

Universidade de Zagreb

Faculdade de Letras

Departamento de Estudos Românicos

Ayrton Senna como fenómeno cultural brasileiro

Tese de mestrado

Estudante: Tina Zgorelac

Orientadora: dr. sc. Majda Bojić

Em Zagreb, Setembro de 2015

Índice

Introdução.....	3
1. A carreira de Senna	
1.1. Os primeiros passos.....	5
1.2. Kartismo.....	5
1.3. Mudança para a Europa	6
1.4. Fórmula Ford 1600 – temporada de 1981.....	7
1.5. Fórmula Ford 2000 – temporada de 1982.....	8
1.6. Fórmula 3 – temporada de 1983.....	9
1.7. Fórmula 1 – temporada de 1984.....	10
1.8. Lotus – temporadas 1985 – 1987.....	12
1.9. McLaren – temporadas 1988 – 1993.....	14
1.10. Williams – temporada de 1994.....	20
1.11. Ímola.....	20
2. O fenômeno	
2.1. A história de Fórmula 1 no Brasil	24
2.2. A situação política e socioeconômica no Brasil.....	25
2.3. A contribuição de Senna para a criação de sua imagem.....	27
2.4. Como a mídia ajudou na criação da imagem de Senna	30
3. Depois do acidente	
3.1. As consequências para a Fórmula 1.....	35
3.2. A continuação do nome de Senna	37
Considerações finais	41
Referências bibliográficas	45

Introdução

Se você perguntasse a um brasileiro ou a um fã de Fórmula 1 em qualquer lugar ao redor do mundo a seguinte pergunta: “Quem era Ayrton Senna?”, eu não tenho nenhuma dúvida de que praticamente todos eles seriam capazes de lhe dar uma resposta. Por quê? Provavelmente porque é impossível ser um fã de Fórmula 1 e não saber o nome que é frequentemente mencionado no mundo de desporto a motor, seja por muitos recordes que Senna quebrou durante a sua carreira ou porque a sua morte é ainda um lembrete de que a Fórmula 1, apesar de muitas alterações de segurança que foram feitas depois de seu trágico acidente, continua a ser um desporto perigoso no qual os pilotos arriscam as suas vidas cada vez que se sentam ao volante do carro de corrida.

Eu escolhi o tema de Senna – o fenómeno porque comecei a gostar desse desporto há muito anos e queria saber mais sobre as razões que transformaram Senna num dos mais famosos brasileiros e, também, num dos pilotos mais populares na história de Fórmula 1. Eu, como muitos outros fãs desse desporto que não sequer nasceram quando Senna estava ganhando os seus títulos mundiais, primeiro ouvi falar dele durante as corridas por parte de comentaristas que ainda têm a tendência de comparar os novos, jovens e talentosos pilotos com Senna. Precisamente por causa do fato de que Senna ainda hoje tem milhões de fãs, novos e antigos que ainda não tinham esquecido dele, eu queria pesquisar as razões que fizeram Ayrton Senna tão popular no Brasil e no mundo e as razões que o levaram a ser referido como o fenómeno.

Dividi o meu trabalho em três partes. A primeira parte apresenta a revisão da carreira de Senna, desde os seus primeiros dias no kartismo até os seus dias de glória na Fórmula 1. A segunda parte começa com a breve descrição da história do automobilismo no Brasil e continua com a explicação dos três factores que influenciaram no fato de que Senna tornou-se um fenómeno e estes são: a situação política e socioeconómica no Brasil na época, a mídia e os esforços do próprio Senna. A terceira e última parte aborda algumas das consequências que a morte de Senna teve para Fórmula 1 e para o Brasil.

Os materiais que usei para pesquisar o tema foram as biografias de Senna escritas por jornalistas desportivos que estavam seguindo a carreira dele desde a sua primeira chegada na Fórmula 1 e que o conheciam no nível profissional. Além disso, usei uma edição especial do

Autosport, uma das revistas de desporto a motor mais aclamadas do mundo, que dedicou a inteira edição a ele no 20º aniversário de sua morte. Também, li muitas teses escritas por estudantes brasileiros sobre Senna e sobre as razões por trás da sua popularidade. Além das fontes escritas, eu assisti aos muitos vídeos sobre Senna, como as suas entrevistas e documentários, incluindo o documentário oficial que foi feito sobre ele em 2010 e que é intitulado simplesmente “Senna”.

1. A carreira de Senna

1.1. Os primeiros passos

O brasileiro Ayrton Senna da Silva nasceu em 21 de março de 1960 em São Paulo como o segundo filho de Milton da Silva e Neyde Senna. Além da irmã mais velha, Viviane, ele teve um irmão mais novo, Leonardo. O pai deles, Milton, possuía fazendas de gado e algumas fábricas para a produção de peças para carros. Portanto, Ayrton teve sorte de ter nascido numa família rica, o facto que, sem dúvida, extremamente ajudou-o em fazer os seus primeiros passos no mundo do automobilismo.

Tom Rubython observa que Senna não fazia amigos facilmente e preferia a sua própria companhia. Além disso, não era um aluno diligente e não tinha um especial sucesso académico. Basicamente, ele fazia o que era necessário para passar no exame e nada mais. Isso era principalmente devido ao facto de que carros começaram a ser a sua paixão desde muito cedo. O seu amor por carros desenvolveu ainda mais devido ao facto de que o seu pai estava directamente envolvido na indústria automobilística através de seu negócio de peças para os carros. Quando Senna tinha três anos, recebeu o seu primeiro carro a pedal e, um ano mais tarde, recebeu o seu primeiro kart. Esses carros, além de servirem como uma saída para a energia dele, também tiveram uma outra função. Senna foi diagnosticado com problemas de motor-coordenação, portanto, os seus primeiros carros pequenos ajudaram com os problemas de coordenação.¹

1.2. Kartismo²

Para o décimo aniversário, Senna recebeu o seu primeiro kart de tamanho regular e logo começou a correr no kartismo, como observa Rubython.³ Ele venceu pela primeira vez uma corrida de kart quando tinha treze anos e ganhou o seu primeiro campeonato no ano seguinte, em 1974 (ele ganhou o Campeonato Júnior de Kart de São Paulo). Na década de 1970, Senna competia no Brasil e na América do Sul. Durante esse tempo, ganhou o

¹ Rubython, Tom, 2006, *The Life Of Senna*, BusinessF1 Books, London, 2006, capítulo 2, p.19-25

² Kartismo é um tipo de corridas com veículos simples, pequenos e abertos, conhecidos como karts.

³ Rubython, Tom, 2006, *The Life Of Senna*, BusinessF1 Books, London, 2006, p. 21

Campeonato Júnior de Brasil, o Campeonato Sênior de São Paulo e o Campeonato Sul-Americano. Este foi o período quando ele apareceu pela primeira vez num capacete amarelo com faixas verdes e azuis – as cores do Brasil. Ele manteve esse desenho durante a sua inteira carreira automobilística e o capacete amarelo tornou-se um dos seus símbolos.

Com cada nova corrida, ele melhorava a sua maneira de condução e mostrava um lado completamente diferente da sua personalidade. Fora das corridas, ele era um jovem calmo e bem-comportado, mas na pista transformava-se numa pessoa completamente diferente, agressiva e determinada a vencer. Senna disse: “Eu descobri essa sensação extraordinária: ser o primeiro, o mais rápido, o vencedor. É uma emoção mais forte do que a simples velocidade.”⁴ Uma vez que ele estava na liderança, era muito difícil ultrapassá-lo. Regularmente era o homem mais rápido nas qualificações⁵ e também era o mestre das corridas na chuva, o que será abordado mais tarde no texto.

1.3. Mudança para a Europa

Depois de ganhar os campeonatos na América do Sul, a coisa lógica era mudar-se para a Europa e tentar construir uma carreira lá porque a Europa era o centro do mundo automobilístico na época. Em 1978 ele viajou para Europa pela primeira vez para competir em algumas corridas do Campeonato Mundial de Kart. No entanto, não conseguiu nenhum resultado significativo no seu primeiro ano na Europa e isso deixou-o bastante decepcionado. A sua família não estava feliz com a escolha da profissão dele e o seu pai incentivou-o a escolher uma profissão estável. A sugestão do seu pai foi que Senna trabalhasse na empresa familiar, como tinham feito o seu irmão e a irmã. O insucesso de Ayrton na Europa resultou em seu retorno ao Brasil e em inscrição num curso de negócios na Universidade de São Paulo. Mas, a sua carreira académica durou somente alguns meses. Em Novembro de 1980 Senna foi para a Europa novamente para tentar revitalizar a sua carreira automobilística. Ele foi para a Grã-Bretanha e lá conseguiu assegurar um lugar na Fórmula Ford 1600⁶.

⁴ Rubython, Tom, *The Life Of Senna*, BusinessF1 Books, London, 2006, p. 22

⁵ A qualificação é uma sessão no sábado, no qual os pilotos competem para conseguir o melhor tempo possível para determinar a posição de partida para a corrida de domingo.

⁶ Fórmula Ford 1600 é, geralmente, a primeira categoria na qual os pilotos entram depois de kartismo. Esta categoria é um passo para a Fórmula 1. Em Fórmula Ford 1600 os carros são semelhantes aos carros de Fórmula 1, mas são mais pequenos e mais lentos. De Fórmula Ford 1600 os pilotos, em geral, vão para a Fórmula Ford 2000, onde eles dirigem os carros mais fortes. A próxima categoria é a Fórmula 3 onde pilotos dirigem os carros ainda mais fortes, e esta é a última categoria antes de ir para a Fórmula 1.

1.4. Fórmula Ford 1600 – temporada de 1981

Em seu primeiro ano na Europa, Ayrton competia no campeonato de Fórmula Ford 1600. Conseguiu obter um lugar na série graças ao seu talento (ele impressionou todas as pessoas importantes de Fórmula Ford e o chefe da sua equipe), mas também graças ao dinheiro do seu pai⁷. Ayrton ganhou pela primeira vez já na terceira corrida. Essa primeira vitória veio numa corrida molhada onde Senna conseguiu vencer com uma enorme vantagem de quase dez segundos sobre o segundo colocado piloto. Esta foi, também, a primeira vez que ele mostrou o seu talento de correr no molhado, desde que começou a competir na Europa. Ele ganhou a série de Fórmula Ford 1600 daquele ano com vitórias em 13 de 18 corridas nessa temporada. Contudo, a sua primeira temporada não era completamente fácil para ele porque tinha brigas com alguns pilotos e mostrou uma característica que culminará com a sua notória rivalidade com Alain Prost⁸ na Fórmula 1. Rubython sugere que nessa primeira temporada Senna mostrou a sua “superioridade nas corridas molhadas, determinação para ter sucesso, forte raiva quando ele sentiu que ele tinha sido enganado e crueldade contra aqueles que estavam no seu caminho.”⁹

Apesar de seu talento, Senna ainda não era um piloto bem conhecido no Brasil. Isso era porque a Fórmula 1 atraía o maior público, jornalistas e patrocinadores e os pilotos que corriam nas categorias como Fórmula Ford 1600 não atraíam muitos seguidores ou interesse da mídia. Também, na década de 1980, houve um outro piloto brasileiro, Nelson Piquet¹⁰, que teve muito sucesso na Fórmula 1 e que venceu o Campeonato Mundial de Fórmula 1 em 1981, no mesmo ano quando Ayrton estava na sua primeira temporada na Europa, na Fórmula Ford 1600.

Como Senna estava começando a conhecer o negócio de corridas, ele logo aprendeu que para obter um lugar numa equipe para a próxima temporada, ele tinha que encontrar patrocinadores dispostos a financiar a sua carreira. Para atrair os patrocinadores, ele precisava tornar-se mais conhecido ao público e ter a boa imprensa no Brasil. Contudo, isso foi difícil porque a imprensa no Brasil era simplesmente mais interessada no campeão de Fórmula 1, Nelson Piquet. Mas, depois de grande sucesso na sua primeira temporada na Europa, Ayrton

⁷ Os pilotos sem patrocinadores tinham que pagar para competir nos campeonatos. Um lugar numa equipe custou decimas miles de libras, dependendo da categoria e da equipe.

⁸ Alain Prost é um ex-automobilista francês, quatro vezes campeão mundial da Fórmula 1 em 1985, 1986, 1989 e 1993.

⁹ Rubython, Tom, *The Life Of Senna*, BusinessF1 Books, London, 2006, p. 34

¹⁰ Nelson Piquet é um ex-automobilista brasileiro, tricampeão de Fórmula 1 em 1981, 1983 e 1987.

decidiu voltar para o Brasil. Quando recebeu o troféu do campeão, alguém lhe perguntou sobre os seus planos para a próxima temporada e ele respondeu: “Acabei com corridas. Volto para o Brasil.”¹¹ Embora as suas palavras surpreendessem a todos, havia muitas razões por trás da sua decisão. Ele explicou uma delas:

Não consegui ter boa imprensa no Brasil, e sem ela eu não posso encontrar um patrocinador. (...) Eu estava competindo por espaço nos jornais com Robert Moreno e Raul Boesel, que ganhavam na Fórmula 3, e, também, com Nelson Piquet, que ganhou o campeonato do mundo. Depois de tudo isso, não havia lugar para Fórmula Ford 1600.¹²

Outra razão para querer ir para casa, de acordo com Rubython, foi que o pai dele não quis continuar a financiar a carreira perigosa e custosa do seu filho (o seu pai prometeu financiar apenas a sua primeira temporada na Europa). Além disso, a sua família queria que Ayrton voltasse para casa e começasse a trabalhar na empresa da família. Também, Ayrton sentia saudades de casa e sem patrocinadores e dinheiro retornou para São Paulo e começou a trabalhar para o pai.¹³

1.5. Fórmula Ford 2000 – temporada de 1982

Como a nova temporada de corridas na Europa estava se aproximando, o desejo de Ayrton para correr era mais forte do que o desejo de trabalhar no negócio da família. Ele comentou: “Eu tentei desistir porque era importante para minha família. Mas, percebi que não poderia desistir. Então, quando veio fevereiro, eu sabia que não poderia estar em casa enquanto a temporada estava a começar na Europa¹⁴.”¹⁵ O seu pai, relutantemente, emprestou-lhe o dinheiro necessário para obter um lugar na Fórmula Ford 2000 e Ayrton conseguiu encontrar o lugar numa das equipes. Esse ano ele competia paralelamente no Campeonato Britânico da Fórmula Ford e no Campeonato Europeu da Fórmula Ford e ganhou os títulos em ambas categorias. Rubython afirma que “Senna tinha um carro competitivo e uma boa equipe esse ano, mas foi também o seu puro talento que o ajudou a ganhar os dois títulos.”¹⁶ Ayrton foi novamente muito rápido nas corridas molhadas e deixava os seus adversários dezenas de

¹¹ Rubython, Tom, *The Life Of Senna*, BusinessF1 Books, London, 2006, p. 35

¹² Shaw, Jeremy, “Early Days in Britain”, *Autosport Legends: Ayrton Senna*, Haymarket Consumer Media, 2012, p. 32

¹³ Rubython, Tom, *The Life Of Senna*, BusinessF1 Books, London, 2006, p. 36

¹⁴ Temporada, em geral, começa em março e os pilotos testam os carros em fevereiro.

¹⁵ Rubython, Tom, *The Life Of Senna*, BusinessF1 Books, London, 2006, p. 36

¹⁶ *Ibid.*, p. 52

segundos atrás. Tinha alguns desentendimentos com alguns pilotos e numa das corridas empurrou da pista um dos pilotos que tentava ultrapassá-lo. Esse foi mais um incidente que trouxe à luz um lado mais sombrio da sua personalidade, o que continuou ao longo da sua carreira.

1.6. Fórmula 3 – temporada de 1983

A próxima e última etapa para Senna, antes de ir para a Fórmula 1, foi a Fórmula 3. Enquanto ele ainda estava a correr na Fórmula Ford 2000, graças aos seus excelentes resultados, ele finalmente atraiu a atenção de algumas das pessoas mais importantes na Fórmula 1 como Ron Dennis¹⁷, Bernie Ecclestone¹⁸, Frank Williams¹⁹, Emerson Fittipaldi²⁰ e Eddie Jordan²¹. A primeira oferta chegou de Ron Dennis. Dennis ofereceu-lhe um lugar na sua equipe de Fórmula 3 para o próximo ano e a possibilidade de ter um lugar na Fórmula 1 em 1984. Senna, contudo, recusou porque queria um lugar seguro na Fórmula 1 em 1984 e, antes de passar para a Fórmula 1, ele disse: “Eu prefiro organizar o meu próprio programa da Fórmula 3 e continuar de lá.”²²

Além disso, antes de começar a temporada da Fórmula 3, Ayrton decidiu cortar o seu nome Ayrton Senna da Silva no só Ayrton Senna porque da Silva é um sobrenome comum no Brasil e ele queria um nome mais reconhecível e memorável. Para a temporada de Fórmula 3, ele guiava para uma das equipes mais competitivas. Ganhou as primeiras nove corridas e parecia que ia ganhar o campeonato facilmente. Mas, nas corridas seguintes, ele teve algumas falhas mecânicas e fez alguns erros de condução e por causa disso o campeonato foi decidido na última corrida da temporada. Nessa última corrida, o seu maior rival, Martin Brundel²³, teve um ponto de vantagem na classificação do campeonato. Os carros de Senna e de Brundel tinham o mesmo motor e, pouco antes da última corrida, a equipe de Senna descobriu que o

¹⁷ Ron Dennis foi chefe da equipe McLaren na Fórmula 1 e o chefe de Ayrton Senna quando ele guiava para McLaren.

¹⁸ Bernie Ecclestone, homem de negócios britânico, é o chefe executivo de Formula One Group que gerencia a Fórmula 1 e controla os direitos comerciais do desporto. Também, foi o chefe da equipe Brabham (1971-1987).

¹⁹ Frank Williams é o fundador e dirigente da equipe Williams que é uma das equipes com mais sucesso na história de Fórmula.

²⁰ Emerson Fittipaldi é um ex-automobilista e empresário brasileiro, bicampeão mundial de Fórmula 1 em 1972 e 1974.

²¹ Eddie Jordan, homem de negócios irlandês, foi o fundador da equipe Jordan, uma equipe de Fórmula 1 que ficou em ativa de 1991 a 2005.

²² Rubython, Tom, *The Life Of Senna*, BusinessF1 Books, London, 2006, p. 47

²³ Martin Brundel é um ex-piloto britânico de Fórmula 1 que competiu na década de 1980 e 1990.

carro do Brundel estava usando uma versão melhorada do motor nas últimas seis ou sete corridas. Portanto, para a última corrida, Senna também obteve o motor melhorado e conseguiu vencer essa última corrida e conquistar o campeonato.

1.7. Fórmula 1 – temporada de 1984

Após o seu sucesso na Fórmula 3, finalmente parecia que ele ia pilotar um carro de Fórmula 1 na temporada de 1984. Senna foi convidado para fazer testes com algumas equipes de Fórmula 1, incluindo a Williams²⁴ e a McLaren²⁵. O primeiro carro de Fórmula 1 que ele pilotou foi a Williams. No teste, Senna foi mais rápido do que o piloto regular da Williams. No entanto, o chefe da Williams, Frank Williams, decidiu que os resultados de Senna não foram suficientes para dar-lhe um lugar na sua equipe. O mesmo aconteceu com a McLaren. Embora ele mostrasse que era talentoso e rápido, para entrar na Fórmula 1 era preciso ter “uma mistura de talento, dinheiro e nacionalidade.”²⁶ “Em relação à situação de hoje na Fórmula 1 e no automobilismo em geral, após o sucesso que Senna tinha conseguido (...) ele teria obtido um posto na Fórmula 1 imediatamente, mas na época foi apenas suficiente para garantir-lhe alguns testes com equipes de Fórmula 1.”²⁷ Ele tinha talento, mas não tinha patrocinadores suficientes importantes para obter um lugar numa equipe competitiva. Além disso, ambas a Williams e a McLaren são equipes britânicas e os seus patrocinadores e chefes preferiram um rookie²⁸ britânico nas suas equipes, em vez de um rookie brasileiro. No final, Senna escolheu conduzir para equipe Toleman²⁹ que não era muito competitiva ou capaz de vencer na Fórmula 1.

Então, em 1984, Senna teve a sua estreia no Rio de Janeiro na primeira corrida da temporada. Não foi um início espectacular da sua carreira, mas foi o melhor que ele podia fazer com o carro que tinha. Nas qualificações foi o décimo sexto, contudo não terminou a

²⁴ Williams é uma equipe de Fórmula 1 fundada por Frank Williams e Patrick Head em 1977. A equipe obteve muito sucesso durante os anos 80 e 90, sendo uma das três equipes de Fórmula 1 a ter mais de 100 vitórias. Por isso, a Williams é considerada o membro do "Big Three" de Fórmula 1 (os outros dois sendo Ferrari e McLaren).

²⁵ McLaren é uma equipe de automobilismo que compete no campeonato de Fórmula 1. É uma das equipes de maior sucesso na categoria. Entre 1984 e 1993 ocorreram os tempos de ouro para McLaren por causa de ótimos resultados obtidos.

²⁶ Rubython, Tom, *The Life Of Senna*, BusinessF1 Books, London, 2006, p. 88

²⁷ Ibid., p. 90

²⁸ Rookie é um termo de origem inglesa que descreve uma pessoa que está em seu primeiro ano profissional em seu desporto.

²⁹ Toleman foi uma equipe britânica de Fórmula 1, ativa entre 1981 e 1985, em que Ayrton Senna fez sua estreia na temporada de 1984.

corrida por causa de uma falha mecânica. Nas duas primeiras corridas ele sofreu várias falhas mecânicas e então veio o Grande Prémio de Mônaco, a sexta corrida da temporada.³⁰

Senna qualificou-se décimo terceiro numa pista onde as ultrapassagens raramente ocorrem. Mesmo assim, Senna fez uma das suas melhores e mais memoráveis corridas.

Antes da largada, começa uma chuva torrencial. 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, Michele 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 31 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 de volta anterior. Senna é confirmado em segundo lugar.³¹

Essa foi a primeira vez que Senna conseguiu chegar no pódio numa corrida de Fórmula 1. Se não fosse para a decisão dos comissários, ele, provavelmente, teria passado Prost e teria vencido pela primeira vez na Fórmula 1. Depois da corrida, Senna ficou furioso e disse que os comissários favoreceram Prost, mas isso não podia mudar a decisão. Esse foi também o início da famosa rivalidade entre Senna e Prost que atingiu o seu pico quando Senna se juntou a Prost na McLaren em 1987. Conforme França, “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.”³²

De acordo com isso, antes de fim da temporada de 1984, Senna decidiu sair da Toleman e mudar para uma equipe mais competitiva. Para a temporada de 1985, ele

³⁰ Grande Prémio de Mônaco é uma das mais conhecidas e prestigiosas corridas do mundo, guiada nas ruas de Monte Carlo. É um circuito onde é muito difícil ultrapassar devido as ruas estreitas e a grande quantidade de curvas que exigem dos pilotos muita precisão.

³¹ Pandini, Alboreto, 2004, em França, Rodrigo, “Ayrton Senna e o Jornalismo Esportivo”, Universidade de São Paulo, Escola de Comunicações e Artes, 2006, p. 47

<http://www.rf1jornalismo.com.br/pdf/mestradoCompletoRodrigo.pdf>

³² França, Rodrigo, “Ayrton Senna e o Jornalismo Esportivo”, Universidade de São Paulo, Escola de Comunicações e Artes, 2006, p. 48, <http://www.rf1jornalismo.com.br/pdf/mestradoCompletoRodrigo.pdf>

encontrou um lugar na Lotus³³. Mas, quando Senna primeiro chegou na Fórmula 1 em 1984, ele assinou um contrato por três anos com a Toleman. Então, para deixar a Toleman depois de só um ano, ele teve que pagar a indenização pela indenização de contrato. Senna ia fazer isso, mas, antes que ele tenha informado a Toleman que estava deixando-os, ele anunciou a notícia na imprensa. As suas ações não foram bem recebidas por sua equipe nem pelo público e Denis Jenkinson, repórter da revista *Motor Sport*, chamou isso de “um caso de falta de educação e de disciplina.”³⁴ No final, Senna terminou a sua primeira temporada na Fórmula 1 no pódio na última corrida. Ele terminou em terceiro lugar e mudou-se para Lotus para a temporada de 1985.

1.8. Lotus – temporadas 1985 - 1987

A equipe Lotus tinha um carro mais competitivo de que a Toleman e nesse carro Senna venceu pela primeira vez na Fórmula 1. Ele conseguiu fazer isso na segunda corrida da temporada que foi realizada no Estoril, no Portugal. Após o seu excelente segundo lugar em Mônaco na temporada anterior, esta foi mais uma corrida para os livros de recordes. Qualificou-se primeiro (esta foi também a sua primeira pole position³⁵ na Fórmula 1) e terminou a corrida com a liderança de mais de um minuto à frente do segundo colocado piloto³⁶. Como em Mônaco, a chuva também estava caindo no Estoril e Senna liderou do início ao fim. Ele fez um excelente começo e, como a chuva intensificava, ele foi aumentando a sua vantagem, enquanto os seus adversários foram ficando mais para trás com cada volta. Ele obteve essa vitória num carro que ainda não era do mesmo porte que os carros das outras equipes que regularmente venciam nas corridas.

No resto da temporada de 1985, Senna conseguiu obter mais uma vitória e ter alguns conflitos com os outros pilotos. Numa ocasião, no Grand Prix da África do Sul Senna colidiu com Nigel Mansell³⁷ e Keke Rosberg³⁸. Depois da corrida, Mansell chamou Senna de idiota e

³³ Lotus é uma equipe britânica da Fórmula 1 e uma das equipes mais bem sucedidas na história de Fórmula 1.

³⁴ Rubython, Tom, *The Life Of Senna*, BusinessF1 Books, London, 2006, p. 98

³⁵ Um piloto é na pole position quando inicia a corrida na primeira posição do grid da largada (grid é a disposição dos carros na linha de partida de uma corrida de automóveis).

³⁶ Na Fórmula 1, as diferenças são medidas em milésimos de segundos, portanto, a vantagem de apenas um segundo, e não para mencionar de um minuto, é muito significativa.

³⁷ Nigel Mansell é um ex-piloto da Fórmula 1, campeão do mundo em 1992.

³⁸ Keke Rosberg é um ex-piloto da Fórmula 1, campeão do mundo em 1982.

comentou: “Ele (Senna) pode ser rápido, ele pode ser bom, mas ele não é um bom piloto.”³⁹ Keke Rosberg disse: “O problema com Ayrton é que ele é muito talentoso e muito rápido, mas também implacável.”⁴⁰

Na temporada de 1986, Senna ficou com a Lotus. Por causa de suas boas actuações na última temporada, ele foi promovido a piloto número um da equipe. O companheiro de Senna em 1985 deixou a equipe e Senna teve um desentendimento com a equipe sobre quem contratar como o seu novo companheiro. A Lotus, uma equipe britânica, queria um piloto britânico, Derek Warwick, que era um piloto experiente na Fórmula 1. No entanto, Senna queria um piloto que não seria uma ameaça para ele porque queria que a equipe se concentrasse nele e construísse para ele o melhor carro possível. O chefe da equipe não tinha a outra opção senão contratar um outro piloto britânico, mais jovem e inexperiente. Isso provocou a raiva entre imprensa britânica que chamou Senna de “um vilão” entre outras coisas.⁴¹ As suas constantes brigas com um outro piloto britânico, o anteriormente mencionado Nigel Mansell, também não ajudaram a sua reputação, mas a relação entre Senna e a mídia será discutida mais tarde no texto.

Em 1986, Senna tinha um carro bom, mas não o melhor, porque o carro tinha muitos problemas mecânicos durante toda a temporada. Ayrton era o piloto mais rápido nas qualificações, porém, na maioria das vezes, não conseguiu converter as pole positions em vitórias por causa de uma falha mecânica ou de falta da gasolina para terminar a corrida. Ele estava guiando o seu carro no limite e, portanto, estava perdendo mais gasolina do que os outros pilotos que tinham os carros melhores e não precisavam guiar os seus carros no limite. Senna lutou para o campeonato de 1986 até as últimas corridas, mas o seu carro falhou mais uma vez e ele terminou a temporada em quarto lugar com duas vitórias.

O ano de 1987 foi o último ano de Senna na equipe Lotus porque ele procurava intensamente a sua próxima equipe. Esse foi também o ano da sua primeira vitória no Grande Prémio de Mônaco. Após essa vitória, ele disse: “É fantástico vencer aqui. É o lugar mais prestigiado e estou muito satisfeito.”⁴² Novamente, ele teve incidentes com Mansell, um dos quais tornou-se físico quando Mansell veio a ver Senna após a corrida e o empurrou contra a parede. Mansell comentou: “O que ele (Senna) fez foi totalmente desnecessário e perigoso, e

³⁹ Rubython, Tom, *The Life Of Senna*, BusinessF1 Books, London, 2006, p. 123

⁴⁰ Ibid.

⁴¹ Ibid.

⁴² Ibid., p. 147

era a quarta vez que ele tinha feito isso nos últimos três anos.”⁴³ Também, esse ano Senna obteve um novo rival, o brasileiro Nelson Piquet, o tricampeão de Fórmula 1. Quando Senna ainda estava pilotando na Fórmula 3, ele viu Piquet numa corrida e apresentou-se, mas Piquet não prestou atenção ao jovem Senna. Isso causou antipatia de Senna para Piquet e o que causou a antipatia de Piquet para Senna foi o fato de que Senna tornou-se novo herói e piloto preferido do Brasil, mesmo que ainda não tivesse ganhado o campeonato de Fórmula 1.

No final da temporada de 1987, Senna encontrou uma nova equipe e assinou o contrato de três anos com a McLaren, uma das mais vitoriosas equipes na história de Fórmula 1. O seu companheiro na equipe McLaren era francês, Alain Prost, bicampeão de Fórmula 1 com a McLaren. Senna disse na época: “De um ponto de vista pessoal estou muito feliz por trabalhar com Alain: dois pilotos de topo trabalhando juntos só podem fazer uma equipe mais forte.”⁴⁴ Ficou claro que Prost seria o piloto número um da equipe porque Senna era um rookie na McLaren e terá a oportunidade de aprender com o bicampeão. No entanto, o que se seguiu foi o início de “talvez, a rivalidade mais famosa e notória na história de Fórmula 1”.⁴⁵

1.9. McLaren – temporadas 1988 - 1993

A temporada de 1988 foi o ano mais importante na carreira de Senna até agora porque, pela primeira vez, ele teve uma chance real de vencer o campeonato de Fórmula 1. Ele tinha o melhor carro e, para ganhar o campeonato, a única pessoa que ele tinha que vencer esse ano foi o seu companheiro da equipe, Alain Prost, bicampeão mundial com a McLaren e um dos melhores pilotos na Fórmula 1 nos últimos anos. O carro que Senna e Prost conduziam esse ano é considerado por muitos especialistas como “discutivelmente o melhor carro de todos os tempos”⁴⁶ porque Senna e Prost conseguiram ganhar 15 dos 16 corridas nessa temporada e qualificaram-se 15 vezes na pole position.

Durante 1988 Senna estava, rotineiramente, qualificando-se na pole position. As qualificações eram uma das especialidades de Ayrton. Muitas vezes, ele qualificou-se um segundo em frente de Prost no mesmo carro como Prost. “Ele poderia tirar um segundo e esse

⁴³ Ibid.

⁴⁴ Rubython, Tom, *The Life Of Senna*, BusinessF1 Books, London, 2006, p. 151

⁴⁵ Documentário “Senna Week”, Sky Sport, 2014

⁴⁶ *Autosport Legends: Ayrton Senna*, Haymarket Consumer Media, 2012, p. 71

segundo viria dele, não do carro.”⁴⁷ No entanto, Senna também teve mais falhas mecânicas do que Prost nas corridas. O Grande Prémio de Portugal nesse ano foi novamente uma das corridas que marcaram a carreira de Senna porque aí, definitivamente, começou a sua feroz rivalidade com Prost. Na corrida, Prost conseguiu a pole position, mas Senna teve a melhor largada. Após a primeira volta, Prost viu uma oportunidade de passar Senna. Como eles estavam se aproximando do pitwall⁴⁸, Prost tentou ultrapassar Senna por dentro, que significava que Prost encontrou-se entre o carro de Senna e o pitwall. Senna, claro, não queria deixá-lo passar e virou um pouco para Prost. Eles estavam dirigindo mais de 300 km/h e Prost poderia facilmente bater na parede. Felizmente, ambos conseguiram controlar os carros e escapar sem um acidente. Depois da corrida Prost comentou: “Era perigoso. Se ele tanto quer o campeonato, pode ficar com ele.”⁴⁹

Prost estava certo, mas os diferentes estilos de condução deles são a razão pela qual eles não gostavam um do outro. Senna era o piloto mais rápido nas qualificações e Prost era melhor piloto nas corridas. Prost era chamado de “professor” porque ele sempre planejou as corridas, sabia muito bem como controlar a corrida quando ele estava na frente e não tomava riscos desnecessários.

Alain era melhor no set up⁵⁰ do que Ayrton e quando teve o carro perfeito, Alain foi simplesmente incrível – mais rápido mesmo de que Ayrton. Mas, quantas vezes você consiga a perfeição na corrida? Uma vez em dez corridas, se você tiver sorte e as outras nove vezes quando o carro não era perfeito, Ayrton conseguia mais de si mesmo, mais do que qualquer um que já vi.”⁵¹

Senna, por outro lado, muitas vezes dirigia com o seu instinto, sem pensar muito e no limite. Ele disse: “Para mim, é primeiro lugar ou nada”⁵², e ele sempre usava a mínima oportunidade para ultrapassar. Senna resumiu a sua determinação numa entrevista no Grande Prémio da Austrália de 1990:

Por ser um piloto de corridas, você está sob risco todo o tempo. Ser um piloto de corridas significa que você está competindo com outras pessoas. Se não disputar-mos nas brechas, não somos mais pilotos de corrida porque estamos competindo para vencer. E a principal

⁴⁷ Hilton, Christopher, *Ayrton Senna – The Whole Story*, Haynes Publishing, Estados Unidos da América, 2011, p. 176

⁴⁸ Pitwall é um muro de um lado da linha de partida.

⁴⁹ Rubython, Tom, *The Life Of Senna*, BusinessF1 Books, London, 2006, p. 171

⁵⁰ Set up é a maneira em que o carro está configurado, por exemplo, o carro está configurado diferentemente para a corrida seca e para a corrida molhada.

⁵¹ Ramirez, Jo em Hughes, Mark “Obsession & artistry“, *Autosport Legends: Ayrton Senna*, Haymarket Consumer Media, 2012, p. 16

⁵² Rubython, Tom, *The Life Of Senna*, BusinessF1 Books, London, 2006, p. 25

motivação para todos nós é competir pela vitória, não é para chegar terceiro, quarto, quinto ou sexto. Eu compito para vencer sempre quando sinto que isso é possível. Às vezes, você comete um erro. Claro, é impossível acertar todo o tempo. Mas, eu estou competindo para vencer, e continuarei competindo enquanto eu sinto que estou o fazendo de uma maneira correta.⁵³

A temporada de 1988 decidiu-se na penúltima corrida da temporada no Japão. Senna qualificou-se na pole position, teve um mal início e caiu para a décima quarta posição, mas, no final da corrida, conseguiu ultrapassar todos os outros pilotos e ganhar. Ao vencer a corrida, ele venceu o seu primeiro campeonato e tornou-se campeão do mundo de Fórmula 1 de 1988.

Na temporada de 1989, McLaren tinha, mais uma vez, um carro muito bom e Senna e Prost novamente lutaram ferozmente no campeonato. A primeira grande disputa entre os dois aconteceu no Grande Prémio de San Marino. Aparentemente, Senna e Prost tinham um acordo para não passar um a outro no início da corrida. Senna quebrou o acordo, passou Prost e depois da corrida Prost até ameaçou deixar a equipe se Senna não pedisse desculpas. Pressionado pela chefe da equipe, Ron Dennis, Senna pediu desculpas, mas logo levou-o de volta e eles novamente voltaram ao status quo. Contudo, isso não foi nada comparado com o que aconteceu na penúltima corrida no Japão, onde o campeonato foi decidido mais uma vez.

No Grande Prémio do Japão Senna e Prost colidiram. O Prost estava fora da corrida, mas Senna conseguiu voltar para a corrida e ganhar. No entanto, depois da corrida, Senna foi imediatamente desclassificado e Prost declarado campeão do mundo de Fórmula 1 de 1989. Senna foi desclassificado por usar a chicane para voltar na pista após a colisão com Prost. Ele ficou furioso e acusou o chefe da FISA⁵⁴, o francês Jean-Marie Balestre, para favorecer Prost. Senna disse: “Eles queriam me desqualificar para a qualquer razão.”⁵⁵ Esta vez, Senna estava certo porque as chicanes são, efectivamente, utilizadas para voltar na pista se você, por um motivo, saiu da pista. O motivo da sua desqualificação foi vergonhoso e o chefe da McLaren, Ron Dennis, reclamou, mas nada foi alterado. Prost depois acusou Ron Dennis de favorecer Senna e decidiu deixar a equipe. Senna também teve que pagar 100,000 dólares e quase foi suspenso do campeonato na seguinte temporada.

⁵³ Documentário “Senna”, Universal Pictures, 2010

⁵⁴ FISA, A Federação Internacional de Automobilismo Esportivo (Fédération Internationale du Sport Automobile) foi o órgão de gestão de eventos de automobilismo.

⁵⁵ Rubython, Tom, *The Life Of Senna*, BusinessF1 Books, London, 2006, p. 192

O novo companheiro de Senna na equipe McLaren na temporada de 1990 foi Gerhard Berger que foi um dos raros pilotos que se tornaram amigos de Senna. Prost mudou-se para a Ferrari e o campeonato foi, pela terceira vez, decidido entre Senna e Prost, mas desta vez em equipes diferentes. Também, pela terceira vez consecutiva, o campeonato foi decidido no Japão. Novamente, Senna e Prost colidiram e ambos estavam fora da corrida. Para se manter na luta do campeonato, Prost precisava vencer essa corrida, mas, como ambos Senna e Prost não terminaram a corrida, Senna conquistou o seu segundo título mundial de Fórmula 1. Prost novamente culpou Senna pela colisão e Senna culpou Prost. Quase todos, excepto a equipe McLaren, pensavam que Senna foi responsável pelo incidente porque a colisão “parecia deliberada, um ato de vingança de Senna para a injustiça que ele sentiu que tinha sido feita em Japão um ano antes. Mas, ele (Senna) negou – ele ainda culpava Prost.”⁵⁶ Prost comentou depois da corrida: “É nojento. Eu não tenho nenhum problema com a perda do campeonato. Eu perdi muitos. Mas não desta forma. É tão mal do ponto de vista desportivo. Odeio esse tipo de situação. Mais uma vez ele destruiu completamente tudo.”⁵⁷

Na temporada de 1991, McLaren, novamente, tinha um carro competitivo, mas Williams tinha melhorado muito e Mansell na Williams tinha uma boa chance de ganhar o campeonato nessa temporada. Em 1991 Senna fez outra corrida memorável, esta vez, no Brasil. Ele nunca venceu em frente de fãs brasileiros. Nesse ano a corrida brasileira foi realizada na sua cidade natal, São Paulo, em vez de no Rio de Janeiro. Durante a corrida, Senna perdeu a quarta marcha e, nas voltas finais, ele ficou apenas com a sexta marcha. Ganhou a corrida, mas, depois da corrida, ele estava numa terrível condição física. Segundo França, “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.”⁵⁸

Nessa temporada, Senna novamente tinha uma briga com Prost na pista. Após do Grande Prémio da Alemanha, Prost acusou Senna de deliberadamente frear tarde. O Prost disse numa entrevista de televisão: “Se ele fizesse a mesma coisa de novo, eu empurraria ele fora, isso é certo.”⁵⁹ Por fazer esta ameaça, Prost ficou suspenso da próxima corrida. A resposta de Senna foi: “Eu acho que todo mundo sabe quem é Prost. Ele está sempre

⁵⁶ Ibid., p. 208

⁵⁷ Ibid.

⁵⁸ França, Rodrigo, “Ayrton Senna e o Jornalismo Esportivo”, Universidade de São Paulo, Escola de Comunicações e Artes, 2006, p. 59, <http://www.rf1jornalismo.com.br/pdf/mestradoCompletoRodrigo.pdf>

⁵⁹ Rubython, Tom, *The Life Of Senna*, BusinessF1 Books, London, 2006, p. 228

reclamando sobre o carro ou a equipe ou o circuito ou os outros pilotos. Nunca é culpa dele.”⁶⁰ No fim dessa temporada, Prost foi despedido da Ferrari por queixar-se publicamente do carro e decidiu não competir na temporada de 1992. O campeonato de 1991 foi novamente vencido por Senna no Japão. Ele tornou-se o tricampeão mundial de Fórmula 1 e, com os três títulos, manteve o seu lugar ao lado de poucos pilotos que conseguiram conquistar o campeonato de Fórmula 1 três vezes ou mais.

Na temporada de 1992, a McLaren não tinha um carro capaz de vencer o campeonato e a Williams, por outro lado, tinha um carro rápido, auxiliado pela tecnologia e um piloto excelente, Nigel Mansell. Mesmo assim, Senna ganhou o Grande Prémio de Mônaco de 1992 com um carro significativamente mais lento do que o carro de Mansell e esse já foi o seu quinto triunfo em Mônaco. Senna queria deixar a McLaren porque eles não eram capazes de dar-lhe o melhor carro. “Senna foi extremamente inteligente em manipular o seu próprio destino, sempre sendo com as equipes certas, o equipamento certo e algum controle sobre tudo isso.”⁶¹ A única equipe que ele queria juntar-se era a Williams, mas a sua mudança da McLaren para a Williams foi bloqueada pelo Prost, que voltou da aposentadoria em 1993 e assinou com a Williams. Prost tinha uma cláusula no seu contrato que dizia que não queria Senna como seu companheiro da equipe. Senna estava tão desesperado que ofereceu dirigir para Williams de graça. Mas não havia nada que poderia ser feito. Mansell na Williams ganhou o campeonato desse ano e Senna continuou pilotando para McLaren na temporada de 1993.

Williams novamente dominou a temporada de 1993. Mansell deixou a Williams depois de vencer o campeonato de 1992 e agora Prost tinha o mesmo carro e uma boa chance de ganhar o seu quarto campeonato. A McLaren de Senna não podia competir com a Williams, mas Senna conseguiu ganhar algumas corridas na primeira metade da temporada e ele estava liderando o campeonato de pilotos. Novamente, ele ganhou o Grande Prémio de Mônaco, alcançando a sua sexta vitória, o que permanece um recorde imbatível até hoje. Esse, também, foi o ano em que ele conseguiu mais uma daqueles vitórias especiais no Grande Prémio da Europa. Senna qualificou-se apenas na quarta posição. No entanto, a chuva caía no dia da prova. Conforme França,

⁶⁰ Ibid.

⁶¹ Fish, Calvin em Hilton, Christopher, *Ayrton Senna – The Whole Story*, Haynes Publishing, Estados Unidos da América, 2011, p. 95

Senna fez a “melhor volta” da história de Fórmula 1 na largada para o Grande Prêmio 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 húmida, 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 ao boxes de forma inusitadamente freqüente: Prost entrou sete vezes. Senna, no entanto, permanecia na chuva no 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 de Fórmula 1.⁶²

Depois da corrida, Senna comentou: “Foi um daqueles dias quando tudo veio junto. A equipe e as circunstâncias no circuito, os pit stops⁶³, a estratégia – juntos, eles criaram um resultado incrível e fascinante.”⁶⁴ Os jornalistas de desporto a motor, os pilotos e as outras pessoas relevantes na Fórmula 1 consideram que essa primeira volta no Grande Prêmio da Europa, onde Senna ultrapassou quatro pilotos na primeira volta da corrida, continua a ser uma das melhores voltas, se não a melhor volta, dirigida num carro de Fórmula 1. Rubython ressalta que o Grande Prêmio da Europa tinha praticamente sido ganho após de cerca de um minuto e meio porque isso foi quanto Senna precisou para ultrapassar os quatro pilotos e tomar a liderança.⁶⁵ Hilton escreveu: “De milhões de voltas conduzidas desde o começo da era moderna do campeonato do mundo em 1950, ninguém pode nem nunca vai saber qual é o melhor. Trata se de algo muito subjectivo, mas ninguém pode duvidar que essa volta é o primeiro candidato.”⁶⁶ Em cima disso, o seu maior rival Prost admitiu que “Ayrton era sempre muito rápido na chuva. E naquele dia tudo trabalhava um pouco a seu favor e desconfortável para nos, o que nos fazia parecer ridículos.”⁶⁷

Prost tornou-se o campeão de 1993 e tomou o seu quarto título, mas Senna venceu as duas últimas corridas da temporada. A corrida na Austrália foi a última vez que Senna venceu na Fórmula 1 e a última vez que ele esteve no pódio. Senna dividiu esse pódio com Prost que definitivamente estava se aposentando no final desta temporada. No pódio, os dois campeões apertaram as mãos e, pelo menos para o público, terminaram a sua amarga rivalidade.

⁶² França, Rodrigo, “Ayrton Senna e o Jornalismo Esportivo”, Universidade de São Paulo, Escola de Comunicações e Artes, 2006, p. 61, <http://www.rfljornalismo.com.br/pdf/mestradoCompletoRodrigo.pdf>

⁶³ Pit stop é a área dos boxes onde, durante a corrida, os pilotos trocam os seus pneus e fazem o reabastecimento de gasolina de seus veículos.

⁶⁴ Rubython, Tom, *The Life Of Senna*, BusinessF1 Books, London, 2006, p. 285

⁶⁵ *Ibid.*, p. 304

⁶⁶ Hilton, Christopher, *Ayrton Senna – The Whole Story*, Haynes Publishing, Estados Unidos da América, 2011, p. 398

⁶⁷ Documentário “The Right to Win”, Dolphin Media, 2004

1.10. Williams – temporada de 1994

Com Prost fora de Fórmula 1, Senna assinou com a Williams para a temporada de 1994. Contudo, os novos regulamentos proibiam muitas peças electrónicas que tinham auxiliado Prost na condução da Williams em 1993. Senna qualificou-se primeiro nas duas primeiras corridas da temporada, mas não terminou as corridas devido às falhas mecânicas. Um outro jovem piloto ganhou essas duas corridas. Foi Michael Schumacher⁶⁸ num carro muito bom na equipe Benetton⁶⁹. A terceira corrida da temporada foi realizada em Ímola, San Marino, o que continua a ser o mais triste fim de semana na história de Fórmula 1 até hoje.

1.11. Ímola

Sexta-feira, 29 de Abril, 1994 – sessão de treinos. O jovem piloto brasileiro Rubens Barrichello teve um acidente horrível e, surpreendente e felizmente, escapou quase ileso.

Sábado, 30 de Abril, 1994 – qualificações. O austríaco Roland Ratzenberger bateu forte e morreu num acidente horrível. Esse foi o primeiro piloto a morrer no carro de Fórmula 1 desde 1986.

Domingo, 1 de maio, 1994 – dia da corrida. Todos já estavam chocados com as tragédias e, então, as equipas e os pilotos só queriam terminar a corrida e esquecer esse fim de semana terrível. Mas, não era para ser. Senna qualificou-se na pole position pela terceira vez nessa temporada e liderava a corrida. Logo após do início aconteceu mais um acidente e o safety car⁷⁰ veio na pista. Quando o safety car deixou a pista, a corrida foi reiniciada. Senna ainda liderava a corrida em frente de Schumacher e na sétima volta Senna, de repente, deixou a pista e bateu directamente na parede na curva Tamburello. Todos pensaram que Senna estava bem e que ia deixar o seu carro e voltar para o box da sua equipa. Mas, em breve, a ambulância chegou e Senna foi levado para o hospital num helicóptero. O acidente aconteceu às 14:17 hora local e ele foi reanimado três vezes antes que o seu coração finalmente parou às

⁶⁸ Michael Schumacher é um ex-automobilista alemão, sete vezes campeão do mundo de Fórmula 1. Na sua carreira ele conquistou o maior número de campeonatos, vitórias e pole positions na história de Fórmula 1.

⁶⁹ A Benetton foi uma equipa italiana que competiu no campeonato da Fórmula 1 entre 1986 e 2001.

⁷⁰ Safety Car é um veículo que entra na pista em momentos críticos da corrida, como acidentes, chuva extrema, condições inseguras ou qualquer motivo que tire a segurança da prova. Safety Car guia em frente do líder da corrida e retarda os carros até a pista é, novamente, segura para correr.

18:37. Os médicos decidiram não fazer a outra reanimação porque o cérebro dele já estava morto.

Imediatamente, muitas teorias apareceram sobre a causa da sua morte. Conforme Williams, alguns disseram que Senna tinha cometido um erro. Outros disseram que o acidente foi causado por uma falha mecânica no seu volante que tinha sido modificado antes do início da temporada ao pedido de Senna. Houve também aqueles que culpavam o circuito e o muro de Tamburello porque esse muro era considerado uma das partes mais perigosas de qualquer pista no calendário de Fórmula 1.⁷¹ Alguns acidentes graves já tinham acontecido lá e, uns anos atrás, Senna até falou sobre a segurança dessa parte do circuito, mas nada foi feito para melhorar a segurança. Para tentar estabelecer a causa da morte de Senna, um julgamento foi começado. Em 1997, o tribunal italiano decidiu que ninguém dos acusados (o chefe da equipe, o director técnico e o principal desenhador da Williams, bem como as três pessoas responsáveis pela manutenção da pista de Ímola) foi responsável pela morte de Senna. O relatório oficial diz que o acidente de Senna foi causado por uma quebra do volante e que por causa disso Senna perdeu o controle sobre o carro e bateu no muro na curva Tamburello, segundo Rubython.⁷² “Porque um grande piloto, possivelmente o melhor piloto, morreu no domingo, 1 de maio de 1994, intermináveis recursos, tempo e esforço foram colocados em estabelecer a causa. Infelizmente, como na maioria dos acidentes que envolvem um carro de Fórmula 1, a causa definitiva nunca foi encontrada.”⁷³

As pessoas não só do Brasil, mas de todo o mundo, ficaram de luto.

Foi o pior dia na história da Fórmula 1. Muitos pilotos de Fórmula 1 já tinham morrido antes de Ayrton Senna, mas nenhum deles era tão famoso e tão respeitado e idolatrado no mundo como Senna. A morte de Senna foi um tremendo impacto para a Fórmula 1, para o automobilismo em geral, e para todo mundo. Isso nunca tinha acontecido antes. E eu espero que nunca mais aconteça.⁷⁴

Às 06:15 em 4 de Maio o avião com o corpo de Senna aterrou no aeroporto de São Paulo. Segundo Richard Williams, cerca de um milhão de pessoas estavam esperando em frente do aeroporto e ao longo da estrada que ia levar Senna para Assembleia Legislativa de São Paulo onde ele deitava no resto até o funeral no dia seguinte.⁷⁵ O corpo de Senna foi colocado num

⁷¹ Williams, Richard, *The Death of Ayrton Senna*, Penguin Books, London, 2010, p. 140

⁷² Rubython, Tom, *The Life Of Senna*, BusinessF1 Books, London, 2006, p. 473

⁷³ *Ibid.*, p. 414

⁷⁴ Murray Walker, o comentarista da Fórmula 1, no documentário “The Right to Win”, Dolphin Media, 2004

⁷⁵ Williams, Richard, *The Death of Ayrton Senna*, Penguin Books, London, 2010, p. 1

caminhão de bombeiros e coberto com a bandeira brasileira. Muitas pessoas em motos, bicicletas e a pé estavam seguindo o caminhão, enquanto as outras pessoas estavam ao longo da estrada, dizendo o seu último adeus ao seu cidadão preferido. As pontes, os túneis e os carros foram cobertos com mensagem, tais como: “Obrigado, Senna”, “Senna não morreu, porque os deuses não morrem”, “Obrigado, Senna, por fazer nossos domingos felizes”. As pessoas gritavam “Olé, olé, olé, Senna, Senna, Senna” e tiravam confetes e flores sobre o caixão no caminhão.

Na Assembleia Legislativa as pessoas tinham a oportunidade de ver o caixão de Senna e prestar as suas últimas homenagens. Segundo Williams, quase 200,000 pessoas passaram por ai nesse dia e muitos tinham esperado sete horas na fila em frente da Assembleia Legislativa.⁷⁶ “Alguns deles estavam sem sapatos; outros eram vestidos na seda. Ele (Senna) uniu-os, mesmo através de sua morte.”⁷⁷ No dia do funeral, conforme Williams, cerca de 250.000 pessoas ficaram alinhadas na rota entre a Assembleia Legislativa e o Cemitério do Morumbi carregando letreiros: “Ayrton Senna sempre”, “Adeus”, “Valeu”, “Senna tricampeão”, “Senna o melhor”, “Obrigado”. Dezenas de milhões de brasileiros assistiram o funeral ao vivo na televisão.⁷⁸

O funeral de Senna foi fechado para o público e presentes foram só a sua família, os amigos e as pessoas de Fórmula 1. Muitos pilotos, incluindo Prost, vieram e levaram o caixão do Senna para o lugar do seu descanso final. Conforme Williams, quatro pessoas importantes não assistiram ao funeral: Nigel Mansell que tinha obrigações nos EUA, Michael Schumacher quem disse que não gostava de assistir aos funerais, Bernie Ecclestone que veio para São Paulo, mas não tinha a permissão para assistir ao funeral (a família de Senna não queria que ele fosse lá) e Nelson Piquet que nunca gostou de Senna e que disse que não queria fingir que era o amigo de Senna. Piquet ainda acusou Prost de fingir a amizade com Senna quando na verdade Prost era o seu maior rival.⁷⁹

O presidente brasileiro, Franco, declarou três dias de luto nacional e as crianças tiveram um dia livre na escola. As bandeiras no país inteiro foram hasteadas a meio mastro. A próxima corrida no calendário foi em Mônaco onde Senna obteve um recorde de seis vitórias. Em homenagem a Senna e Ratzenberger, os dois primeiros lugares no início de Grande

⁷⁶ Ibid., p. 8

⁷⁷ Senna, Viviane, em Williams, Richard, *The Death of Ayrton Senna*, Penguin Books, London, 2010, p. 15

⁷⁸ Williams, Richard, *The Death of Ayrton Senna*, Penguin Books, London, 2010, p. 9

⁷⁹ Ibid., p. 13

Prémio de Mônaco foram deixados vazios. Os pilotos seguravam uma bandeira que dizia “Adeus, Senna” e houve um minuto de silêncio.

2. O fenômeno

2.1. A história de Fórmula 1 no Brasil

Para tornar-se um ídolo mundial e fenômeno brasileiro, Ayrton Senna teve que trabalhar duro. O sucesso do Brasil na Fórmula 1 não veio rapidamente e levou muitos anos para construir a base de fãs brasileiros. O primeiro brasileiro que conquistou o título mundial de Fórmula 1 foi Emerson Fittipaldi em 1972. “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.”⁸⁰ Por causa do sucesso de Fittipaldi, os jornalistas começaram a prestar mais atenção ao desporto a motor e dando-lhe mais espaço no noticiário. Além disso, os jornalistas tiveram que ser treinados profissionalmente e aprender todas as expressões técnicas que foram necessárias para produzir um comentário qualitativo de corridas de Fórmula 1. Também, as notícias de Fórmula 1 ocupavam mais espaço nos jornais diários e apareceram as primeiras revistas especializadas do desporto a motor, como *AutoSport*, *Grid* e *Quatro Rodas*.

Emerson Fittipaldi venceu o seu segundo e último título em 1974 e depois disso houve uma breve pausa entre títulos de Fórmula 1 no Brasil porque o próximo brasileiro que se tornou campeão de Fórmula 1 foi Nelson Piquet em 1981. Desde que Fittipaldi popularizou o desporto, mais jovens brasileiros queriam ser pilotos de corridas, mas foi Piquet que conseguiu seguir os passos de Fittipaldi. Por causa de Piquet, a Fórmula 1 tornou-se novamente uma das paixões dos brasileiros e um lucro para a mídia. O segundo título de Piquet chegou em 1983 e no ano seguinte Senna estreou na Fórmula 1. Ele ainda não era tão famoso no Brasil como campeões Fittipaldi e Piquet, mas não demorou muito para que Senna roubasse a atenção de Piquet. Mesmo com o seu terceiro título em 1987, a popularidade de Piquet não se podia comparar com a de Senna quando ele conquistou o seu primeiro título em 1988.

⁸⁰ França, Rodrigo, “Ayrton Senna e o Jornalismo Esportivo”, Universidade de São Paulo, Escola de Comunicações e Artes, 2006, p. 32, <http://www.rf1jornalismo.com.br/pdf/mestradoCompletoRodrigo.pdf>

Para explicar como Senna tornou-se fenômeno e herói nacional, Simone Ribeiro salienta os três fatores principais: a situação política e socioeconômica no Brasil na época, o próprio Senna e a mídia.⁸¹

2.2. A situação política e socioeconômica no Brasil

Em 1984, “quando Senna estreou na Formula 1, praticamente um desconhecido no Brasil, o país estava às portas da democracia. (...) Em 1985, os brasileiros puderam finalmente votar através de eleições diretas após mais de 20 anos de ditadura militar.”⁸² Tancredo Neves foi eleito presidente, mas ele morreu antes que pudesse começar o seu mandato e deixou os brasileiros devastados. No mesmo dia em que morreu Neves, Senna conquistou a sua primeira corrida de Fórmula 1. No entanto, dadas as circunstâncias, a conquista de Senna não teve muito sucesso nas notícias. Em vez de Neves, o novo presidente tornou-se José Sarney e tinha uma tarefa difícil de democratizar o país e controlar a inflação. Ele introduziu a nova moeda, o Cruzado, e, no início, o seu plano de recuperação estava funcionando relativamente bem. No entanto, em 1987 a inflação perdeu controle e

o clima político no país a partir desse momento até o final do governo de Sarney foi de ceticismo. Do dia para a noite, o país passou a vivenciar um verdadeiro efeito dominó: com a desvalorização do Cruzado, os salários foram empurrados para baixo, esmagando qualquer perspectiva otimista para a retomada do consumo. Sem consumo, a economia iniciava o processo de desaceleração. A crises política e econômica se refletiram em praticamente todos os setores públicos, desde a construção civil até a educação.⁸³

Naquela época, muitas pessoas eram analfabetas porque o dinheiro que deveria ir para a educação muitas vezes não chegava às escolas por causa da corrupção ou incompetência. Além disso, as clínicas privadas foram abertas no Brasil, mas elas só eram acessíveis para as classes médias e altas, enquanto as classes mais baixas tinham que ir aos mal equipados hospitais públicos. O aumento geral da pobreza e da fome causou o aumento da violência e do

⁸¹ Lage Mendonça Ribeiro, Simone, “Ayrton Senna herói nacional. A contribuição do piloto e da imprensa na construção de sua imagem: análise de reportagens e citações do jornal Folha de São Paulo”, Centro Universitário de Brasília, Faculdade de Ciências Sociais Aplicadas, 2006, p. 9

⁸² Passos Pröglhóf Júnior, Everado Franz, “O reforço do mito 'Ayrton Senna do Brasil' no discurso da Rede Globo: Primeiras Reflexões”, Universidade Metodista de São Paulo, FAPPT – Faculdade de Publicidade e Propaganda e Turismo, 2004, p. 22

⁸³ Ibid., p. 23

crime e muitas pessoas decidiram deixar o Brasil e tentar encontrar uma vida melhor em países como os EUA, Japão ou Portugal.

Nessa situação difícil, a autoestima dos brasileiros era muito baixa e eles precisavam de algo ou alguém que poderia animá-los e dar-lhes a esperança. Esse alguém nesse momento era Ayrton Senna. Carlos Augusto Montenegro, dono do maior instituto de pesquisa de opinião pública do país, o Ibope, disse que no Brasil na época “havia um clima de emoção no ar, mas faltavam pessoas marcantes. Senna apareceu na hora certa: uma pessoa simples, corajosa e orgulhosa de seu país.”⁸⁴ Além disso, houve um espaço vazio na área de heróis do desporto porque o desporto preferido dos brasileiros, o futebol, não estava passando por uma fase de sucesso. A equipe brasileira não ganhou o título mundial desde 1970 e em 1986 eles perderam para a França em quartas de final. Um dia depois dessa derrota dos brasileiros na Copa do Mundo de 1986 Senna estava competindo no Grande Prémio dos Estados Unidos onde ele ganhou a corrida ao derrotar o francês Alain Prost. Alguns fãs na corrida tinham o letreiro que dizia “Senna dá olé no francês” e muitos brasileiros viram a vitória de Senna como a vingança pela derrota do dia anterior.

Também, naquele dia aconteceu uma outra coisa importante que ajudou no aumento da confiança dos brasileiros. Depois da vitória, Senna pegou a bandeira do Brasil e deu a volta de vitória acenando a bandeira brasileira de seu carro. Simone Ribeiro salienta que este gesto foi “uma forma de resgatar o patriotismo de sua nação”.⁸⁵ A partir dessa corrida, Senna começou a fazer isso depois de cada vitória e esse gesto tornou-se uma das suas marcas registradas na Fórmula 1.

Nos anos seguintes, e especialmente em 1990 e 1991 quando ele ganhou os títulos mundiais, Senna “trazia alegria” aos brasileiros e elevava os seus espíritos. A situação política e económica também estava melhorando. Em 1989, Fernando Collor de Melo tornou-se novo presidente e implementou algumas medidas drásticas para controlar a inflação e restabelecer a economia. No entanto, as medidas de Melo não tinham sucesso e a corrupção ainda estava presente na sociedade brasileira. O próximo presidente, Itamar Franco, implementou um novo plano de recuperação em 1994 e desde então a situação ficava cada dia melhor. A inflação foi

⁸⁴ Rodrigues, Ernesto, *Ayrton, o herói revelado*, Editora Objetiva, Rio de Janeiro, 2004, p. 85

⁸⁵ Lage Mendonça Ribeiro, Simone, “Ayrton Senna herói nacional. A contribuição do piloto e da imprensa na construção de sua imagem: análise de reportagens e citações do jornal Folha de São Paulo”, Centro Universitário de Brasília, Faculdade de Ciências Sociais Aplicadas, 2006, p. 21

colocada sob controle, o consumo aumentou e a economia finalmente começava a recuperar-se.

2.3. A contribuição de Senna para a criação de sua imagem

Quando Ayrton chegou à Europa em 1981 para competir no campeonato de Fórmula Ford 1600, ele logo percebeu que, para ter uma chance de competir na Fórmula 1, ele precisava de mais do que a pura velocidade e talento. Ele necessitava de patrocinadores bem conhecidos para atrair as equipes competitivas na Fórmula 1. Enquanto Senna ainda estava correndo nos campeonatos de Fórmula Ford e Fórmula Três, ele contratou um fotógrafo profissional, Keith Sutton, para tirar as suas fotografias nas corridas e para enviar as fotografias para diferentes revistas de automobilismo no Brasil. Quando Senna não estava correndo, ele costumava visitar as redações de diferentes revistas e jornais e trazê-las notícias sobre suas conquistas. Nesse tempo os desportistas não costumavam fazer tais coisas, mas Senna estava fazendo tudo que podia para promover-se e para tentar atrair a atenção de algum patrocinador. Claro, isso não foi fácil no início porque ele teve que competir por espaço na mídia no Brasil com um outro campeão de Fórmula 1, Nelson Piquet.

No entanto, a sua persistência valeu a pena porque em 1983 a estação brasileira *TV Globo* transmitiu uma das corridas de Fórmulas Três ao vivo pela primeira vez no Brasil. A razão detrás da decisão da *TV Globo* para transmitir uma corrida de Fórmulas Três foi o fato de que Senna estava competindo para o título daquele ano e essa foi a primeira vez que os brasileiros tiveram a oportunidade de ver uma corrida de Senna ao vivo.

Durante toda a sua carreira, Senna tinha um bom relacionamento com jornalistas porque sabia a importância de mídia na criação de sua imagem. Ele sempre encontrava tempo para a mídia, especialmente em seus primeiros anos na Fórmula 1. Quando Senna começou a ter mais sucesso, depois de assinar para a McLaren e de vencer o seu primeiro campeonato, a mídia também começou a prestar mais atenção nele e, logo, as câmaras estavam seguindo todos os seus movimentos. Ele era o homem mais procurado em conferências de imprensa e, com o tempo, ele começou a escolher com cuidado quando e para quem ia dar as declarações e as entrevistas. Também, Senna tinha uma equipe que cuidou de suas relações públicas e, no auge de sua carreira, ele tinha o hábito de dar uma longa entrevista por ano à uma das

emissoras da sua preferência no Brasil. Na maioria dessas entrevistas pode-se observar que Ayrton estava escolhendo as suas palavras com cuidado e pensando por alguns segundos antes de responder porque queria evitar as declarações que pudessem comprometer a sua imagem.

Além disso, Senna também sabia muito bem como capturar os corações de seus fãs brasileiros. Rodrigo França observa que muitos valores nacionais, como a autoestima e o patriotismo, podem ser analisados através de desporto.⁸⁶ Isso é porque as pessoas identificam-se com os símbolos nacionais, como a bandeira ou o hino, e isso une-os e faz-os sentir como um grupo em tempos difíceis. Portanto, quando Senna começou a acenar a bandeira brasileira após cada vitória, as pessoas viram esse gesto como um incentivo durante a difícil situação política e econômica no seu país. Cada vez que os brasileiros viram Senna no pódio enrolado na bandeira brasileira e cada vez que ouviram o hino brasileiro, eles sentiam orgulho de ver que um brasileiro, um homem do país de Terceiro Mundo, derrotou os pilotos de países muito mais ricos, como a França e a Grã-Bretanha onde existe uma longa tradição automobilística. Ayrton deu-lhes a esperança de que eles também poderiam ter sucesso em suas vidas. Além disso, Senna costumava dedicar as suas vitórias aos brasileiros, dizendo: “Valeu Brasil, um abraço”, “Para os brasileiros” ou ele usava o pronome “nós” para referir-se as suas vitórias, como: “Vencemos”, o que fez que os brasileiros sentiam-se cada vez mais orgulhosos de seu herói.

Porque Senna era muito carismático, ele ganhou muitos fãs não só no Brasil, mas em todo o mundo. Ele era especialmente famoso no Japão porque os carros da McLaren usavam o motor japonês produzido pela Honda. Não era estranho que Senna alcançou o status de herói em seu país de origem, mas tornar-se um ídolo para os fãs japoneses foi algo muito especial. Cada vez que estava no Japão, ele foi cercado por milhares de fãs japoneses e, no auge de sua carreira, Senna tornou-se tão famoso como um ator ou um cantor que é conhecido internacionalmente.

Outra coisa que certamente ajudou-lhe em tornar-se o herói nacional foi a religião. José Honório Rodrigues afirma que a religião é uma das coisas que caracterizam os brasileiros como uma nação.⁸⁷ O próprio Senna era muito religioso, portanto, os brasileiros identificavam-se facilmente com ele. Ayrton tinha o hábito de ler a Bíblia e costumava falar

⁸⁶ França, Rodrigo, “Ayrton Senna e o Jornalismo Esportivo”, Universidade de São Paulo, Escola de Comunicações e Artes, 2006, p. 9, <http://www.rfljornalismo.com.br/pdf/mestradoCompletoRodrigo.pdf>

⁸⁷ Rodrigues, Jose Honorio, “As Características do Povo Brasileiro”, Center for Latin American Studies at the University of Miami, Journal of Inter-American Studies, Vol. 2, No. 4 (Oct., 1960), p. 373

sobre o Deus em conferências de imprensa e em entrevistas. A sua declaração mais memorável desse tipo foi no Japão em 1988 quando ele ganhou o seu primeiro campeonato de Fórmula 1:

Mesmo orando, eu estava superconcentrado, me preparando para uma curva longa, de 180 graus, quando vi a imagem de Jesus. Ele era tão grande, tão grande. Não estava no chão. Estava suspenso, com a roupa de sempre, a cor de sempre e uma luz em volta. Seu corpo inteirinho subia para o céu, alto, alto, alto, ocupando todo o espaço. Ao mesmo tempo em que tinha essa imagem incrível, eu guiava um carro de corrida. Guiava com precisão, com força, com tudo. É de enlouquecer, não é? É de enlouquecer!⁸⁸

A fé pode tê-lo ajudado a aumentar a sua popularidade no Brasil, mas não ajudou com a imprensa mundial porque essa declaração não foi bem recebida entre os jornalistas e outros pilotos. Além disso, ele também foi ridicularizado por alguns jornalistas por fazer tais declarações.

Como se isso não bastasse, em outra entrevista ele declarou:

No início, tive muito receio de revelar esta crença, mas agora não sinto mais constrangimento em falar sobre Deus. E, se tenho essa fortuna, meu dever é passar a mensagem de Deus a outras pessoas. (...) Desde os quatro anos de idade, estou exposto ao risco. Sofri muitos acidentes. Competi de kart e de carro, capotei, passei por cima dos outros, outros passaram por cima de mim, bati em parede e nunca quebrei uma perna, uma costela. O máximo que me aconteceu até hoje foi trincar um dedo. Isso é uma bênção de Deus.⁸⁹

Depois da entrevista, os jornalistas chamaram ele de louco e Prost comentou ironicamente: “Ayrton existe e Deus o encontrou.”⁹⁰ Também, Prost achou que essa declaração de Senna explicava a perigosa e agressiva condução do piloto em questão: “Eu acho que Senna acredita mesmo que, por causa da fé que tem em Deus, não vai se machucar. Isso é uma coisa que um piloto de Fórmula 1 não deveria levar a sério, pelo menos perto de mim.”⁹¹ Senna logo percebeu que as afirmações religiosas não estavam melhorando a sua imagem, pelo menos não entre os seus fãs fora do Brasil, e ele absteve-se de dar tais declarações no futuro, mas a religião continuou a ser uma coisa muito importante para ele ao longo de sua vida.

Além disso, o que também ajudou na formação de sua imagem foi a tendência de esconder a sua vida pessoal dos meios de comunicação. Quando não estava correndo, Senna passava as suas férias no Brasil escondido do olhar do público. Essa tendência de esconder a

⁸⁸ Rodrigues, Ernesto, *Ayrton, o herói revelado*, Editora Objetiva, Rio de Janeiro, 2004, p. 235

⁸⁹ *Ibid.*, p. 264

⁹⁰ *Ibid.*

⁹¹ Rodrigues, Ernesto, *Ayrton, o herói revelado*, Editora Objetiva, Rio de Janeiro, 2004, p. 265

sua vida privada deu-lhe o ar de mistério e causou ainda maior interesse das pessoas para a vida dele. Os jornalistas tentavam obter as suas declarações quando ele aterrava no Brasil, mas as declarações de Senna foram geralmente curtas e desinteressantes para a mídia que estava com fome para descobrir mais sobre a sua vida privada para poder apresentar algumas informações aos seus fãs. Mas, apesar de todos os esforços da mídia, Ayrton conseguiu manter a sua vida privada fora do olhar do público e nunca deu muitas razões aos jornalistas para preencher as colunas de fofocas com o seu nome. Senna estava ligado a muitas mulheres durante a sua vida, mas ele só fez públicas os seus dois relacionamentos de longo prazo, um com a famosa cantora e apresentadora brasileira, Xuxa Meneghel, e o outro com Adriane Galisteu, uma jovem modelo brasileira que era a sua namorada até o acidente fatal.

2.4. Como a mídia ajudou na criação da imagem de Senna

Além do próprio Senna e da situação política e socioeconômica no Brasil, a mídia teve um papel enorme na formação da imagem heróica de Senna. Embora o brasileiro Nelson Piquet tenha vencido o campeonato mundial de Fórmula 1 duas vezes antes da chegada de Senna na Fórmula 1, Ayrton rapidamente roubou o título de herói nacional de Piquet. A razão por detrás disso foi o fato de que Piquet não gostava de jornalistas e sempre dava entrevistas com relutância. Por exemplo, depois de ter ganhado o seu primeiro campeonato mundial, Piquet “retardara a volta ao país para fugir do assédio dos torcedores. Justificativa: não era muito seu estilo fazer desfile em carro aberto e outras comemorações. Mais um exemplo da conturbada relação de Piquet com a imprensa e a torcida brasileira. Senna faria questão de não seguir o exemplo. Muito pelo contrário.”⁹² Senna estava sempre disposto a responder às perguntas mais banais e mostrava respeito para os jornalistas porque sabia que só poderia beneficiar disso.

Os próprios jornalistas brasileiros logo perceberam que deveriam centrar a sua atenção na nova estrela em ascensão, em vez de desperdiçar o tempo com o reservado Piquet. Parecia que a missão pessoal da *TV Globo* era transformar Senna no preferido piloto brasileiro e, posteriormente, no herói nacional. Também, como já foi mencionado, a equipe de futebol não estava passando por um período de sucesso e depois de Pelé, o futebol no Brasil não produziu

⁹² Ibid., p. 41

um herói que iria capturar os corações dos brasileiros. Portanto, o jornalismo desportivo precisava de um novo grande nome para trazê-los lucros.

A *TV Globo* teve os direitos exclusivos de transmissão de Fórmula 1 e os seus repórteres e comentaristas foram para todas as corridas ao longo do ano. Enquanto Senna estava no auge de sua carreira, a *TV Globo* alcançou a maior audiência na história da cobertura de Fórmula 1 no Brasil, de acordo com Franz Pröglhöf Júnior.⁹³ Além disso, os hábitos de brasileiros nos domingos foram alterados porque, como comenta Carlos Augusto Montenegro, o diretor do Ibope, “as transmissões de Fórmula 1 ficaram de tal modo integradas à cultura brasileira, que o domingo só começava depois da corrida”.⁹⁴ Montenegro também disse que

o fenômeno fica ainda mais claro quando se analisa a audiência das corridas de Senna. (...) Uma audiência comparável à Copa do Mundo, com uma diferença que acentua ainda mais a importância de Ayrton: na Copa, os jogos eram concentrados e aconteciam de quatro em quatro anos. No caso da Fórmula 1 dos tempos de Ayrton, o fenômeno era o fato de milhões de pessoas terem o costume de ligar a tevê de manhã, no domingo, de três em três semanas.⁹⁵

Além de coberturas de corridas, a *TV Globo* e outros canais televisivos tinham diferentes programas especializados durante toda a semana onde as pessoas discutiam sobre os desportos a motor e analisavam as corridas de Fórmula 1 e os resultados de Senna. Apareceram mais revistas especializadas e Senna também estava sendo discutido em diferentes programas de rádios e jornais. Além disso, a revista brasileira *Quatro Rodas* estava pagando um monte de dinheiro para colunas que Ayrton estava escrevendo para essa revista. Portanto, no tempo de Senna, graças a todos os esforços da mídia, a Fórmula 1 tornou-se o desporto com mais torcedores no Brasil após futebol.

De acordo com Franz Pröglhöf Júnior, a maioria dos meios de comunicação no Brasil, e particularmente a *TV Globo*, apresentavam apenas os lados positivos de Senna, glorificando os seus sucessos e justificando os seus erros e derrotas.⁹⁶ Para construir a imagem de Senna como piloto preferido dos brasileiros, os repórteres usavam as palavras como “herói”, “ídolo” e “rei” quando falavam sobre ele. A mídia também raramente mencionava as suas

⁹³ Passos Pröglhöf Júnior, Everado Franz, “O reforço do mito 'Ayrton Senna do Brasil' no discurso da Rede Globo: Primeiras Reflexões”, Universidade Metodista de São Paulo, FAPPT – Faculdade de Publicidade e Propaganda e Turismo, 2004, p. 19

⁹⁴ Rodrigues, Ernesto, *Ayrton, o herói revelado*, Editora Objetiva, Rio de Janeiro, 2004, p. 365

⁹⁵ *Ibid.*

⁹⁶ *Ibid.*, p. 43

imperfeições e, quando os erros de Senna foram mencionados, os jornalistas regularmente usavam o vocabulário que diminuía os danos que isso poderia causar à imagem impecável de Senna. Das locuções de Galvão Bueno, o comentarista de corridas de Fórmula 1 na *TV Globo*, foi fácil concluir quem os brasileiros deveriam apoiar. Ele cunhou a frase “Ayrton Senna do Brasil” e costumava gritar essa frase cada vez que Senna venceu. Além disso, na *TV Globo*, tornou-se habitual tocar a música chamada “Tema da Vitória” cada vez que um piloto brasileiro venceu na Fórmula 1. Essa música foi tocada quando Fittipaldi e Piquet venceram corridas, mas as pessoas começaram a associar essa música exclusivamente com Senna e, com a passagem de tempo, “Tema da Vitória” tornou-se uma das marcas registradas de Senna, junto com o seu capacete amarelo com faixas azul e verde e o seu hábito de celebrar vitórias acenando a bandeira brasileira.

A mídia também saiu ganhando das famosas rivalidades entre Senna e Piquet e, especialmente, entre Senna e Prost. Senna vs. Piquet foi uma rivalidade que estava acontecendo mais na mídia do que nas pistas de corrida. Tudo começou quando Ayrton ainda estava na Fórmula Três e quando, antes do início de uma das corridas de Fórmula 1, ele apresentou-se ao Piquet. Piquet não prestou atenção nele e isso marcou o começo da antipatia entre eles. Quando Senna chegou à Fórmula 1, Piquet logo percebeu que esse novo garoto iria substituí-lo na mídia no Brasil. Parece que Piquet não podia aceitar a derrota contra Senna na pista de corrida e por isso começou uma guerra contra Senna na mídia. Piquet não tinha respeito por Senna nem como pessoa nem como piloto e muitas vezes chamava-o de “taxista de São Paulo”. Ele também começou os rumores sobre a suposta homossexualidade de Senna, mas todos os rumores de Pique não afeiteram a lealdade de fãs de Senna. O público foi logo dividido entre “seenistas” e “piquetistas” e era óbvio que a *TV Globo* o apoiava. Este foi “um prato cheio para a imprensa de qualquer canto do planeta, e certamente ajudava em muito a alavancar o interesse da mídia para a Fórmula 1, mesmo a não especializada em cobertura esportiva.”⁹⁷ Consequentemente, os meios de comunicação novamente conseguiram obter um enorme ganho financeiro da detalhada cobertura dessa rivalidade.

No entanto, a outra rivalidade, entre Senna e Prost, foi lucrativa não apenas para a mídia no Brasil, mas também para os meios de comunicação em todo o mundo. Tudo começou em Mônaco em 1984 quando Senna terminou em segundo lugar quando a corrida foi

⁹⁷ de Andrade, Castilho em França, Rodrigo, “Ayrton Senna e o Jornalismo Esportivo”, Universidade de São Paulo, Escola de Comunicações e Artes, 2006, p. 77, <http://www.rfljornalismo.com.br/pdf/mestradoCompletoRodrigo.pdf>

parada por causa das condições chuvosas. Prost venceu e Senna ficou furioso e culpou o oficial francês por ter parado a corrida prematuramente e por favorecer o piloto francês, Prost. Depois dessa situação, a mídia no Brasil teve uma tendência de transformar Senna numa vítima e Prost num vilão cada vez que um incidente com estes dois ocorria. A fase de ouro da rivalidade entre os dois aconteceu entre 1988 e 1990 quando eles colidiram em duas ocasiões no Japão em corridas que decidiram sobre o campeão mundial desse ano.

Na primeira ocasião, quando Senna foi desclassificado no Japão em 1989 e Prost declarado campeão, toda a imprensa brasileira apresentou Prost como o vilão e Senna como a vítima que foi enganada por Jean-Marie Balestre, o presidente da FISA e bom amigo de Prost. A situação foi discutível porque nenhum piloto nunca foi desqualificado por fazer a mesma coisa que Senna fez, portanto, parecia que a desqualificação de Senna tinha sido uma vingança de presidente francês da FISA para todas as disputas anteriores entre Senna e Prost.

Na segunda ocasião, em 1990, quando eles colidiram novamente e quando não foram capazes de continuar a corrida, os papéis foram invertidos. Senna tornou-se o campeão e Prost acusou-o de colisão intencional. Esta vez, a mídia na França retratou Senna como o vilão e Prost foi representado como a vítima da vingança do brasileiro para a desqualificação do ano passado. Essa situação, como a do ano anterior, também foi muito discutível e só um ano depois dessa colisão Senna finalmente confessou que tinha provocado o acidente de propósito.

Prost foi novamente apresentado como o vilão na mídia no Brasil quando ele fez observações sobre a religião de Senna porque esses tipos de comentários não foram recebidos bem no Brasil, um país religioso. A última vez quando Prost foi gravemente criticado pela mídia no Brasil foi em 1993 quando ele vetou a mudança de Senna para a Williams. Portanto, a famosa rivalidade desses dois não trouxe dinheiro apenas para a mídia no Brasil ou na França. Os meios de comunicação de todo o mundo estavam falando sobre Senna vs. Prost e essa rivalidade trouxe um monte de atenção e promoção para a Fórmula 1.

Finalmente, a trágica morte de Senna foi outro evento que trouxe enormes ganhos para a mídia no Brasil. Ayrton Senna morreu no auge de sua carreira, na batalha, enquanto estava lutando por seu quarto título mundial e milhões de fãs de Fórmula 1 foram testemunhas de sua morte ao vivo. Desde o acidente, em 1 de maio de 1994, até o dia depois de funeral, em 6 de maio de 1994, a *TV Globo* e todas as outras emissoras brasileiras transmitiram muitos documentários e notícias sobre Senna, enquanto os jornais e as revistas publicaram centenas

de páginas e imagens do acidente, do funeral, de suas conquistas e de seus interesses amorosos. Muitas revistas publicaram as edições especiais dedicadas a Senna e a revista *Veja*, por exemplo, vendeu todas as 300 mil de cópias.⁹⁸

Edvaldo Pereira Lima salienta 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. 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.⁹⁹

A trágica morte de Senna foi transformada num grande espetáculo mediático pela *TV Globo* e Alex Eloy Nogueira diz que em casos como estes

as pessoas se preparam para assistir uma criação, como se fosse em um estúdio, só que em dimensões muito maiores. (...) Isso significa que todos os eventos (e no caso os funerais dos grandes heróis) são grandes espetáculos organizados e promovidos pelas mídias, que registram e captam o que lhes interessa.¹⁰⁰

O funeral de Senna foi transmitido ao vivo em mais de 45 países e durante a cobertura de funeral os cinegrafistas usavam um tipo de filmagem chamada de “close-up” para mostrar os rostos de tristes e devastados brasileiros. Além disso, na transmissão havia a música instrumental, o que foi feito para despertar a compaixão das pessoas e fazê-las sentir como se eles estivessem lá, nas ruas, com os brasileiros que vieram para prestar as suas últimas homenagens em pessoa. Rodrigo França descreve bem o resultado de todos os esforços que a mídia colocou na construção da imagem heróica de Senna: “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.”¹⁰¹

⁹⁸ Eloy Nogueira, Alex, “Análise das imagens da morte de Ayrton Senna na revista *Veja* em 1994”, p. 67

⁹⁹ França, Rodrigo, “Ayrton Senna e o Jornalismo Esportivo”, Universidade de São Paulo, Escola de Comunicações e Artes, 2006, p. 5, <http://www.rf1jornalismo.com.br/pdf/mestradoCompletoRodrigo.pdf>

¹⁰⁰ Eloy Nogueira, Alex, “Análise das imagens da morte de Ayrton Senna na revista *Veja* em 1994”, p. 72

¹⁰¹ França, Rodrigo, “Ayrton Senna e o Jornalismo Esportivo”, Universidade de São Paulo, Escola de Comunicações e Artes, 2006, p. 64, <http://www.rf1jornalismo.com.br/pdf/mestradoCompletoRodrigo.pdf>

3. Depois do acidente

3.1. As consequências para a Fórmula 1

As mortes de Ayrton Senna e Roland Ratzenberger na corrida em Ímola tiveram consequências diretas e imediatas para a segurança de Fórmula 1. Depois desse trágico fim de semana, os pilotos formaram Grand Prix Drivers Association (GPDA) e exigiram que a FIA melhorasse a segurança na Fórmula 1. A FIA reagiu rapidamente e já na próxima corrida em Mônaco começou a implementar as novas regras de segurança. A pista em Mônaco é uma das mais perigosas do calendário porque os pilotos guiam nas ruas cercadas por paredes sem largas áreas de escape e, como a primeira regra, a FIA decidiu limitar a velocidade no pit lane a 80 km/h para diminuir acidentes numa área repleta de mecânicos, jornalistas e outros funcionários de Fórmula 1. Todas as outras pistas na Fórmula 1 foram investigadas e, em consequência, a velocidade em muitas curvas de alto risco, incluindo o Tamburello, foi reduzida com a implementação de chicanes. Desde 1994, muitos circuitos famosos foram substituídos por equivalentes mais seguros. Esses circuitos modernos têm áreas largas nas curvas de alta velocidade, ao contrário da Tamburello em Ímola onde havia poucos metros entre a pista e o muro de concreto. Também, com as novas regras, a eficácia das barreiras de pneus foi aumentada e, além disso, o carro de segurança, introduzido em 1994, continua a ser usado porque é uma boa maneira de devagar os carros em caso de acidente.

Além das alterações feitas no desenho das pistas, as novas regras também afetaram o desenho dos carros de Fórmula 1. A velocidade dos carros foi ligeiramente reduzida e o cockpit foi redesenhado para evitar que os pilotos fiquem presos durante incêndios e para permitir a extração mais segura e mais fácil de pilotos feridos. Os novos regulamentos também exigiram que as rodas fossem fortemente ligadas ao carro para reduzir a possibilidade da sua separação do carro durante acidentes e ferimento do piloto, dos delegados ou dos espectadores, como já tinha acontecido muitas vezes na história de Fórmula 1. Além disso, os capacetes começaram a ser feitos de materiais mais firmes e resistentes ao fogo e em 2003, o Head and Neck Support (HANS) tornou-se obrigatório para todos os pilotos. Este dispositivo, conectado à parte traseira do capacete, impede o movimento rápido e excessivo da cabeça durante acidentes.

A última área que foi afetada com as novas medidas de segurança foi a medicina de emergência. As novas regras afirmaram que os carros com o pessoal médico devem ficar estacionados em torno dos circuitos para que eles possam chegar ao lugar do acidente dentro de 30 segundos. Além disso, cada circuito tem que ter um centro médico bem equipado e os helicópteros para transportar pilotos feridos para hospitais próximos. O instigador da maioria dessas medidas e o homem responsável por melhoramento da medicina de emergência na Fórmula 1 foi professor Sid Watkins que foi o primeiro que veio ao lugar do acidente de Senna para fazer a reanimação. Desde que chegou à Fórmula 1 na década de 1970, o professor Watkins fez mais para melhorar a segurança na Fórmula 1 do que qualquer outro indivíduo e, porque ele era um amigo próximo de Senna, o trágico acidente foi o momento particularmente triste para ele.

Todos os pilotos de Fórmula 1 estão bem conscientes de que eles estão arriscando as suas vidas quando eles estão competindo nos carros tão rápidos e, embora tenha havido muitos acidentes e mortes na Fórmula 1 desde o seu início, foi só depois das mortes de Ratzenberger e Senna que as coisas começaram a mudar na Fórmula 1. Comparado com hoje, ser um piloto de corridas na década de 50, 60 e 70 era extremamente perigoso e era normal perder seis ou sete pilotos no fim de cada temporada. Também, nesses dias, mortes de comissários e espetadores não eram incomuns porque não havia barreiras de segurança para separar a pista da área de espetadores. Com o tempo, a segurança na Fórmula 1 melhorou, mas ainda existe muito mais que pode ser feito nessa área. Durante o seu tempo na Fórmula 1 Senna mostrou grande preocupação precisamente com a segurança dos pilotos. Muitas vezes quando um acidente grave ocorria, incluindo o acidente em Ímola quando Ratzenberger morreu, Senna ia ao lugar do acidente e observava o que professor Watkins e o pessoal médico estavam fazendo com o objetivo de aprender como ajudar aos outros pilotos em caso de emergência. Ayrton, junto com outros pilotos, sempre defendia a segurança dos pilotos e a renovação dos lugares perigosos nas pistas de corrida, mas, infelizmente, foi apenas depois da sua morte trágica que essas mudanças foram feitas. Graças a essas mudanças não houve nenhuma morte nas corridas de Fórmula 1 desde 1994 até julho de 2015 quando o jovem piloto francês, Jules Bianchi, morreu depois de estar em coma por nove meses após o grave acidente que ocorreu na corrida no Japão em outubro de 2014.

3.2. A continuação do nome de Senna

Enquanto ele estava no auge de sua carreira na Fórmula 1, Ayrton já estava pensando sobre o que ia fazer depois de Fórmula 1. Por esse motivo, ele comprou um prédio de escritórios e iniciou uma linha de produtos com o seu logótipo oficial – um duplo “S” estilizado que foi inspirado pela secção das curvas na forma de “S” na pista em Interlagos, em São Paulo. Sob essa marca ele estava produzindo camisetas, bonés, canetas e motores, entre outros. Além disso, em março de 1994, a história em quadrinhos, *Senninha*, foi lançada, cujo personagem principal é baseado em Senna e cujo objetivo é ensinar as crianças sobre amizade, vida saudável, comportamento correto no trânsito, entre outros. A primeira edição foi distribuída gratuitamente em todas as escolas no Brasil. Hoje, o logótipo *Senninha* pode ser visto nos vários produtos para crianças, como roupa, calçado, brinquedos ou comida.

Durante a sua vida Senna mostrou grande preocupação com a situação difícil no Brasil, especialmente com a pobreza e como isso afetava as crianças. Numa ocasião, ele disse: “Os ricos não podem continuar a viver numa ilha no mar de pobreza. Todos nós respiramos o mesmo ar. As pessoas têm que ter uma chance, uma chance básica pelo menos. Uma oportunidade de educação, nutrição, cuidados médicos.”¹⁰² Embora ele recusasse a falar sobre isso publicamente, cada ano Ayrton doava milhões de dólares para diferentes instituições de caridade e para indivíduos no Brasil e no resto do mundo e foi só depois da sua morte que a mídia e o público descobriram sobre a maioria dessas doações. Ernesto Rodrigues disse sobre isso: “Ayrton detestava a possibilidade de seus gestos de caridade serem interpretados como promoção pessoal.”¹⁰³ A irmã de Ayrton, Viviane, disse que o seu irmão falou com ela sobre transformar todas as individuais doações de caridade num projeto maior, mas não conseguiu fazer algo concreto sobre isso.¹⁰⁴ Por isso, depois da morte de Ayrton, Viviane decidiu continuar a missão do irmão e em novembro de 1994 estabeleceu o Instituto Ayrton Senna.

“O Instituto Ayrton Senna é uma organização sem fins lucrativos que trabalha para ampliar as oportunidades de crianças e jovens por meio da educação.”¹⁰⁵ Com a implementação de vários programas educacionais, como “Se Liga” ou “Acelera Brasil”, o Instituto tem o objetivo de garantir alfabetização na idade adequada, corrigir o atraso escolar, evitar a repetência e o abandono.

¹⁰² Williams, Richard, *The Death of Ayrton Senna*, Penguin Books, London, 2010, p. 161

¹⁰³ Rodrigues, Ernesto, *Ayrton, o herói revelado*, Editora Objetiva, Rio de Janeiro, 2004, p. 561

¹⁰⁴ *Ibid.*, p. 562

¹⁰⁵ <http://www.institutoayrtonsenna.org.br/>

Nossa missão é levar educação de qualidade para as redes públicas de ensino no Brasil. Atuamos em parceria com gestores públicos, educadores, pesquisadores e outras organizações para construir soluções concretas para os problemas da educação básica. Nossas propostas se traduzem em políticas e práticas flexíveis que se adaptam a diversos contextos e efetivamente impactam a aprendizagem dos estudantes em grande escala.¹⁰⁶

O foco do Instituto são o ensino fundamental e médio. O Instituto desenvolve “soluções educacionais concretas, que conferem um olhar completo ao processo educativo, contemplando desde a produção de novos conhecimentos sobre 'o que' e 'como' ensinar e aprender, passando pelo desenho de modelos pedagógicos, de gestão, tecnologia e avaliação, até a sua operacionalização nas redes de ensino.”¹⁰⁷

Para que as soluções educacionais possam ser implementadas, o primeiro passo no trabalho do Instituto é a formação de educadores que atuam nas redes públicas. Cada ano, cerca de 60 mil profissionais (professores e outros empregados de escolas, como sociólogos ou psicólogos) recebem do Instituto a capacitação em serviço, coaching, tutoria e supervisão para que eles possam efetivamente implementar os novos programas educacionais nas suas escolas. Na visão do Instituto,

a escola deixa de ser vista como 'transmissora de conteúdos' e passa a ser concebida como mediadora no desenvolvimento de competências para a vida. Isso significa que, além de ensinar a ler, escrever e conhecer o conteúdo das disciplinas, a escola deve preparar os alunos para se inserirem plenamente no mundo do trabalho, da cidadania e das relações sociais.¹⁰⁸

O apoio financeiro para o Instituto vem de três fontes: do licenciamento dos direitos relativos as marcas *Senna* e *Senninha* (o Instituto controla qualquer uso das marcas e da imagem de Senna), das doações das várias empresas e, no final, das doações individuais. Em 2004, Instituto Ayrton Senna tornou-se a única organização não-governamental brasileira a receber a chancela da UNESCO para a Cátedra de Educação e Desenvolvimento Humano, “por ser uma referência mundial nessa área como um centro de reflexão, de pesquisa e de produção de conhecimento.”¹⁰⁹ O Instituto Ayrton Senna está hoje em dia presente em 19 Estados e mais de 700 municípios do Brasil, onde impacta cerca de 1,8 milhões de crianças e jovens cada ano.

Além do Instituto, a mídia também ajuda muito na continuação do nome de Senna. Depois da perda do piloto preferido do Brasil, a mídia concentrou a sua atenção na

¹⁰⁶ Ibid.

¹⁰⁷ Ibid.

¹⁰⁸ Ibid.

¹⁰⁹ Ibid.

manutenção do interesse das pessoas para a Fórmula 1. A audiência das corridas diminuiu, mas as pessoas continuam a assistir as corridas de Fórmula 1 porque eles já se tinham acostumado ao desporto. A mídia estava procurando desesperadamente um novo piloto estrela e parecia que eles tinham-no encontrado no jovem Rubens Barrichello que, em 2000, assinou pela equipe Ferrari. A Ferrari tinha o melhor carro nessa temporada, no entanto, não era para ser para Barrichello porque foi o seu companheiro da equipe, Michael Schumacher, que ganhou o campeonato desse ano. Além disso, Schumacher regular e facilmente derrotava Barrichello na pista de corrida. Os brasileiros logo perceberam que Barrichello não ia ser o novo Senna e ele foi mesmo criticado severamente pela mídia no Brasil. Schumacher e Barrichello permaneceram companheiros na Ferrari até 2006, durante o qual período Schumacher conseguiu ganhar cinco títulos mundiais e Barrichello não ganhou nenhum.

Cada piloto brasileiro que dirigiu na Fórmula 1 desde 1994 foi comparado com Senna, mas, infelizmente, foi Barrichello quem tomou o maior golpe da mídia e do público porque ele foi o primeiro brasileiro desde Senna quem teve a oportunidade de guiar o carro mais rápido e ganhar o campeonato, mas quem não conseguiu nessa missão. Outros pilotos que se seguiram, como Christian Fittipaldi, Ricardo Zonta e Nelson Piquet Junior, nunca sequer chegaram perto de ganhar o campeonato. O último brasileiro que quase se tornou o campeão do mundo foi Felipe Massa que perdeu o campeonato de 2008 para o britânico Lewis Hamilton na última volta da última corrida desse ano em São Paulo.

Mas, mesmo que nenhum piloto brasileiro tivesse ganho o título desde 1994, os brasileiros tiveram a oportunidade de ver o nome de Senna novamente nas corridas de Fórmula 1 em 2010 quando o sobrinho de Ayrton, Bruno, entrou no campeonato. Ele assinou com uma das equipes não muito competitivas na Fórmula 1 na época, Hispania Racing, e não havia muito que ele pudesse demonstrar no tal carro. Em 2011 Bruno mudou-se para uma equipe em que Ayrton também dirigiu, a Lotus. Mas, o carro da Lotus de 2011 foi uma sombra do carro que Senna conduziu na década de 1980, portanto, Bruno novamente não obteve nenhum resultado especial. A última temporada de Bruno na Fórmula 1 foi 2012 e ele terminou a sua carreira na Williams, na mesma equipe na qual o seu tio terminou abruptamente a sua carreira. O carro da Williams também não era muito bom e Bruno só conseguiu marcar alguns pontos. No entanto, apesar de seus maus resultados, Bruno pelo menos conseguiu voltar o nome de Senna mais uma vez nos circuitos ao redor do mundo e

despertar a nostalgia em muitos brasileiros que ainda se lembravam dos dias de glória do seu tio.

Para manter viva a memória de Senna, cada ano no seu aniversário e no aniversário do acidente, a mídia comemora esses dias com diferentes publicações sobre a sua vida e carreira. Isso foi especialmente o caso em 2004, dez anos depois do acidente e em 2014, no vigésimo aniversário, quando muitos livros foram publicados e documentários produzidos, o que trouxe enorme lucro para a mídia. Além de comemorações especiais para os aniversários, de vez em quando o nome de Senna é mencionado em diferentes contextos na mídia porque muitas pessoas estão expressando a sua admiração por ele através de várias peças de arte, exposições e atuações. Além disso, os pilotos ainda referem-se a ele como um dos seus ídolos e os comentaristas de Fórmula 1 têm a tendência de comparar os jovens e talentosos pilotos com ele.

Talvez o reconhecimento mais significativo para Senna depois do acidente tenha sido em 2009 quando a revista especializada britânica, *Autosport*, realizou um inquérito em que pediram 217 pilotos que passaram pela categoria para nomear o melhor piloto de todos os tempos. Este tipo de pergunta é muito difícil, se não impossível, de responder porque os carros e os estilos de condução diferiam grandemente em diferentes épocas de Fórmula 1, mas, provavelmente, os pilotos de Fórmula 1 são aqueles que podem dar a melhor resposta a essa pergunta. Nesse inquérito, Senna foi votado o melhor piloto de todos os tempos, provavelmente baseado no conjunto de sua habilidade de condução, do seu carisma e do comportamento fora da pista de corrida. Esse resultado é ainda mais significativo quando se toma em conta o fato de que Senna, com “apenas” três títulos, conseguiu chegar na frente de todos os pilotos com mais títulos, incluindo “o melhor piloto no papel”, o sete vezes campeão mundial, Michael Schumacher.

Considerações finais

Há muitos fatores que podem transformar alguém num ídolo ou num herói. Durante as pesquisas descobri que a popularidade de Senna é o resultado de três fatores: da situação política e socioeconômica no Brasil na época, da mídia e de próprio Senna.

A situação política e socioeconômica na época era muito difícil, os políticos eram corruptos, houve inflação e o clima geral no país era o de desespero. Em cima disso, os brasileiros não poderiam até mesmo escapar das suas vidas difíceis e encontrar alguma esperança em seu desporto preferido, o futebol, porque a seleção brasileira não foi capaz de ganhar a Copa do Mundo desde 1970. Tomando todo isso em conta, lá estava a oportunidade perfeita para a ascensão do novo herói desportivo que iria dar a esperança aos brasileiros e aumentar a sua autoestima. Surpreendentemente, esse herói veio de um desporto que ainda não era muito popular no Brasil, embora os brasileiros Piquet e Fittipaldi já tivessem conquistado os campeonatos de Fórmula 1.

Sem bons resultados no futebol, a mídia desesperadamente precisava de um novo herói brasileiro e alguém que iria aumentar a audiência de de TV. Portanto, quando Ayrton chegou à Fórmula 1 e terminou no pódio pela primeira vez na corrida molhada em Mônaco em 1984, a mídia lentamente começou a mudar a sua atenção de Nelson Piquet, um tricampeão mundial que não gostava dos jornalistas, para o novo garoto que estava sempre pronto para dar entrevistas e responder mesmo às perguntas mais banais. Durante a carreira de Senna, os jornalistas brasileiros tiveram a tendência de enfatizar os triunfos de Senna e justificar ou minimizar os seus erros, brigas e colisões com os outros pilotos. Além disso, os jornalistas frequentemente referiam-se a ele como “Ayrton Senna do Brasil”, herói brasileiro ou ídolo, e cada vez que ele ganhava, uma música especial chamada “Tema da Vitória“ era tocada para comemorar o momento.

Mas, Ayrton não alcançou esse status na mídia apenas por causa de seus bons resultados. Em vez disso, ele teve que trabalhar muito duro na sua autopromoção. Ayrton começou a promover-se antes de sua chegada na Fórmula 1 porque, para ser um piloto de Fórmula 1, é preciso ter grandes patrocinadores e para obter grandes patrocinadores é preciso ter os bons resultados e a boa publicidade. Ele até trazia as notícias sobre as suas realizações para as redações, o que não era comum para os pilotos nesses dias. No entanto, a coisa que o consolidou como o novo herói brasileiro foi a sua maneira de comemorar as vitórias. Senna

sabia o que deveria fazer para evocar sentimentos de patriotismo e orgulho nos brasileiros e, portanto, a partir de 1986, depois de cada vitória, ele pegava a bandeira do Brasil e dava a volta de vitória acenando a bandeira brasileira de seu carro. Também, subia ao pódio acenando a bandeira ou enrolando-se nela. Além disso, ele muitas vezes dedicava as suas vitórias ao povo brasileiro, usava o pronome “nós” para se referir às suas realizações e usava as frases como: “Valeu Brasil”.

Naturalmente, havia muitos fãs que preferiam outros pilotos e, também, havia pilotos que não concordavam com Senna e com a sua maneira de guiar. Senna trouxe a agressão, as perigosas manobras e ultrapassagens a um desporto que já era muito perigoso. Ele foi o mestre das qualificações e o piloto mais rápido no grid na época, o piloto que realizou as coisas inesperadas em carros que não eram competitivos e que realizou as coisas extraordinárias em carros que eram competitivos. Também, foi o mestre de corridas chuvosas, muito persistente e completamente dedicado e obcecado com a Fórmula 1. As pessoas não entendiam porque ele tomava riscos e guiava o carro no limite quando não era necessário. Era como se a Fórmula 1 fosse a sua “droga”.

Durante a sua carreira Senna teve muitas colisões desnecessárias e sempre teimosamente defendia as suas decisões, mesmo quando era evidente que ele estava errado. Comportava-se como se ele tivesse o direito divino de vencer e que, porque ele era o piloto mais rápido, todo o mundo deveria deixá-lo passar. Senna sempre usava até o espaço mais pequeno para as ultrapassagens e na maioria das vezes os outros pilotos optaram por deixá-lo passar porque, no caso contrário, eles se chocariam. Ele, também, era muito direto nas suas declarações e isso, às vezes, foi mal interpretado pela mídia mundial, que o chamou de mimado e arrogante. A sua sinceridade e inconformismo muitas vezes causaram-lhe problemas com a mídia e com a Fórmula 1 pessoal, mas ele nunca pediu desculpas por nenhum de seus atos.

Além dos três fatores já mencionados, infelizmente, a coisa mais horrível precisava acontecer para adicionar o toque final ao Senna - o fenómeno. A sua morte trágica ao vivo em frente de milhões de pessoas significou que as pessoas sempre se lembrarão dele como um jovem, valente piloto que morreu na batalha, lutando por seus objetivos. Ele nunca vai envelhecer e a sua carreira não vai declinar lentamente. Em vez disso, as pessoas vão se lembrar apenas de seus anos dourados, de suas vitórias e dos títulos que deram-lhes a esperança de que, se Senna pudesse fazê-lo, eles também poderiam.

Por causa das mortes de Senna e Ratzenberger nesse primeiro de maio, a Fórmula 1 tornou-se um desporto muito mais seguro. Depois de seus acidentes, as alterações que foram feitas nas pistas, nos carros e na medicina de emergência foram as razões pelas quais nenhuma morte ocorreu neste desporto por mais de 20 anos. Infelizmente, um jovem piloto, Jules Biachi, tornou-se o primeiro piloto depois de Senna que perdeu a vida em julho de 2015. A segurança está melhorando constantemente na Fórmula 1, mas as mudanças que ocorreram após Imola em 1994 ainda permanecem as mais drásticas na história desse desporto.

Finalmente, a última coisa que eu gostaria de mencionar relacionado com a criação de Senna - o fenômeno é o seu trabalho de caridade, que ele manteve privado durante toda a sua vida. Foi só depois de sua morte que as pessoas e as instituições de caridade começaram a falar de ajuda que ele lhes deu porque Senna pediu-lhes para não falar sobre esse assunto com a mídia. Por causa de Senna e do seu sucesso e a popularidade no Brasil e no todo o mundo, milhões de crianças brasileiras hoje têm acesso a educação de melhor qualidade e a oportunidade de aprender a ser participantes ativos na sociedade moderna. Isso é possível através do trabalho do Instituto Ayrton Senna que foi criado por sua irmã, Viviane, depois do acidente. Ayrton sempre mostrava a preocupação com os pobres, especialmente com as crianças e mesmo antes de morrer, ele começou com a publicação de uma série de quadrinhos, *Senninha*, cujo principal personagem é baseado nele e cujo objetivo é ensinar os valores morais para as crianças, entre outras coisas. Hoje, todo o lucro de *Senninha* e de sua mercadoria oficial vai ao Instituto e todos os dias milhares de crianças beneficiam disso.

Seja ele na pista ou fora dela, seja bom ou mau, uma coisa é certa: Senna foi um fenômeno durante a sua vida e ele continua a ser o fenômeno no dia presente. Muitos pilotos vieram, ganharam corridas e títulos, mas a maioria dos jornalistas desportivos, dos pilotos e dos fãs de Fórmula 1 consideram que desde Senna não houve um piloto mais carismático, popular ou hábil na Fórmula 1. Sim, Senna não é o melhor piloto no papel porque esse título pertence a Michael Schumacher, mas Schumacher nunca sequer chegou perto de ser tão popular e amado como Senna foi, como comenta o jornalista italiano Giorgio Piola: “Ele (Senna) tinha uma mágica que Michael Schumacher, por mais que vença corridas e campeonatos, não tem.”¹¹⁰ Uma coisa interessante é que hoje, 21 anos depois de sua morte,

¹¹⁰ Rodrigues, Ernesto, *Ayrton, o herói revelado*, Editora Objetiva, Rio de Janeiro, 2004, p. 566

novos fãs de Senna aparecem, os fãs que, como eu, nem sequer nasceram quando Senna estava guiando as suas melhores corridas. Também, como vivemos nos tempos modernos onde a internet e as redes sociais tornaram-se a parte integrante de nossa vida, não posso deixar de fora o fato de que a página oficial de Senna no Facebook hoje tem mais fãs do que as páginas de qualquer outro piloto atual ou aposentado, o que simplesmente atesta ao fato de que o fenômeno dele vive, cresce e, o que é o mais importante, impacta as vidas das pessoas todos os dias, sejam elas crianças pobres do Brasil ou jovens pilotos que assistem as corridas antigas de Ayrton para ver como eles podem melhorar e chegar perto de “Ayrton Senna do Brasil”.

Referências bibliográficas

Livros e artigos

Eloy Nogueira, Alex, “Análise das imagens da morte de Ayrton Senna na revista *Veja* em 1994”

http://www.uel.br/eventos/sepech/sumarios/temas/analise_das_imagens_da_morte_de_ayrton_senna_na_revista_veja_em_1994.pdf

França, Rodrigo, “Ayrton Senna e o Jornalismo Esportivo”, Universidade de São Paulo, Escola de Comunicações e Artes, 2006

<http://www.rfljornalismo.com.br/pdf/mestradoCompletoRodrigo.pdf>

Hilton, Christopher, *Ayrton Senna – The Whole Story*, Haynes Publishing, Estados Unidos da América, 2011

Lage Mendonça Ribeiro, Simone, “Ayrton Senna herói nacional. A contribuição do piloto e da imprensa na construção de sua imagem: análise de reportagens e citações do jornal *Folha de São Paulo*”, Centro Universitário de Brasília, Faculdade de Ciências Sociais Aplicadas, 2006 <http://repositorio.uniceub.br/bitstream/123456789/2168/2/9963109.pdf>

Passos Pröglhöf Júnior, Everado Franz, “O reforço do mito 'Ayrton Senna do Brasil' no discurso da Rede Globo: Primeiras Reflexões”, Universidade Metodista de São Paulo, FAPPT – Faculdade de Publicidade e Propaganda e Turismo, 2004 http://encipecom.metodista.br/mediawiki/images/d/de/GT7_-_018.pdf

Rodrigues, Ernesto, *Ayrton, o herói revelado*, Editora Objetiva, Rio de Janeiro, 2004

Rodrigues, Jose Honorio, “As Características do Povo Brasileiro”, Center for Latin American Studies at the University of Miami, *Journal of Inter-American Studies*, Vol. 2, No. 4 (Oct., 1960)

https://proxy.knjiznice.ffzg.hr/proxy/nph-proxy.cgi/en/00/http/www.jstor.org/stable/165195=3fseq=3d1#page_scan_tab_contents

Rubython, Tom, 2006, *The Life Of Senna*, BusinessF1 Books, London, 2006

Williams, Richard, *The Death of Ayrton Senna*, Penguin Books, London, 2010

Fontes impressas

Autosport Legends: Ayrton Senna, Haymarket Consumer Media, 2012

Vídeos:

Documentário “Senna”, Universal Pictures, 2010

<https://www.youtube.com/watch?v=4LjVnkBmbKo>

Documentário “Senna Week”, Sky Sport, 2014

<https://www.youtube.com/watch?v=oepQab8Wzp4>

Documentário “The Right to Win”, Dolphin Media, 2004

<https://www.youtube.com/watch?v=UyNnnMWMNdw>

Sites:

<http://www.ayrtonsenna.com.br/>

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

<http://www.institutoayrtonsenna.org.br/>