

Fábio de Castro Souza

Ayrton Senna: o mito das pistas

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado  
como requisito para obtenção de grau de  
Bacharel em Comunicação Social na Faculdade  
de Comunicação Social da UFJF

Orientador: Prof. Dr. Márcio de Oliveira Guerra

Juiz de Fora  
Junho de 2008

Fábio de Castro Souza

Ayrton Senna: o mito das pistas

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como requisito para obtenção de grau de Bacharel em Comunicação Social na Faculdade de Comunicação Social da UFJF

Orientador: Prof. Dr. Márcio de Oliveira Guerra

Trabalho de Conclusão de Curso aprovado  
em 04/07/2008 pela banca composta pelos seguintes membros:

---

Prof. Dr. Márcio de Oliveira Guerra (UFJF) - Orientador

---

Prof. Ms. Álvaro Eduardo Trigueiro Americano (UFJF) - Convidado

---

Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Marise Pimentel Mendes (UFJF) - Convidado

Conceito Obtido \_\_\_\_\_

Juiz de Fora  
Junho de 2008  
AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus. Sem ele, nada seria possível.

Pai e mãe, obrigado pelo apoio incondicional. Só estou aqui hoje por causa de vocês.

Vó, obrigado pela hospitalidade e carinho com que me recebeu.

Tios, tias, primos, vocês foram muito importantes todos esses anos.

Aos amigos que compartilharam comigo os bons e maus momentos.

Àqueles que me ajudaram com este trabalho, seja emprestando livros, dando idéias, fazendo sugestões, respondendo entrevistas.

Ao Márcio, pelos ensinamentos e orientação da monografia.

## RESUMO

Análise da trajetória do piloto Ayrton Senna da Silva, desde os tempos do kart até sua morte trágica no circuito de Ímola. Estudo sobre o processo de mitificação do mesmo, e de que forma sua morte transmitida ao vivo para milhões de espectadores contribuiu para isso. Destaque para o espetáculo midiático em que se transformaram sua morte e seu funeral. Análise de suas vitórias, títulos e conquistas, bem como de suas características pessoais que lhe ajudaram a se transformar em um herói da nação. Discussão sobre o reconhecimento obtido por Senna tanto no Brasil quanto fora do país. Para isso, são utilizados os métodos histórico e monográfico e realizadas entrevistas com jornalistas especializados em Fórmula 1 e que conheceram a carreira de Ayrton a fundo. Chega-se à hipótese de que um mito não pode ser formado por apenas um fator, mas sim por uma junção deles. Discussão de como isso se aplica ao caso de Ayrton Senna.

**Palavras-chave:** Ayrton Senna. Morte. Mitificação.

## **SUMÁRIO**

### **1 INTRODUÇÃO**

### **2 ÍDOLO, HERÓI, MITO**

#### 2.1 O PODER DO MITO

#### 2.2 O MITO NA MÍDIA

### **3 O PILOTO**

#### 3.1 BECO

#### 3.2 DA SILVA

#### 3.3 Ayrton Senna do Brasil

### **4 A MORTE DO ÍDOLO**

#### 4.1 1º DE MAIO, ÍMOLA

#### 4.2 ESPETÁCULO MUDIÁTICO

#### 4.3 PÓS-MORTE: A MANUTENÇÃO DO NOME SENNA

### **5 CONCLUSÃO**

### **6 REFERÊNCIAS**

### **7 APÊNDICES**



## 1 INTRODUÇÃO

Quem foi o melhor piloto de todos os tempos? Essa é uma pergunta que gera muita discussão entre pilotos, chefes de equipe, torcedores e mídia. Sob o ponto de vista dos racionais, dos matemáticos, a resposta seria Michael Schumacher. Afinal, ele foi sete vezes campeão mundial e detém todos os recordes da F-1.

Por outro lado, a grande maioria dos críticos considera Ayrton Senna como o melhor de todos, o mais rápido, o mais espetacular. Apesar de ter quatro títulos a menos que Schumacher, Senna morreu no auge, quando, certamente, seria campeão do mundo novamente. Alguns ainda argumentam que o nível das corridas após sua morte caiu bastante. Enquanto Ayrton duelava com outras lendas do esporte, como Prost, Mansell e Piquet, o alemão não teve sequer um rival à altura destes em suas temporadas na F-1.

De qualquer maneira, seria difícil apurar a resposta para aquela pergunta inicial, pois não há uma forma concreta de se definir o melhor de todos os tempos. E nem é essa a intenção do trabalho. Essa pesquisa tem o objetivo de observar quais os fatores que levaram Ayrton Senna a seu status atual que, passados 14 anos de sua morte, ainda ecoa forte nas lembranças não só de brasileiros, mas de todos aqueles que gostam e entendem de Fórmula 1. Por que, mesmo com Schumacher tendo pulverizado todos seus recordes, Senna continuou com sua credibilidade inabalável? Por que sua morte parou o país em proporções nunca antes vistas?

A principal intenção deste trabalho é analisar o processo que transformou o piloto Ayrton Senna no mito que é hoje, explicitando como sua morte em condições trágicas, transmitida ao vivo para milhões de pessoas em vários países, ajudou nesse processo. De que forma os meios de comunicação contribuíram na formação dessa imagem do piloto? Senna era marketeiro, como muitos diziam? Ou sua forte empatia com a imprensa vinha do reconhecimento que ele tinha da importância daqueles veículos para a sua carreira?

O primeiro capítulo, *Ídolo, Herói, Mito*, faz uma análise conceitual e diferenciadora entre esses três termos. Analisa os mitos desde a Antiguidade Clássica e mostra como aqueles rituais arcaicos ainda estão presentes na sociedade contemporânea. Também aborda as características que um ídolo tem que demonstrar para que venha a se tornar um mito. Por fim, aborda a questão da facilidade com que ídolos são criados e a rapidez com que são descartados pela mídia, ao primeiro deslize cometido. No contexto atual, é muito difícil se manter em evidência por um longo período.

O capítulo seguinte, *O Piloto*, traz uma reconstituição da vida e da carreira de Ayrton Senna da Silva, desde o nascimento e as primeiras voltas no kart até suas vitórias heróicas na Fórmula 1. Mostra que Senna foi, por todas as categorias pelas quais passou, um piloto extremamente dedicado e consciente de seus objetivos. Por isso, os resultados apareciam rapidamente e ele logo chamava a atenção das equipes da maior categoria do automobilismo mundial. Dividido em três partes, aborda suas conquistas, seus desafetos, seus títulos e suas brigas.

No último capítulo, *A morte do ídolo*, é feito um estudo do mito em que Ayrton se tornou a partir de sua morte trágica. Primeiramente, analisa-se as condições em que ele morreu naquele dia 1º de maio de 1994. Quais as pressões a que ele estava submetido, o que ele achava do carro, quais foram as possíveis causas do acidente. Em seguida, é abordado o

espetáculo midiático em que a fatalidade se transformou. Cobertura ao vivo, edições especiais de revistas, funeral de tamanho inimaginável. O país literalmente parou para prestar sua última homenagem. Por fim, analisamos como o nome Ayrton Senna e a imagem do piloto se mantêm vivos até hoje, através de iniciativas como o Instituto Ayrton Senna.

## **2 ÍDOLO, HERÓI, MITO**

Consultando o dicionário, vemos que o significado da palavra mito (que vem do grego mithu) é: “Narração dos tempos fabulosos ou heróicos; fábula, tradição alegórica explicativa de um fato natural, histórico ou filosófico; coisa inacreditável, que não tem realidade; quimera; utopia; mistério; enigma”. (FERNANDES, 2000, p. 439). Assim, podemos entender que o mito é a narração de um feito tão incomum e difícil de ser realizado pelos mortais que chega a ser considerado algo inacreditável. Essa realização acaba entrando para a história e é contada através do tempo.

Por muitos anos, os mitos eram considerados, pelos estudiosos, como típicos de sociedades antigas. Acreditava-se que, com o passar do tempo e a inserção das mais variadas tecnologias no cotidiano da sociedade, eles fossem sendo esquecidos gradativamente, sendo lembrados apenas como registro histórico dos acontecimentos e realizações dos povos históricos. Mas, o que vemos atualmente é que os meios de comunicação encontraram uma maneira de dialogar sobre os mitos, visto que a cada dia existe a preocupação de se mitificar alguém. Isso ocorre porque a mídia tenta promover a identificação entre os espectadores e aquilo que é veiculado, e os heróis têm um grande poder de empatia com o público.

No mundo atual, os veículos de comunicação de massa exercem um papel importante na permanência e na criação dos mitos, sem que as formas tradicionais de transmissão tenham sido abandonadas. Com relativa frequência, aparecem nos jornais diários notícias e reportagens relativas aos mitos. A ficção radiofônica,

televisiva e cinematográfica tem incorporado mitos tradicionais e modernos em suas produções. (BENJAMIN, 2000, p. 2).

Neste capítulo, mostraremos como os mitos e heróis surgiram, desde a antiguidade, e vamos relacionar isso com o que vemos hoje em dia: pessoas que buscam a fama a qualquer custo, tornando-se ídolos por algum tempo, mas sem conseguir se estabelecer no meio cada vez mais concorrido de estrelas e aspirantes a estrela. Também será explicitado de que forma se dá a relação entre a mídia e essas pessoas, e como aquelas que sabem usá-la a seu favor conseguem uma grande aliada na manutenção da fama.

## 2.1 O PODER DO MITO

Os mitos sempre existiram entre os homens. Desde a época das cavernas, são comuns relatos de feitos extraordinários na luta contra os animais. Nessa época, as histórias e realizações dos heróis eram gravadas para a posteridade na forma de hieróglifos, desenhos feitos nas próprias rochas das cavernas em que os homens habitavam. Eram comuns imagens de homens lutando contra animais muito maiores, parecidos com dinossauros e dragões. Derrotar esses animais era a glorificação de quem conseguia, o reconhecimento perante os demais membros das cavernas.

Na Grécia Antiga, as histórias sobre heróis se multiplicaram. Nomes como Ulisses, Heitor e Aquiles eram a personificação da força e da virilidade, características idolatradas nos homens da época. Esses guerreiros desafiavam a morte como forma de provar o seu valor. Quem assistiu ao filme **Tróia** se lembra de Aquiles, encarnado por Brad Pitt, dizendo e repetindo que queria entrar para a história, ser lembrado eternamente pelas gerações futuras, mesmo que isso tivesse que significar a sua morte em combate, o que acabou realmente acontecendo. Aquiles pereceu naquilo que os gregos chamavam de “bela-

morte”, ou seja, uma morte no auge da juventude e do vigor físico, em um combate glorioso e ferrenho contra outros guerreiros, após superar vários obstáculos.

Basicamente é essa a diferença entre mito e ídolo. Enquanto o mito realiza feitos tão únicos que o credenciam a entrar para a história, de forma a ser lembrado pelas próximas gerações e assim sucessivamente, o ídolo tem uma característica mais temporal, seu reinado não dura para sempre. Ele é passageiro, pode ser facilmente substituído por algum outro que comece a ter desempenhos melhores que o dele, por alguém que passe a realizar feitos mais difíceis e perigosos. Já o mito nunca é substituído. Suas realizações e conquistas serão lembradas para sempre, e ele se tornará um exemplo de coragem e bravura para aqueles que vierem depois.

O desafio à morte faz parte da cultura do homem. A vitória sobre algo tão temido e desconhecido causa uma sensação de onipotência. Na medicina, esse prazer é explicado pela liberação, pelo cérebro, de uma substância chamada noradrenalina, que aumenta os batimentos cardíacos e a liberação de sangue para os músculos, deixando a pessoa mais alerta e provocando uma sensação de bem-estar. Isso explica o número cada vez maior de pessoas que se arriscam em esportes radicais ou em parques de diversões, que seriam formas controladas e seguras de “desafiar a morte”. Ao liberar a noradrenalina, o cérebro está combatendo o stress.

Na Grécia, os heróis tinham características sobre-humanas, eram considerados semi-deuses. Por isso, deviam cultuar e oferecer “presentes” aos deuses protetores, como Atenas, Apolo e Zeus. Foi como forma de homenagem a Zeus que surgiram os Jogos Olímpicos. Diz a lenda que Hércules, após realizar os Doze Trabalhos determinados pelo rei Eristeu como penalização pelos erros cometidos, criou os Jogos, uma festa comemorativa

para lembrar seus atos heróicos. Os Jogos também seriam uma forma de acalmar os deuses, evitando alguma punição aos mortais.

Nas Olimpíadas, os gregos competiam por glória e reconhecimento. O prêmio pela vitória, uma coroa de louros, valia mais do que qualquer quantia em dinheiro. O vencedor, na maioria das vezes, era idolatrado e voltava para sua cidade desfilando em carros puxados por cavalos e sendo ovacionado pelo público. A fama conquistada com a vitória durava para sempre. Os jogos eram tão importantes na Grécia que, três meses antes de seu início, era decretada a trégua, ou seja, os combatentes eram proibidos de pegar em armas e todas as guerras cessavam, para que atletas e espectadores pudessem se dirigir até Olímpia sem correr o risco de serem atacados.

Com esse culto ao primeiro lugar, o que importava era a vitória, fato que se mantém até hoje. Principalmente no Brasil, segundo lugar é a mesma coisa que último. O atleta tem que ficar em evidência, e só uma seqüência de títulos e conquistas é capaz de perpetuá-lo nessa posição. Mas existem casos em que a vitória não é o fator de consagração.

Em 2004, nas Olimpíadas de Atenas, na Grécia, o brasileiro Vanderlei Cordeiro de Lima liderava a maratona, prova mais antiga e glamurosa dos Jogos, quando um ex-padre irlandês invadiu a rua por onde os competidores passavam e se colocou à frente do brasileiro, impedindo sua passagem. Vanderlei só conseguiu voltar a correr porque um espectador empurrou o manifestante e o tirou do caminho. Mesmo assim, o brasileiro perdeu o ritmo de corrida e alguns preciosos segundos, sendo ultrapassado por dois competidores. Com a repercussão do incidente e a medalha de bronze no peito, Vanderlei se tornou uma celebridade. Deu entrevistas para jornalistas do mundo todo, participou de diversos programas. Grandes manifestações se seguiram ao fato, com inclusive um lobby da opinião pública brasileira para que nosso maratonista fosse declarado o vencedor da prova, o que,

obviamente, não foi levado adiante. Mesmo se o fato não tivesse ocorrido e a maratona prosseguisse normalmente, a chance de Vanderlei não chegar em primeiro era grande, já que apresentava um ritmo mais lento de que o segundo colocado, que vinha se aproximando. De qualquer forma, Vanderlei recebeu honras e reconhecimento de herói, sendo tratado como um batalhador, que luta contra as injustiças do mundo em prol de um bem maior. O brasileiro encarnou exatamente o espírito proposto pelo Barão de Coubertin, criador dos Jogos Olímpicos Modernos, com base na máxima de que o importante é competir. Foi um caso único, especialmente em se tratando de Brasil, em que um terceiro lugar valeu mais do que o primeiro.

Na sociedade em geral, o mito do herói desempenha um papel muito importante como precursor de uma identidade coletiva, agregando valores em torno das ambições e aspirações sociais. “Os mitos, de acordo com a visão de Freud, são da ordem psicológica do sonho. Mitos, por assim dizer, são sonhos públicos; sonhos são mitos privados”. (CAMPBELL, 2003, p.19).

Isso significa que se o seu mito privado, seu sonho, coincide com o da sociedade, você está inserido dentro de seu grupo social. Caso seus mitos privados sejam diferentes da mitologia pública, você terá problemas e dificuldades para viver em harmonia dentro desse nicho específico, podendo inclusive não se adaptar à vida em sociedade.

O herói é uma forma de projeção/identificação, principalmente para as crianças. Elas enxergam neles uma maneira de afirmação e um exemplo para a formação da personalidade e do caráter. O herói representa o sonho dos mortais, as aspirações e os desejos de quem não pode realizar certos feitos. Por isso, quadrinhos e gibis de super-heróis fazem tanto sucesso nas fases da infância e da adolescência. As crianças querem ter poderes e salvar o mundo dos males assim como o Super-homem enfrenta seus inimigos e luta pelo amor de

sua amada. Esse é um outro fato que sempre está presente nas narrativas heróicas: ao mesmo tempo em que os desafios e os perigos vão aumentando, as pessoas próximas ao herói também começam a ficar em risco, sendo ameaçadas pelo anti-herói, e a salvação desses entes é mais um motivo de glorificação.

Segundo Joseph Campbell (2003, p.163), estudioso dos mitos, o herói mitológico passa, basicamente, por três fases marcantes durante sua trajetória: separação, que é quando ele inicia sua jornada; iniciação, quando usa sua força para vencer os obstáculos; e retorno, quando volta para seu local de origem com a finalidade de compartilhar suas glórias.

Um herói se lança na aventura, deixando o mundo comum do dia-a-dia e ingressando numa região de maravilhas sobrenaturais: forças fabulosas são ali encontradas e uma vitória decisiva é conquistada: o herói retorna dessa misteriosa aventura com o poder de conceder benefícios aos seus companheiros.

Aqui aparece também uma outra diferenciação entre ídolo e herói. Enquanto o ídolo pode viver por si só, seus feitos lhe bastam, os heróis precisam necessariamente compartilhar suas glórias com aqueles com quem se relacionam. É uma forma de passar para seus “amigos” um pouco das experiências e habilidades adquiridas, propagando o conhecimento.

## 2.2 O MITO NA MÍDIA

Atualmente, vivemos na era das celebridades. A busca pela fama se tornou algo inerente à maioria dos seres humanos. Todos almejam seus “15 minutos de glória” e exposição na mídia. Novas celebridades surgem a todo momento, e são esquecidas na mesma velocidade. Aparecer em algum programa, ser notícia em algum jornal, mostrar o físico nas revistas até que é fácil. O grande desafio para essas pessoas é conseguir se manter em evidência depois que o gás da exposição inicial acaba.

Quantos participantes de programas como o **Big Brother** desaparecem completamente da mídia pouco tempo depois de saírem do jogo? Logo após a eliminação, eles cumprem o procedimento padrão, que é: aparecer nos programas da Globo, divagar sobre os brothers que ainda estão na casa, indicar seu favorito para vencer. Depois que o contrato de exclusividade com a Globo acaba, eles migram para as outras emissoras e repetem o script. Novas entrevistas, novos programas, mais exposição. Na seqüência, as mulheres negociam contratos para posarem nuas nas revistas masculinas, fato que rende mais algumas notícias. Quando a fonte seca, são descartadas e trocadas. O ostracismo acaba chegando para a maioria dos participantes, mesmo aqueles que ganham o prêmio. Onde estará Rodrigo Caubói, vencedor da segunda edição do programa? São poucos aqueles que vencem essa barreira inicial e se preparam para o estrelato.

O próprio **Big Brother**, aliás, nos dá um exemplo bem sucedido de carreira construída a partir da fama instantânea. Em 2005, Grazi Massafera participou da quinta edição e ficou em segundo lugar. Quando saiu do confinamento, não se ateu somente aos programas de TV e às revistas de beleza. Passou a estudar teatro e interpretação. Como sua simpatia e carisma já haviam sido notados desde quando estava na casa, foi convidada por Manoel Carlos para atuar na novela **Páginas da Vida** (2006). Sua atuação como Telminha foi elogiada pela crítica, e a ex-BBB se tornou atriz de contrato assinado com a Globo. Ainda neste ano, foi escolhida a celebridade do ano pelos leitores da revista **Contigo!**. Mantendo sua empatia com o público, foi madrinha de bateria da Grande Rio no carnaval de 2007 e de 2008, sendo uma das mais festejadas na avenida. No começo de 2008, participou de sua segunda novela, **Desejo Proibido**, interpretando a personagem Florinda. Grazi conseguiu aliar simpatia, beleza e talento, uma mistura que geralmente dá resultados positivos, principalmente em se tratando de televisão. “O herói simpático, tão diferente do herói trágico

ou do herói lastimável, e que desabrocha em detrimento deles, é o herói ligado identificativamente ao espectador. Ele pode ser admirado, lastimado, mas deve ser sempre amado. É amado, porque é amável e amante”. (MORIN, 1997, p.92).

Para Edgar Morin (1997) e sua cultura de massa, esses novos famosos são chamados de Olimpianos, em referência ao Monte Olimpo, local onde os gregos acreditavam habitar os Deuses. Os Olimpianos entram em evidência por alguma característica pessoal que é explorada pelos meios de comunicação. Essa característica pode ter ou não relação com algum feito glorioso. Um olimpiano pode ser desde um astro da música até algum membro da alta sociedade. Em comum, o fato de terem sua privacidade invadida. “A imprensa de massa, ao mesmo tempo que investe os olimpianos de um papel mitológico, mergulha em suas vidas privadas a fim de extrair delas a substância humana que permite a identificação”. (MORIN, 1997, p.106).

Os olimpianos não são considerados mitos, mas sim ídolos, celebridades, justamente por serem facilmente substituíveis. Um mito obrigatoriamente é um olimpiano, pois suas conquistas são divulgadas e exploradas pela mídia, colocando-o em evidência. Mas ser um olimpiano não faz de ninguém um herói. Ser alçado à categoria de mito é o sonho da maioria dos famosos que preenchem as páginas das revistas, os programas televisivos e os noticiários esportivos. Os meios de comunicação de massa, de modo geral, precisam dos ídolos, pois são eles que vendem notícias e despertam interesse nos consumidores. “O ídolo é um dos mais importantes significantes que este veículo de massa produz, porque é um símbolo que mexe com os sentimentos e aspirações da sociedade. Um fenômeno de massa não se sustenta sem a presença de estrelas”. (GUIMARÃES, 2005, p. 29). São os olimpianos que vão ditar as tendências de moda, corte de cabelo, lugares para se frequentar. Serão imitados e idolatrados pelo “cidadão comum”.

Especificamente no caso dos esportes, principalmente o futebol, os ídolos são os principais responsáveis pela grande quantidade de dinheiro que circula. Por mexerem com o imaginário do torcedor, que deseja ser como o ídolo, e por terem grande apelo popular, os jogadores mais famosos são contratados a peso de ouro pelos maiores times do mundo. “O processo de adoção de um ídolo varia de indivíduo para indivíduo porque depende de fator bastante pessoal: identificação. [...] O ídolo é aquele que gostaríamos de ser, é alguém que já conquistou o que sonhamos conquistar”. (GUIMARÃES, 2005, p. 30). Com a chegada de um novo “craque”, o clube lucra com a exposição de sua imagem, venda de camisetas, ampliação no número de torcedores. Ao patrocinar um atleta, as empresas de material esportivo ganham um outdoor ambulante para seus produtos, que ficam expostos durante jogos, treinos, reportagens, etc. Por desejarem ser iguais aos ídolos, os torcedores acabam comprando a chuteira de fulano, a camisa de beltrano, o shorts de ciclano, numa roda que vai sempre girando à medida que as empresas lançam mais e mais produtos novos a cada temporada que se inicia. O que era novidade hoje, amanhã já é considerado velharia, pois os materiais esportivos usam cada vez mais tecnologia.

O caso do meia inglês David Beckham é emblemático. Em 2003, o jogador se transferiu do Manchester United, da Inglaterra, para o Real Madri, da Espanha, clube que tem a fama de contratar os melhores jogadores do mundo. Mesmo não sendo considerado por grande parte da crítica esportiva um dos melhores, Beckham foi contratado por 40 milhões de dólares. O jogador sempre foi conhecido por ser um exímio cobrador de faltas e pelos cortes de cabelo revolucionários. Lá, se juntou a craques consagrados, como Zinedine Zidane e Luis Figo. Assim que chegou ao clube, o inglês causou um frisson entre os torcedores. Na Ásia, continente em que tudo que Beckham faz vira moda, o time espanhol ganhou uma legião de

novos torcedores, fazendo inclusive excursões de pré-temporada para alguns países, como forma de promover o nome do clube e angariar novos simpatizantes, ou seja, consumidores.

Quando é que alguém poderia imaginar que uma simples transferência de um jogador, mesmo que talentoso (embora muitos não considerem Beckham um craque) resultasse em uma audiência de dois bilhões de pessoas em frente à televisão, não para vê-lo jogando, mas sim, chegando ao clube e fazendo exames? E o que mais impressionou e acabou virando manchete em quase todos os jornais: a clínica Sanitas pagou 414 mil dólares pra efetuar o exame de urina rotineiro que seria feito em Beckham. (GUERRA, 2005, p. 187).

Rapidamente, o Real Madri conseguiu ter retorno em todo o investimento feito no jogador e, apesar de o time ter amargado um jejum de títulos enquanto o inglês vestia sua camisa, os dirigentes não têm do que reclamar. Atualmente, Beckham joga no LA Galaxy, da obscura liga de futebol dos EUA, e tem o maior salário da história do esporte, recebendo 250 milhões de dólares por cinco anos de contrato. O consultor de imagem Stephen Bayley, em entrevista à revista **Veja**, listou os fatores que levam Beckham a ser uma estrela: “Beckham pode não ser o melhor do mundo, mas é um dos mais famosos porque se cercou de gente para orientá-lo em tudo: na forma de se vestir, de se comportar, os lugares que frequenta”. (FRANÇA, 2008, p. 134).

Da mesma forma que os ídolos podem ser facilmente substituídos ao primeiro sinal de fracasso, alguns se transformam em heróis por causa de alguma realização histórica. O caso do jogador Ronaldo ilustra bem essa situação, sempre comum no mundo das celebridades. Em matéria para a **Veja**, intitulada “Uma Escorregada Fenomenal”, o jornalista Ronaldo França mostra a montanha-russa da carreira e vida pessoal do jogador, sempre bastante ligadas.

Após surgir para o futebol no Cruzeiro, com apenas 17 anos foi convocado para a Copa de 94, ficando no banco em todos os jogos. Em 1998, ele era a grande esperança brasileira na Copa do Mundo. Jogou bem e decidiu partidas, à medida que a seleção ia avançando. Porém, horas antes da grande final, uma história até hoje não explicada mudou o

rumo da partida. Segundo a versão divulgada, Ronaldo teve uma convulsão no quarto do hotel onde estava hospedado. Sem condições de jogo, ainda assim foi escalado pelo técnico Zagallo. Visivelmente abatido, tanto Ronaldo quanto a seleção tiveram atuações pífias, que culminaram na vergonhosa derrota de 3 a 0 para a seleção francesa. Mesmo não tendo sido crucificado pela mídia, o jogador foi considerado um dos culpados pela derrota. Mas ele ainda passaria por mais provações antes da oportunidade de se redimir.

Em 1999, machucou o joelho e ficou cinco meses se recuperando. No primeiro jogo após a cirurgia, sofreu uma lesão ainda mais grave, que lhe deixou mais de um ano sem poder entrar em campo. Chegou na Copa de 2002 cercado de desconfiança, após as duas cirurgias. Nessa época, uma pesquisa deu a ele o título de “ser humano mais conhecido do planeta”. E foi na Coreia e no Japão que Ronaldo mostrou a superação típica dos heróis. Além de ter sido o artilheiro da competição, marcou os dois gols que deram ao Brasil o seu pentacampeonato, vencendo a Alemanha na final. Com isso, Ronaldo caiu nas graças da torcida e se tornou o herói da nação. O cabelo estilo Cascão apresentado pelo craque na final foi copiado por crianças do mundo inteiro. Ainda em 2002, foi eleito pela terceira vez como o melhor jogador do mundo e contratado pelo Real Madri por 45 milhões de euros, umas das mais caras transações da história.

E foi após a transferência para o clube merengue que começou a decadência na carreira do jogador. Sempre se contundindo, Ronaldo passou a freqüentar as noites da capital espanhola, o que atrapalhou sua performance dentro dos gramados. Na Copa de 2006, apesar de se tornar o maior artilheiro da história da competição, foi considerado um dos grandes responsáveis pela eliminação brasileira nas quartas-de-final, pois se apresentou visivelmente acima do peso e não rendeu o esperado. Mais recentemente, Ronaldo se envolveu em uma confusão com três travestis em um motel no Rio de Janeiro, envolvendo suposto uso de

drogas, tentativa de extorsão, suborno. No final das contas, foram todos para a delegacia. As fotos de Ronaldo com os travestis correram o mundo, e causaram enorme dano na imagem do jogador, inclusive podendo prejudicar seus contratos de patrocínio. “No universo das estrelas de primeira grandeza do futebol mas em fase descendente, cultivar uma boa imagem pode ser mais vital do que estar em forma para o próximo jogo”. (FRANÇA, 2008, p.134). Resta saber se Ronaldo, que já provou ter uma enorme capacidade de superação, vai conseguir recuperar seu status após todos esses episódios.

### **3 O PILOTO**

Ser um campeão mundial de Fórmula 1 não é fácil. Antes de chegar ao principal campeonato do mundo da velocidade, o piloto precisa passar por várias outras categorias e enfrentar a concorrência de outros pilotos. Na busca do sonho, a saudade do país, a falta da família, as dificuldades financeiras e os problemas para arranjar patrocínio são aspectos comumente relatados por aqueles que saem do Brasil em busca de um lugar nas categorias de acesso. Muitos acabam não tendo sucesso e retornam.

Aqueles que passam por essas provações e conseguem um lugar na F-1 entram em um ambiente totalmente competitivo, no qual o talento não é o único ingrediente na mistura. Para ser campeão, é necessário um conjunto de características que vão desde suportar as mais variadas pressões até ter a competência para estar na equipe certa na hora certa. Alguns não se adaptam a esse ambiente cruel e têm suas carreiras abreviadas, seja por incompetência própria ou por causa do sistema.

Esse capítulo se dispõe a descrever a carreira de Ayrton Senna, desde a época em que corria de kart até suas inesquecíveis vitórias nos mais modernos circuitos do mundo. Dividido em três partes, mostra a trajetória do menino de classe média alta que se tornou tricampeão mundial. Quando criança, era chamado de Beco por amigos e familiares. Nas categorias anteriores à Fórmula 1, era conhecido como Ayrton da Silva. Somente na categoria máxima do automobilismo é que eternizou seu nome como Ayrton Senna do Brasil.

### 3.1 BECO

Ayrton Senna nasceu no dia 21 de março de 1960, em São Paulo. Em seus primeiros anos de vida, não mostrava ser um futuro campeão mundial de Fórmula 1. Muito desastrado, os tombos e tropeções chegavam a preocupar a família, tanto é que a mãe, Dona Neyde, procurou um neurologista para avaliar o filho. Foi quando descobriu que a falta de jeito de Ayrton acontecia porque ele era rápido demais em tudo que fazia. E rapidamente, também, o “problema” desapareceria.

Aos quatro anos, Senna ganhou do pai o seu primeiro kart. O modelo, construído por ele mesmo, tinha freio a disco e motor de picadeira de cana, que o permitia chegar a até 60 quilômetros por hora. Desde a primeira vez que sentou no equipamento, Beco, como

Ayrton era carinhosamente chamado, despertou incredulidade nos que acompanharam, como o vizinho João Carlos: “Foi arrepiante. Ele tinha uns quatros anos e todo mundo ficou vendo ele andar no kart. Já na primeira volta na rua de terra, ficamos todos impressionados com a noção que ele já tinha”. (RODRIGUES, 2004, p.23). Nessa época, Senna já tinha deixado de ser o menino desastrado que assustara a mãe.

A partir daí, o pai, Milton, começou a levar Ayrton e os amigos para brincarem no kart em alguns loteamentos fechados da cidade. A paixão por carros começava a aparecer. Um de seus desenhos favoritos era **Speed Racer**, sobre um jovem piloto que lutava para ser o melhor do mundo. E o mesmo atrevimento que Senna mostraria na pista ele já mostrava desde criança. Aos oito anos, foi pego dirigindo sozinho a caminhonete do pai em Itanhaém, litoral de São Paulo. Aos dez, saía escondido ao volante do carro de um vizinho.

O primeiro kart de verdade veio aos nove anos. Nessa época, a brincadeira já havia acabado, e Ayrton começava a participar de competições amistosas com garotos mais velhos, montado em um carrinho que passava dos 100 quilômetros por hora. Com 14 anos, Senna já começava a impressionar durante as corridas. Seu kart era preparado por Tchê, um espanhol considerado o melhor na função. Foi ele que deu a bandeirada para a primeira vitória oficial de Ayrton na categoria, em 1974. “E logo nos primeiros dias de trabalho com o menino, Tchê viu algo que jamais tinha visto e jamais voltaria a ver em mais de 30 anos de kartismo: Ayrton saía para treinar levando, na mão esquerda, um cronômetro. Um caso curioso de acumulação das funções de piloto e chefe de equipe”. (RODRIGUES, 2004, p. 28). Com essa tática, Senna dividia o autódromo em alguns setores, testando variadas freadas, acelerações e regulagens em cada trecho. Quando ia fazer a volta oficial, Beco juntava tudo que havia aprendido em cada setor e quase sempre o resultado era o mesmo: pole position.

Todos os elementos que comporiam sua reputação na F1 já estavam presentes naquele mundinho amador, juvenil e improvisado do kart. Ayrton passou a ser

conhecido por ser fechado e introvertido fora das pistas e extremamente técnico e competitivo dentro delas. Era educado com todos, mas parecia educado até demais e falava o tempo inteiro em questões de motor e desempenho. Sempre tentava fazer as curvas mais rápido que os outros, e as fotos de suas atuações no kart mostram que ele as fazia quase de lado, no limite da força centrífuga. (PIZA, 2003, p. 18).

Alguns consideram essa obsessão, demonstrada por Senna desde a infância, em ser o melhor, o mais rápido, como um reflexo da própria educação que recebeu em casa. O pai era muito exigente e seu lema era “se é para fazer, que seja bem feito”. Até por isso, sempre deu a Ayrton o melhor que havia em termos de equipamentos e tecnologia. No kartismo brasileiro, são os familiares, em sua maioria, que bancam os custos das competições dos pilotos, o que não era um problema para a família da Silva, que vivia bem devido ao sucesso dos negócios de Milton. A falta de permissão para errar fazia com que Ayrton se cobrasse muito e buscasse sempre a perfeição. Isso se refletia no interesse por mecânica. Ao sair do colégio, Beco ia para a oficina de Tchê observar os trabalhos feitos nos karts. Essa característica foi muito útil a Senna na Fórmula 1, na qual era um dos melhores acertadores de carros.

No kartismo brasileiro, Senna ganhou todos os títulos possíveis. Foi quatro vezes seguidas campeão brasileiro da categoria, de 1978 a 1981, vencendo duelos memoráveis com Mario Sergio de Carvalho, seu maior rival no kart. A rivalidade entre os dois era tanta que, quase sempre que dividiam a primeira fila de alguma corrida, acabavam penalizados por não manterem a posição de largada até a autorização. Com isso, passavam para a última fila. E, mesmo largando nas últimas posições, um dos dois geralmente vencia a prova. Outro rival de Beco nos tempos de kart foi Chico Serra, apesar de eles nunca terem se enfrentado em corridas oficiais. Por ser três anos mais velho, Serra estava sempre na categoria acima da de Senna. Mesmo assim, existia um clima de animosidade entre os dois, pois Serra era a grande estrela do kart na época, e Ayrton começava a fazer enorme sucesso.

Além dos títulos nacionais, Senna também foi bicampeão sul-americano de kart nos anos de 77 e 78. Mas a maior frustração de sua carreira no kart foi não ter sido campeão mundial. Passou perto em 79 e 80, quando ficou em segundo lugar nos campeonatos disputados em Portugal e na Bélgica, respectivamente. Mas foi no seu primeiro mundial, em 1978, na França, que Senna mostrou pela primeira vez algo que iria acompanhá-lo pelo resto da vida: o capacete nas cores da bandeira brasileira. Até então, Senna usava um capacete vermelho e branco. No mundial, era obrigatório o piloto usar o capacete nas cores de seu país, para facilitar a identificação. Após a corrida, Senna pediu a Sid Mosca, autor do desenho de seu capacete e famoso por criar a identidade visual de grandes pilotos, exclusividade no uso do equipamento, e a partir dali começou a usá-lo em todas as corridas.

Aos 20 anos, Senna precisava tomar uma decisão. Se quisesse continuar evoluindo no automobilismo e se tornar um grande piloto, deveria deixar de lado o kart, partir para a Europa e tentar a sorte nas categorias de acesso à Fórmula 1. Naquela época, sua fama já havia chegado aos ouvidos dos chefes das equipes da Fórmula Ford 1600, primeira etapa a ser cumprida por um piloto no Velho Continente. Com a ajuda do rival Chico Serra, que indicou seu nome para o chefe da equipe, Senna conseguiu uma vaga na Van Diemen, mais prestigiada escuderia da categoria.

Antes de se mudar para a Inglaterra, Ayrton se casou pela primeira e única vez. A noiva era Lilian de Vasconcellos, filha de uma amiga da mãe de Senna e paixão de infância do piloto. O casamento não durou muito, desgastado pela vida difícil na Inglaterra e pela obsessão de Ayrton pela carreira.

### 3.2 DA SILVA

Em sua corrida de estréia na Fórmula Ford 1600, Ayrton foi anunciado como “Ayrton da Silva”, um brasileiro talentoso que chegava à Inglaterra depois de brilhar no Mundial de Kart. No entanto, não passou de um quinto lugar. Mas a volta à normalidade aconteceu já na segunda prova, quando conquistou sua primeira vitória na categoria. A primeira das 22 que teria naquele ano, em 28 provas. Na quarta etapa, foi fechado pelo companheiro de equipe, o argentino Henrique Mansilla. Senna não gostou da manobra e os dois tiveram que ser separados à força dentro dos boxes da equipe. Por causa do jeito arrojado e até certo ponto perigoso de guiar, Senna, Mansilla e um mexicano chamado Toledano começaram a ganhar as páginas das revistas inglesas especializadas em automobilismo. Choveram críticas aos três, que passaram a ser chamados de “feras latinas”.

O campeonato aconteceu sem maiores problemas e Senna foi campeão com uma corrida de antecedência. Após o título, a surpresa: comunicou a Ralph Firman, dono da equipe, que estava abandonando a categoria. A decisão foi tomada após grande pressão dos pais, que o queriam de volta ao Brasil, fazendo faculdade e trabalhando nos negócios da família. Ou seja, longe do automobilismo. Sempre obediente às ordens do pai, Ayrton desembarcou no país em outubro de 1981 e passou a gerenciar uma loja de materiais de construção de propriedade do pai. Visivelmente desmotivado, Senna acabou causando uma pequena crise familiar e várias discussões por causa da vontade de correr. Em uma delas, afirmou: “Ninguém mandou me colocar sentado num kart quando eu era pequeno. Experimentei, gostei, e agora não peçam jamais para eu desistir. É a minha vida!”. (RODRIGUES, 2004, p. 61). Nessa época, Senna já havia decidido voltar à Inglaterra e continuar sua carreira automobilística.

Antes de começar a correr na Fórmula Ford 2000, categoria seguinte à 1600, Ayrton ganhou um parceiro muito importante para o desenvolvimento de sua carreira na

Europa: Armando Botelho, amigo do seu Milton. Ele se tornou o responsável pelos contratos e busca de patrocínio para o piloto, já que a cada ascensão de categoria, as despesas iam aumentando.

Na Ford 2000, da Silva continuou sua rotina espetacular de vitórias. Ganhou as seis primeiras da temporada e 20 das 27 totais. Aos rivais, dizia que freavam muito cedo nas curvas, por isso não conseguiam ser tão velozes. Na verdade, a grande capacidade de acertar o carro é que fazia Senna ser muito superior aos demais. “Senna mapeava o comportamento do carro a cada instante e a cada circunstância. Foi desse período que herdou o hábito de fazer o traçado da pista a pé, antes das corridas, e verificar cada uma de suas inclinações e ondulações”. (PIZA, 2003, p. 25).

Foi na terceira etapa do Europeu de Fórmula Ford 2000, preliminar do GP da Bélgica de Fórmula 1, que aconteceram dois fatos marcantes para Senna. Primeiro, a morte de Gilles Villeneuve, um dos maiores pilotos da história, nos treinos para o GP. Segundo, e mais importante: foi ali que Ayrton conheceu Nelson Piquet, aquele que se tornaria o seu maior desafeto na Fórmula 1.

A perspectiva de passar pelo menos 25 vezes de pé embaixo pela mesma curva onde, um dia antes, a Ferrari de Villeneuve havia se espatifado, lançando o corpo do piloto num vôo mortal até a cerca de proteção, aparentemente afetou menos Senna do que a forma como ele foi recebido pelo campeão Nelson Piquet no boxe da equipe Brabham. O semblante decepcionado de Ayrton, ao voltar do encontro, chamou a atenção de Dennis Rushen. Para ele, aquele momento foi decisivo para o que aconteceria no futuro entre os dois pilotos. O jornalista Wagner Gonzáles, à época acompanhando a Fórmula 1 pelo jornal O Estado de São Paulo e futuro assessor de imprensa de Ayrton, achou que, considerando as circunstâncias do momento, Piquet campeão e Senna começando a aparecer, não havia razão para que o encontro fosse diferente do que foi: rápido, formal e frio. Mas a frase de Senna, ouvida por Dennis, disse tudo: - O cara me esnobou. Um dia ainda venço esse desgraçado. (RODRIGUES, 2004, p.66).

Naquele ano, Senna se tornou campeão inglês e europeu de Fórmula Ford 2000, chamando a atenção dos chefões da Fórmula 1. Recebeu, inclusive, propostas para entrar na categoria já no ano seguinte. No entanto, considerando-se ainda despreparado, Senna preferiu

seguir o curso natural das coisas e ingressar na Fórmula 3, último degrau antes da F-1. Para Alex Hawkridge, seu futuro patrão na Toleman, o motivo era outro: “ Ele queria provar-se o melhor na Fórmula 3. Estava desesperadamente ansioso para demonstrar isso para si e para os outros. Isso era meio ridículo. Qualquer um que se desse ao trabalho de olhar ia perceber que ele era um talento excepcional”. (RODRIGUES, 2004, p. 69).

Em seu primeiro contato com um carro de Fórmula 3, Senna, depois de 20 voltas, bateu o recorde do circuito de Silverstone. Depois, assinou com a equipe West Surrey Racing. O começo de temporada com o novo carro não poderia ser melhor. Vitórias espetaculares, belas ultrapassagens, show. “Depois de duas vitórias categóricas, o circuito foi simbolicamente rebatizado: Silvastone. Era mais ou menos o que Ayrton esperava, na época: - É preciso fazer algo especial, sobressair e não simplesmente ganhar. Todo ano alguém vence um campeonato. Eu procuro algo além disso”. (RODRIGUES, 2004, p. 73).

Nessa época, alertado por Chico Serra, agora seu amigo, Ayrton já havia deixado de lado o sobrenome Silva e passado a usar o Senna herdado da mãe, que seria mais sonoro e de fácil identificação. Foi também no começo de 1983 que Senna começou a arrumar alguns patrocinadores mais fortes. Em uma reunião com o diretor da Pool, grife de roupas, Senna mostrou o quanto confiava no seu talento e o planejamento que tinha para sua carreira. Mal sabia ele que iria acertar na mosca.

Disse que venceria várias corridas na F-3 aquele ano. Que, no ano seguinte, passaria por uma equipe pequena da Fórmula 1, onde não ficaria por muito tempo. Partiria então para uma equipe um pouco maior, na qual começaria a vencer. Depois, seria campeão mundial em uma grande equipe. Para os participantes daquela reunião, foi um típico episódio de Ayrton Senna, daqueles em que o tempo foi confirmando o que, no presente, parecia pretensão e falta de humildade. (RODRIGUES, 2004, p. 74).

Seu maior rival na F-3 era Martin Brundle, piloto inglês que chegou à Fórmula 1, porém sem obter muito sucesso. Depois do excelente começo na categoria, Senna deixou de completar algumas corridas e passou a ser ameaçado por Brundle. A briga dos dois iria até a

última corrida. Antes, no meio do campeonato, Ayrton foi testar pela primeira vez um carro de F-1. Era uma Williams, e o resultado do teste impressionou engenheiros, mecânicos e chefe de equipe. Senna completou 83 voltas e baixou em quatro décimos o recorde do circuito de Donnington Park para carros com motores aspirados.

O sucesso de Senna na Europa começava a colher frutos aqui no Brasil. O piloto chegou a ser motivo de uma disputa entre Band e Globo para transmitirem as últimas corridas da temporada de Fórmula 3, algo inédito no país, já que a categoria não tinha muito reconhecimento.

Foi a TV Globo que acabou transmitindo, pela primeira vez, ao vivo, uma corrida da Fórmula 3 inglesa. No dia 2 de outubro, em Silverstone, a corrida que seria a consagração de Senna, virtual campeão, foi precedida de um investimento de produção muito semelhante ao que era feito na Fórmula 1, na qual Nelson Piquet estava prestes a conquistar o bicampeonato: reportagens especiais, participação da equipe de repórteres do escritório da emissora em Londres, entrevistas ao vivo com a família Senna, comentários de Reginaldo Lema e narração de Galvão Bueno, ambos certos de que o Brasil tinha uma nova estrela do esporte. (RODRIGUES, 2004, p.82)

Apesar de toda expectativa, Brundle frustrou a torcida brasileira e venceu a prova. O título de Senna viria apenas na corrida seguinte, em Thruxton. E a relação de Ayrton com a mídia brasileira começava a se consolidar. Com o título assegurado, Senna iniciou uma série de visitas às redações dos principais jornais brasileiros, a fim de estreitar relações com jornalistas e editores. Imaginando que seu próximo passo seria a Fórmula 1, Senna sabia que precisava de um bom relacionamento com os meios de comunicação de forma geral. “Senna procurava ocupar um espaço que Nelson Piquet, com quem já começava a dividir as manchetes, parecia fazer questão de dispensar”. (RODRIGUES, 2004, 85). Ainda como forma de preparação para a F-1, Senna passou a fazer um trabalho de fortalecimento muscular com o professor Nuno Cobra, que se tornaria um grande amigo. Como todos sabem, a categoria exige muito do corpo e da mente dos pilotos, e Senna tinha um físico não muito desenvolvido, fato que iria sentir na pele já nas primeiras corridas.

Apesar dos três títulos consecutivos nas categorias de acesso, Ayrton não conseguiu fechar contrato com uma equipe de ponta para ingressar na Fórmula-1. É muito difícil um piloto já estreiar nas melhores equipes. Assim, Senna assinou com a Toleman, com possibilidade de rescisão ao fim do primeiro ano caso ele recebesse uma proposta de equipe maior.

Com passagens brilhantes pelo kart, pela 1600, pela 2000 e pela Fórmula 3, Senna estava mais do que credenciado para começar em 1984, aos 24 anos, sua carreira na F-1. Tinha muitos HPs de conhecimento técnico (era um bem-dotado para raciocinar em números), habilidade condutora (com percepção sempre alerta para o comportamento relativo do carro) e experiência competitiva (um prontuário de conquistas e erros, além de uma rivalidade intensa com Brundle). (PIZA, 2003, p. 33).

### 3.3 AYRTON SENNA DO BRASIL

Não havia lugar melhor para a estréia na categoria máxima do automobilismo mundial. Apesar de não conhecer o circuito de Jacarepaguá, que recebia as corridas no Brasil antes delas passarem para Interlagos, a possibilidade de correr observado pelos familiares e pela torcida era um sonho para Ayrton. Um sonho que durou pouco, por causa da quebra do motor de sua Toleman na oitava volta. Na segunda corrida, na África do Sul, Senna chegou em sexto e marcou seu primeiro ponto na categoria. Teve que fazer tanto esforço para segurar o carro na pista que saiu carregado de dentro dele e foi parar no hospital. Mas foi em seu primeiro GP de Mônaco, circuito em que se tornaria rei, que Ayrton mostrou ao mundo da F-1 do que era capaz. Debaixo de chuva, Senna ultrapassou vários adversários e se aproximava de Prost, líder da prova.

Prost, com problemas nos freios, passou a gesticular para o diretor da prova, Jacky Ickx, pedindo o fim da corrida. O chefe dele, Ron Dennis, fazia o mesmo pessoalmente. Ickx acabou cedendo à pressão, encerrando a prova e fazendo valer as posições da volta 31, quando Alain estava pouco mais de 7 segundos à frente de Senna. Àquela altura, rigorosamente ninguém tinha dúvida de que, em uma ou duas voltas, Ayrton encostaria na McLaren de Prost e o ultrapassaria. (RODRIGUES, 2004, p.102).

Em 1984, Ayrton fechou o patrocínio que estaria com ele até o dia de sua morte e que, até certo ponto, seria um meio de identificação do piloto durante toda a sua carreira, tamanha a sinergia entre ele e o Banco Nacional. Quem não se lembra do piloto com o bonezinho do banco na cabeça? Além do boné, o Nacional estampava sua marca no capacete e macacão do piloto, em um contrato de exclusividade. O que pouca gente sabe é que o boné, inicialmente, não fazia parte do acordo. No final de 84, Senna teve um sério problema de paralisia facial que o fez perder parcialmente os movimentos do lado direito do rosto. Com o semblante desfigurado, Senna não conseguia sorrir e evitava o convívio social e os compromissos com patrocinadores. E foi num evento do Banco Nacional, para disfarçar o problema, que colocaram o boné em Ayrton pela primeira vez.

Na temporada seguinte, Ayrton se transferiu para a Lotus, equipe que havia dado a Emerson Fittipaldi o título mundial de 1972. Era a esperança da torcida brasileira de que o novo ídolo pudesse brigar de igual para igual com pilotos do nível de Lauda, Prost, Piquet e Mansell.

Para toda uma geração, semi-órfã de ídolos esportivos naquele Brasil que pedia suas primeiras eleições diretas e depositava sua esperança democrática em Tancredo Neves, seria marcante a visão de Senna com seu capacete amarelo ao comando daquela máquina preta esguia e misteriosa, com letras douradas, bico incisivo, laterais longas e um aerofólio alto e estreito: a Lotus-Renault 97T, um dos carros mais bonitos da história. (PIZA, 2003, p. 41).

Na estréia, novamente em Jacarepaguá, novo abandono. Mas na segunda corrida, em Portugal, Senna finalmente conseguiu sua primeira vitória na categoria. A festa em solo português só não foi maior porque naquele mesmo domingo morreu o presidente eleito, Tancredo Neves, causando consternação na população brasileira e grande repercussão na mídia lusitana. “Ao longo daquela segunda-feira, a cobertura da TV portuguesa sobre a morte de Tancredo foi intensa. E Ayrton veria imagens de sua São Paulo em prantos: milhares de

peessoas nas ruas, despedindo-se do presidente morto. Ele jamais veria uma manifestação parecida com aquela”. (RODRIGUES, 2004, p. 134).

A pouca confiabilidade do carro não deu a Senna a possibilidade de brigar pelo título da temporada. O alto número de quebras se refletiu na tabela do Mundial, em que ficou na quarta posição, com 38 pontos. Ainda assim, obteve seis pole positions e venceu novamente na Bélgica, na 13ª etapa. Nesse ano, Senna já protagonizara alguns de seus destemperos quando o carro não lhe dava condições de vencer. Ao abandonar o GP da Inglaterra por causa de falta de combustível, quando liderava e faltavam seis voltas para o final, Ayrton se dirigiu ao boxe da Renault e reclamou publicamente do motor, que gastava mais gasolina do que deveria.

Antes da temporada de 86, novamente na Lotus, Ayrton foi protagonista de um episódio que manchou a sua imagem com a imprensa inglesa: vetou a contratação de Derek Warwick, britânico, para ser seu companheiro de equipe. Foi chamado de arrogante, mas não teve jeito. Para aqueles que pensam que Ayrton temia a qualidade de Warwick, a resposta vinha de dentro da própria equipe. “Para Warr e outros que acompanharam a negociação, Ayrton temia Warwick por sua grande capacidade de fazer amigos, não exatamente pelo que ele viesse a fazer na pista”. (RODRIGUES, 2004, p.153). Como Senna tinha a simpatia dos integrantes da equipe, não queria dividir as atenções com outro piloto carismático como Warwick.

A empatia de Senna com o público e também com os jornalistas causava ciúmes dentro do circo da F-1. Sempre solícito, Senna exaltava o seu amor pelo país, mostrava preocupação com os rumos da nação. Em momentos de glória, nunca se esquecia da sua origem. Por causa disso, era chamado de marketeiro por alguns, demagogo por outros. Os piquetistas não admitiam o “sucesso” que Ayrton fazia com a opinião pública. “Os fãs de

Senna exaltavam aquelas atitudes como o comportamento ideal de um esportista, atento ao seu papel de ídolo e orgulhoso de seu país”. (RODRIGUES, 2004, p.160). E foi neste ano de 1986 que Ayrton começou com um gesto que eternizou suas vitórias: carregar a bandeira do Brasil depois de receber a bandeirada. Na véspera do GP de Detroit, a França havia eliminado a seleção canarinho da Copa do México. Quando venceu a prova, Senna avistou um torcedor com a bandeira e pediu para um comissário de pista pegá-la. A partir daí, o piloto fez questão de balançar a bandeira nacional em frente a todas as câmeras do circuito. Para muitos, foi ali que Ayrton entrou de vez no coração dos brasileiros.

Além dessa vitória em Detroit, Ayrton teve apenas mais uma no ano, na Espanha. Apesar de ter feito 55 pontos, 17 a mais do que na temporada anterior, Senna terminou no mesmo quarto lugar entre os pilotos. Para 87, a esperança de um carro melhor, agora impulsionado pelo motor Honda. Senna esperava, enfim, poder lutar pelo título. Fato que acabou não se confirmando. Com apenas duas vitórias novamente, Ayrton foi o terceiro no campeonato que consagrou Nelson Piquet como tricampeão mundial. Como fato negativo na temporada, a briga de Ayrton com os comissários no GP do México, onde, ao rodar, deu adeus às chances de conquistar o título.

Na corrida, Senna perderia o controle do carro e a compostura, ao dar adeus às chances matemáticas de ser campeão, depois de bater na proteção de pneus e ver o motor Honda apagar. Ele queria que os comissários empurrassem o carro de volta à pista. Os mexicanos fizeram exatamente o contrário: levaram a Lotus para uma área de desaceleração. Ayrton saltou do cockpit furioso e partiu para cima dos comissários mexicanos, distribuindo socos e pontapés. (RODRIGUES, 2004, p.212)

Ainda em 87, insatisfeito com a falta de competitividade da Lotus, Senna acertou contrato para correr pela McLaren no ano seguinte. Teria como companheiro Alain Prost, naquela que foi considerada por muitos como a melhor equipe da história da Fórmula 1. A partir daquele ano, ele teria que mostrar que era realmente um campeão.

A temporada começou com um dos episódios mais negativos protagonizados pela briga Senna X Piquet. Por meio da imprensa, uma grande troca de acusações entre os dois terminou com uma entrevista em que Piquet afirmava que o compatriota era gay. O caso gerou enorme repercussão, e foi o golpe de misericórdia na relação dos dois pilotos. A partir dali, virariam inimigos mortais. Apesar da confusão, a entrevista não despertou muito interesse fora do país.

Na confraria multinacional de pilotos, chefes de equipe, mecânicos, projetistas e jornalistas da Fórmula 1, o episódio não teve nem a sombra do impacto que provocou na opinião pública e na mídia do Brasil. Mesmo sendo um universo francamente machista, praticamente ninguém levou o petardo de Piquet a sério. (RODRIGUES, 2004, p. 230).

E, finalmente, Senna foi campeão. Para aquele que impressionava os amantes da velocidade com sua grande capacidade de acertar o carro, buscar espaços nos locais impossíveis, e sempre tentar andar mais rápido, foi a coroação do seu status. A partir do título, ele estaria na seleta lista dos campeões mundiais.

Mas não foi fácil. Em uma temporada em que a McLaren só não venceu uma prova, Senna teve que passar por cima da experiência e da frieza de Prost, um piloto de características totalmente opostas às suas. A conquista veio no Japão, numa prova em que Senna teve que mostrar toda a sua habilidade: largava na pole, mas deixou o carro morrer, caindo para a 15ª colocação; depois, iniciou uma incrível recuperação, ultrapassando Prost na 28ª volta para não sair mais da liderança e vencer o campeonato. “Ayrton Senna da Silva queria ser um piloto. Mas não qualquer um, seu desejo era ser o piloto campeão. Conseguiu”. (OLIVEIRA, 2000, p. 65).

Ainda no fim de 88, Senna engatou um namoro com Xuxa. O relacionamento foi um prato cheio para a mídia, que tentou explorá-lo de todas as maneiras. Ayrton gostava de sair com a apresentadora porque ela costumava ser o centro das atenções e ele passava meio despercebido (RODRIGUES, 2004, p.273). Apesar disso, procuravam manter o namoro o

mais distante possível das câmeras. Por causa da agenda lotada de ambos, raramente eram vistos juntos.

O namoro tinha uma característica que os desconfiados não deixaram de notar: Senna e Xuxa não eram vistos em restaurantes, cinemas, casas de espetáculos, eventos públicos e festas obrigatórias da elite do eixo Rio-São Paulo. Praticamente de férias quando vinha ao Brasil, Ayrton costumava passar horas nos bastidores da TV Globo, acompanhando a namorada. (RODRIGUES, 2004, p.273).

A temporada de 89 foi mais um passeio da McLaren. Apesar de a superioridade da equipe não ser tão grande quanto no ano anterior, Prost e Senna chegaram novamente ao Japão disputando o título. Senna precisava vencer para continuar com chances e brigava com o rival pela liderança quando os dois se tocaram. Prost abandonou e Ayrton foi ajudado pelos comissários e voltou à pista, vencendo a corrida. Mal sabia ele que já estava desclassificado e que o esforço não valia de nada. A esse episódio, seguiu-se um grande conflito entre o brasileiro e Jean-Marie Balestre, francês presidente da FISA (Federação Internacional do Esporte Automobilístico), acusado de dar uma ajuda ao compatriota e provocar a desclassificação de Senna.

O brasileiro ficou tão inconformado que ameaçou deixar as pistas. As reclamações foram tão contundentes que Senna quase perdeu a Superlicença, documento necessário para se poder guiar um carro de F-1. Após uma retratação pública, Ayrton ganhou a permissão para disputar a temporada de 1990.

Neste ano, Ayrton não teria mais a companhia de Alain Prost. O francês, cansado das brigas e desentendimentos com o brasileiro, acertou sua mudança para a Ferrari, deixando a vaga na McLaren para Gerhard Berger, que se tornaria um de seus poucos amigos verdadeiros no circo. Como Berger não tinha a mesma competitividade de Prost, o relacionamento dele com Ayrton foi muito tranquilo. Mas, mesmo na Ferrari, o francês ainda seria o principal rival de Senna aquele ano.

No meio da temporada, Senna foi o pivô de uma crise entre Galvão Bueno e Reginaldo Leme, amigos de longa data que encabeçavam as transmissões da Globo. Senna já havia rompido com Reginaldo, por causa da amizade do comentarista com Néelson Piquet. E esse rompimento acabou respingando na transmissão das corridas durante algum tempo, fazendo até com que Galvão exigisse a substituição de Reginaldo.

A relação entre Galvão e Reginaldo, cada vez mais afetada pela inimizade sem volta entre Senna e Piquet, chegou a um momento crítico no fim de semana do GP da Espanha de 1990, em Jerez. Um dos motivos foi a recusa de Ayrton em dar uma entrevista para Reginaldo encomendada pelo Globo Repórter. Galvão acabou fazendo a entrevista. (RODRIGUES, 2004, p.334).

Mais uma vez, o título foi decidido em Suzuka, com Prost e Senna como protagonistas. Mas, desta vez, com papéis invertidos. Era o francês que precisava vencer para continuar na briga. Mas a corrida não durou muito. Logo na primeira curva, os dois se tocaram, em manobra parecida com a ocorrida no ano anterior. Senna, apesar de largar na pole, ficou do lado sujo da pista e foi ultrapassado por Prost. No entanto, como forma de fazer justiça com as próprias mãos, o brasileiro não freou para fazer a tomada, e acertou o carro de Prost, causando um acidente extremamente controverso em relação à intenção ou não de Senna tirar Prost da prova.

O acidente foi bem diferente do provocado por Prost no ano anterior para garantir seu tricampeonato, um enrosco na entrada da chicane, quase tão lento e inofensivo como uma batida de duas madames na saída do estacionamento do supermercado. O troco de Ayrton foi dado em quinta marcha, a cerca de 250 quilômetros por hora. Era como se dois aviões ficassem sem pista ou freio no final de um pouso duplo de emergência. (RODRIGUES, 2004, p. 342).

Por causa dessa manobra, Senna foi duramente criticado por muitos que acompanhavam a Fórmula 1. Apesar de não ter admitido publicamente que fez de propósito (a “confissão” viria apenas no ano seguinte), disse, na ocasião, que não tirou o pé do acelerador em momento algum. Foi nessa corrida também que a crise na Globo teve um novo capítulo. Ao ouvir Reginaldo Leme criticar duramente a atitude de Senna, Galvão Bueno ameaçou,

durante os comerciais, a não voltar à transmissão. Independente da legalidade ou não da manobra, Senna comemorou o seu segundo título mundial de pilotos.

A temporada de 91 foi marcada, além do tricampeonato, pela vitória de Senna em Interlagos, sua primeira no Brasil. Vitória que entrou para a história como uma das mais heróicas da carreira do piloto que, no final da corrida, ficou sem quase todas as marchas de sua McLaren. O esforço foi tanto que não conseguiu levar o carro até os boxes depois de receber a bandeirada. Uma multidão invadiu a pista e celebrou junto com o ídolo.

Foi também em 91 que Ayrton resolveu explorar o seu nome e a sua imagem para lançar uma linha própria de produtos. “A marca Senna, inspirada no “esse” do final da reta dos boxes de Interlagos, foi desenvolvida para produtos de impacto, inovadores e necessariamente identificados com a imagem de Ayrton como jovem, competitivo, sério, obstinado, dedicado, vitorioso, esportista e internacional”. (RODRIGUES, 2004, p.366). Nos negócios, Senna demonstrava a mesma ambição que tinha nas pistas. Sua intenção era de que a nova marca estivesse, dentro de três anos, entre as 15 mais prestigiadas do planeta.

Nas pistas, seu grande rival aquele ano foi Nigel Mansell, da Williams. Piloto reconhecidamente veloz, tinha o melhor carro, mas acabou sucumbindo perante seus próprios erros. A decisão foi novamente no Japão, e o título de Ayrton foi conquistado tranqüilamente. Logo nas primeiras voltas, ao tentar ultrapassar o brasileiro, Mansell passou reto numa curva e deu de presente o título para Senna.

Nessa época, o piloto vivenciou o ápice de seu reconhecimento. Ao voltar ao Brasil, seu avião foi escoltado por caças da Força Aérea Brasileira. Em terra, desfilou em carro aberto pelas ruas de São Paulo.

Doze anos depois da conquista de Ayrton, Carlos Augusto Montenegro, diretor-presidente do Ibope, comparou a audiência das corridas da Fórmula 1 na época de Senna, de 35 a 40 pontos, dependendo do momento do campeonato, à do mais importante noticiário da tevê brasileira, o Jornal Nacional, no ano 2000. E lembrou

que as transmissões ficaram de tão modo integradas à cultura brasileira, que “o domingo só começava depois da corrida”. (RODRIGUES, 2004, p. 397).

A temporada de 1992 foi o pior ano de Senna na McLaren. As Williams eram disparadamente os melhores carros, muito mais rápidos do que os outros. Nem o talento de Ayrton foi suficiente para que a McLaren se aproximasse. O resultado foi uma briga constante de Senna para tentar tirar o máximo do carro, ocasionando erros e batidas. Com apenas 50 pontos, praticamente metade dos 96 que havia conquistado na temporada anterior, Ayrton ficou apenas na quarta colocação do mundial, como na época da Lotus.

Insatisfeito com o rendimento da McLaren, Senna tentou acertar sua ida para a Williams. Mas sua contratação foi vetada por Alain Prost, que, após um ano de aposentadoria, retornaria à categoria em 93 pilotando para a equipe inglesa. O sonho de Senna de pilotar o carro azul só seria realizado no outro ano.

Em 1993, Senna não teve, novamente, um carro capaz de brigar pelo título, que ficou mesmo com Prost. Mas Ayrton conseguiu vencer novamente em Interlagos, fazendo a alegria da torcida. E na corrida seguinte, em Donnington Park, Senna fez aquela que muitos consideram a primeira volta mais espetacular da história da Fórmula 1. Debaixo de chuva, pulou da quinta para a primeira posição, fazendo ultrapassagens “impossíveis”. Após esses sucessos, uma seqüência de sete vitórias consecutivas da Williams mostrou a Senna que a McLaren ainda estava muito atrás da concorrente. Restava retomar o caminho das vitórias no ano seguinte.

A temporada de 94 tinha tudo para ser tranqüila para Ayrton. O melhor piloto do mundo guiando o melhor carro dos últimos dois anos. Mas quando os motores roncaram, não foi bem assim. Ayrton ficou um pouco decepcionado com sua Williams que, sem a ajuda da eletrônica, proibida a partir daquele ano, tinha perdido muito rendimento. No GP do Brasil,

Senna rodou e abandonou ao tentar se aproximar de Schumacher. No GP do Pacífico, bateu com Mika Hakkinen na primeira curva. Em Ímola, aconteceu o que ninguém esperava.

#### **4 A MORTE DO ÍDOLO**

Ayrton Senna não poderia ter morrido de outra forma. Este foi um dos pensamentos que tomaram conta do circo da Fórmula 1 após a morte do piloto. Para muitos, a maneira aguerrida e insaciável com que o piloto perseguia o primeiro lugar e os melhores tempos algum dia iria lhe causar sérios problemas. O próprio Ayrton chegou a declarar, mais de uma vez, que gostaria de morrer na pista. E foi o que aconteceu. Senna estava sempre desafiando a morte, testando seus limites. Talvez por isso, tenha desenvolvido uma grande crença em Deus. Uma entrevista em que ele afirmara ter visto Deus na pista gerou grande repercussão na mídia.

Grande repercussão também foi a consequência da morte de Ayrton. O país literalmente parou naquele domingo, 1º de maio, e nos dias seguintes. Uma comoção que foi tomando forma e crescendo à medida que os meios de comunicação publicavam mais e mais coisas sobre o ídolo, alimentando o público com notícias não só da morte, mas também sobre as conquistas, os relacionamentos e a vida pessoal do piloto. Era um situação de grande apelo

para a mídia, pois envolvia um famoso em uma situação extrema, conforme já explicitava Edgar Morin (1997, p.101). “Evidentemente, o caso ideal, mas raro, é o olímpico em situação de sensacionalismo”.

A intenção deste capítulo é mostrar como, após sua morte, os meios de comunicação lidaram com o mito em que Senna se transformou, ajudando, inclusive, nessa formação. Desde a intensa cobertura do acidente e seu posterior funeral, passando pelas homenagens prestadas pela população, até chegar nos dias atuais, em que Senna ainda é lembrado sempre que se pensa em Fórmula 1 e em superação de obstáculos. Ayrton se tornou sinônimo de arrojo e excelência, e todos os novos pilotos brasileiros que surgem acabam sendo comparados com o mito. Além disso, tentar avaliar os motivos que levaram o piloto a causar uma comoção nunca antes vista no país, apesar das comparações com as mortes de Getúlio Vargas e Tancredo Neves. Ele só virou mito por causa de sua morte ao vivo, transmitida para todo mundo? Ou ele alcançaria esta posição mesmo se a fatalidade não tivesse acontecido? Ele foi realmente um dos maiores pilotos da história, ou esse status foi gerado pela imprensa? Estas são algumas das perguntas que serão abordadas neste capítulo, de forma a analisar o processo que transformou o piloto Ayrton Senna da Silva em um mito do esporte.

#### 4.1 1º DE MAIO, ÍMOLA

“A morte trágica de um herói integra na relação estética, e de maneira evidentemente atenuada, as virtudes de um dos mais arcaicos e universais ritos mágicos: o sacrifício”. (MORIN, 1997, p.81). Não foi um fim de semana normal aquele do GP de Ímola de 1994. A começar pelo grave acidente que o brasileiro Rubens Barrichello sofreu ainda na

sexta-feira, durante os treinos livres. Seu carro decolou ao passar por cima da zebra, batendo na grade de proteção e ficando totalmente destruído. Barrichello sofreu algumas escoriações, quebrou o nariz e teve leve perda de memória. Foi proibido de participar da corrida para se recuperar. No sábado, a primeira morte na pista desde 1982. Durante o treino de classificação, o austríaco Roland Ratzenberger, da Simtek, perdeu o aerofólio do carro e foi jogado violentamente contra o muro. Apesar das tentativas de reanimação por parte dos médicos, ele morreu no hospital de Bolonha. Era a segunda corrida dele na Fórmula 1.

Ayrton ficou muito abalado com os dois acidentes. Foi visitar Rubinho, de quem tinha ficado muito próximo, no hospital. Após o acidente de Ratzenberger, Senna iniciou, inclusive, um movimento para que a corrida do dia seguinte não fosse realizada, por causa da segurança. Acabou levando uma advertência da direção de prova. Influenciado por algumas pessoas próximas, pensou ainda em não correr, o que não se concretizou. Sabia que essa hipótese seria rechaçada por sua equipe, até por conta dos patrocinadores. A Fórmula 1 é um esporte muito caro, e sua rentabilidade depende da presença dos pilotos, principalmente das estrelas. Senna pediu, então, que providenciassem uma bandeira da Áustria, para fazer uma homenagem a Ratzenberger se vencesse a prova. E, no domingo, alinhou na primeira posição do grid.

Logo na largada, um acidente envolvendo J.J. Lehto e Pedro Lamy causou a entrada do carro de segurança na pista. Após cinco voltas, ele se retirou e a corrida se reiniciou, com Senna na ponta e Schumacher em segundo. Na segunda volta após a saída do carro de segurança, Senna não conseguiu fazer a curva Tamburello. Sua Williams parou de responder aos seus comandos e se espatifou no muro. Não pareceu ser um acidente grave, exceto pelo capacete ter sido perfurado por um pedaço da suspensão.

Não seria exagero imaginar que ele esperava escapar de mais um, depois de 10 anos de Fórmula 1 e pelo menos uma dezena de acidentes sérios. Mas um braço da

suspensão dianteira direita da Williams, transformado em lança mortal no choque contra o muro, entrou pela viseira, desfigurando seu rosto e destruindo seu cérebro. O velho capacete amarelo, inútil para salvá-lo naquele dia, cumpriu um último papel. Pouparia milhões de pessoas de uma imagem devastadora. (RODRIGUES, 2004, p. 534).

Quando os primeiros paramédicos chegaram ao local do acidente, constataram a gravidade da colisão. Senna não se movia e tinha a cabeça levemente inclinada, perdendo sangue rapidamente. 17 minutos após a batida, o helicóptero que levou Senna ao hospital decolou. A essa altura, os médicos já tinham consciência de que o quadro era irreversível. “Apesar de todos os esforços, os monitores da pressão sanguínea, respiração e movimentos do coração indicavam que o fim estava perto”. (WATKINS, 1996, p. 20). Às 14h05, horário de Brasília, a morte de Ayrton foi anunciada oficialmente. Roberto Cabrini, enviado especial da Globo, foi o repórter encarregado de dar a notícia para todo o país.

A morte de Ayrton causou grande consternação no circo da Fórmula 1. A corrida não parou depois do acidente, e ninguém sabia que a situação de Ayrton era grave. Ao saberem da notícia, pilotos e chefes de equipe se indignaram. Muitos prometeram nunca mais ir a um autódromo. A morte do melhor piloto era uma parte da categoria que se perdia. No Brasil, tão logo a notícia chegou, a comoção foi instantânea. Muitos ficaram na frente da televisão esperando por novas notícias. Naquele domingo, as estatísticas de acidentes nas estradas de São Paulo caíram pela metade. “Era domingo de sol e feriado do Trabalho no Brasil, e o relato do hospital chegaria no horário do almoço. O dia, a semana, o mês não teria outro assunto, mesmo sendo o período inicial de mais um plano antiinflacionário e de preparativos para mais uma Copa do Mundo de futebol”. (PIZA, 2003, p. 114).

Ao redor do mundo, o caso também teve grande repercussão. No Japão, onde Senna era considerado um herói nacional, a paixão por Ayrton foi demonstrada pela Honda, montadora que forneceu os motores dos três títulos conquistados pelo brasileiro.

Uma paixão tão forte que a Honda, mesmo já sem qualquer laço com Ayrton ou a Fórmula 1, amanheceu o dia 2 de maio com uma homenagem. Suspendeu as vendas na grande loja do térreo da sede da empresa, em Tóquio. No estande giratório central, em vez de modelos da fábrica, colocaram uma das McLaren-Honda de Senna e, ao fundo, o telão de apoio às vendas passou a exibir, ininterruptamente, um making of do comercial de Ayrton para a fábrica. Durante quase um mês, a sede da Honda não vendeu um carro. Milhares de pessoas entraram na fila. E as lojas de flores da região bateram recorde de vendas. (RODRIGUES, 2004, p. 558).

O beatle George Harrison, ao ser entrevistado por Ernesto Rodrigues, afirmou ter sentido, ao saber da morte de Senna, a mesma coisa que sentiu quando soube que John Lennon estava morto. Na curva Tamburello, torcedores e fiscais depositaram flores e homenagens ao piloto.

Após a morte de Ayrton, seguiu-se uma enorme investigação para apurar as causas do acidente. Inquéritos foram instaurados, pessoas foram acusadas, possibilidades foram levantadas. A hipótese mais provável, de acordo com as investigações, foi a de quebra da coluna de direção da Williams pilotada por Senna. Antes da corrida de Ímola, engenheiros e técnicos da equipe haviam feito uma modificação na barra de direção do carro, aumentando-a em alguns centímetros. Fora um pedido do próprio piloto, que não estava gostando da altura do volante em relação a ele. Para atender ao pedido, os membros da Williams soldaram um pedaço de aço aeronáutico na barra. As vistorias realizadas no carro mostraram uma grande fadiga deste material e a conseqüente quebra da coluna. O que nunca conseguiram provar foi se ela quebrou antes ou depois da batida. Algumas reações do carro e do próprio Ayrton indicam que ela pode ter se quebrado antes, como o fato do piloto virar o volante e o carro continuar na mesma trajetória e o fato de que ele saiu da pista em linha reta, quando o normal, caso ele tivesse perdido o controle, seria uma rodada. Alguns integrantes da Williams, incluindo Frank Williams, dono da equipe, chegaram a ser indiciados. No entanto, o processo não foi levado adiante e ninguém foi preso.

Alguns, apesar dessas evidências, acreditavam na possibilidade de erro de pilotagem. Schumacher, que vinha logo atrás de Senna, defendeu essa hipótese. Como a Williams tinha um carro muito arisco, e a Tamburello era uma curva cheia de ondulações, imaginou-se que Senna, ao passar pelo local, tivesse tentado consertar a trajetória e perdido o controle do carro. Some-se a isso o fato da grande pressão psicológica a que Ayrton estava submetido, pois não havia pontuado nas duas primeiras corridas, não estava gostando do comportamento do carro, seu principal rival, Michael Schumacher, já tinha 20 pontos e o fim de semana do GP havia começado com um acidente grave e uma morte. Para discordar dessa idéia, os defensores do piloto mostravam a que ponto havia chegado o respeito e admiração ao ídolo, como afirma o ex-piloto Stirling Moss no livro **Ayrton: o herói revelado**. “Como era Senna, o problema deve ter sido do carro”. (RODRIGUES, 2004, p.592).

#### 4.2 ESPETÁCULO MIDIÁTICO

A morte de Ayrton Senna gerou uma grande mobilização na imprensa brasileira e mundial. Desde o anúncio de seu falecimento, as emissoras iniciaram uma cobertura sem precedentes na história. Muitos comparam a morte de Ayrton com a de outra grande figura pública: Tancredo Neves, morto antes de assumir a presidência da República. Em 1985, a morte do então presidente eleito parou o país. E a imprensa, que já acompanhava sua agonia durante todo o tempo em que esteve internado, deu grande cobertura ao fato. “A partir do desfecho trágico e da martirização do personagem político, também ele, Tancredo Neves, transformava-se em herói salvador que, dando a vida pela causa política, instaurava outra história para o país”. (BARBOSA, 2008, p.5).

Mas, no caso de Tancredo, a morte era até certo ponto esperada, já que ele estava internado há muito tempo e a situação não melhorava. A população torcia por sua recuperação, mas sabia que a qualquer momento o anúncio do falecimento poderia ser dado. Com Senna foi totalmente diferente. Apesar de todos terem noção de que a Fórmula 1 é um esporte sujeito a fatalidades e de que batidas acontecem a todo momento, ninguém esperava que algo pudesse acontecer com o herói da nação. Senna tinha uma aura de imortal, aquelas pessoas que não sofrem nenhum mal extremo. Ainda mais porque o acidente pareceu tão banal. Não teve fogo, não teve capotagem, não teve uma destruição completa do carro. O próprio Ayrton já havia escapado ileso de acidentes muito piores que aquele. Aos olhos do público era mais uma batida normal, daquelas que acontecem em todo Grande Prêmio. Todos esperavam que Ayrton tirasse o cinto e saísse do carro normalmente. Os espectadores só se deram conta da gravidade quando a equipe médica chegou para fazer os primeiros socorros.

Quando a morte foi anunciada, às 14h05 horário de Brasília, a nação foi tomada por um profundo sentimento de tristeza. Todos queriam saber as notícias que vinham da Itália. A revista **Caras**, que tinha Ayrton Senna e Adriane Galisteu na capa, havia chegado nas bancas naquele mesmo domingo, mostrando a intimidade do casal. Uma abertura de sua vida pessoal que Ayrton nunca havia dado antes. E, mesmo após a sua morte, Senna continuava batendo recordes.

As vendas estavam seguindo a média até o final da manhã. À medida que as horas foram passando, o que restava dos 180 mil exemplares se esgotou rapidamente. No mesmo dia, a equipe da revista preparou uma versão atualizada com as primeiras informações e imagens de Ímola. Um milhão de revistas foram vendidas. Nunca mais Caras vendeu tanto. (RODRIGUES, 2004, p. 559).

Nas horas seguintes à morte, as emissoras de televisão começaram a cobrir o caso, com exceção do SBT, que continuou exibindo o **Programa Sílvio Santos**. A Globo montou um esquema ininterrupto de cobertura, que culminou com uma edição totalmente reformulada

do **Fantástico**, que atingiu uma de suas maiores audiências da história. Durante o programa, inserções ao vivo da Itália com Roberto Cabrini, Reginaldo Leme e Pedro Bial. Foi esta edição do **Fantástico** que eternizou as imagens de Ayrton antes da corrida, com o semblante preocupado, pousando as mãos sobre o aerofólio traseiro de sua Williams.

O Fantástico daquele domingo foi especialmente dedicado à cobertura da morte de Senna. Foram ao ar imagens do acidente e da reação emocionada dos fãs. As ruas de São Paulo e Rio de Janeiro ficaram desertas. Nos estádios de futebol, as torcidas improvisaram faixas e cartazes e gritaram o nome do piloto. O locutor esportivo Galvão Bueno, que transmitia o GP de San Marino, falou emocionado sobre a perda do ídolo e amigo pessoal. (JORNAL..., 2004, p. 256).

E a intensa cobertura continuou durante toda a semana. O jornalista Paulo Scardueli (1995) analisou a cobertura da morte de Senna em seis grandes jornais brasileiros do dia 2 até 6 de maio. Durante esse período, 20% das páginas desses jornais foram dedicadas a Ayrton, desde matérias até charges e cartas de leitores. Na segunda-feira, dia 2, as manchetes dos seis periódicos eram sobre a morte do piloto. Mesmo quem não gostava de Senna ou não queria saber do assunto, não teve como fugir.

Na manhã de quarta-feira, o corpo de Senna finalmente chegou ao país para ser velado na Assembléia Legislativa de São Paulo. Ao ser transportado no caminhão do Corpo de Bombeiros, parou a cidade.

Em terra, foi um cortejo de 31 quilômetros, duas horas e meia de duração, filas de carros com até seis quilômetros de extensão e centenas de milhares de pessoas num espetáculo espontâneo de palmas, gritos, lágrimas, cantos, acenos, gestos e mensagens que os brasileiros, acostumados a despedidas públicas dolorosas, jamais tinham visto. (RODRIGUES, 2004, p.571).

A narração do cortejo ficou a cargo de William Bonner, que entremeava suas frases com longos períodos de silêncio, tentando esconder o choro. Choro que a multidão que tomou conta das ruas não fez questão de esconder. A dor de perder o herói da nação fez com que muitos saíssem de suas casas e do trabalho para dar o último adeus ou simplesmente participar daquele momento duro para o país. Vale ressaltar, aqui, a forma como a

transmissão dessas cerimônias fúnebres ocorre. O foco de atuação se dá na comoção gerada pelo fato. Os closes nas pessoas chorando, a música instrumental de fundo, tudo contribui para que a pessoa que está em casa se sinta tão emocionada quanto quem está nas ruas. Tenta se criar um vínculo entre televisão e espectador, de modo que pareça que o desfile está passando na porta de sua casa.

Apresentando todas as características de um ritual, as cerimônias da televisão são construídas graças aos artifícios narrativos – imagens que se sucedem sem cessar, apagamento do contexto, lentidão dos movimentos, repetição dos efeitos, entre muitos outros – numa espécie de festa comunal, da qual o telespectador é convidado a fazer parte. A cerimônia televisiva é uma espécie de religião da qual cada um participa a sua maneira, com seus atos particulares. Situando-se no limiar entre o sagrado e o profano, veicula, na verdade, atos de devoção, nos quais a crença é reforçada pela repetição e pela imitação. (BARBOSA, 2008, p. 4).

Durante o velório na Assembléia Legislativa, por onde passaram cerca de 240 mil pessoas e 2 mil jornalistas do mundo inteiro foram credenciados, famosos e anônimos se misturavam na dor e tinham poucos segundos para prestar sua homenagem. Alguns deixavam bilhetes com pedidos de curas, como se Senna tivesse se tornado um santo. Outros faziam declarações de amor. Uma fã de Curitiba acabou se suicidando, dizendo que ia ao encontro do piloto. “De uma forma geral, podemos dizer que a cobertura jornalística da imprensa sobre a morte de Ayrton Senna, tal qual os jogos fúnebres que se realizavam na Grécia antiga após a morte de bravos guerreiros, cumpriu a função de colocar o herói na fronteira entre o espaço humano e o divino”. (HELAL; CATALDO, 2008, p.5). Muitos, principalmente políticos, se aproveitaram da situação para fazer mídia com a população. Paulo Maluf, por exemplo, ficou o tempo todo no velório, mostrando indignação na frente das câmeras e bom-humor longe delas. Já o enterro só pôde ser acompanhado pela família e por amigos credenciados. Entre os que carregaram o caixão, Alain Prost, o grande rival de Senna, Derek Warwick, aquele barrado por Ayrton na Lotus, e Gerhard Berger, seu principal amigo nas pistas. O enterro foi transmitido ao vivo para mais de 45 países. Em Portugal, o funeral entrou para a história do

jornalismo no país. Foram mais de 20 horas dedicadas ao assunto, numa repercussão maior do que da morte do ex-presidente americano John Kennedy. Na hora do enterro, as redes de tevê brasileiras, juntas, atingiram a marca de 73% dos aparelhos ligados em São Paulo, número parecido com os de jogos do Brasil em Copas do Mundo.

Nos dias que se seguiram ao enterro, na casa dos pais de Senna, no Pacaembu, as pessoas alternaram reminiscências saborosas e engraçadas com lágrimas e choros contidos pelos cantos do apartamento. A televisão não ficava ligada o tempo todo. E só aos poucos a família foi se dando conta do que acontecera na cidade e no país. De acordo com Charles Marzanasco Filho, ninguém imaginava, na família, que a morte de Ayrton tivesse o impacto que teve. (RODRIGUES, 2004, p.583).

Após a morte de Senna, os índices de audiência das corridas transmitidas pela Globo caíram vertiginosamente. Nos GPs decisivos dos anos que Ayrton disputava títulos, a média de audiência chegava a 40 pontos, número comparável ao **Jornal Nacional**. Depois do GP de Ímola, a média girava em torno de 15 a 20 pontos<sup>1</sup>. As pessoas se desmotivaram a acordar cedo para assistir Fórmula 1. E esse patamar se manteve por muito tempo. Para suprir a falta do ídolo, a emissora tentou achar um novo Ayrton em cada piloto brasileiro que surgia na categoria. Quem mais sofreu com essa pressão foi Rubens Barrichello, que se tornou a principal esperança nacional pós-Senna. Mas a falta de tupiniquins disputando o título dificultou a retomada da audiência para os níveis anteriores. “E foram justamente o foco das matérias e a linguagem utilizada alguns dos pontos trabalhados pela emissora na tentativa de conseguir recuperar a audiência após a morte de Ayrton Senna, formando um novo perfil do público que acompanha a F-1”. (ANJOS, 2004, p.71).

O fato é que a grande cobertura de sua morte e a consternação causada por ela foi um reflexo direto da penetração que Ayrton tinha no coração dos brasileiros. O piloto surgiu numa época de falta de ídolos no país. O último título da seleção nacional numa Copa do Mundo havia sido em 1970. Nesse hiato, apareceu Ayrton Senna, aquele que colocava o

---

<sup>1</sup> Dados do livro **Ayrton: o herói revelado**. No entanto, a publicação não revela números oficiais do Ibope.

Brasil no lugar mais alto do pódio. Num esporte elitizado como a Fórmula 1, no qual os europeus dominam as ações, as vitórias de Ayrton colocavam o Brasil, país subdesenvolvido, entre as potências mundiais. Vencer pilotos como Alain Prost e Nigel Mansell era derrotar França e Inglaterra, respectivamente. Ao desfilar com a bandeira nacional a cada vitória, Senna inflava o ego da sofrida população brasileira. E a Fórmula 1, esporte de ricos, em que ingressos custam cerca de 300 reais, caiu no gosto popular.

Senna fugia um pouco do padrão de ídolos cultuados no Brasil. A começar pelo berço. Diferentemente de grande parte dos craques do futebol, Ayrton não veio de família humilde. Não nasceu na favela e, com o dinheiro conquistado pelo esporte, subiu de vida e começou a vivenciar situações inimagináveis quando era criança. Até por isso, Senna nunca esteve em manchetes de jornais por causa de situações escandalosas de sua vida pessoal, como as que constantemente vemos sobre jogadores como Adriano e Ronaldo. Pelo contrário, ele procurava manter sua vida pessoal o mais afastada possível da imprensa. Não costumava desfilar com mulheres, não abria sua intimidade para reportagens. Relutava em assumir novas namoradas perante a opinião pública. Um reflexo até de sua personalidade fechada. Essa personalidade dava um ar de misterioso para Senna, uma dúvida sobre o que se passava em sua mente nos momentos de concentração. Mais um ingrediente que ajudou a compor a sua imagem.

Ele também era diferente porque era um técnico. Totalmente disciplinado e focado em seus objetivos, não deixava que nada atrapalhasse sua caminhada. Treinava duro, sempre buscando o melhor acerto para o carro. Além disso, tinha excelente preparo físico. Um esportista completo. Entendia de mecânica desde a época do kart, o que o ajudava no acerto do carro.

Senna se tornou um mito porque tinha as qualidades necessárias para ocupar tal posto. Tinha carisma, era atencioso com os fãs, sempre se preocupou com sua imagem. Desde a época da Fórmula 3 já contava com uma assessoria de imprensa, responsável por divulgar seus feitos e conquistas nas pistas. Passava uma imagem de pessoa honesta, tinha ideais conservadores, por causa da rígida educação que havia recebido. Essas características eram bem vistas pela sociedade, o que fazia com que Senna fosse considerado bom moço. Nem os episódios das brigas e discussões que teve durante sua carreira na Fórmula 1 foram capazes de sujar essa imagem. “É preciso, enfim, que os heróis sejam dotados de qualidades iminentemente simpáticas”. (MORIN, 1997, p. 83).

Um fato curioso e que mostra a que ponto chegou a idolatria a Senna aconteceu em abril de 1994, poucos dias antes da corrida fatal em Ímola. De acordo com Ernesto Rodrigues (2004, p. 511), Senna foi convidado para dar o pontapé inicial de um amistoso entre a Seleção Brasileira e um combinado de times franceses, em Paris. Na terra do seu grande inimigo Prost, Ayrton relutou em aceitar o convite, pois acreditava que não seria bem recebido e levaria uma grande vaia. Mas, para surpresa geral, ele estava errado. Foi ovacionado pelos milhares de franceses que lotavam o estádio. Ainda na mesma noite, ao chegar a um restaurante para jantar, foi aplaudido de pé pelos presentes. Situações como essa mostram que, apesar das divergências e brigas com Prost, Senna tinha obtido tamanho respeito dentro da Fórmula 1 que havia se tornado um ídolo não apenas brasileiro, mas sim mundial.

Além disso, ele era extremamente bom e competente naquilo que fazia. Não adiantaria nada ser bonzinho e não ser campeão, não vencer corridas. Senna se tornou o que é principalmente por causa das vitórias. Mas não exclusivamente por causa delas. Se fosse assim, Piquet, também tricampeão, teria um reconhecimento parecido com o de Ayrton, o que

não é verdade. A grande diferença entre os dois estava na forma como lidavam com a imprensa. Enquanto Piquet a via como inimiga, Senna sabia que ela era uma grande aliada. Até por isso, era considerado por muitos como marketeiro. Foi acusado, várias vezes, de fazer demagogia com suas declarações sobre o futuro do país e seu amor por ele. Exatamente as declarações que tanto enchiam de orgulho o povo. O publicitário Washington Olivetto resume bem o porquê de Ayrton exercer tamanha influência sobre o povo brasileiro, e de que forma ele se encaixou no papel de ídolo.

Senna tinha o que precisava na Fórmula 1 de sua época: uma disciplina fantástica e a percepção de que estava num negócio que contém esporte. Além disso, conseguiu provocar a adoração do mito, sendo um padrão de doçura absoluta, de bondade, de capacidade de luta. E mais o estilo destemido. Tudo o que se espera de um ídolo e, junto com isso, uma visão comercial muito grande. Ele misturava tudo de uma maneira que era praticamente impossível saber onde terminava uma coisa e onde começava a outra. (RODRIGUES, 2004, p.169).

A forma como morreu, fazendo o que gostava e ao alcance dos aparelhos de tevê de milhões de telespectadores, também ajudou na formação do mito. Senna morreu em ação, tentando ser o melhor, buscando vencer seus adversários, levando o nome do Brasil ao lugar mais alto do pódio. Em várias declarações, Ayrton já admitira que acidentes graves poderiam acontecer com ele, devido ao seu estilo de pilotagem agressivo. Mas, em nenhum momento, deixou que essa possibilidade o atrapalhasse ou influenciasse sua busca pelas vitórias. Jamais tirou o pé do acelerador por causa disso. Um herói não pode ter medo. “Esse reconhecimento da mortalidade e a necessidade de transcendê-la é o primeiro grande impulso para a mitologia”. (CAMPBELL, 2003, p. 25).

Senna morreu no auge de sua forma, quando provavelmente seria campeão do mundo novamente. Fica sempre aquela dúvida de quantos títulos ele teria caso não ocorresse a fatalidade. Mas também a morte prematura evitou que ele passasse por um período de declínio, como acontece com esportistas em fim de carreira, o que poderia ter abalado a sua imagem, caso não conseguisse repetir os resultados que todos se acostumaram a esperar. Mas,

independente disso, Senna já teria cravado seu nome na galeria dos maiores pilotos de Fórmula 1 da história.

A acusação mais grosseira que se pode fazer é a de que sua morte acidental responde por seu status como um dos maiores pilotos de todos os tempos. Sua morte certamente ampliou a idolatria, até porque ele não teria fracassado, mas sido vítima do erro alheio, como uma espécie de mártir. Mas o que lhe deu aquele status não foi exatamente a morte: foi a fibra que demonstrava em atividade, o talento tão transbordante que levou anos para aprender a canalizar. Isso também o fez único na linhagem de grandes atletas brasileiros. (PIZA, 2003, p.129).

Talvez essa seja a principal causa da manifestação popular causada pela morte do tricampeão. Além do grande talento, da gana, da vontade de vencer, do poder de gerar empatia no público e de seus valores morais, Senna era, antes de tudo, um embaixador brasileiro. Um representante fiel da nossa pátria. Era, literalmente, o Deus brasileiro.

#### 4.3 PÓS-MORTE: A MANUTENÇÃO DO NOME SENNA

Desde sua morte, o nome Ayrton Senna tem sido lembrado e resgatado em várias ocasiões. E não só em eleições de melhores pilotos da história ou lembranças dos tempos áureos da Fórmula 1. Senna deixou um legado que passa pelas mais diferentes vertentes da sociedade. Seu sobrenome está associado a marcas, negócios, transações. Ainda hoje é possível encontrar vários produtos com a marca Senna à venda não só no Brasil, mas em todo o mundo. Dois meses depois de sua morte, foi criada a Ayrton Senna Foundation, empresa que ficaria responsável por gerir a imagem de Senna a partir daquele momento. Juntamente com o Instituto Ayrton Senna, inaugurado em novembro do mesmo ano, passou a receber 100% dos royalties pelo uso da marca Senna.

Nascimento, vida, morte, lamento e ressurreição. Essas são as etapas percorridas por um mito. Foi assim com Lady Diana, Frank Sinatra, Elvis Presley, John Lennon e alguns outros. Com Ayrton a situação não foi diferente. De fato, o reconhecimento e a idolatria do povo já haviam sido demonstradas a Senna, mas a inscrição definitiva dessa condição de mito só veio com a morte do piloto. E sua ressurreição é

justamente uma nova vida que se faz através dos ritos que a mídia alimenta e resgata a cada momento. (SILVA, 2005, p. 75).

Em janeiro de 1994, foi lançado o Senninha, personagem de histórias em quadrinhos criado para levar às crianças e adolescentes um pouco dos valores morais que Senna seguia. A publicação foi um enorme sucesso, e hoje o personagem está presente em uma vasta gama de artigos, que vão desde alimentos até roupas e calçados. São cerca de 300 produtos estampados com o herói.

Atualmente, o Instituto Ayrton Senna é o principal responsável por manter em evidência o nome e a imagem do piloto. A idéia de criação da fundação surgiu de uma conversa de Senna com sua irmã Viviane, dois meses antes do trágico acidente. Senna queria, de alguma forma, ajudar as crianças menos favorecidas do país. Quando o piloto morreu, a irmã tomou para si a responsabilidade de não deixar o projeto se perder. Em março de 95, o Instituto foi lançado oficialmente, com dois projetos: Educação pelo Esporte e Saúde e Nutrição, visando dar oportunidades de desenvolvimento a crianças e jovens. Com a força do nome do irmão e sua própria luta, Viviane foi angariando parceiros para a ONG tanto na iniciativa privada quanto no poder público. Hoje, o Instituto é parceiro de vários Estados brasileiros, onde os programas elaborados pela ONG se tornaram políticas públicas dos governos.

Além das parcerias com empresas e governo e das arrecadações com o uso da imagem do piloto nos mais variados produtos, o Instituto também recebe doações de pessoas físicas que se identificam com o trabalho realizado e com os ideais que o piloto deixou. Um grande reconhecimento às ações do Instituto Ayrton Senna veio em 2003, quando ganhou a Cátedra em Educação e Desenvolvimento Humano, concedida pela Unesco. O Instituto foi a primeira organização não-governamental do mundo a receber tal prêmio, geralmente dado

para universidades e centros de pesquisa. Foi um reconhecimento pelo destaque e pioneirismo adquiridos enquanto centro de reflexão, pesquisa e produção de conhecimento.

Atualmente, o Instituto Ayrton Senna é um pólo de criação de conhecimentos e programas educacionais que exhibe números impressionantes: suas ações envolveram, desde sua fundação, 6.545.794 crianças e jovens atendidos, 343.420 educadores capacitados e 8.224 escolas, ONGs e universidades parceiras em 1.368 municípios. Ao todo, numa projeção de 1994 a 2006, o Instituto fez circular 140 milhões de reais em 25 Estados da Federação. (COHEN, 2006, p. 98).

Toda essa preocupação de Ayrton com as crianças e com ajudar os menos favorecidos vem desde a época em que o piloto começou a ganhar dinheiro com a Fórmula 1. Senna ajudava as mais diversas instituições, e a única coisa que pedia em troca era sigilo absoluto. Não queria que esses gestos fossem interpretados pela imprensa como promoção pessoal. Era uma preocupação válida, visto que era considerado marketeiro por alguns. Após a sua morte, choveram notícias na mídia sobre algumas de suas ações filantrópicas, o que ajudou ainda mais na formação de uma imagem de santo para o piloto. À medida que novas revelações eram feitas, outras iam surgindo para recheiar o noticiário. Ayrton financiou até a instituição de uma equipe médica em uma reserva indígena do Acre, em 1994.

Nenhum outro segredo da vida de Senna causou mais impacto do que uma fita que ele gravou para o garoto italiano Massimo, deficiente físico e fã ardoroso do piloto. A matéria foi publicada na edição de quinta (05/05/94) de O Globo. Era época do GP de San Marino, em 1990, e Massimo entrou em coma depois de um acidente de moto. Os médicos não sabiam mais o que fazer para salvá-lo. A pedido de um jornalista, o tricampeão gravou esta mensagem: “Alô Massimo, sou Ayrton Senna, o piloto de Fórmula 1. Tente me ouvir, você deve reagir, levantar, fazer força porque aqui todo mundo gosta de você e te espera aqui em Ímola para a corrida. Espero que você fique bom logo. Tchau, um abraço”. Todos os dias a mãe do garoto tocava a fita, até que ele abriu os olhos e sorriu. Senna pediu segredo à família, mas todo ano visitava Massimo. (SCARDUELLI, 1995, p. 59).

Em 2004, ao se completarem 10 anos da morte de Senna, os meios de comunicação brasileiros produziram uma série de matérias especiais sobre o piloto, resgatando seus feitos e glórias. Revistas foram lançadas, reportagens foram feitas. O **Jornal Nacional**, inclusive, conseguiu uma entrevista exclusiva com Dona Neyde, mãe de Ayrton, que falou pela primeira vez com uma emissora após sua morte, uma abertura que a família

nunca havia dado antes. De tão emocionante, a entrevista terminou com ela e Fátima Bernardes, que a entrevistava, às lágrimas, ao manusearem as luvas que Senna usava nas corridas. A cobertura reviveu nos brasileiros, 10 anos depois, a saudade e a dor da perda do ídolo, mostrando que sua imagem continuava viva e atuante perante as milhões de pessoas que choraram naquele ano de 1994.

Uma outra ferramenta que ajuda na manutenção e propagação do nome de Ayrton é o Portal Ayrton Senna, site que reúne diversas informações sobre o ídolo. Nele, os fãs do piloto podem encontrar um pouco da história, vitórias, troféus e tudo relacionado à carreira de Ayrton. Além disso, o Portal se propõe também a divulgar as obras do Instituto Ayrton Senna e os resultados alcançados pelas ações sociais desenvolvidas. Informações pessoais e curiosidades também fazem parte do acervo disponível no Portal.

No início de 2008, um outro fato resgatou o sobrenome Senna, e numa das pistas onde Ayrton foi rei. Em Mônaco, Bruno Senna, filho de Viviane e sobrinho de Ayrton, venceu uma corrida da GP2, categoria de acesso à Fórmula 1, e se tornou o líder do campeonato. Bruno, na época da morte do tio, abandonou o automobilismo, pois passou a sofrer pressão da família para parar. A volta às corridas aconteceu à cerca de dois anos. Em 2006, o piloto correu na Fórmula 3, conseguindo alguns bons resultados. Em 2007, entrou para a GP2 e terminou o ano na oitava colocação. Em 2008, se transferiu para a equipe iSport, que vem lhe dando a chance de brigar por vitórias na última categoria de acesso à Fórmula 1. Os bons resultados começam a atrair os chefões da principal categoria do automobilismo mundial. Bruno fará testes ainda este ano com a equipe Honda, pela qual corre o brasileiro Rubens Barrichello. O sobrinho pode ser a chance de os amantes da velocidade verem novamente o sobrenome Senna brilhando nas pistas.

## 5 CONCLUSÃO

Vários são os fatores que podem elevar um mero mortal à categoria de mito. Vitórias em grande estilo, feitos inigualáveis, pioneirismo, atitudes heróicas. Esses são alguns dos motivos que podem ser listados. O que temos que ter claro em nossas mentes é que ninguém se transforma em mito por acaso. Se isso ocorre, é porque o indivíduo reúne certas características aceitas e aclamadas pela sociedade que o credenciam para tal posto.

Durante as pesquisas, entrevistas e consultas feitas para a elaboração deste trabalho, surgiram vários aspectos que explicam o status de semideus que Ayrton Senna atingiu. Primeiramente, ele era muito bom. Se não fosse, não teria provocado todas as emoções que provocou, não teria se tornado um ídolo brasileiro como foi. Não teria vencido corridas, não teria disputado títulos. Senna sabia, e lidava muito bem com o fato de que os brasileiros só se importavam com o primeiro lugar. Ele tinha a consciência de que só seria idolatrado enquanto estivesse no topo. Segundo, pregava valores morais que eram bem vistos pela sociedade. Senna era extremamente conservador e passava isso em suas mensagens. Ponto para ele.

Um fator de destaque dentre aqueles que fizeram de Ayrton um ídolo e, posteriormente, um mito, foi o reconhecimento por parte dele da importância dos meios de

comunicação para a sua carreira. Como já citado no trabalho, Senna tinha uma assessoria de imprensa desde a época das categorias de acesso, fato inimaginável para os pilotos daquelas categorias. Além disso, ele tinha um fotógrafo oficial, encarregado de enviar fotografias de suas corridas para jornalistas de revistas especializadas do mundo inteiro. Quando entrou para a Fórmula 1, Senna visitou pessoalmente as redações dos principais jornais do país, querendo estreitar relações com os jornalistas. Com essas atitudes, Ayrton garantia a simpatia daqueles que seriam os formadores de opinião da nação. Sua grande amizade com Galvão Bueno também era muito importante neste sentido. Durante as entrevistas para qualquer jornalista, independente de que país fosse, Senna sempre pensava muito antes de responder. Eram comuns grandes intervalos de silêncio entre a pergunta do repórter e o início da resposta do piloto. Tudo isso para evitar declarações que pudessem comprometer sua imagem ou das quais ele pudesse se arrepender depois. Sempre muito ponderado, Senna falava pouco e era bem objetivo.

Esse bom relacionamento que Senna construiu com a imprensa, principalmente com a Rede Globo, emissora que transmitia os campeonatos de Fórmula 1 e dava maior cobertura à categoria, era interessante para os dois lados. Para Senna, porque garantia um tratamento diferenciado por parte da emissora, que exacerbava suas vitórias e dava pouco destaque a seus eventuais erros. Com a exposição obtida em rede nacional, era mais fácil conseguir patrocínios (Senna era o piloto mais bem pago do mundo, tanto em salários quanto em contratos de publicidade). E para a Globo, porque tinha facilidade de acesso com o maior ídolo brasileiro do momento. Um piloto que causava comoção nas pessoas, que dava audiência. A Fórmula 1 fazia sucesso no Brasil por causa de Senna. E a emissora sabia perfeitamente disso, tanto que pautava suas transmissões na figura de Ayrton.

Por fim, o fato que o colocou definitivamente na galeria dos grandes mitos do esporte: a morte transmitida via satélite para todo o mundo. Já havia dado tanta coisa errada naquele fim de semana do GP de Ímola, que ninguém, entre pilotos, chefes de equipe, mecânicos e espectadores acreditava que mais uma fatalidade poderia acontecer, ainda mais com aquele que era o melhor piloto e maior ídolo da categoria naquele momento. Para os brasileiros, aquela corrida significou a perda daquele que colocava o país no Primeiro Mundo, ambição nacional desde a época de Getúlio Vargas. Também foi a perda do único esportista brasileiro que fazia sucesso internacional naquele momento. Como já foi dito no trabalho, Senna surgiu num período de hiato de ídolos esportivos no cenário nacional. A Seleção Brasileira de futebol, sempre responsável por parar o país nas Copas do Mundo, só havia dado decepção ao torcedor desde 1970, quando conquistou o tricampeonato. As manhãs de domingo, embaladas pelo **Tema da vitória**, eram dias de orgulho para a população. Coincidentemente, em 1994 a seleção conquistou o tetra e ofereceu a conquista a Ayrton.

Mas não foi a morte em ação que elevou Senna ao patamar de mito. Sua passagem para a mitologia já estava comprada, porém, sem data certa de embarque. O terreno já estava preparado, dentro do contexto que Ayrton havia criado ao redor da sua carreira. Sua morte foi o passaporte para uma viagem que ocorreria de qualquer maneira. Foi o catalisador de todo o processo. Certamente, sem a fatalidade, seria um processo mais suave e mais tranquilo. Sua inserção no mundo dos mitos se daria de forma natural, por tudo que havia feito, pelas ultrapassagens inesquecíveis, pelas voltas voadoras, pelas multidões arrastadas a cada vitória em Interlagos. Mas, quis o destino que Senna fosse rápido e veloz até para atingir a mitologia. Com a mesma impetuosidade com que ultrapassava os adversários, sem nem olhar para trás, naquele dia 1º de maio de 1994, morreu o piloto e nasceu o mito.

## 6 REFERÊNCIAS

ANJOS, Gerusa Coelho dos. **Circo da Fórmula 1**: o espetáculo dos bastidores. 2004. 628 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Comunicação Social) – Faculdade de Comunicação, Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora, 2004.

BARBOSA, Marialva. O dia em que o Brasil parou: a morte de Tancredo Neves como cerimônia midiática.. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE CIÊNCIAS DA COMUNICAÇÃO, 27., 2004. Porto Alegre. **Anais eletrônicos...** São Paulo: Intercom, 2004. Disponível em: <<http://reposcom.portcom.intercom.org.br/dspace/handle/1904/18486>>. Acesso em: 10 maio 2008.

BENJAMIM, Roberto Emerson Câmara. A media e os mitos. In: CONGRESSO LATINO AMERICANO DE CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN, 5., 2000, Santiago. **Anais...** Santiago: Universidade Diego Portales, 2000.

CAMPBELL, Joseph. **Para viver os mitos**. São Paulo: Cultrix, 2003.

COHEN, Marlene. **Ayrton Senna**. São Paulo: Globo, 2006.

FERNANDES, Francisco; LUFT, Celso Pedro; GUIMARÃES, F. Marques. **Dicionário Brasileiro Globo**. São Paulo: Globo, 2000.

FRANÇA, Ronaldo. Uma escorregada fenomenal. **Veja**, São Paulo, ano 41, nº 18, p. 132-138, 7 maio 2008.

GUERRA, Márcio. O jogo da moda: a transformação do futebol em negócio. In: MARQUES, José Carlos, CARVALHO, Sérgio, CAMARGO, Vera Regina Toledo. (Orgs), **Comunicação e esporte** – tendências. Santa Maria: Palotti, 2005. p. 187-200.

GUIMARÃES, Fernanda Couto. **O futebol no jornalismo esportivo**: o papel da mídia impressa na criação dos ídolos de massa. 2005. 61 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Comunicação Social) – Escola de Comunicação, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2005.

HELAL, Ronaldo; CATALDO, Graziella. A morte e o mito: as narrativas da imprensa na cobertura jornalística da morte de Ayrton Senna. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE CIÊNCIAS DA COMUNICAÇÃO, 27., 2004. Porto Alegre. **Anais eletrônicos...** São Paulo: Intercom, 2004. Disponível em: <<http://reposcom.portcom.intercom.org.br/dspace/handle/1904/18296>>. Acesso em: 24 abr. 2008.

JORNAL Nacional: a notícia faz história/ Memória Globo. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed. 2004

MORIN, Edgar. **Cultura de massas no século XX**: neurose. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1997.

OLIVEIRA, Roberta. **Do homem ao mito**: em cena, Ayrton Senna. 2000. 199 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Comunicação Social) – Faculdade de Comunicação, Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora, 2000.

PIZA, Daniel. **Ayrton Senna**: o eleito. Rio de Janeiro: Ediouro, 2003.

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

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

SILVA, Thalles Carneiro Bruno da. **A roda da fama**: estratégias midiáticas para o sucesso. 2005. 92 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Comunicação Social) – Faculdade de Comunicação, Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora, 2005.

WATKINS, Sid. **Viver nos limites**. São Paulo: Edipromo, 1996.

## **7 APÊNDICES**

Seguem as entrevistas realizadas, por e-mail, que contribuíram para a realização deste trabalho.

## APÊNDICE A

### **- Flávio Gomes (Colunista do Lance!):**

#### *1) Qual a contribuição de Senna para o automobilismo brasileiro e mundial?*

A mesma de todo grande piloto. Popularizar o esporte, ser idolatrado, arrastar multidões... Do ponto de vista meramente técnico, ao automobilismo brasileiro Senna não fez muita coisa, porque nunca correu aqui, exceto de kart. Mas é claro que, espelhando-se nele, uma geração inteira começou a correr e a sonhar em ser um novo Senna. Mundialmente falando, ele foi um dos mais importantes de todos os tempos, ao lado de outros grandes nomes das décadas de 50 a 90.

#### *2) Você o conheceu pessoalmente, conviveu com ele? Se sim, gostaria que falasse um pouco das características dele, tanto pessoal quanto profissionalmente.*

Sim, porque cubro F-1 desde 1988. Mas nunca tive relacionamento pessoal com ele, nem com piloto algum. Na minha posição de jornalista, considero importante manter uma distância segura daqueles sobre quem devo falar e escrever. De forma impressionista, posso

dizer que era um profissional muito concentrado e capaz no que fazia. Pessoalmente, é difícil dizer. Nunca tive convívio suficiente para traçar um perfil psicológico de Senna.

3) *Qual era o principal defeito do Senna piloto?*

Ele tinha mais qualidades do que defeitos. No início, era um pouco afoito demais. Mas depois amadureceu. Era um piloto capaz de ser rápido em várias circunstâncias diferentes. Não vejo algum defeito muito marcante, não.

4) *Na sua opinião, por que Ayrton se tornou esse mito que é hoje?*

Porque morreu no exercício da profissão e sempre teve uma imagem muito positiva passada aos brasileiros, por conta de seu relacionamento pessoal com o narrador da emissora oficial. Senna nunca teve seus erros ou defeitos expostos criticamente na TV. Isso fez dele alguém inatacável. Mas é claro que a forma como morreu contribuiu para a construção do mito.

5) *Suponhamos que ele não tivesse morrido. Tivesse continuado sua carreira, passasse por uma fase de decadência como todos pilotos passam no fim dela. Ele se tornaria mito mesmo assim?*

Sim, mas de outra forma. Ele virou uma espécie de mártir. Acho que seria mais ídolo do que mito.

6) *De que forma os meios de comunicação contribuem para a manutenção do mito Senna?*

Senna é fruto de uma era midiática, tudo que fez e fazia está registrado, e a carapuça de herói, batida e rebatida pela emissora oficial, cola no público. Ninguém fala mal de Senna. Muito menos depois de sua morte. Acho que isso ajuda. E também o fato de ele ter disputado uma F-1 diferente da de hoje.

7) *Antes mesmo da morte, Senna já causava todo um frisson entre os brasileiros, e não só entre os que gostavam de automobilismo. Qual o motivo dessa empatia?*

As vitórias. Ele poderia ser igualzinho ao que era, pessoalmente, mas se não fosse um campeão e um piloto excepcional, não causaria frisson algum. Junte-se a isso a imagem que a Globo sempre fez questão de vender dele, e está criada a condição para que um atleta se transforme numa espécie de herói do Terceiro Mundo.

8) *Piquet também foi tricampeão mundial e não é idolatrado pelos brasileiros como Senna. Por quê?*

É, mas de outro jeito. Idolatrado por quem gosta e entende de automobilismo, e não pelos torcedores de ocasião que adoravam se entregar à venda de emoções baratas oferecida pela TV todos os domingos, que transformava cada vitória numa epopéia cinematográfica — quando eram apenas vitórias em corridas de carros.

9) *O peso de ser um novo Senna, substituir o ídolo no coração dos brasileiros, atrapalhou os posteriores pilotos nacionais?*

Não, ninguém carregou esse peso realmente. Talvez Barrichello, no início. Senna só ajudou. Não atrapalhou ninguém.

10) *Na sua opinião, quem foi o melhor piloto de todos os tempos?*

Michael Schumacher.

## APÊNDICE B

### **- Felipe Motta (Rádio Jovem Pan - SP):**

1) *Qual a contribuição de Senna para o automobilismo brasileiro e mundial?*

Acho que a contribuição do Senna foi maior pelo show que deu e o exemplo que mostrou de excelente piloto que era. Contribuição, contribuição não acho que tenha dado alguma prática. E sim o seu talento em si.

2) *Qual era o principal defeito do Senna piloto?*

Algum defeito? Certamente ele tinha, mas não acho que algo definido. Como não era perfeito, como nenhum ser-humano é, falhava vez ou outra, mas não por defeito bem definido.

*3) Na sua opinião, por que Ayrton se tornou esse mito que é hoje?*

Vários fatores o transformaram em mito. Seu carisma inato, seu ritual de celebrar com a bandeira do Brasil, seu discurso, seu inegável talento. E, claro, morrer na ativa.

*4) Suponhamos que ele não tivesse morrido. Tivesse continuado sua carreira, passasse por uma fase de decadência como todos pilotos passam no fim dela. Ele se tornaria mito mesmo assim?*

Acho que não. Mas não acho que seria menos cotado. Seria um grande campeão, com inúmeras qualidades, mas talvez não fosse mito.

*5) Piquet também foi tricampeão mundial e não é idolatrado pelos brasileiros como Senna. Por quê?*

Isso de fato é estranho, mas talvez não seja difícil explicar. Apesar de ambos terem três títulos, Senna venceu 41 vezes, Piquet 23. Poles: 65 Senna, 24 Piquet. Mas isso é muito pouco significativo. O mais relevante é que enquanto Senna tinha discurso e postura mais voltadas ao torcedores (alguns o consideravam demagogo). Piquet não se importava com nada. Era polêmico, dava declarações polêmicas, umas engraçadas, outras infelizes. Seu filho Nelsinho tem comportamento semelhante, enquanto Bruno Senna, sobrinho de Ayrton, é mais fácil de conviver.

*6) O peso de ser um novo Senna, substituir o ídolo no coração dos brasileiros, atrapalhou os posteriores pilotos nacionais?*

Atrapalhou e atrapalha. O público brasileiro ficou mal acostumado e cobra demais pilotos como Rubens Barrichello e Felipe Massa. Qualquer país estaria contente se tivesse os dois, mas no Brasil os torcedores dizem: "não são como Senna". Convenhamos, uma tolice.

*7) Na sua opinião, quem foi o melhor piloto de todos os tempos?*

Michael Schumacher. Como disse, os números são frios. Mas o que ele obteve é indiscutível.