estavam bem mais escassos do que há dez anos _reflexo, como a própria reportagem aponta, do esforço de Senna em sua batalha da segurança e de sua morte em Ímola. Neste ponto, assim como percebemos os números atingidos pela magnitude da ação social do Instituto Ayrton Senna, percebe-se que a imagem do piloto é ainda mais glorificada hoje justamente porque vai ao encontro do que origina todo o motivo de uma personalidade ser tratada de forma mítica por uma sociedade: “o herói é alguém que deu a própria vida por algo maior que ele mesmo” (Campbell, 2005).

Até mesmo outros suplementos do jornal deram destaque ao dez anos sem Senna, como a “Folhinha”, voltada ao público infantil, com a reportagem “Um talento atrás do volante”, atingindo leitores que

certamente não teriam idade suficiente para se lembrar de quem o país começava a falar tanto naqueles dias novamente. Um outro caso emblemático também foi abordado pela “Folha de S. Paulo” e revistas como “Isto É”, sobre dois pequenos meninos do interior de São Paulo, um de seis anos, de Paulínia, e outro de sete, de Sertãozinho, que se chamam Ayrton Senna da Silva e que correm de kart, sonhando com a F-1, para por em prática o “plano de repetir a trajetória do ídolo de seus país”. Um dos meninos inclusive afirma que “quer cobrir a vaga que o Senna deixou na F-1”³⁹, um peso que os psicanalistas ouvidos pela reportagem são unânimes em afirmar que podem tornar as crianças “adultos frustrados”. Esta reportagem, bem como a da homenagem prestada a Senna no GP de F-1 de 2004 pelo amigo e piloto Gerhard Berger, e pela Jordan (que estampou o rosto de Senna em seus carros), foi destaque na primeira página do jornal, mostrando a relevância do assunto em nível nacional para o veículo de maior circulação do país. As rádios e TVs também deram ampla cobertura para os dez anos sem Senna. Os programas “Rock Motor”, especializado em automobilismo da Rádio Transamérica, Pole Position (Rádio Bandeirantes) e Fórmula Jovem Pan (Jovem Pan) dedicaram uma hora de programação com entrevistas e histórias relembando o tricampeão. Já nas TVs, o destaque ficou mesmo com a TV Globo que, além de mostrar as homenagens de Senna em todo o país e em Ímola, na transmissão do GP de F-1, também produziu um “Globo Repórter” especial. O programa jornalístico dedicou uma hora do horário nobre de sexta-feira para trazer ainda mais detalhes da vida e da carreira do piloto, com imagens de suas atuações nos GPs, suas férias em Angra dos Reis e uma entrevista de Fátima Bernardes com a família de Senna _que, à exceção de Viviane, é bastante avessa a depoimentos sobre o filho ou irmão famoso.

³⁹ Publicado na Folha de S. Paulo em 25 de abril de 2004, página E-1

Além das matérias usuais na exata data dos dez anos da morte de Senna (incluindo as memórias e homenagens no Cemitério do Morumbi), a cobertura esportiva deu amplo destaque no GP Brasil de F-1, realizado em outubro de 2004. A programação especial contou com uma volta em Interlagos da Lotus da primeira vitória obtida por Senna na categoria, com o bólido sendo conduzido por ninguém menos que seu sobrinho, Bruno Senna, que tenta a carreira de piloto na F-3 Inglesa. Também destaque para as exposições sobre Ayrton Senna que marcaram a data na corrida brasileira, com a “Arte para Senna”, do já citado artista plástico Paulo Solaris. Mas o grande destaque foi o Senna Experience, ocupando um pavilhão inteiro no Shopping Eldorado, que fazia com que seus visitantes, com ingressos a partir de R\$ 10, tinha acesso a um acervo de fotos, carros e objetos do piloto, além de instalações multimídias onde o “público sentiria um pouco as emoções de um piloto de F-1, assim como Senna”. A renda era revertida ao Instituto Ayrton Senna, o que ajudou a difundir nos meios de comunicação, inclusive na TV Globo, na qual a exposição rendeu matéria de encerramento, com grande destaque, no Jornal Nacional (geralmente avesso a “propagandas gratuitas” de eventos promocionais).

Com tanta presença na cobertura esportiva, o automobilismo voltou a ocupar um espaço em 2004 que há muito não se fazia presente. Como veremos a seguir, a morte de Senna implicou em uma série de mudanças no modo como a imprensa começou a cobrir este esporte, evidenciando a necessidade do jornalismo esportivo em pautar suas matérias na esteira de um grande ídolo nacional.

A cobertura do automobilismo depois da morte de Senna

“A importância de um assunto pode ser determinada pelo tempo em que ele permanece em evidência na mídia. Tempo maior significa valor maior. Trata-se de uma obrigação da imprensa: manter bem-informado o público-leitor, que busca diariamente novas notícias sobre o tema de interesse” (Paulo Scarduelli, 1995, pg. 50).

Autor do livro “Ayrton Senna – Herói da Mídia”, Scarduelli fez uma interessante análise: mesmo 100 dias depois da morte de Senna, a mídia continuava publicando notícias sobre o piloto. No entanto, se na semana do acidente em Ímola chegaram às bancas 2,3 milhões de exemplares de revistas extras, totalizando 432 páginas (destacando as 58 especiais de Veja⁴⁰) e faturamento bruto de US\$ 6,2 milhões⁴¹, nos dias seguintes, a realidade foi bem diferente. Já depois do dia 6 de maio, Senna não era mais a manchete principal dos jornais, ainda que ficasse em destaque na primeira página até 10 de maio. O automobilismo foi saindo da mídia até um breve retorno com o acidente grave de Karl Wendlinger no GP seguinte ao de San Marino, em Mônaco. Até um mês depois de sua morte, Senna continuava com pelo menos um bom destaque por semana, mas assim que começou a Copa do Mundo, “o país da pátria de chuteiras, como dizia Nelson Rodrigues, deu um descanso para Senna” (Scarduelli, 1995, pg. 51). Tanto que, entre 1º e 17 de julho daquele ano, com o campeonato de futebol entrando em sua fase decisiva, não foi publicada uma única reportagem sobre Senna na Folha de S. Paulo. Foi somente com a conquista do tetracampeonato de futebol, nos Estados Unidos, que o automobilismo voltou a ter destaque na mídia, já que os jogadores fizeram questão de homenagear Senna.

⁴⁰ A edição sobre Senna foi a quarta até então na história da revista. As outras três foram a indicação de Ernesto Geisel para a Presidência da República em junho de 1973, a morte de Juscelino Kubistchek em agosto de 1976 e o impeachment de Fernando Collor em setembro de 1992.

⁴¹ Dados da Newsletter Deadline, citadas no livro “Ayrton Senna – Herói da Mídia”.

“O tetra não saiu de suas mãos. Saiu de seu exemplo de tenacidade e luta, transferido, como imã, para os craques do futebol. Mal terminava a partida decisiva na Copa, os jogadores, noutra gesto comovente, surpreendem com a faixa ‘Senna, aceleramos juntos, o tetra é nosso’.” (EDVALDO LIMA, 1995, pg. 138).

A homenagem a Senna comoveu a população, mas não os editores de esporte: o automobilismo não voltaria à mesma proporção de páginas e horas de audiência dedicada como antes. Em reportagem publicada na semana seguinte ao GP de San Marino de 1994, o Estado trouxe um texto bastante coerente com a análise desta situação: “Formula 1 sem Senna perde o atrativo humano”. A matéria de José Emílio Aguiar destaca que a categoria sente os reflexos da perda de seu ídolo não apenas no Brasil, mas em todo o mundo, já que, “pela primeira vez desde 1959, quando o inglês Mike Hawthorne, detentor do título, morreu em um acidente de estrada, a Fórmula-1 fica sem um campeão nas pistas”. Aguiar aponta Schumacher, então jovem promessa da categoria, como uma possível estrela que ajudaria o bilionário esporte a sair desta incômoda situação, mas ressaltava que até lá seriam necessários alguns anos para que os fãs se acostumassem, em todo o mundo, a venerar ídolos como Senna, Piquet, Mansell e Prost, que dominaram a F-1 nos anos 80 e início dos 90. Para muitos torcedores brasileiros, mesmo com o domínio total de Schumacher na categoria, considerado por alguns especialistas como o melhor de todos os tempos, esta falta de “atrativo humano” permanece até hoje, e não são poucos os analistas, mesmo estrangeiros, que consideram as conquistas de Schumacher mais relativizadas por não haver rivais à altura do alemão nas pistas.

Outra análise interessante do texto, que também escreve que “Rubens Barrichello não quer carregar a responsabilidade de substituir Senna”, é sobre a postura da Rede Globo. Uma reportagem acompanhando a matéria principal destaca que a emissora “não admite queda na audiência da F-1”. Em depoimento a O Estado, o diretor de esportes da emissora, Ciro José, aponta que “a Globo não vende apenas corridas de F-1, mas um projeto de comunicação para todo o ano e que isso não deve ser alterado”. Como contraponto, no entanto, Aguiar ressalta os dados de até então, que relevam que a extrema ligação do bom resultado de audiência com as performances de Senna:

“Várias pesquisas feitas durante os GPs já apontaram quedas significativas de audiência, várias vezes com os números caindo quase pela metade, depois que Senna abandonava. Com a morte do piloto brasileiro, várias pessoas (...) já declararam que não vão mais assistir corridas de F-1” (José Aguiar, 1994)

O autor também se baseava nas freqüentes demonstrações do público brasileiro de sua paixão por Senna _e não por automobilismo_ como no GP Brasil daquele ano, quando o brasileiro rodou a 13 voltas do final e, mesmo tendo um piloto nacional em sua melhor corrida até então (Rubens Barrichello, em quarto lugar), boa parte das pessoas deixou as arquibancadas em Interlagos. Este descrédito com a atuação dos pilotos do Brasil, como se veria meses depois, não ocorreria apenas quando Senna roubava as atenções. Ela seria ainda mais cruel com a ausência do ídolo nas pistas.

A aposta em Barrichello

Conforme aponta Mário Ciccone no texto “Uma década sem Ayrton Senna”, a falta de atrativo humano apontada pela reportagem de O Estado de S. Paulo logo uma semana após a morte de Senna, se de fato criou um “grande vazio na F-1, logo se modificou com a consagração de Michael Schumacher e da Ferrari às glórias”, batendo recordes de audiência em vários países. Para o Brasil, no entanto, a situação permaneceu de ausência.

“As viúvas de Senna são um fenômeno quase que exclusivamente brasileiro. E grande parte desta viuvez pôde ser notada no trabalho da imprensa esportiva” (Mário Ciccone, 2004, pg. 22)

De imediato, ainda em 1994, a audiência em si continuou interessada em ver a F-1 apenas para ver a repercussão da morte de Senna. Ou, como apontam Castilho de Andrade e Livio Oricchio, os jornais, TVs e rádios já haviam se comprometido com patrocinadores para realizar a cobertura da temporada completa, então não haveria sentido em cortar drasticamente o espaço para este esporte. Com apenas 21 anos, Barrichello virou já no final de semana seguinte o sucessor de Senna nas pistas _e sua situação era bastante interessante. Depois da corrida de Ímola, ele era o vice-líder do campeonato, atrás apenas de Michael Schumacher, um resultado promissor para um jovem talento e que corria por uma das equipes mais modestas do circuito, a Jordan.

Lutando contra a deficiência de seu conjunto, especialmente do motor, Barrichello conseguiu resultados dignos de nota, na opinião de Luiz Alberto Pandini, aquela época à frente da Revista Grid, a principal especializada em automobilismo. Oricchio também aponta que, naquele ano, o brasileiro conseguiu a proeza de subir ao pódio (no Japão) e marcar uma pole position (na Bélgica) e, mesmo depois da perda de seu

ídolo, continuou mostrando personalidade na pista, tanto que terminou o ano entre os seis primeiros do campeonato, com 19 pontos, e tendo recebido ofertas de outras equipes mais poderosas para um futuro contrato, como a McLaren e até mesmo a Williams, para o lugar que era de Senna _o lobby britânico, no entanto, falou mais alto e David Coulthard foi o escolhido.

“Os resultados promissores em 1994, mesmo depois da saída do Senna, fizeram com que o país se interessasse pelos passos de Barrichello. No ano seguinte, sua equipe, a Jordan, teria ainda mais estrutura, sendo apoiada por uma fábrica (a Peugeot), e isso aumentou bastante as expectativas”, recorda Livio Oricchio.

Este aumento de responsabilidade é apontado pelos jornalistas especializados como um divisor de águas na carreira de Barrichello, e por conseguinte a exposição do automobilismo na imprensa esportiva. Em entrevistas para o Brasil, o jovem piloto não teve medo em afirmar que ‘agora não haveria desculpas para não vencer’, já que sua equipe estava bem estruturada. Houve até uma nova procura de empresas para patrocinar um brasileiro na F-1, e o caso mais notório foi da Pepsi, que pagou o equivalente a US\$ 8 milhões para contrato anual com Barrichello, com direito de uso de imagem, espaço no carro, no macacão, boné e participação em propagandas de TV. Este acordo, por sinal, fez com que o piloto cancelasse o contrato com a Arisco, que o apoiava desde o início no kart, sendo o principal motivo da discórdia entre Rubinho e Nelson Piquet, que na época também era contratado da Arisco e considerou o ato de Barrichello como traição a quem sempre o apoiou quando era um simples piloto de kart.

Com a morte de Ayrton Senna, o caos gerado pela perda inaugurou a nova ordem discursiva que transformou Senna em mito e que,

simultaneamente, abriu um vazio no discurso do marketing esportivo que, por sua vez, tinha um importante produto de referência na imagem do herói Senna. O discurso da perda significou a necessidade de se encontrar um sucessor, porque o pódio não pode ficar vazio. O discurso que fala a morte do herói significa a sucessão como inadiável, porque a ausência do herói não condiz com o discurso que se perpetua por intermédio de uma imagem heroicizada – a máscara muda a aparência, mas o herói é o mesmo (Wiel, 1993). O desejo de o sujeito brasileiro concretizar, num curto espaço de tempo, o sonho de preencher o vazio do herói Senna foi (...) enunciado pela mídia que apresentou Barrichello como o novo modelo esportista (...), de maneira a se tornar um novo produto de referência para ocupar o pódio no qual Senna havia se consagrado. (TAMBUCCI, 2000, pg. 110)

Polêmicas à parte com os patrocinadores, a expectativa da temporada 1995 era grande, mas o fato, porém, é que os resultados não vieram. Na opinião dos jornalistas especializados, o carro não era mesmo dos melhores _era pior que o do ano anterior, com motores reconhecidamente mais fracos. Além disso, Barrichello teve que adaptar seu estilo de guiar (freando com o pé esquerdo) e esta mudança fez com que o piloto ficasse atrás de seu próprio companheiro de equipe, o irlandês Eddie Irvine. “O mesmo Irvine que o Senna dava voltas estavam deixando o Rubinho para trás, isso incomodava o torcedor brasileiro”, lembra Oricchio.

Castilho de Andrade também recorda de outro episódio decisivo na carreira de Barrichello. No primeiro GP Brasil após a morte de Senna, em 1995, o piloto resolveu homenagear o ídolo nacional pintando seu capacete com as cores idênticas a utilizadas pelo esportista morto no ano anterior. Para muitos torcedores, foi “o pecado mortal”, já que na

classificação Barrichello largou apenas na 16ª posição e acabou rodando no meio da corrida. Nas outras corridas do ano, os resultados continuaram mingando e, mesmo com o segundo lugar conquistado no GP do Canadá, em junho, o interesse pelo automobilismo na imprensa esportiva despencou. Segundo dados da TV Globo, a audiência, conforme previa José Emílio Aguiar em sua reportagem no Estado de S. Paulo apenas oito dias após a morte de Senna, caiu para 20 pontos, bem diferente dos picos de 40 que a emissora tinha constantemente com o ídolo na telinha.

As condições de produção constitutivas desse discurso não permitiram, naquele momento, que Barrichello, com pouca experiência, se instaurasse como o sucessor do herói Senna, porque esse lugar só pode ser ocupado por aquele que é legitimado pelo pódio (...), e Barrichello não havia sido legitimado pelo discurso do rito de vitória da Fórmula-1. (TAMBUCCI, 2000, pg. 110)

Os problemas no carro de Barrichello, que eram muitos neste primeiro ano de parceria entre o motor Peugeot e o chassi Jordan, também eram recorrentes e a postura de reclamação do brasileiro deu pano para que a mídia esportiva e, depois, os programas humorísticos começassem a fazer piadas sobre a situação do piloto na F-1. A gozação não era nova para o esporte a motor: mesmo quando Barrichello era uma pequena criança, a participação brasileira na F-1 também era alvo de chacota, e o atingido era ninguém menos que o outrora ídolo Emerson Fittipaldi, bicampeão da categoria que abandonou as equipes de ponta para o sonho de ser o primeiro colocado com um carro construído por um time brasileiro _o Copersucar. Os resultados, no entanto, também não vieram e a crítica não o perdoou.

Em uma pesquisa exclusiva publicada pela revista Época⁴², sobre os 500 Anos do Brasil, destacaram-se as repetidas decepções de heróis que chegaram ao pódio no Brasil, e que viveram louvações e indiferenças da torcida. Os testemunhos de Emerson Fittipaldi (...), inscritos no fio discursivo do discurso da mídia, evidenciara a dificuldade de o brasileiro conviver com a ausência de vitórias (TAMBUCCI, 2000, pg. 118).

O próprio Emerson Fittipaldi, em entrevista a esta edição especial de Época, afirmar ter aprendido que o país é “impaciente com projetos ambiciosos e nada misericordioso com heróis compelidos ao papel de vencedor”, o que explicaria o porquê da equipe brasileira ter sido alvo de piada _e que, décadas seguintes, atingiriam em cheio Barrichello. Mesmo os eventuais bons resultados do brasileiro _como a histórica pole em 94, quando se tornou o mais jovem piloto a largar na primeira posição de um GP de F-1, foram suficientes para apagar esta imagem, já que, como ressalta Fittipaldi, “o brasileiro só tem apreço por campeões, e campeões perpétuos, que vençam sempre, em quaisquer circunstâncias”. Com as piores formas de tratamento na mídia e sendo chamado de “Rubinho Pé-de-Chinelo” pelo principal programa humorístico do país, no Casseta & Planeta, da TV Globo (a mesma que exibe a F-1, por mais contraditório que possa parecer), Barrichello conseguiu permanecer na F-1 de forma a manter pelo menos a cobertura jornalística e das transmissões das corridas aceso no país, ainda que já sem nenhuma comparação com o espaço dedicado a Senna _que o digam, por exemplo, as revistas especializadas, que sumiram, inclusive a Grid, das bancas neste período.

⁴² Nós, Brasileiros. Época, São Paulo, ano II n. 53, 24 mai 1999. Suplemento especial, pg. 4 e 5.

No final de 1996, conforme relembram Castilho de Andrade e Luiz Alberto Pandini, a situação parecia ter chegado ao limite extremo: Barrichello não teria seu contrato renovado com a Jordan, depois de dois anos amargando poucos resultados, e não eram poucos os que acreditavam que seus dias na F-1 estariam contados. “A salvação veio com Jackie Stewart”, conta Pandini. De fato, o tricampeão mundial de F-1 lançou sua equipe na categoria em 1997 e contratou Barrichello, a quem sempre admirou pela competência na época das categorias de base na Inglaterra. Mesmo correndo por uma equipe estreante, e ao lado de um companheiro de equipe, Jan Magnussen, que tinha batido o recorde de vitórias de Ayrton Senna na F-3 Inglesa, Barrichello manteve acesa as esperanças do brasileiro, ainda que já quase se apagando. O GP Brasil de 1997, no entanto, foi considerado um marco de desatenção da mídia que não a esportiva (o Jornal da Tarde destacou a completa ausência de VIPs, tão tradicionais neste evento, naquele ano, mostrando que apenas o jogador de futebol Viola foi quem apareceu de famoso no paddock de Interlagos). Os resultados continuaram escassos, mas desta vez havia a desculpa do time ser pequeno e estreante. Por conta disso, os bons resultados de Barrichello, como o segundo lugar em Mônaco em 1997, e especialmente na temporada de 1999, quando fez 2 poles position e brigou pela vitória em vários GPs, inclusive o do Brasil, fizeram com que uma nova tacada de ânimo fosse dada em sua carreira e conseqüentemente, no espaço do automobilismo na mídia brasileira: a partir de 2000, o piloto correria na equipe Ferrari, a mais tradicional do esporte a motor, e com um carro capaz de oferecer a Rubinho a chance de finalmente subir no topo do pódio.

A reação da imprensa esportiva foi quase que imediata. Segundo dados da Folha de S. Paulo, foram 12 os correspondentes brasileiros a cobrir o primeiro GP daquele ano, que, por ser na Austrália, envolve um dos

maiores custos de toda a temporada, por razões logísticas. O despertar do interesse era nítido, mesmo sendo Barrichello “aquele mesmo piloto que já era piada do Casseta, que não segurara a onda da morte de Senna, que sofrera anos atacado nas conversas de botequim e nas mesas-redondas dominicais” (in Folha de S. Paulo, 21 de outubro de 2005, pg. D3).

O promissor segundo lugar na estréia, apenas atrás de Michael Schumacher, deixou os torcedores animados nas próximas corridas, que, mesmo sendo de madrugada, registraram 25 pontos de audiência, bem próximos dos índices das corridas noturnas na época de Piquet e Senna (com exceção das decisões de campeonato). Tambucci aponta a “euforia da torcida brasileira ferrarista, que acreditou na possibilidade de recuperar o pódio e, desse modo, projetar-se em uma imagem heroicizada, capaz de levar sua torcida à aventura da alta velocidade”. O súbito re-interesse do público pelo esporte –e conseqüentemente da mídia esportiva- também são explicados pelo fato de que, “apesar da Fórmula-1 ter conquistado sua torcida, a ausência de um esportista brasileiro capaz de conquistar o pódio influi no nível de audiência, porque o fato de o sujeito brasileiro não se projetar como herói em figuras públicas no cenário político leva-o a buscar o pódio em figuras heroicizadas do esporte” (TAMBUCCI, 2000, pg. 163).

A própria mídia soube capitalizar em cima deste momento e mais uma vez as revistas semanais serviram como termômetro deste aumento de espaço do automobilismo na mídia. A Isto É estampou capa, com foto de Barrichello e da torcida ferrarista, com os dizeres “O Brasil é Vermelho”, apontando que o brasileiro, “na mitológica Ferrari, trouxe de volta à F-1 a fanática torcida que idolatrou Fittipaldi, Piquet e Senna”. Reportagens apontaram que o “GP Brasil resgatou seu status de evento de badalação”, mostrando que desde a última participação de Senna nesta corrida, não havia tantas personalidades em Interlagos. Frases davam o tom épico da

cobertura da mídia naqueles dias, como: “de piloto desacreditado a verdadeiro pop star em um espaço de poucos meses, Barrichello transformou o GP Brasil de 2000 um evento concorrido”⁴³.

A audiência da Globo naquela corrida também foi histórica, registrando pico de 42 pontos, e totalizando a média de 33, 10 a mais em relação ao ano anterior, quando Barrichello, mesmo correndo pela mediana Stewart, liderou a prova por 23 voltas.

O resultado na pista daquela prova, no entanto, frustrou toda a expectativa criada em torno daquele GP e “a derrota de Rubinho despertou o discurso da crítica atrelado ao estigma do azar” (TAMBUCCI, 2001) e, mesmo com toda a tentativa do marketing esportivo e da mídia em criar uma aura de herói no piloto, esta tentativa esbarrava “no próprio processo discursivo da construção da imagem de Barrichello” (TAMBUCCI, 2001).

Com a ausência de um bom resultado imediato, todo alvoroço causado pela ida do brasileiro para a Ferrari logo foi se esvaecendo. Três meses depois da estréia na Austrália, aponta a própria Folha de S. Paulo, nos GPs seguintes da temporada de 2000 já caiu para oito o número de correspondentes brasileiros, já que Barrichello ainda não lutara pela vitória conforme o esperado. Mesmo quando o piloto finalmente conquistou o topo do pódio, no GP da Alemanha daquele mesmo ano, a mídia não conseguiu superar as mesmas marcas daquela expectativa de antes da temporada. Os jornalistas especializados relembram que, sim, ficaram até de madrugada no autódromo escrevendo várias matérias sobre aquela corrida chuvosa em Hockenheim⁴⁴ em que finalmente Barrichello entrava no hall de vencedores da F-1. Mas, mesmo com grande cobertura destacada para esta prova, o automobilismo não viveu mais a intensidade daquele interesse de início de temporada.

⁴³ Vips voltam e dividem a atenção. Folha de São Paulo, São Paulo, 27 mar. 2000, pg. E5

⁴⁴ Por ter sido debaixo de chuva, talvez a maior especialidade de Ayrton Senna, houve até charges que mostravam o ídolo brasileiro, do céu, “regando” o circuito com água para ajudar Barrichello.

Os anos seguintes na Ferrari, de 2000 a 2005, também foram marcados por algumas vitórias, mas ainda assim não despertaram na torcida brasileira o mesmo sentimento de idolatria em relação a Senna. O fato de Barrichello ter um companheiro de equipe, com o mesmo carro, vencendo tudo e conquistando títulos e recordes (Michael Schumacher), só piorou o estigma de perdedor e as piadas em que o piloto foi alvo, com o destaque para o “sempre atrás do alemão” e também das ordens de equipe que a Ferrari o submetia (teve que abrir mão da vitória na Áustria, em 2003, para deixar Schumacher vencer em seu lugar). Até mesmo no discurso em 2005, quando anunciou sua saída da Ferrari, Barrichello mostrou que “era apenas um brasileirinho” lutando contra os grandes interesses de sua equipe, numa clara inversão de valores com relação ao discurso e atitude de Senna, que, ao contrário, mesmo sendo um brasileiro, fazia questão de ir “contra tudo e contra todos” e subir no topo do pódio.

A questão da sucessão de Senna na F-1 não esbarrou apenas no desempenho de Barrichello, conforme aponta reportagem do caderno especial de 10 anos sem Ayrton, em O Estado de S. Paulo.

“Até agora, todos os candidatos a sucessor de Senna decepcionaram. (...) Alguns brasileiros passaram pela categoria praticamente sem serem notados, casos de Tarso Marques, Ricardo Rosset, Ricardo Zonta, Enrique Bernoldi e Luciano Burti, entre outros. Era mesmo difícil que os dias de glória fossem revividos” (Almir Leite, 2004).

Mesmo outros pilotos que passaram pela F-1 neste período, como Christian Fittipaldi, Roberto Moreno, Pedro Paulo Diniz, Antonio Pizzonia e Cristiano da Matta, também não conseguiram empolgar fãs e mídia com suas atuações nas corridas. O próprio Barrichello, embora não tenha se

tornado um ídolo como Senna, tem atuação que deveria ser mais destacada pelo público, na visão dos jornalistas especializados. De acordo com Luiz Alberto Pandini, “um dia, talvez depois que o Brasil atravessar um longo período sem vitórias na F-1, os torcedores darão a Barrichello o devido valor. Nem mais, nem menos”. Como argumento, o jornalista aponta o currículo do brasileiro, com nove vitórias e dois vice-campeonatos, que o colocam num grupo seletivo de pilotos mesmo em nível mundial, e inclusive sendo “o quarto melhor brasileiro” na história da categoria, conforme relembra Castilho de Andrade, atrás apenas dos campeões Senna, Piquet e Fittipaldi.

Necessidade do ídolo na cobertura esportiva

A questão é que o público brasileiro ainda se sentia órfão de um ídolo para ocupar o espaço daquele perdido em 1º de maio de 1994, e o automobilismo parecia não ser capaz de fornecer um substituto à altura. Os jornais, TVs, rádios e revistas buscaram em outros esportes algumas tentativas de substituição ao esporte a motor, e não foram poucas as tentativas de tornar a cobertura mais popular do tênis após o surgimento de Gustavo Kuerten, que venceu o importante torneio de Roland Garros, do Grand Slam, em 1997.

O ídolo revela-se catalisador de interesse. A exemplo, pode-se mencionar o tênis, que, apesar de não ser uma modalidade esportiva de forte apelo junto aos brasileiros, passou a atrair mais simpatizantes com o surgimento de Gustavo Kuerten (TAMBUCCI, 2000, pg. 111)

A seqüência de bons resultados nos anos seguintes deixou o esporte em voga no país, mas logo com alguns infortúnios em vários torneios, “Guga” não conseguiu atingir o status de mito nacional. O mesmo pode ser dito de Robert Scheidt no iatismo que, embora tenha um currículo invejável, com duas medalhas de ouro em Olimpíadas, ainda luta para receber reconhecimento no país, devido à dificuldade de criação da cultura do iatismo na população brasileira. A mesma dificuldade sente a ginástica olímpica, que teve Daiane dos Santos e Laís Sousa vencendo Mundiais em 2004 e 2005, respectivamente, e ganharam cobertura da mídia que o esporte que praticam jamais teve, mas que ainda assim são incapazes de mobilizar a mídia como o automobilismo nos tempos de Senna. Segundo Castilho de Andrade, do Jornal da Tarde, este é um fenômeno mais do que natural nas redações: buscar um ídolo para fazer o esporte mais divulgado. “Não tenho dúvida de que, se um brasileiro fosse o novo Michael Jordan, na NBA, o basquete viraria febre nacional”, afirma o editor. No caso da F-1, a vantagem para o novo candidato a sucessor de Senna é que já foi criada a cultura do automobilismo no país. Para os repórteres e editores ouvidos nesta pesquisa, o esporte a motor pode ser considerado o segundo que mais receber cobertura da mídia no país, depois do futebol, mesmo depois da morte de Senna, porque, conforme aponta Oricchio, “três décadas de conquistas fizeram com que boa parte dos torcedores se identificassem com o esporte”, independente do sucesso dos praticantes brasileiros nesta modalidade. Andrade também aponta outro fator: o país recebe desde 1972 de forma ininterrupta uma etapa do Campeonato Mundial de F-1, o que faz do Brasil um país privilegiado em relação ao automobilismo. “O evento do GP em Interlagos é hoje o principal acontecimento esportivo no país de caráter internacional, e isso ajuda a solidificar a cultura do esporte a motor na torcida brasileira”.

Com estas características, a cobertura esportiva, carente de ídolos para que seu espaço seja ampliado, acabou criando no automobilismo um caso raro, de mídia garantida mesmo sem a necessidade do ídolo _a própria TV Globo manteve a transmissão da F-1 mesmo depois da morte de Senna e segue faturando alto pela venda dos anúncios da transmissão. Ao mesmo tempo, esta condição atingida pelo esporte a motor só foi conquistada justamente porque, em uma seqüência sem paralelo para qualquer país do mundo, mesmo para potências como Estados Unidos, França e Alemanha, o Brasil produziu em um espaço de tempo relativamente curto (duas décadas) três grandes ídolos, que conquistaram oito títulos mundiais e que, um deles, tornou-se o mito de seu esporte em todo o planeta.

Segundo Dugaich (1999), o homem têm necessidade de heróis; necessidade esta que o constitui e que o orienta na busca do herói imaginário que existe nele próprio e da representação exteriorizada de heróis humanos nos quais ele projeta seus anseios. Acredita-se que o discurso do marketing esportivo funcione nessa direção em todas as modalidades esportivas, desde que confirme o apogeu de um ídolo. (TAMBUCCI, 2000, pg.111)

Esta necessidade do herói pode ser confirmada facilmente nas páginas esportivas e no noticiário de TV ou rádio. Claro que esta dependência da sociedade com seus ídolos ocorra não apenas na área esportiva _em “O Funcionamento do Discurso do Marketing Esportivo em campanhas publicitárias e matérias jornalísticas”, Tambucci aponta que, mesmo na cobertura de cultura, em especial de cinema, ganham nova conotação quando o Brasil concorre ao Oscar, por exemplo. Um fato que ficou bastante exemplificado quando Fernanda Montenegro concorreu como

melhor atriz por Central do Brasil ou quando Fernando Meirelles, por Cidade de Deus, foi um dos cinco diretores escolhidos candidatos ao prêmio máximo do cinema americano.

Mas é sem dúvida no esporte em que a importância do ídolo na sociedade se acentua de forma significativa e, como consequência, marca toda a cobertura jornalística destes eventos. Como vimos na citação anterior de Dugaich, os homens necessitam de heróis para que se reconheçam também no pódio e recebam, junto com seu ídolo, os louros da glória. O público, então, passa a “adorar aquele que parece ter concluído o difícil percurso da realização do sonho da fama” (Dugaich, 1999).

Também neste ponto é importante ressaltar que o esporte, como um fenômeno de massa, “não consegue se sustentar por muito tempo sem a presença de heróis, estrelas ou ídolos, uma vez que eles levam as pessoas a se identificarem com aquele evento” (Helal, 1998). E com esta massificação dos costumes na sociedade, por meio do esporte, a mídia tem papel fundamental. Afinal, são os meios de comunicação que transformam em espetáculo qualquer modalidade esportiva, como no caso que estamos estudando, o automobilismo. O esporte, “enquanto signo da sociedade contemporânea, remete a imagem do viver bem, estar bem consigo, ser vitorioso” (RUBIO, 2001, pg. 111).

Com a mídia promovendo a democratização do esporte, também é possível afirmar que os meios de comunicação sejam ponta de lança do processo de globalização, com destaque para o papel da TV, que faz da F-1 o evento anual mais visto em todo o planeta, perdendo apenas a cada quatro anos para outras duas modalidades esportivas, a Copa do Mundo de futebol e os Jogos Olímpicos.

Com a mídia o globalizando cada vez mais, o esporte aumenta na mesma proporção a importância de seu fenômeno na sociedade moderna, transbordando sua atuação para questões econômicas e culturais de cada

nação do mundo. De acordo com Whannel, é por isso 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. Como vimos anteriormente, no caso em questão, de Ayrton Senna com a mídia brasileira, esta alegoria por muitas vezes tornou-se praticamente real, com reportagens na TV Globo destacando o piloto como a estrela da trama e Alain Prost como vilão, Jean-Marie Balestre como o dirigente mafioso etc. Para a construção da audiência, Rubio também ressalta que estão “estrategicamente posicionadas as questões nacionais e patrióticas”, contribuindo assim para fazer do esporte um importante instrumento de identificação de um povo ou uma nação. É aqui é bastante válido citar como exemplo os jargões utilizados por narradores esportivos, que a toda hora nas transmissões apelam para a primeira pessoa do plural, algo como “venceremos a corrida” ou até mesmo falando dos “nossos atletas”, além do caso célebre de Galvão Bueno ao narrar a vitória de Ayrton Senna como “Ayrton Senna... do Brasil”.

Esta necessidade do herói na cobertura esportiva também pode ser observada em pesquisa publicada na revista Isto É⁴⁵ sobre a auto-estima do brasileiro. Dos 29 momentos selecionados na votação, obteve-se 17 contextos positivos, que contribuiriam 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.

Não é por acaso que, a cerca do próprio automobilismo, os jornalistas ouvidos neste estudo são unânimes em apontar que as corridas de F-1,

⁴⁵ Isto É, São Paulo, n. 1534, 24 fev. 1999, pg. 80-86, citada por TAMBUCCI, 2000, pg. 124.

muito embora já tenham seu público garantido, ainda que longe dos tempos áureos de Senna, tornariam-se novamente febre assim que um outro sucessor aparecer de forma consistente _e não em breves modismos, como o caso da ida de Rubens Barrichello para a Ferrari, em 2000. A própria ida de Felipe Massa para a escuderia, justamente para o lugar de seu compatriota, que foi para a BAR, é vista com mais desconfiança pela grande imprensa brasileira. Ainda assim, a Folha de S. Paulo⁴⁶ ressaltou em reportagem à época do anúncio da contratação de Massa, na Ferrari, em outubro de 2005:

Se os anos Barrichello deixaram uma lição, foi a de que o país hoje prescindir de figuras hercúleas, discursos engajados ou atitudes politicamente corretas para elevar alguém à condição de ídolo. (...). Há espaço na mídia, os corações andam vazios, o mercado vibra com cada novidade. Basta um resultado: ou menos: basta a expectativa de conseguir algum resultado para todos, da torcida à mídia, se empolgarem. Somos todos, todos, volúveis”.

Se a torcida embala a necessidade da mídia em correr atrás da notícia esportiva desde que ela produza algum elemento que eleve a auto-estima de seu público, certamente é compreensível entender o fenômeno Ayrton Senna na imprensa do país, seja na sua época de conquistas, seja na cobertura de sua morte ou ao tratamento mítico a ele dado nos anos seguintes. Um título interessante na cobertura dos dez anos sem o piloto saiu no jornal gaúcho Zero Hora de 1º de maio de 2004, no exato aniversário do acidente em Ímola, com os dizeres:

“Fãs não aceitam que seu herói tenha morrido”.

⁴⁶ Folha de S. Paulo, São Paulo, 21.out de 2005, pg. D3

De fato, para o público, a dificuldade da perda do ídolo é enorme, mesmo estando a ferida aberta há dez anos. E, para a mídia esportiva, resta o difícil papel de encontrar um substituto à altura, esteja ele em qual modalidade estiver e, de preferência, com os mesmos valores e velocidade do mito que se foi.

Considerações finais

Se tem origem nas mais remotas atividades humanas, ainda na pré-história, o esporte certamente evoluiu tão rapidamente quanto a própria sociedade. Nos dias atuais, como vimos, 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. Como se não bastasse, este esporte ainda envolve outro forte atrativo (e leia-se também outro importante componente financeiro): o automóvel, que exerce fascínio no imaginário humano.

Pois se o automobilismo evoluiu muito como nós conhecemos nos últimos cem anos, e, neste trabalho, vimos como este crescimento se deu de forma veloz também na cobertura de mídia nele envolvida. 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, sobretudo na conquista do tricampeonato mundial (nos anos de 1988, 1990 e 1991).

Um fenômeno midiático transformou este sportista 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, como se vê pela enorme quantidade de reportagens especiais produzidas na mídia em 2004, uma década depois do acidente em Imola. Mas este interessante processo não teve início com a trajetória do piloto, que se iniciou no kart em 1978. Ela passa pela chegada e valorização tanto do automóvel quanto do esporte no Brasil das primeiras décadas do século XX, como vimos neste estudo, e se torna possível com o surgimento daquele que é apontado pelos jornalistas e estudiosos do automobilismo brasileiro como um fator desencadeador de todo este processo: Emerson Fittipaldi.

Mesmo sem vir de um país com tradição no esporte a motor e de uma nação que, ao contrário das mais poderosas na Europa, sequer tinha uma montadora com matriz aqui sediada, Fittipaldi abriu as portas para os pilotos brasileiros na Fórmula-1. E, com suas conquistas, abriu as mentes e corações de nossa população para o esporte em que a nata da indústria automobilística mundial e seus melhores pilotos desafiavam a morte e a velocidade em busca de prêmios milionários.

Mas nenhum esportista, por mais heróica e premiada que seja sua carreira, tem uma seqüência intacta de vitórias e, por isso, o fenômeno deste esporte no Brasil poderia logo cair em desgraça não fosse uma outra incomum aparição de um atleta de capacidades bem acima da média. Nelson Piquet surgiu no momento certo da transição, em um ponto crucial, em que a equipe brasileira na Fórmula-1, a Copersucar, já era motivo da chacota dos torcedores nacionais, ainda que comandada pelo outrora herói Emerson Fittipaldi, pois não fazia frente às suas rivais européias, “envergonhando” a nação brasileira.

Com os títulos de 1981, 1983 e 1987, Piquet colocava o Brasil em um grupo mais do que seleto de países na história do esporte de competição. Nem mesmo nações como Alemanha e França, com indústria automobilística muito mais desenvolvida que a brasileira, poderiam se

orgulhar de ver um bicampeão e um tri em espaço tão curto de tempo. De fato, estes dois países só assistiram a um fenômeno assim anos mais tarde, quando Schumacher salvou a pátria de BMW, Audi, Volkswagen e Porscher, e Alain Prost se tornou o primeiro campeão da nação sede de Peugeot, Renault, Citroen etc.

Só que o Brasil ainda teria outro fora-de-série. E que, desta vez, seria praticamente unanimidade em todo planeta. Com suas vitórias arrebatadoras e demonstrações geniais de garra, técnica e talento, Ayrton Senna conquistou a F-1 e uma legião de fãs pelo globo. Fez história, com recordes (como o de pole position, imbatível até o início da temporada 2006), 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 batida na sétima volta na curva Tamburello do circuito italiano de Imola, em 1º de maio de 1994, foi a primeira vez em que um campeão mundial (tri, no caso de Ayrton) morria em um GP de competição. Só que, nos anos 50 e 60, as notícias de morte de pilotos não proporcionavam o mesmo choque das imagens por ângulos de uma transmissão global que, anualmente, gera mais de um bilhão de telespectadores, segundos dados da própria Formula One Management.

A forma como ocorreu a morte de Senna, como pudemos acompanhar nesta dissertação, influenciou e muito para que o piloto ganhasse a áurea de herói intocado pelo mundo inteiro (foi notícia até nos periódicos norte-americanos New York Times e USA Today, num país que não prestigia tanto a F-1). No Brasil, não poderia ser diferente. 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. Condições específicas que também contribuíram para causar imagens de comoção nacional que os próprios jornais compararam a momentos históricos da política brasileira, como o suicídio de Getúlio Vargas ou a

morte de Tancredo Neves. Senna não era presidente da República, mas teve funeral com honras de chefe de estado _e o clima em São Paulo deixava claro que não havia nenhum exagero neste procedimento. O que teria feito um esporte como a F-1 ampliar de tal forma seu âmbito que, de mera diversão aos domingos pela manhã, tornasse um momento marcante e singular na história de uma das maiores nações do planeta, com mais de 150 milhões de habitantes?

As razões, claro, são as mais diversas e não era a pretensão deste trabalho esgotar todas as possibilidades. Mas algumas chamaram bastante a atenção deste autor e mereceram serem destacadas ao longo da dissertação. Primeiro, a carência de heróis nacionais naquele início de década, em que os planos econômicos mostravam-se insuficientes para combater a inflação e os políticos eram conhecidos não por suas virtudes e sim por sua imensa capacidade de corrupção (tendo o maior exemplo Fernando Collor de Mello, o primeiro eleito pelo povo após décadas de ditadura militar que acabou sofrendo processo de impeachment, em 1992). Como se não bastasse, o até então chamado “ópio do povo”, o futebol, andava em baixa. Mesmo no auge da repressão da ditadura as conquistas da Seleção Brasileira, como o tri em 1970, serviam para dar a dose matinal necessária de auto-estima para a população de todo o país, mas 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.

O fato é que, como em qualquer outro país, como destacam diversos estudiosos como Freud, Geene e Campbell, a sociedade humana precisa de heróis e modelos. Então, 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. E investiu

alto, haja vista a proliferações de revistas especializadas e o envio de diversos repórteres para as 16 corridas pelo mundo afora a fim de trazer notícias dos heróis nacionais no automobilismo (em casos até impensáveis hoje, como o do SBT, que mandava um repórter mesmo sem ter direito ao acesso nos autódromos, que era exclusivo da Globo).

Pois se a nação precisa de ídolos, a mídia cumpre sua função de apresentar toda e qualquer informação sobre este herói é possível obter, nem que para isso a imprensa especializada em esporte também amplie seu leque para aquela cobertura que mais pareceria apropriada a de “celebridades”. Senna foi o caso típico desta parceria entre herói e mídia, por vezes fundamental para o sportista, que precisa de retorno publicitário para seus patrocinadores, mas também por muitas vezes incomodativa e invasora de sua privacidade. O súbito desaparecimento deste ídolo, como os próprios jornais naqueles primeiros dias de maio de 1994 reportaram, criou um vácuo no coração dos brasileiros _e por conseguinte, em suas páginas de jornal, revista e horas e horas de transmissão nas rádios e TVs.

Não foram poucos os jornalistas, articulistas e comentaristas que, como numa reação natural à população carente de ídolos, buscassem um culpado por aquela morte _afinal, sabemos, o homem não sabe lidar com a perda, ainda mais quando de forma tão brusca, privando a sociedade brasileira de um ser com qualidades tão raras retratadas pela mídia. A dificuldade de aceitação não foi o único fenômeno produzido após aquele fatídico GP em Ímola. Nesta contribuição para construir a imagem do herói, a TV nos impôs também uma grave conseqüência deste processo _parecia que perdíamos alguém da família, como várias autoridades, de prefeito a governador, falaram no enterro do sportista em São Paulo. Com tanto luto, pesar e ressentimento, e em um ambiente ainda carente de modelos, não era difícil imaginar que a vida de sucessor deste

esportista não seria das mais fáceis. E de fato, Rubens Barrichello sucumbiu nesta difícil missão _e a mídia esportiva, que tanto buscava este novo herói, não o perdoou. Houve ainda uma segunda chance, como vimos no interessante caso registrado pelo jornalismo desta área no começo de 2000, quando o paulista assinou com a Ferrari e novamente trouxe a esperança de um novo herói nas pistas. O momento da nação já era outro _a inflação fora combatida e o futebol, agora, vivia anos de conquistas. Mas ainda assim a expectativa foi frustrada quando vimos que o Brasil, na F-1, desta vez não seria páreo para a Alemanha de Michael Schumacher.

Barrichello não foi o único a sofrer com este árduo papel de substituto de um mito. Outros tantos passaram pela categoria, como Diniz, Marques, Burti, Bernoldi, Zonta, Pizzonia, da Matta, Rosset etc, mas também tiveram que agüentar a “herança maldita”, definição que os próprios jornalistas especializados da área costumam utilizar.

Não foram apenas os pilotos que viram na mídia esportiva uma excelente aliada mas que ao mesmo tempo se torna implacável perseguidora em até maior proporção. A necessidade de ídolo nas páginas e blocos desta editoria se mostrou vital, para não dizer condição ‘si ne qua non’. Na carência de modelos, os jornalistas viram e reportaram fenômenos passageiros, como Gustavo Kuerten no tênis e, mais recentemente, Daiane dos Santos na ginástica olímpica, fazendo destes esportes, ainda que de pouca tradição no país, uma espécie de segunda modalidade preferida de público e mídia _a exceção do praticamente intocável futebol. Se esteve em muitos momentos ameaçado, o automobilismo, no entanto, mostrou-se forte o suficiente para brigar sempre por esta condição de vice na preferência do público, ainda que não fosse constantemente ocupadora deste lugar. Esta foi uma das gratas surpresas desta dissertação que, ao colher depoimentos de jornalistas especializados, editores e pessoas

influentes na própria TV Globo, mostraram que, passados mais de dez anos da perda do ídolo maior que este esporte já teve, ainda assim as corridas de Fórmula-1 continuam despertando um considerável interesse da população.

Tanto que as revistas especializadas conseguiram, depois dos primeiros anos de decepção com a falta de resultados de Barrichello em 1995 e 1996, estabelecer-se de forma consolidada nas bancas, como o caso da Speedway, surgida no final dos anos 90, e Racing, que se tornou inclusive quinzenal nos últimos anos. Até outras modalidades do esporte a motor menos populares que a F-1, como as categorias nacionais (rally, Stock Car, Fórmula Truck etc), encontraram seu espaço na mídia e hoje tem divulgação comparável aos campeonatos nacionais de algumas modalidades esportivas importantes no país, como basquete e vôlei. Os títulos especializados também aparecem neste automobilismo brasileiro, como indicam as revistas O Carreiro Racing (Truck), Stock Car Show e Universo Rally. Nos jornais de grande circulação, como O Estado de S. Paulo, Folha de S. Paulo e O Globo, o esporte a motor segue sendo notícia, inclusive com colunas semanais sobre o assunto. No rádio e na TV não é diferente. Estações de FM também apostam em programas como Rock Motor, na 89 e Transamérica, e CBN, Jovem Pan e Bandeirantes levam jornalistas para cobrir as corridas in loco. E, além da cobertura da TV Globo nas transmissões e telejornais, que em nada devem em termos de espaço aos anos de Senna, existem programas especializados na TV a cabo, como Grid Motor, na Sportv, e Limite, na ESPN Brasil, além da transmissão de corridas de caminhões na Rede TV!, Fórmula Renault na TV Bandeirantes e a Stock Car atingindo mais de 15 pontos de audiência na TV Globo, números que indicam a identificação do público com o esporte a motor, e não apenas a F-1.

Este crescimento tornou possível a formação de um nicho de mercado no jornalismo que é bastante especializado e encontra espaço de expansão mesmo em uma profissão tida cada vez com menos vagas. Repórteres especializados, comentaristas e até empresas de assessoria de imprensa voltados totalmente ao automobilismo (como RLeMe, Mastermídia, RF1, entre outras) mostram que a mídia está se tornando cada vez mais segmentada neste assunto.

É claro que fenômenos de audiência da época de Ayrton Senna ainda estão sendo difíceis de serem superados, mas o fato é que, mesmo 12 anos depois do acidente em Imola, as TVs, rádios e jornais seguem dando espaço significativo para a cobertura deste evento. E de forma consolidada, a ponto de outras modalidades esportivas, como tênis, voleibol e basquete, sequer conseguirem rivalizar em espaço total anual com o automobilismo. A cultura do esporte a motor foi criada no Brasil. É importante ressaltar, no entanto, que isso não quer dizer que a mídia esportiva não careça de ídolos em suas páginas ou transmissões de mídia eletrônica. Os estudos vistos nesta área e entrevistas coletadas dão claro indício de que, havendo um herói, a mídia esportiva trata de torná-lo uma celebridade e, por conseqüência, o seu esporte um fenômeno de massa no país. Não é apenas em países carentes de modelos por sua condição política e econômica que isso ocorre. Com dezenas de anos e viagens internacionais em sua bagagem, jornalistas especializados no esporte a motor são unânimes em apontar o processo de mania decorrente do surgimento de um ídolo no esporte a motor _o caso mais recente foi da Espanha após a consagração do mais novo campeão mundial da história da Fórmula-1, Fernando Alonso, em 2005.

A presença do herói será sempre bem-vinda _e provavelmente, difícil de ser esquecida, pelo menos num espaço de tempo de uma geração, como é o caso de Senna, fenômeno mídiático de relevante importância em 2004,

quando foi capa das revistas semanais, teve cadernos especiais publicados e teor de matéria de hora inteira em horário nobre no Globo Repórter. É a TV, por sinal, um dos principais catalisadores deste processo, seja pela sua rápida divulgação (ao vivo, em tempo real), seja pelo seu largo alcance (em milhões de lares), seja por sua capacidade de passar emoções como o patriotismo de Senna levantando a taça ou injetando auto-estima nas veias da população com uma música que toca em cada vitória brasileira. Foi esta mesma mídia que ajudou a criar a cultura do esporte a motor no país, também facilidade com a consolidação de um Grande Prêmio anual em nossas terras, ambos movidos não apenas na paixão do brasileiro pela velocidade, mas também pela intensa capacidade de captação de recurso de patrocinadores em sua área de investimento.

De fato, com base na leitura de trabalhos realizados da área de jornalismo esportivo e no depoimento de dezenas de profissionais que atuam neste segmento, bem como tomando como exemplo a cobertura da grande imprensa ao automobilismo durante a época de Ayrton Senna e depois de sua morte, nota-se que o jornalismo esportivo, mais do que qualquer editoria, necessita de um ídolo, capaz de produzir manchetes positivas, para justificar seu espaço dentro de um noticiário, seja ele em TV, rádio, site ou revista. A própria cobertura do automobilismo decaiu consideravelmente após a morte de Ayrton Senna, mas como citamos anteriormente, conseguiu sobreviver com considerável mérito.

O piloto-herói se foi, mas sua áurea mítica permanece. Mesmo sem deixar de buscar um substituto para repor esta perda, a mídia esportiva também soube se revitalizar, levando à população carente de ídolos um novo tipo de cobertura sobre o esporte em que afloraram aqueles nobres sentimentos de patriotismo e de vitória, que tremulavam junto com o piloto no pódio. E a sociedade, que outrora chorou com a morte de seu ídolo em

um acidente a 300 km/h, agora pode ver os frutos do legado social de seus valores com o Instituto Ayrton Senna, que atende milhares de crianças carente em todo o país, ambicionando a possibilidade de fazer o Brasil ser lembrado não apenas pelos feitos individuais de um herói na pista, mas pela sua capacidade de oferecer a chance deste mesmo sonho para milhões de seus cidadãos.

VII. BIBLIOGRAFIA

BERGER, Gerhard – Na Reta de Chegada. São Paulo, Editora Globo, 2000 (tradução de Jorge Meditsch).

BUCCI, Eugênio - Brasil em Tempo de TV. São Paulo, Jinkings Editores Associados, 2000

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

COELHO, Paulo Vinicius. Jornalismo Esportivo. 2ª edição. São Paulo. Editora Contexto, 2004.

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

DESCHENAUX, Jacques. Grand Prix Guide. Suíça. Editora Stewart & Company, 2003.

DUGAICH, Cibele M. A estrutura argumentativa do discurso político. Dissertação (mestrado). Pontifícia Universidade Católica.

FREUD, Sigmund. O mal estar na civilização. Rio de Janeiro, Imago, 2000.

FILHO, Daniel - O Circo Eletrônico, fazendo TV no Brasil. Rio de Janeiro, Jorge Zahar Ed., 2001.

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

GREENE, Liz. Uma viagem através dos mitos – o significado dos mitos como um guia para a vida (The mythic journey: the meaning of myth as a guide for life). Londres, Inglaterra. Eddison Sodd Edition, 1999.

HENRY, Alan. Ayrton Senna: Portrait of a Champion. Richmond. Hazleton Publishing, 1998.

HENRY, Alan. Campeões da Fórmula-1: De Jackie Stewart a Michael Schumacher. Londres. Edipromo, 1995.

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

HOTTEN, Russel. Formula One: The people, money and profits that power the world's richest sport. Londres, Orion Business Books, 1999.

IANNI, Octávio. Teorias da Globalização. Ed. Civilização Brasileira, Rio de Janeiro, RJ, 1995

LATOUCHE, Serge. A Ocidentalização do Mundo. Editora Vozes, Petrópolis, Rio de Janeiro, 1994.

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.

LUNENFELD, Peter (org.). The digital dialectic: new essays on new media. Cambridge, Mass.: The MIT Press, 1999.

MACHADO, Arlindo. A televisão levada a sério. São Paulo. 1ª edição. Editora Senac, 2000.

MANOVITCH, Lev. The Language of new media. Cambridge; The MIT Press, 2001.

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.

MENEGAZ, Gilberto. Automobilismo Gaúcho: levantando poeira. Porto Alegre. 1ª edição. Editora Tempo e Memória, 2002.

NEGROPONTE, Nicholas. A Vida Digital. Editora Cia das Letras (2ª edição), São Paulo, SP, 1996

ORTIZ, Renato. Mundialização e Cultura. Ed. Brasiliense (2ª ed.), São Paulo, SP, 1995.

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

QUEIROZ, Cecília. Imprensa Automotiva. 1ª edição. São Paulo. Editora Puente, 1998.

REZENDE, Guilherme Jorge de. Telejornalismo no Brasil: um perfil editorial. São Paulo, Editora Summus, 2000.

RIBEIRO, Alex Dias. Mais que um vencedor. 1ª edição. São Paulo. Ed Alex Publicações, 2003.

RIBEIRO, Nice. Fórmula-1 – O Circo e O Sonho. 2ª edição. São Paulo. Ed. Best Seller, 1990.

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.

ROEBUCK, Nigel. Chasing the title: Memorable moments from fifty years of Formula-1. Sparkford. Editora Haynes Publishing, 1999.

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

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

SCALI, Paulo. Interlagos: autódromo internacional da cidade de São Paulo. São Paulo, Imagens da Terra Editora, 2004.

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

SILVA JUNIOR, Gonçalo - O País da TV. São Paulo, Conrad Editora do Brasil, 2001

SOLARIS, Paulo. Arte para Senna. São Paulo. PubliHaus, 2004.

STURM, Karim. Ayrton Senna. Sua vitória, seu legado. Rio de Janeiro. Editora Record, 1994.

TAMBUCCI, Pascoal Luiz (org), Mariz de Oliveira, José Guilmar (org), Coelho Sobrinho, José. Esporte e Jornalismo. São Paulo. 1ª edição. Editora Cepeusp, 1997.

WATKINS, Sid. Viver nos Limites – Glória e Tragédias na Fórmula-1. Londres, Inglaterra. Editora Edipromo, 1996.

ZUIN, Antonio Álvares Soares. Seduções e Simulacros – considerações sobre a indústria cultural e os paradigmas da Resistência e da Reprodução em Educação. Petrópolis. Vozes, 1995.

FONTES:

ABRUCIO, Marcos. “Um talento atrás do volante”, in Folha de S. Paulo, 1º de maio de 2004, página F7.

AKIE, Erica. “Para ir ao shopping e se sentir como piloto de F-1”, in Jornal da Tarde, 20 de outubro de 2004. pg 9 JT Velocidade.

AGUIAR, José Emílio. “Fórmula 1 sem Senna perde atrativo humano”, in O Estado de S. Paulo, 8 de maio de 1994, pg. E7.

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

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

CAETANO, MARCOS. “No vácuo de um ídolo”, in O Estado de S. Paulo, em 3 de maio de 2004, na página E2

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

F1RACING, 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, citada por TAMBUCCI, 2000, pg. 124.

JORNAL DO BRASIL – Exposições relembram Ayrton Senna, 18 de outubro de 2004.

LEITE, Almir. “Sucessores”, in O Estado de S. Paulo, 1º de maio de 2004. pg. H4

MANCHETE. Edição Especial. 10 Anos Sem Ayrton Senna. Editora Manchete, Rio de Janeiro, 2004.

MARIANTE, José Henrique. “Lawrence”, in Folha de S. Paulo, 17 de abril de 2004, pág. D3.

MELHORAMENTOS, Editora. Vitória: Ayrton Senna, 2004 (autores diversos).

NATALI, João Batista. “Senna passa de herói a mártir”, in Folha de S. Paulo, 2 de maio de 1994, pág. Especial – 10.

NUNES, Augusto. “O Último vôo do menino que não tinha medo”, in Jornal do Brasil, 25 de abril de 2004, página C1.

O ESTADO DE S. PAULO – Dez anos sem ele. Especial Ayrton Senna, pgs. 1 a 16, 1º de maio de 2004.

ORICCHIO, Livio. “Berger, lembrando Senna”, in Jornal da Tarde, 26 de abril de 2004, pg 36 (esportes).

PANDINI, Luiz Alberto. “Barrichello”, in GP Total, 3 de agosto de 2005.

PLANET Kart Magazine. Grandes heróis do kart nacional. São Paulo, 2003, JFCR Editora.

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.

RIBEIRO, João Ubaldo. “Ayrton Senna”, in O Globo, 2 de maio de 2004, pg. 20 do caderno especial.

SANTIAGO, Fábio. Senna – 10 Anos sem o grande campeão. In: Revista Máquinas & Pilotos, no 4, pág. 3, maio 2004, Editora Escala, São Paulo.

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

SILVA, Chico e Duarte, Sara. Nossos ídolos ainda são os mesmos. In: Revista Isto é, no. 1798, pág. 88, março 2004, Editora Três, São Paulo.

SPEEDWAY, Revista. Edição especial. Maio de 2004. IM Editora , São Paulo

Seixas, Fábio. “Dez anos após Senna, F-1 atinge pico de segurança” in Folha de S. Paulo, 30 de abril de 2004, pg D1.

TAMBUCCI, Pascoal. “O mito e o herói que Barrichello terá de superar para conquistar o pódio”, in Jornal da USP, 7 a 13 mai.2001, pg. 2

Thomas, Igor. “Senna teve muita companhia”, in Jornal da Tarde, 2 de maio de 2004, pg B5.

VÍDEO Ayrton Senna – Racing is in my blood. VHS – 60 minutos. São Paulo. Editora Abril, 1995.

WINDSOR, Peter. Os melhores duelos da Fórmula-1. In: F-1 Racing Brasil, São Paulo, 2003, Editora Motorpress.

Revista Época: Nós, Brasileiros. São Paulo. Ano III, n 53, 24 mai 1999. suplemento especial.

O Estado de S. Paulo. Entrevista Galvão Bueno. Edição de capa do suplemento
“Telejornal” de 13 de outubro de 2002.