

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
INSTITUTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS
DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGIA

AYRTON SENNA, HERÓI DE UMA NAÇÃO: A RECONSTRUÇÃO
SOCIOLOGICA DE UM MITO NACIONAL

Autor: Felipe dos Santos Tartas

Brasília 2019

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
INSTITUTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS
DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGIA

AYRTON SENNA, HERÓI DE UMA NAÇÃO: A RECONSTRUÇÃO
SOCIOLÓGICA DE UM MITO NACIONAL

Autor: Felipe dos Santos Tartas

Tese apresentada ao Departamento de
Sociologia da Universidade de
Brasília/UnB como parte dos requisitos
para a obtenção do título de Doutor.

Brasília, março de 2019

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
INSTITUTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS
DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIOLOGIA

TESE DE DOUTORADO

AYRTON SENNA, HERÓI DE UMA NAÇÃO: A RECONSTRUÇÃO
SOCIOLÓGICA DE UM MITO NACIONAL

Autor: Felipe dos Santos Tartas

Orientador: Edson Silva Farias (UnB)

Banca: Prof.^a Dr.^a Analía Laura Soria
Batista (UnB)

Prof. Dr. Elder Patrick Maia Alves
(UFA)

Prof. Dr. Saulo Nepomuceno Furtado de
Araujo (SEEDF)

Prof. Dr. Eduardo Dimitrov (UnB)

DEDICATÓRIA

Eu dedico esta tese aos meus pais.

AGRADECIMENTOS

Trabalho de pesquisa apoiado pelo CNPq.

Muitas pessoas contribuíram para a concretização desta tese. Seria difícil fazer uma lista tão longa sem se esquecer de alguns nomes importantes. Mas não posso me esquivar do trabalho de fazê-la. Eu gostaria de agradecer ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade de Brasília que me concedeu a oportunidade de realizar esta tese. Também ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico que me forneceu auxílio através do fornecimento de uma bolsa para a pesquisa. Aos meus pais que sempre estiveram juntos comigo em todos esses anos me oferecendo as oportunidades educacionais, a minha estadia e as devidas condições as quais nenhum grande trabalho como este como poderia chegar a êxito. Ao meu orientador, Edson Farias, quem eu conheci durante a minha graduação na Universidade de Brasília e em que vários encontros aos poucos me inspiraram a encontrar o objeto e o problema que guiou toda a pesquisa. Aos meus amigos Daniel, Gustavo, Lucas, Tiago, Dina os quais convivi de perto. Ao capitão da república Gregório que gentilmente cedeu espaço para eu morar em Brasília. Ao amigo Farage que em tantas visitas apareceu tornando o trabalho da tese menos áspero. Também a minha companheira Janaína que me auxiliou bastante nos dois últimos anos. Ao Bruno amigo próximo desde os tempos de graduação que me auxiliou inclusive com trabalhos burocráticos. Aos professores Elder e Analia pelas suas valiosas críticas e contribuições na qualificação do projeto da tese.

“A independência do discurso em relação à situação na qual ele funciona e a suspensão momentânea de todas as funções se encontram implicadas na operação inicial que produz a língua reduzindo o ato da fala a uma simples execução. E não e teria muito trabalho em demonstrar que todos os pressupostos – e todas as dificuldades consecutivas – de todos os estruturalismos decorrem dessa espécie de divisão originária entre a língua e sua realização na fala, isto é, na prática, e também na história, e da incapacidade de pensar a relação entre as duas entidades diferentemente daquela do modelo e da execução, da essência e da existência – o que significa colocar o erudito, detentor do modelo, na posição de um Deus leibniziano que possui em ato o sentido objetivo das práticas.” Pierre Bourdieu¹

¹ BOURDIEU, Pierre. *O Senso Prático*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2009. P. 54.

RESUMO

Os novos acordos comerciais realizados na “Nova República” pretendem inserir no mercado brasileiro uma série de bens de consumo internacionais, antes não presentes pela proibição de importações imposta no regime anterior. Isso significa a penetração de novas marcas, e através do consumo, novos signos adentram o território nacional. Essas modificações não se dão sem causar dúvidas sobre os sentidos da identidade nacional brasileira. Dentro da esfera internacionalizada, em que transitam uma série de signos ligados à composição das identidades nacionais, agentes e instituições que ocupam posição privilegiada neste espaço iniciam novos processos de ressignificação dessa mesma unidade de sentido de pertencimento e identificação coletiva. Adquiriu centralidade nesse processo a emergência de figurações personalistas – ídolos, celebridades, entre outros –, tomando-as como representações de modelos da nova identidade brasileira. Os feitos e realizações dessas pessoas passam a ocupar uma espécie de agenda da vida cotidiana do país, em que se constrói a importância de conhecimento das práticas das vidas dessas pessoas. Princípios são então estabelecidos para reger a quem se deve dar mais atenção e a quem deve ser inserido dentro dessa agenda. Um de seus principais expoentes é Ayrton Senna. Há uma espécie de afinidade eletiva entre as disposições corporais de Ayrton Senna e aqueles então novos protocolos desenhados de identidade nacional brasileira moderna. Ayrton Senna, imerso nesse processo, tendo uma trajetória social perpassada e atravessada pelas instituições às quais se vinculavam os interessados nas redefinições de nacionalidade brasileira, não somente apresenta as características mais exemplares, como também compete vitoriosamente em espaços sociais internacionais em que são constituídos sentidos de nacionalidade, neste caso, a Fórmula 1. Assim, Ayrton Senna se mostrou capaz de realizar presencialmente em sua prática o processo de ressignificação da nação brasileira. Este é o mito que a prática de Ayrton Senna expressa. A narrativa a vir a ser desenhada depende do acionamento de estruturas corporificadas.

Palavras-Chave: Ayrton Senna, Brasil, Fórmula 1, mito, esporte, identidade nacional, modernidade, corporificação.

ABSTRACT

The new commercial solicitations made in the New Republic intend to insert in the Brazilian market a series of international consumer goods, previous one is not present in the previous market prohibition. This means a penetration of new brands, and through consumption, new signs penetrate the national territory. The text does not contain information about the national identity. Inside the sphere internationalised, in the transit a series of signs calling to identity the national identities, agents and processes the occupam value in the new countries in the new choice of processors, in the presence the unit of the knowledge. He acquired centralities in the emergence process of personalistic figurations - idols, celebrities, among others -, taking them as representations of models of the new Brazilian identity. People's achievements and achievements become a kind of agenda in everyday life in the country, in which is built an importance of knowing the practices of people's lives. Principles are then set to get more attention and what should be inserted within that agenda. One of its main exponents is Ayrton Senna. There is a kind of elective affinity between the corporate forms of Ayrton Senna and that, therefore, presents new guidelines drawn by modern Brazilian national identity. Ayrton Senna, immersed in this process, having a crossed and crossed social trajectory through which the partners link the interests in the redefinitions of Brazilian nationality, not only presents as more exemplary characteristics, but also compete victoriously in international social moments in which nationality senses are constituted , in this case, Formula 1. Thus, Ayrton Senna became able to carry out his own practice in the process of re-signification of the Brazilian nation. This is the method Ayrton Senna's practice expresses. The narrative to be dependent depends on the activation of embodied structures.

Keywords: Ayrton Senna, Brazil, Formula 1, myth, Sport, national identify, modernity, corporification.

RÉSUMÉ

Les nouveaux accords commerciaux conclus dans la "Nouvelle République" ont pour objectif d'insérer sur le marché brésilien une série de biens de consommation internationaux, jusque-là absents du fait de l'interdiction d'importation imposée sous le précédent régime. Cela signifie la pénétration de nouvelles marques et, par la consommation, de nouvelles enseignes pénètrent sur le territoire national. Ces changements ne se produisent pas sans mettre en doute le sens de l'identité nationale brésilienne. Dans la sphère internationalisée, dans laquelle une série de signes liés à la composition des identités nationales, des agents et des institutions occupant une position privilégiée dans cet espace, commencent de nouveaux processus de re-signification de cette même unité de sens d'appartenance et d'identification collective. L'émergence de figurations personnalistes - idoles, célébrités et autres - au centre de ce processus, les prenant comme des représentations de modèles de la nouvelle identité brésilienne. Les réalisations et les réalisations de ces personnes constituent désormais une sorte d'agenda dans la vie quotidienne du pays, ce qui renforce l'importance de connaître les pratiques de leurs vies. Les principes sont ensuite établis pour régir qui devrait recevoir la plus grande attention et qui devrait être inclus dans ce programme. Ayrton Senna est l'un de ses principaux représentants. Il existe une sorte d'affinité élective entre les dispositions corporelles d'Ayrton Senna et les protocoles alors nouveaux, tirés de l'identité nationale brésilienne moderne. Ayrton Senna, plongé dans ce processus, ayant une trajectoire sociale croisée et traversée par les institutions auxquelles les parties intéressées étaient liées dans les redéfinitions de la nationalité brésilienne, présente non seulement les caractéristiques les plus exemplaires, mais rivalise également victorieusement dans des espaces sociaux internationaux constituant la nationalité, en l'occurrence la Formule 1. Ainsi, Ayrton Senna a pu effectuer face à face, dans sa pratique, le processus de résignification de la nation brésilienne. C'est le mythe exprimé par la pratique d'Ayrton Senna. Le récit à élaborer dépend de l'activation des structures incarnées.

Mots-clés: Ayrton Senna, Brésil, Formule 1, mythe, sport, identité nationale, modernité, incarnation.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	13
CAPÍTULO 1: AYRTON SENNA E A EXPRESSÃO CORPORIFICADA DO MITO DA RESSIGNIFICAÇÃO DE NAÇÃO BRASILEIRA NA MODERNIDADE	26
1.1. A PERSEVERANÇA DO MITO NA MODERNIDADE: O MITO NA VERSÃO INCORPORADA	27
1.2 O RESGATE DA INTERPRETAÇÃO MITOLÓGICA CLÁSSICA: O MITO REIVINDICA HISTORICIDADE	36
1.3. DESCRIÇÃO DO OBJETO: A ESFERA SOCIAL DO ESPORTE E EMERGÊNCIA DAS FIGURAÇÕES HERÓICAS MÍTICAS	39
1.4 A FÓRMULA 1 COMO UM ESPAÇO DE DISPUTAS INTERNACIONAIS	42
1.5. A TRAJETÓRIA AUTOMOBILÍSTICA DE AYRTON SENNA E O BRASIL .	46
1.6. AYRTON SENNA, FÓRMULA 1, MODERNIDADE E BRASIL	53
1.7 O QUE O MITO AYRTON SENNA REVELA E COMUNICA: SEU PAPEL NA FORMAÇÃO DA IDENTIDADE NACIONAL MODERNA	62
CAPÍTULO 2: FÓRMULA 1, UM ESPETÁCULO ENTRE A TÉCNICA E A PERICULOSIDADE NO MERCADO SIMBÓLICO INTERNACIONAL	64
2.1. ESPECIFICIDADE DA FÓRMULA 1 NA PRODUÇÃO DA EXCITAÇÃO, E A FÓRMULA 1 COMO UM ESPAÇO EM UM MERCADO INTERNACIONAL	65
2.2 A TÉCNICA ENQUANTO SENTIDO E A FÓRMULA 1 ENQUANTO ÁPICE DA SOFISTICAÇÃO TECNOLÓGICA AUTOMOBILÍSTICA	71
2.3 O ESPAÇO SOCIAL AUTOMOBILÍSTICO: A FÓRMULA 1 AS DIVISÕES QUE DEFINEM ESTE ESPAÇO	74
2.4 O OLHAR RETROATIVO E O CONTRASTE ENTRE AS GERAÇÕES.....	87
2.5 A NARRAÇÃO DE GALVÃO BUENO E A CODIFICAÇÃO DA FÓRMULA 1	92
2.6 A RIVALIDADE ENTRE AYRTON SENNA E ALAIN PROST: O CONFRONTO QUE REDEFiniu AS DIVISÕES DO ESPAÇO SOCIAL AUTOMOBILÍSTICO DA FÓRMULA 1	95

2.6.1	ESTILOS DE PILOTAGEM E CORPORIFICAÇÃO	106
2.7	O CIRCUITO INTERNACIONAL DA FÓRMULA 1	112
	CAPÍTULO 3: A RIVALIDADE ENTRE AYRTON SENNA E ALAIN PROST: A EMERGÊNCIA DO MITO AUTOMOBILÍSTICO SENNA.....	114
3.1	1988: A PRIMEIRA CONQUISTA MUNDIAL DE AYRTON SENNA	114
3.2	1989: AYRTON SENNA E A FÓRMULA 1: A DISPUTA ENTRE UM PILOTO E UMA INSTITUIÇÃO	130
3.3	1990: A TENTATIVA DE RESOLUÇÃO DE AYRTON SENNA	152
3.4	FERRARI, SENNA E PROST: AS AFINIDADES E DESAFINIDADES ELETIVAS	167
3.5	RIVALIDADE SENNA E PROST: UMA DISPUTA SEM DESFECHO FINAL	172
3.6	AS HOMOLOGIAS ENTRE AYRTON SENNA E O BRASIL E ENTRE ALAIN PROST E A FRANÇA: UMA TENTATIVA DE RESGATE A PUREZA AUTOMOBILÍSTICA	174
	CAPÍTULO 4: A TRAJETÓRIA DE AYRTON SENNA E A INCORPORAÇÃO DA FIGURAÇÃO DE ÍDOLO NACIONAL	180
4.1	AS PRIMEIRAS REPRESENTAÇÕES JORNALÍSTICAS DE AYRTON SENNA	181
4.2	O CUIDADO DA FAMÍLIA DE SENNA NA SUA INSERÇÃO NA CARREIRA AUTOMOBILÍSTICA	194
4.3	AS PRIMEIRAS CONQUISTAS AUTOMOBILÍSTICAS DE AYRTON SENNA NA FÓRMULA 1 E OS PRIMEIROS PASSOS EM DIREÇÃO A SE TORNAR UM HERÓI NACIONAL	210
4.4	A PRODUÇÃO DAS REPRESENTAÇÕES SOCIAIS DE AYRTON SENNA E NELSON PIQUET E OS EFEITOS DAS REPRESENTAÇÕES EM SUAS DISPOSIÇÕES	216
4.5	ASSÉDIO, PAPARAZZI, IDEOLOGIZAÇÃO, FÃS	232
4.6	A REPRESENTAÇÃO DE ÍDOLO E O ÍDOLO SE CONFUNDEM: O CORPO FEITO PARA ATUAR NOS ESPAÇOS PÚBLICOS	240
	CAPÍTULO 5: O MITO AYRTON SENNA E O PERCURSO FINAL DA REALIZAÇÃO CONCRETA DA MODERNIDADE BRASILEIRA	242

5.1 BRASIL VENCEDOR, BRASIL PERDEDOR: AYRTON SENNA E O BRASIL, IMAGENS CONTRASTANTES	242
5.1.1 O DERROSTIMO DO FUTEBOL E AS NOVAS POTÊNCIAS NACIONAIS	249
5.1.2 A ANALOGIA ENTRE AYRTON SENNA E SANTOS DUMONT: A AMABILIDADE PELA EXCEPCIONALIDADE	250
5.2 O EXTRAORDINÁRIO E ORDINÁRIO SENNA	256
5.3 O SUCESSO DE SENNA E O SUCESSO DO BRASIL: O ESPORTE E A FORMAÇÃO DAS DISPOSIÇÕES NACIONAIS	261
5.3.1 A PRIMEIRA VITÓRIA BRASILEIRA DE SENNA	261
5.3.2 A INVASÃO DA TORCIDA BRASILEIRA EM INTERLAGOS EM 1993: A FORMAÇÃO DA CONEXÃO AFETIVA COM OS SIGNOS NACIONAIS	279
5.3.3 AYRTON SENNA E O ÍDOLO DA NAÇÃO: A REUNIÃO DE DUAS FIGURAÇÕES EM UMA SÓ PESSOA	290
5.3.4 AYRTON SENNA E MICHAEL SCHUMACHER: O CONFRONTO ENTRE O EXPERIENTE E O JOVEM	293
5.4 O MITO AYRTON SENNA	298
CONCLUSÃO	301
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	305

INTRODUÇÃO

As esperanças de uma vitória brasileira sobre a seleção francesa, naquela tarde de 21 de junho de 1986, renovariam-se com a entrada de Zico² no segundo tempo da partida, ainda que o “Galinho” estivesse fora de forma, prejudicado pela lesão recebida em seu joelho em ano anterior, ainda não completamente curada. Pois mesmo que mais lento e mais fraco, era dotado de competências raras e não encontradas nos demais jogadores da seleção canarinho³, – somente do lado de lá, do adversário, nas pernas de Michel Platini⁴ –, podia Zico gerar uma finta, fazer uma jogada excepcional e extraordinária, e a qualquer momento, mudar a configuração da partida. E eis que, ao receber um passe do lateral esquerdo Branco, Zico manda de volta com precisão deixando o mesmo cara a cara com o guardião do gol francês, uma “situação clara e manifesta de gol”, como dizem os árbitros. Para impedir o iminente gol que se desenvolveria com o prosseguimento da jogada, o goleiro da seleção francesa derruba Branco dentro da grande área e aí já se podia ver que Zico teria feito toda a diferença ao ter entrado na partida. Ainda com o corpo frio e com possíveis dores em suas articulações, o Galinho já havia passado por inúmeras situações de ter que cobrar a penalidade máxima para alterar o placar e construir a vitória de seu próprio time. Não se podia olhar para aquele momento e não colocar a devida responsabilidade para a cobrança, se não para aquele que era munido da técnica (da “ginga”), que quando colocada em prática resultava em lances de uma beleza plástica, muito admirável por aqueles que consideravam o futebol uma arte, muito mais do que um simples esporte, sendo este talento todo não distante da precisão cirúrgica de alguém capaz de fazer o mesmo lance infinitas vezes de modo igual, como tantas vezes comprovou ao fazer da

² Zico, também popularmente conhecido como Galinho, foi um jogador de futebol brasileiro atuante nos anos 1970 e 1980. A maior parte de sua carreira foi praticada como jogador do Flamengo, clube do Rio de Janeiro. Atuou também pela seleção brasileira, pela qual jogou as Copas do Mundo de 1982 e 1986 como titular e camisa 10. Apesar das boas atuações, fracassou na conquista do título mundial nas duas oportunidades. Na sua segunda participação ele vinha se recuperando de uma grave lesão e entrava em campo apenas no segundo tempo. Ficou marcado pelo pênalti perdido no jogo contra a seleção da França.

³ Apelido carinhosamente conferido à Seleção Brasileira de Futebol.

⁴ Michel Platini foi um jogador de futebol francês que atuou em clubes da França e da Itália e também pela Seleção Francesa de 1976 até 1987, seleção a qual conquistou o título da Eurocopa de 1984. Venceu o prêmio de melhor jogador Ballon d’Or em 1983, 1984 e 1985, prêmio reservado até aquele momento somente a jogadores que atuavam em clubes europeus. Esta mesma premiação, a partir dos anos 1990 conferiu também a probabilidade de jogadores atuantes em clubes não europeus o conquistarem. O Ballon d’Or é considerada a premiação de maior prestígio conferida a um jogador de futebol.

entrada da área um local tanto perigoso quanto a marca da cal a onze metros do gol. Zico se alinhava para a cobrança, para mudar o jogo até então morno, de uma seleção brasileira que reconstituída pela derrota trágica de quatro anos antes⁵, teve que se aprofundar em seus conceitos táticos. A excelência técnica comprovada pelos números, mas que contrariava os mais “puristas” – a seleção brasileira havia marcado 10 gols até esta partida contra a França, sem ter sido vazada em sua defesa nenhuma vez – seria desmentida naquela tarde, em que os jogadores mais fortes e mais rápidos reunidos com alguns mais lentos e frágeis (como o caso de Sócrates, da seleção brasileira), chegavam ao seu limite e careciam de um ingrediente fundamental para superar a seleção francesa. O próprio Michel Platini, diferenciado dentro do futebol francês, ao qual poderia ser facilmente confundido e passar como se fosse um jogador brasileiro, causaria a fúria de muitos torcedores brasileiros ao marcar o seu gol e fazer com que os vestidos de verde e amarelo nas arquibancadas do estádio Jalisco em Guadalajara pedissem pela entrada do Galinho na partida. Telê Santana sabia que Zico não poderia enfrentar uma partida muito disputada de 90 minutos de duração, com possíveis 120 minutos ao todo ao se contar a probabilidade de uma prorrogação. Zico ficaria no banco de reservas durante boa parte da partida para entrar em caso de necessidade apenas no segundo tempo. Na hora de ir cobrar a penalidade máxima, o Galinho chuta mal, sem deslocar o goleiro, deixando-o “telegrafar”⁶ o lado escolhido da cobrança, e sem que a bola fosse longe de seu alcance, a meia altura, nem ao canto, nem ao meio. A jogada que havia iniciado em um passe de precisão resultando em clara e manifesta situação de gol, não foi tão clara, nem manifesta, não se resultando em gol algum, mantendo a partida tal como ela se encontrava antes da entrada de Zico, ou seja, empatada. Mais alerta e atenciosa, a seleção francesa fechou os espaços para que o Galinho não pudesse conduzir a seleção canarinho, outras oportunidades mais claras de gol poderiam surgir, mas a esperança não se revestiu em realidade, sem chances de se satisfazer. Ao final de mais de 120

⁵ Considerada por muitos como uma entre as melhores seleções de todos os tempos em Copas do Mundo, a Seleção Brasileira de 1982, que contava com Zico, Sócrates, Éder, Falcão entre seus principais jogadores e comandada por Telê Santana, após ter vencido quatro partidas consecutivas, incluindo vitória por 3 a 1 sobre a Seleção Argentina, teria a vantagem de poder até empatar contra a Seleção Italiana no triangular da segunda fase da competição para seguir em frente. No dia 5 de julho de 1982, as seleções do Brasil e da Itália se enfrentaram. Apesar dos gols de Sócrates e Falcão que empataram a partida duas vezes, ao fim, Paolo Rossi voltou a marcar pela terceira vez. A Seleção Brasileira se esforçou para um empate, mas não impediu o placar de 3 a 2 para a Seleção Italiana. Assim, a Seleção Brasileira foi eliminada da competição.

⁶ Na linguagem futebolística telegrafar significar fornecer indícios ao adversário sobre aquilo que está por vir no futuro da jogada.

minutos de partida, que ainda se encontrava empatada, as penalidades máximas seriam cobradas para a definição de quem seguiria com o sonho de vencer uma Copa do Mundo e de quem retornaria à sua própria casa. Zico dessa vez acerta sua cobrança, mas Sócrates (o outro jogador símbolo da beleza plástica futebolística brasileira), erra. Já avançados em suas idades e fora de seus melhores condicionamentos físicos, os dois encerravam suas participações em Copas do Mundo, encerrando junto deles, uma era do futebol brasileiro, não regulada pela racionalidade instrumental, munida de uma diversidade de conceitos táticos e investimentos técnicos na nutrição e preparação física dos atletas. Ficavam para trás os jogadores de futebol, esses artistas plásticos, e daqui em diante se colocavam em seu lugar os atletas profissionais. A maior tristeza não era da mera derrota para a seleção francesa e a eliminação em uma Copa do Mundo adiando para, pelo menos, mais quatro anos, a conquista do Tetra Mundial. A tristeza era da incapacidade de converter o futebol arte em futebol vitorioso, de não ver os troféus serem erguidos por aqueles que pudessem encher os olhos daqueles que procuravam por “algo a mais” no futebol, todos os encantos haviam sido eliminados.

O mito do futebol canarinho, do “futebol bonito”, do “futebol jogado”, de trocas de passes envolventes, não dava mais conta de vencer, tornando-se pouco a pouco uma coisa pertencente a um glorioso passado, transfigurado pela vistosa, e não por isso menos eficiente, Seleção Brasileira de 1970, que contava com vários jogadores de camisas número 10 dos principais clubes brasileiros, Rivelino, Gerson, Jairzinho, Tostão e o maior entre todos eles, Pelé⁷. Glorioso, porém passado, e não presente, algo que ficou para trás, e ainda que definisse o que nós havíamos sido, não definia mais o que nós éramos. Era preciso avançar para o futuro, e adquirir novas competências, mais bem adaptadas para os novos tempos.

No dia seguinte da derrota brasileira contra a Seleção Francesa de futebol em 1986, outro atleta brasileiro demonstraria que ainda era possível sonhar por vitórias, e

⁷ A Seleção Brasileira de 1970, primeira seleção de futebol a conquistar três Copas do Mundo, definiu naquela competição realizada no México o que podia se compreender como a forma máxima de jogar futebol. Para além dos conceitos táticos, os jogadores da Seleção Brasileira de 1970 desenvolveram um novo modo de ter o controle da bola através de várias partes do corpo excetuando as mãos, os braços e antebraços. Entre essas competências estão as maneiras de dominar a bola, com os pés e com os peitos, as maneiras de passar e chutar a bola, tanta com a parte interna dos pés quanto com a parte externa e a precisão da execução de todas essas habilidades. Todas elas definiam um estilo diferenciado de jogar bola, que não se podia ver com tanta abundância e tanta exuberância em nenhuma outra seleção de futebol naquele período.

que o Brasil ainda fazia frente no cenário internacional. Ayrton Senna aliviava as mágoas deixadas pela derrota trágica no México no dia anterior ao conquistar sua quarta vitória na carreira e erguendo a bandeira brasileira dada por um torcedor que ali estava presente nos arredores do circuito de rua de Detroit, nos Estados Unidos da América, ao final da corrida. Não é possível dizer que um mito se encerrava neste final de semana, mas outro mito vinha a se instaurar na nacionalidade brasileira, um mito mais bem adaptado as novas exigências da modernidade, mas, adaptado sim, sem que não se pudesse ver nos traços disposicionais de Ayrton Senna, que essas novas qualidades tivessem que deixar para trás as tradicionais marcas da nação brasileira. Senna se apresentava como adaptado para os novos protocolos da modernidade mundializada⁸ sendo “frio” e “quente” simultaneamente, sabendo canalizar as afetividades encantadoras com precisão a fim de se converterem em vitórias. Senna era o equilibrista que encontrava a harmonia entre duas competências aparentemente inconciliáveis e as balanceava.

Vestido de terno amarelo, que ao combinar com a cor de suas penas verdes, remetia a imagem, a todos aqueles que o vissem, da bandeira brasileira, ou da camisa também verde a amarela da seleção brasileira, um papagaio verde de bico também amarelo que comumente vestia também um chapéu sobre sua cabeça era conhecido sob o nome de Zé Carioca. O personagem aparece pela primeira vez no filme “Alô, amigos” de 1942 da Walt Disney. A principal tarefa do papagaio, que vestia um traje social adaptado ao clima tropical mais quente do Brasil seria apresentar essas terras tropicais ao estrangeiro Pato Donald – arquétipo do cidadão médio estadunidense daquele período. Seria então a tarefa de Zé Carioca procurar identificar quais os traços distintivos e demarcadores que delineiam os contornos e imputa os significados dentro de um cenário internacional aquilo que se pode compreender por brasilidade. Assim, o Brasil apresentado se destaca pelas suas radicais diferenças ao mundo moderno e industrial de então, meados do século XX, que só se podia observar nos países nortistas como os Estados Unidos da América e os principais países capitalistas da Europa. O Brasil, além de tropical, tomado por suas vastas florestas e áreas verdes, abundante flora e fauna próprias de um clima mais úmido e chuvoso, composto por várias bacias hidrográficas e belezas exóticas não observadas nas terras mais acima do planeta,

⁸ ORTIZ, Renato. *Mundialização e Cultura*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1994.

também era um país não industrial, eminentemente rural. Tão logo, Zé Carioca procura mostrar ao visitante Pato Donald uma variedade de objetos e práticas comuns vividas pelos demais brasileiros. Ele mostra a música, o samba, e a gingada particular da dança brasileira; ele também mostra a bebida etílica tradicional brasileira, a aguardente fabricada da cana-de-açúcar popularmente conhecido como cachaça. Mais adiante, o personagem Zé Carioca é pouco a pouco desenhado como uma encarnação do diabo, sua principal tarefa no mundo é atentar e seduzir os que estão à sua volta ao universo da perdição e dos pecados. Zé Carioca convida todos ao pecado, ao prazer libidinoso, ao vício do álcool, ao dinheiro sujo e corrompido. A imagem de Zé Carioca é a imagem de um malandro e cafajeste, e essa imagem pejorativa, de um ser oriundo de um regime patrimonial, portanto, não adaptada às exigências de uma racionalidade legal moderna, veio pouco a pouco ser difundida e cristalizada como a imagem de um brasileiro comum.

Na realidade, o Zé Carioca não era um brasileiro. E sim um personagem de uma obra de ficção produzida fora de qualquer solo brasileiro, do qual podia se observar, a maneira que olhar externo, internacionalizado, observava o próprio Brasil, e de quais elementos esse olhar procurava destacar e selecionar para conferir sua significação a respeito do que se acreditava ser o Brasil. Em um mercado simbólico internacional, essa imagem construída do Brasil, que ganhou relevo e preponderância, colocava o país sob a sina do atraso.

Quando colocados lado a lado em uma comparação, Ayrton Senna e Zé Carioca apresentavam absurdas diferenças. É possível observar na vestimenta que Ayrton Senna não procurava os tipos de roupas tecidos para os ambientes mais tropicais. E embora algumas de suas roupas fossem leves, todas elas mais pareciam ter se originado em seus desenhos de estúdios de moda europeus do que brasileiros. A cor da pele de Ayrton Senna era clara, sem qualquer tonalidade de bronzeamento, como se podia observar, em vários atletas brasileiros e também em mulheres modelos, fugindo assim do estereótipo presente nas representações exteriores que se produziam sobre o brasileiro. Não havia ginga, embora Senna houvesse tentado dançar no desfile de samba na Rua Marquês de Sapucaí, no Rio de Janeiro⁹, contudo, demonstrado não ter “qualquer jeito para a coisa”.

⁹ No sambódromo em desfile da escola de samba Estácio de Sá durante o carnaval de 1992, Senna invadiu a pista durante o desfile e sambou junto da escola de samba.

Em entrevistas, Senna era contido e tímido, não procurava se exaltar ou aparecer em demasia e se contentava a responder àquilo que era solicitado.

Senna não era um malandro, nem um cafajeste, apresentava também o domínio da língua inglesa, e compreendia bem qualquer domínio técnico, como o exigido pelo mundo do automobilismo, aparecendo como completamente adaptado para transitar os espaços sociais do mundo moderno sem se sentir como não se pertencesse a eles. Zé Carioca só poderia se sentir bem em sua própria casa, qualquer viagem para os países do norte o desorientaria, colocando inclusive em risco de cometer práticas ilícitas, as mesmas cometidas aqui, mas com a desvantagem de não poder contar com o seu jeitinho. Ayrton Senna demonstrava que, embora brasileiro, nascido e criado nas terras brasileiras, não teria que se modificar e deixar de se sentir pertencente à sua nacionalidade, deixar de orgulhar pelo lugar onde nasceu, quando estivesse mais longe. Porque o brasileiro também poderia demonstrar maturidade e racionalidade. Se por um lado Zé Carioca não parecia muito afeito ao trabalho, Ayrton Senna demonstraria ser focado e disciplinado. Em Zé Carioca não se via nenhuma vocação, a não ser a de cometer trapaça e acometer golpes nos outros. Em Ayrton Senna podia-se observar a vocação de um campeão, vocação à qual a nação brasileira gostaria de reivindicar para si.

Mas havia um elemento em comum em Zé Carioca e Ayrton Senna: as cores verdes e amarelas da bandeira brasileira, tonalidades escolhidas para tingirem os ternos de Zé Carioca, também apareciam no capacete de Ayrton Senna. Essas semelhanças, quase que desconectadas de qualquer caracterização moral, seriam fundamentais para a transformação de Ayrton Senna da Silva em um dos ídolos da nação brasileira.

Mas o mito de Senna teria outra importância para a nacionalidade brasileira. Este mito revelaria outra face da nação brasileira, uma potência, uma capacidade, de se adaptar, de se superar, para deixar para trás a sua imagem de “vira-lata”¹⁰.

O ano é 1992, o atual governo federal é presidido por Fernando Collor de Mello¹¹, também conhecido como o Caçador de Marajás. A opinião do então presidente

¹⁰ A expressão “complexo de vira-lata” foi criada por Nelson Rodrigues ao referir-se ao trauma sofrido pela nação brasileira diante da derrota no futebol para os uruguaios na Copa do Mundo de 1950. A expressão caiu no senso comum se referindo a um sentimento de inferioridade e vergonha por parte de vários brasileiros quando colocados em comparação a outras nações do mundo.

¹¹ Trigesimo segundo presidente da República Federativa do Brasil. Primeiro presidente eleito diretamente pelo povo após o encerramento do regime ditatorial militar, Collor exerceu seu mandato de

da República Federativa do Brasil, o primeiro eleito diretamente pelo povo após proclamação da Constituição de 1988, era a de que os carros brasileiros mais pareciam carroças do que automóveis propriamente. Precisavam ser substituídos, por mais novos, mais modernos. Com Collor, iniciou-se o processo de importações. As barreiras protecionistas foram então derrubadas, e, novos produtos e mercadorias se inseriram no Brasil. Essa entrada de novos produtos e mercadorias significou uma mudança no modelo de consumo, e conseqüente, de formas de estilo de vida. Novos signos, novos valores, adentraram as terras brasileiras. E nitidamente se diferenciavam daqueles velhos e antiquados, como seriam vistos a partir de então, signos tradicionais de outra época¹². Talvez nenhum outro produto expresse mais essa ruptura do que o automóvel de quatro rodas. No Brasil, até os anos 1990, apenas quatro multinacionais fabricantes de automóveis se encontravam instaladas no país, sendo duas delas pertencentes a um mesmo grupo. Portanto, de internacional no que dizia respeito ao universo dos automóveis, os brasileiros só conheciam quatro marcas, FIAT, Ford, General Motors e Volkswagen. Que se juntavam a várias outras fabricantes brasileiras como Gurgel, Miura entre outras. Protegidas pelas leis de proibição de importação, essas fabricantes não sentiram a necessidade de desenvolverem os seus produtos. Os longos anos de imobilidade de desenvolvimento iriam se fazer sentir no momento em que viessem a ser comparadas com as outras fabricantes internacionais em estágios mais avançados.

Em 1992, é lançado o FIAT Tempra, e a publicidade¹³ não deixava dúvidas sobre o seu ponto de vista: a instauração de uma nova época iniciava-se através daquilo que veio a ser denominado como “O Tempo de Tempra”. “Você está saindo do passado

15 de março de 1990 até 29 de dezembro de 1992, após o impeachment e destituição de seu cargo. Durante sua campanha presidencial, Collor também veio a ser conhecido pelo apelido de Caçador de Marajás, por conta de seu discurso contra a corrupção patrimonial. Seu programa de governo visava modernizar o país através da permissão de importações, privatizações de empresas públicas e controle da inflação sob o programa Plano Collor.

¹² Não era a primeira vez que marcas e signos internacionais penetravam no mercado brasileiro. Através da instalação de indústrias multinacionais, mais marcadamente durante o governo Juscelino Kubitschek, bens de consumo internacionais passaram a circular no mercado brasileiro. O que se compreende por modernidade tem seu sentido relativo ao ponto de vista, aos princípios de visão e de divisão de mundo estruturados em uma trajetória social. Nesse sentido, as narrativas de modernidade não são novas nos anos 1980 e 1990. Outras narrativas já se realizaram no passado. Mas sempre que uma nova narrativa é construída, as outras narrativas são deslocadas para o passado. O marcador da diferença dessa nova narrativa, que pode ser observada nos discursos e na prática de Fernando Collor de Mello, são essas projeções que deslocaram para o passado e para a tradição o Estado patrimonialista, com forte intervenção no mercado através de medidas protecionistas. Em seu lugar deve surgir um Estado menos intervencionista que propicie os empreendimentos individuais.

¹³ YOUTUBE. Fiat Tempra Comercial de lançamento, propaganda 1992 Brasil. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=HDLqvy68On0>> Acesso em 15 de fevereiro de 2019.

e entrando num outro tempo” era a mensagem acompanhada do lado do slogan original. Homens e mulheres executivos vestidos de terno dirigem os seus Tempras no caminho ao trabalho e também na volta para a casa. O perfil do consumidor é então desenhado como de pessoas adaptadas às exigências impostas pelo mundo moderno. Não se vê os traços da tradição, as linhas do design do Tempra são radicalmente diferentes quando comparadas a de qualquer carro em disponibilidade nas concessionárias de automóveis brasileiras até então. O automóvel vinha equipado com ar condicionado de controle de temperatura automático e digital, computador de bordo, luzes de serviço e vários equipamentos eletrônicos ainda não vistos no mercado brasileiro, tudo isso propulsionado por um motor de injeção eletrônica de combustível, mais econômico e menos poluente que qualquer motor injetado por um antiquado carburador. Moviam para o passado, em um movimento de translação, vários signos confinando-os a uma determinada época. Faziam pertencentes a essa nova época outros signos. O Brasil podia então, finalmente, modernizar-se.

Aderindo a narrativa que se observava em publicidades como a citada acima, a compreensão que as agências institucionais mais importantes e poderosas do Brasil, reunidas em instituições governamentais; mídias comunicativas do jornalismo como o rádio, a televisão, jornais e revistas; e grandes empresas globais que aqui se instauravam com a quebra das leis de proibição de importações, formava-se uma auto imagem de Brasil em que se sentia a necessidade de avançar o Brasil, colocá-lo em frente na linha do desenvolvimento econômico e social, e para tanto, adaptando a imagem do Brasil de modo a torná-la mais atraente e sedutora conforme esses novos protocolos estabelecidos. Era necessário deixar para trás os antigos signos, não tão bem adaptados, que poderiam colocar o Brasil em situação vergonhosa, pois antiquada conforme os princípios classificadores dessa nova divisão mundial colocada. Já não se orgulhava mais dos tradicionais signos, que como vistos na argumentação colocada tão poucos parágrafos acima, deles emergiam imagens pejorativas em um Brasil completamente estereotipado. Os agentes e instituições estrategicamente posicionados focariam suas atenções em quem associasse a uma imagem de Brasil moderna, tornando-se parte dela, em uma nova semântica, mais bem adaptada. O espaço social de consagração então agora modificado se encontrava estruturado para fornecer estímulos a incorporação de novos hábitos, de novas maneiras de ser e agir, que se penetravam em estruturas disposicionais corpóreas capazes de realizar as práticas adaptadas a esses novos

protocolos. Os novos componentes da auto imagem de Brasil seriam então atravessados por esses princípios classificadores que separavam o tradicional e o moderno.

No período que se estende do início da década de 1980 e a metade da década seguinte, de 1990, a República Federativa do Brasil sofre profundas transformações políticas, sociais e econômicas que se dão através da desconstituição do regime ditatorial iniciado pelos militares em 1964, tendo o primeiro presidente civil eleito indiretamente em 1985, e em seu mandato, ocorre a promulgação da Constituição de 1988, sendo esta a etapa final da instauração da chamada “Nova República”. As mudanças concentram-se nos modos de gestão política e econômica da sociedade brasileira, mas também são observadas mudanças em outras esferas da sociedade, como, por exemplo, a da cultura. Os novos acordos comerciais realizados na Nova República pretendem inserir no mercado brasileiro uma série de bens de consumo internacionais, antes não presentes pela proibição de importações imposta no regime anterior. Isso significa a penetração de novas marcas, e através do consumo, novos signos adentram o território nacional. Essas modificações não se dão sem causar dúvidas sobre os sentidos da identidade nacional brasileira. Dentro de uma esfera mais internacionalizada, em que transitam uma série de signos ligados à composição das identidades nacionais, agentes e instituições que ocupam posição privilegiada neste espaço e que, por conta de ocuparem essa posição, possuem maior probabilidade de definir os sentidos legítimos de nação brasileira, iniciam novos processos de ressignificação dessa mesma unidade de sentido de pertencimento e identificação coletiva. Adquiriu centralidade nesse processo a emergência de figurações personalistas – ídolos, celebridades e quaisquer personalidades que ganhavam um destaque midiático –, tomando-as como representações de modelos da nova identidade brasileira. Os feitos e realizações dessas pessoas passam a ocupar uma espécie de agenda da vida cotidiana do país, em que se constrói a importância de conhecimento das práticas das vidas dessas pessoas. Princípios são então estabelecidos para reger a quem se deve dar mais atenção e a quem deve ser inserido dentro dessa agenda. Um de seus principais expoentes é Ayrton Senna. Entende-se haver uma espécie de afinidade eletiva entre as disposições corporais de Ayrton Senna e aqueles então novos protocolos desenhados de identidade nacional brasileira moderna. Ayrton Senna, imerso nesse processo, tendo uma trajetória social perpassada e atravessada pelas instituições às quais se vinculavam os interessados nas

redefinições de nacionalidade brasileira, não somente apresenta as características mais exemplares, como também compete vitoriosamente em espaços sociais internacionais em que são constituídos sentidos de nacionalidade, neste caso, a Fórmula 1. Assim, Ayrton Senna se mostrou capaz de realizar presencialmente em sua prática o processo de ressignificação da nação brasileira. Este é o mito que a prática de Ayrton Senna expressa. A narrativa a vir a ser desenhada depende do acionamento de estruturas corporificadas.

Antes de Ayrton Senna, também outros pilotos brasileiros fizeram carreira na Fórmula 1, conquistaram vitórias e foram campeões mundiais. Emerson Fittipaldi e Nelson Piquet conquistaram juntos cinco títulos mundiais de pilotos. Emerson Fittipaldi foi o primeiro brasileiro a se tornar campeão mundial de Fórmula 1, quando a competição ainda não fazia parte do leque de interesses de uma parte significativa da população do país e as transmissões das corridas se realizava apenas por rádio, antes da televisão, Fittipaldi foi uma espécie de precursor, abriu o caminho ao mostrar a possibilidade de brasileiros adentrarem o circuito internacional de automobilismo. José Carlos Pace veio em seguida e conquistou uma vitória na Fórmula 1 em um Grande Prêmio do Brasil. Após o sucesso de Fittipaldi, demarcado pelas conquistas dos campeonatos mundiais de pilotos em 1972 e 1974, Nelson Piquet chegou até a Fórmula 1 no final dos anos 1970. O triunfo dos brasileiros nas competições automobilísticas chamou a atenção e despertou o interesse da Rede Globo de Televisão em transmitir ao vivo pela televisão os Grandes Prêmios. Ainda assim, mesmo que contando com a alta disseminação dos conteúdos automobilísticos, nem Emerson Fittipaldi, nem Nelson Piquet, tornaram-se ídolos nacionais da mesma estirpe de Ayrton Senna.

Ao que parece, Ayrton Senna apresentava características que o diferenciavam dos seus antecessores. Ademais, sua trajetória na Fórmula 1, neste espaço que cambia e permuta uma série de signos nacionais, contou com contornos também diferenciados. É preciso retornar a trajetória de vida de Ayrton Senna e a composição de seu *habitus* para compreender o grau de afinidade de suas disposições práticas com as estruturas institucionais dos espaços da esfera pública. Ademais, também observar que sentido de nacionalidade brasileira a corporeidade de Ayrton Senna exterioriza que se apresentava com tanta abundância em sua prática e não aparecia nas práticas de Emerson Fittipaldi e Nelson Piquet.

Mas não foi somente o encontro de afinidades estruturais corpóreas e institucionais que compuseram o mito Ayrton Senna. Para que a narrativa mitológica de Ayrton Senna desenvolvesse ele teve de vencer na Fórmula 1 e demonstrar factualmente a potência da modernidade brasileira em um espaço de disputa internacional. Em face disso, esta tese toma outro sentido de mito, afastando-se das diversões compreensões acerca do mito que o colocam como uma fábula, como uma narrativa em terceira pessoa que carece de correspondência com a realidade prática. O mito, no sentido empregado durante esta tese, não diz respeito a uma fabulação que conta uma história do passado. O mito se inicia no momento da execução, ou seja, na sua realização prática.

Tomando como referência a compreensão prática a partir do mito cristão da remissão dos pecados transfigurado pelo sacrifício pessoal de Jesus Cristo desenvolvida por Hans Ulrich Gumbrecht¹⁴ e contando também com a sociologia praxiológica de Pierre Bourdieu¹⁵ pôde-se construir um percurso teórico-metodológico que coordenou a pesquisa e culminou na produção desta tese. Assim, definindo o *corpus* empírico como o conjunto de documentos que apresentaram as manifestações na vida pública de Ayrton Senna, esta tese procurou reconstruir a realização prática do mito Ayrton Senna.

A tese se divide em cinco capítulos. O primeiro capítulo, denominado “Ayrton Senna e a expressão corporificada do mito da resignificação de nação brasileira na modernidade”, traz uma discussão a respeito do conceito de mito, circunscrevendo o significado dessa expressão em uma analítica que observa o mito não enquanto uma ideia e sim enquanto uma prática, para, a partir da delimitação do conceito de mito, aplicá-lo ao objeto localizado no tempo e no espaço, a saber, o mito da nação brasileira Ayrton Senna. Nesse sentido, o capítulo levanta alguns conceitos de mito adotados pelas ciências humanas e sociais, contrastando os conceitos mais idealistas dos conceitos mais pragmáticos, tendo o conceito de mito adotado na analítica da tese uma proximidade maior com este segundo pólo.

O segundo capítulo, denominado “Fórmula 1, um espetáculo entre técnica e a periculosidade no mercado simbólico internacional”, adentrará na história da formação da Fórmula 1 enquanto um espetáculo esportivo de alta periculosidade capaz de propiciar alta excitação, sensação esta rara no contexto da vida cotidiana moderna. No

¹⁴ GUMBRECHT, Hans Ulrich. *Produção de Presença*. Rio de Janeiro: Contraponto; Ed. PUC-Rio, 2010.

¹⁵ BOURDIEU, Pierre. *O Senso Prático*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2009.

espaço social automobilístico moderno, a FIA¹⁶ (Federação Internacional de Automobilismo) funciona como instituição detentora da regulação e execução da competição da Fórmula 1, tendo o monopólio de distribuição dos títulos legítimos aos competidores que participarem conforme as suas regras. Além dos competidores, também se inserem neste espaço os espectadores, tanto presenciais quanto não presenciais, que assistem ao espetáculo nas arquibancadas dos autódromos e através de transmissões ao vivo em televisores respectivamente. A julgar pelo acompanhamento feito ao longo da pesquisa, não é um exagero dizer que este espaço social se define pela divisão entre a técnica de condução automobilística mais cerebral e a técnica mais visceral. Neste contexto de disputa, em que pilotos e equipes oriundos de diversas nacionalidades podem competir, as probabilidades de emergência de figurações heróicas e míticas nacionais emergirem são altas relativamente comparadas a outros espaços sociais na modernidade. A natureza dessa afiliação entre os ídolos e suas nações, em particular para a finalidade desta tese o caso de Senna, é descrita e explicada neste capítulo.

O terceiro capítulo, denominado “A rivalidade entre Ayrton Senna e Alain Prost: a emergência do mito automobilístico Senna”, retorna ao período histórico de maior sucesso de Senna em sua carreira automobilística na Fórmula 1. Durante este período, Ayrton Senna teve como maior rival o piloto francês Alain Prost¹⁷. Ayrton Senna e Alain Prost foram os pilotos mais vitoriosos da Fórmula 1 na segunda metade dos anos 1980 e início dos anos 1990. Juntos, conquistaram um total de sete títulos mundiais de pilotos. Em 1988, 1989 e 1990, os dois pilotos travam um duelo pela conquista dos títulos mundiais de pilotos, colocando todos os demais pilotos como meros coadjuvantes. Os protagonistas Senna e Prost se caracterizavam por estilos de pilotagem diferentes. O piloto mais jovem e impetuoso, Senna, desafia o mais velho e experiente Prost a se colocar em situações de alta periculosidade. Dessa forma, a rivalidade entre

¹⁶ A Federação Internacional de Automobilismo foi criada em 1904 como uma associação originalmente não lucrativa. A partir de 1950 ela passa a organizar uma nova competição mundial, a Fórmula 1, reunindo os antigos Grandes Prêmios e os colocando dentro de uma disputa por pontos entre pilotos e equipes na forma de dois títulos separados: títulos mundiais para pilotos e títulos mundiais para construtores.

¹⁷ Alain Prost, piloto francês, iniciou sua carreira na Fórmula 1 em 1980 pela equipe McLaren. De 1981 até 1983, ele competiu pela equipe francesa Renault. No ano de 1984, quando Ayrton Senna inicia sua carreira na Fórmula 1, Prost retorna a equipe McLaren. Por esta equipe Prost encerra o campeonato de 1984 como vice-campeão e conquista dois campeonatos seguidos nos anos 1985 e 1986. Em 1988 é a vez de Ayrton Senna ingressar na equipe McLaren ao lado do mesmo Prost. Também 1988, já integrantes da mesma equipe, os dois pilotos dentro da mesma equipe disputam o título mundial de pilotos e iniciam uma longa rivalidade.

esses dois pilotos delineia um espetáculo de alta excitação propício a emergência da figura do herói. Voltando atentamente para este momento histórico, o terceiro capítulo desta tese procura revelar em detalhes a realização histórica e prática do mito Ayrton Senna.

O quarto capítulo, denominado “A trajetória de Ayrton Senna e a incorporação da figuração de ídolo nacional”, desenha a trajetória de Ayrton Senna e o seu percurso realizado, desde a infância, passando pela sua inserção na esfera pública, vindo a ser de conhecimento notório, antes mesmo de seu ingresso à Fórmula 1, e por último, tratando de sua participação neste espaço. Este capítulo procura dar conta dos efeitos dessa trajetória na incorporação de disposições sociais completamente afinadas a percorrerem esses espaços da esfera pública, carregando os signos de uma nova ressignificação de nação brasileira a ser modelada na modernidade. O quinto capítulo, denominado “O mito Ayrton Senna e o percurso final da realização concreta da modernidade brasileira”, procura desvendar a natureza da afiliação de Ayrton Senna, enquanto um ídolo, e a nação brasileira. Neste sentido, procura descrever, já que estarão reunidos a essa altura os elementos compositores, de que espécie de mito Ayrton Senna é para a nação brasileira.

Encerra-se o texto desta tese com as considerações finais na “Conclusão”.

1 AYRTON SENNA E A EXPRESSÃO CORPORIFICADA DO MITO DA RESIGNIFICAÇÃO DE NAÇÃO BRASILEIRA NA MODERNIDADE

A primeira parte deste capítulo se centrará na discussão da definição de mito a fim de que se deixe bem evidente que significado a expressão carrega na descrição do objeto desta tese. Sendo assim, procura-se delinear com maior precisão a semântica do termo mito, procurando não levar o leitor a ser orientado por diversos outros significados que a palavra carregou em usos diversos, tanto pelo senso comum, quanto pelos mais diversos especialistas acadêmicos de diferentes áreas de atuação das ciências humanas e sociais.

A palavra mito fora recorrentemente evocada, muitas vezes, para dar conta de uma narrativa que se transfigura na forma de uma mensagem. Nesta tese, o que se compreende por mito tem outro viés, acreditando na sua concretude e historicidade. Por isso, a primeira parte deste capítulo objetiva a se afastar da noção de mito enquanto mensagem, construindo em seu lugar um conceito mais próximo de mito enquanto historicidade.

Definidos os contornos e o alcance da significação semântica da palavra mito empregada aqui, parte-se então para uma descrição mais pormenorizada e restrita ao objeto da tese. A partir daí a descrição vai se tornando pouco a pouco mais sedimentada pelo material empírico levantado, a saber, o contexto histórico da época, levantando a discussão acerca da significação de nacionalidade brasileira e o papel que ocupavam as figurações personalíssimas, em especiais as do esporte, na composição dessa significação.

Num cenário propício para a emergência dos mitos modernos, o cenário esportivo, com as instituições detentoras da consagração na distribuição dos títulos, fazendo-se reconhecer certas competências e colocando em disputa as nacionalidades e os seus signos, com suas correspondentes narrativas, há toda a probabilidade daquele dotado das disposições mais próprias a atuar nesse espaço se consagrar e se eternizar enquanto mito. Este contexto é observado aqui como um espaço social em que os signos são mobilizados nas práticas por agentes tais que, tecidos nessas próprias redes de

socialização incorporam os sentidos a serem mobilizados em suas ações. No caso particular de Ayrton Senna, perpassado por um novo tipo de socialização emergente nas sociedades modernas, adquire e desenvolve competências para atuar em espaços sociais recompensadoras do exercício dessas competências, fornecendo-lhe títulos, como é o caso da Fórmula 1, mas também, espaço social decisivo nos processos de reconstituição dos sentidos de nação na modernidade. O mito se expressa nesse percurso de Ayrton Senna por estes espaços na medida em que é capaz de realizar as expectativas que as pessoas imaginam a respeito do que um herói é capaz de fazer.

Para os propósitos desta tese, argumenta-se que, em sua prática, Ayrton Senna em sua prática mobiliza os novos signos contrastantes aos tradicionais definidores da nação brasileira. Esses novos signos são tomados por diversas instituições brasileiras – como o Estado e as instituições pertencentes ao espaço social jornalístico, posicionadas para mobilizarem os dispositivos de comunicação mais eficazes em construir as narrativas legítimas – que, por definirem o sentido de nação, podem os mobilizar no mercado simbólico internacional. Outro referente à identidade de nação brasileira que vai se fomentado no percurso de realizações práticas de Ayrton Senna na Fórmula 1. Isto, tendo em vista esse percurso no seu sentido amplo, tanto na atuação esportiva quanto na participação de eventos realizados em torno da competição como entrevistas, participação em publicidade ou qualquer percurso dentro da esfera pública – tem valor maior, sob o ponto de vista hegemônico, seja no Brasil, seja no mercado simbólico internacional.

1.1. A PERSEVERANÇA DO MITO NA MODERNIDADE: O MITO NA VERSÃO INCORPORADA

As dificuldades da construção do objeto de conhecimento se fazem sentir no momento em que cabe definir de que tipo de mito está se procurando tanto descrever, quanto analisar e dar conta de suas origens, ao se observar Ayrton Senna como um mito de duas características – esportivo e nacional – que devem ser entendidas em suas relações recíprocas.

A palavra mito aparece e reaparece em diversos contextos, dentro e fora da academia – em suas diversas especialidades – com os mais variados sentidos. Em geral pode se dividir essas diversas teorizações do mito em dois polos: ou os mitos são meras fábulas sem quaisquer correspondências com a realidade ou então os mitos dizem respeito à concretude e realizações históricas. Esse primeiro sentido ganhou uma maior preponderância na contemporaneidade moderna, o mito deixa de ocupar centralidade na cognição dando lugar a ciência. Os mitos são fabulações que foram desacreditados assim que a ciência chegou para cuidar dos mesmos fatos antes orientados e vistos sob a hermenêutica estruturada e regulada pela mitologia. Assim a ciência torna o mito era uma mera especulação, sem qualquer fundamentação empírica, que apenas se aproximaria de um fato a partir do desconhecimento, ou sob uma cognição não fundamentada. O mito também pode aparecer como uma fábula contada por aqueles que não testemunharam o fato presencialmente, ou como popularmente se diz, não foram testemunhas oculares. Nesse sentido são mentiras que surgem através de perspectivas pessoais e bastante ofuscadas que querem ver muito mais do que “realmente” viram. Dito de outro modo, o mito estrutura um superlativo. No esporte esse tipo de mitologização é bastante comum. E embora se possa recorrer a exemplos que envolvam a própria figura de Ayrton Senna, esta tese não visa levar adiante essa concepção de mito. Se fosse essa a proposta, o mito se destituiria em uma investigação de caráter científico dentro de parâmetros modernos os quais levariam todos a desacreditar nos feitos e realizações que se fossem verdadeiras, mas não a são, colocariam Ayrton Senna à parte do mundo.

A intenção é levar adiante a segunda postura colocada no parágrafo acima: o mito enquanto uma realização histórica. O mito, portanto, não está à parte do mundo. O mito não é o transcendental, o extramundano, o sobrenatural. Os mitos, tais como devem ser entendidos na proposta desta tese, são mundanos, apesar de sua característica de excepcionalidade, daquilo que foge ao comum, extracotidiano, os mitos estão par a par com todo o resto que ronda a vida das pessoas. Os mitos possuem concretude, não são abstrações. Ainda que certa epistemologia relativa à cosmovisão moderna teime a acreditar na perpetuação dos mitos, sob outra ontologia a pesquisa histórica permite reacender a discussão sobre a persistência da presença do mito na estruturação de significação da vida cotidiana. Este tipo de mito não é tratado como se houvesse as mesmas propriedades, a mesma natureza, nos diversos contextos históricos. Na

realidade, a busca por um conceito unívoco, de uma única concepção, a respeito do mito, que o trate como uma estrutura transhistórica, aparente em todas as épocas e lugares com as mesmas propriedades, não deu conta de abarcar as especificidades das propriedades mitológicas as mais diversas aparentes nas mais diversas sociedades. Se se acreditar por um instante numa natureza mitológica, não se poderá ver o que será descrito adiante como uma espécie de mito. Mas diante de outra semântica, que guarda uma correspondência parcial, poderá se observar determinadas propriedades míticas. O importante é o pesquisador atentar para a forma com que certos fenômenos históricos se apresentam em uma determinada realidade e se concentre descrever esses fenômenos conforme a sua apresentação empírica, sem deixar que os conceitos analíticos façam com que se possa ver o que antes não poderia ser observado. O mito, portanto, se reveste em uma realidade histórica e suas propriedades se definem a partir das peculiaridades dos contextos históricos nos quais o surge.

A semântica que a palavra mito carrega ao tratar de Ayrton Senna na construção do objeto aqui colocado não deve ser confundida com a semântica de mitos de um passado mais remoto, constituídos em uma pré-modernidade. Um dos desafios é tratar de um mito na modernidade, de um mito que pode se realizar a despeito de toda racionalidade científica constituída na modernidade e que se recusa a acreditar nas fabulações. Esta tese concentrou-se em um restrito espaço ao qual a modernidade concedeu para a geração de mitos de propriedades muito particulares e bastante diferentes dos mitos pré-modernos. A esfera do esporte aparece como um espaço social transgressor de vários aspectos da modernidade¹⁸ capaz de formar figurações heróicas e míticas que facilmente podem transfigurar em figurações com propriedades nacionalíssimas. Como Gumbrecht¹⁹ já havia atentado, a esfera esportiva pode aparecer como espaço social destinado a realizar o reencantamento do mundo em uma sociedade permeada por preceitos de racionalidade instrumental como definiu Max Weber²⁰.

As análises de Lévi-Strauss²¹ e Ernst Cassirer²² tratam do mito até um determinado limite, encerrando o entendimento do mito como uma estrutura narrativa.

¹⁸ GUMBRECHT, Hans Ulrich. *"Perdido numa Intensidade Focada": esportes e estratégias de reencantamento*. Aletria: Revista de Estudos de Literatura, Belo Horizonte, v. 15, PP. 11-19, 2007.

¹⁹ GUMBRECHT, Hans Ulrich. *"Perdido numa Intensidade Focada": esportes e estratégias de reencantamento*. Aletria: Revista de Estudos de Literatura, Belo Horizonte, v. 15, PP. 11-19, 2007.

²⁰ WEBER, Max. *Economia e Sociedade*. Brasília: Editora Universidade de Brasília; São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 1999.

²¹ LÉVI-STRAUSS, Claude. *Antropologia Estrutural Dois*. São Paulo: Cosac & Naify, 2013.

As construções teóricas de Lévi-Strauss fazem crer que o mito é uma estrutura estruturante, ou seja, que o mito é uma estrutura capaz de compor e delinear, de fazer se realizar no mundo, sem que seja uma estrutura estruturada, que se deriva de uma historicidade e que depende dos contextos locais e temporais para se constituir como tal. Esta análise concentrada nas propriedades trans históricas do mito não foram colocados como os propósitos da pesquisa realizada. Ao contrário, buscou-se delinear o mito Ayrton Senna a partir daquilo que pode se observar empiricamente, observando as propriedades históricas e peculiares do caso, sem se interessar por uma busca de estruturas elementares mitológicas. Lévi-Strauss se interessa pela estrutura do mito propriamente, ao que existe de recorrente entre eles. Isso em parte explica o mito tomado como objeto aqui, Ayrton Senna em suas qualidades nacionalíssimas e esportivas. No caso a ser observado o mito concentra elementos anteriores vistos em outras narrativas míticas esportivas anteriores, muitas vezes através de clichês como a perseverança, dedicação, entre outros. Assim o mito funciona como uma estrutura significante. Mas esta tese se difere das propostas de Lévi-Strauss ao fazer da estrutura mítica uma estrutura estruturada estruturante, portanto se difere teoricamente, mas também empiricamente, ao dar uma atenção maior e central nos detalhes minuciosos e mais específicos do mito Ayrton Senna.

A teoria de Pierre Bourdieu, porque também discute os limites de uma proposta teórica estruturalista²³, aqui é recuperada segundo a intenção de resgatar todos os benefícios fornecidos pelos instrumentais teóricos de Lévi-Strauss. O recurso à teoria praxiológica bourdiana visa a analisar as estruturas não apenas como estruturantes como também como estruturadas. A dificuldade de cotejar as formulações de Bourdieu se deve ao fato, porém, de o sociólogo francês não circundar de maneira igualmente profunda, cuidadosa e minuciosa em cima da temática do mito tal, como Lévi-Strauss o fez. Os preceitos teóricos de Bourdieu que visaram romper com os limites da teoria estruturalista, retirando dos agentes sua condição de meros executores e suportes de estruturas, serão necessários aqui para a construção do mito Ayrton Senna. Bourdieu teve como objetivo fazer com que a prática fosse o objeto da ciência sociológica, colocando assim a prática como momento decisivo com a qual as estruturas podem retomar o passado – em forma incorporada, história naturalizada nos corpos e cérebros

²² CASSIRER, Ernst. *Linguagem e Mito*. São Paulo: Perspectiva, 1972.

²³ BOURDIEU, Pierre. *O Senso Prático*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2009.

em suas disposições de agir e pensar, o *habitus*, estrutura estruturada estruturante – sendo o momento da prática, em seu exercício, o momento ao qual o pesquisador deve se ater, e não a um passado remoto, o qual a estrutura distante do momento do exercício, sem passar pelas vicissitudes da prática, aparece inalterada. Ayrton Senna traz em seu corpo e em seu cérebro os traços de um passado, de seu desenvolvimento pessoal e de sua trajetória, dos momentos pedagógicos da instituição do kartismo e do convívio tanto privado com seus pais e pessoas próximas quanto de pessoas públicas, os quais o colocam pouco a pouco diante das situações de convívio público. O seu mito se revela e se realiza em execuções que colocam essas disposições modeladas em instituições sociais próprias para fazer surgir o agente apto a percorrer os espaços de consagração social. O momento que o mito emerge é quando diante das situações que suas disposições foram modeladas para agir, as executa com maestria e naturalidade, fazendo-se visível e tempo real, de forma presentificada²⁴, a mensagem que se revela.

Bourdieu interessou em superar o primado da representação colocando em seu lugar o primado da prática. “O corpo crê naquilo que expressa”²⁵, famosa expressão escrita por Bourdieu para deixar claro que o corpo participa e sente, que é nele que se realizam as estruturas e que não mais a estrutura pode se fazer agir sobre o corpo, como se este apenas representasse, apenas se referisse a todo instante para aquilo que não é ele que realiza. A construção do objeto tem de dar conta do mito em sua condição tanto estruturada quanto estruturante, enfim, do mito enquanto prática. O mito deve aparecer na forma incorporada, ou seja, em seus traços disposicionais em que só pode existir nessa forma. O mito se realiza historicamente, as práticas não se referem ao mito, as práticas são demonstrativas de uma realização presencial do mito. Ou seja, o mito, se realiza presencialmente, mesmo quando já ingenuamente pretende-se apenas se referir a ele contando-se histórias, recuperando a memória, pois esses atos também são constitutivos do mito.

Por fim, para que não se fizesse desta tese uma busca hermenêutica centrada numa busca interpretativa do mito, como uma mensagem a ser compreendida, também se muniu a pesquisa da contribuição de Hans Ulrich Gumbrecht²⁶. Gumbrecht está

²⁴ Retomarei mais adiante para tratar da teoria da presentificação de Gumbrecht. GUMBRECHT, Hans Ulrich. *Produção de Presença*. Rio de Janeiro: Contraponto; Ed. PUC-Rio, 2010.

²⁵ BOURDIEU, Pierre. *O Senso Prático*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2009. P. 120.

²⁶ GUMBRECHT, Hans Ulrich. *Produção de Presença*. Rio de Janeiro: Contraponto; Ed. PUC-Rio, 2010.

interessado na produção de presença, no momento de execução, posto que sem a recorrente execução a linguagem se perderia, não teria significação. Ernst Cassirer²⁷, pelo contrário, vê o mito totalmente colocado no pólo do simbólico, sendo a análise dos mitos em sua visão, uma análise hermenêutica. Gumbrecht²⁸ destacou, em sua obra *Produção de Presença* o predomínio dessa metodologia nas humanidades durante o século XX. Seu principal interesse é de fazer coadunar o pólo hermenêutico com o pólo tangível da presença, em que a linguagem não aparece como uma metafísica, independente da “coisidade” desse mundo.

Vê-se aí a proximidade de Gumbrecht com Pierre Bourdieu. Ambos estão interessados na prática, como momento de construção de suas próprias propriedades, em que um passado colocado dentro de um contexto, faz surgir uma novidade. Não se pode apenas dizer e acreditar que se foi feito, é preciso fazer para se acreditar que foi feito. Esta tese diz respeito àquilo que Ayrton Senna fez percorrendo um contexto, atuando nos espaços próprios, propícios a fazerem emergir o seu mito.

Tomando como referência a descrição de Gumbrecht²⁹ a respeito do mito cristão do sacrifício de Cristo esta tese concentrou-se em verificar o mito Ayrton Senna em sua forma presentificada, servindo-se também da teoria praxiológica de Pierre Bourdieu³⁰ como referencial a fim de se observar esse corpo estruturado e estruturante realizar na prática, em um ato de execução, esse mito que se dá de forma presente.

O mito Ayrton Senna na sua realização prática tem que transgredir com os seus outros mitos similares fazendo-se original. O mito Senna, não pode ser confundido, por um lado, com o mito Jimmy Clark³¹; ou o mito Gilles Villeneuve³², por outro, nem

²⁷ CASSIRER, Ernst. *Linguagem e Mito*. São Paulo: Perspectiva, 1972.

²⁸ GUMBRECHT, Hans Ulrich. *Produção de Presença*. Rio de Janeiro: Contraponto; Ed. PUC-Rio, 2010.

²⁹ GUMBRECHT, Hans Ulrich. *Produção de Presença*. Rio de Janeiro: Contraponto; Ed. PUC-Rio, 2010.

³⁰ BOURDIEU, Pierre. *O Senso Prático*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2009. P. 120.

³¹ Jim Clark iniciou sua carreira em 1960 na Formula 1, correndo até 1968, ano de sua morte, ocorrida em um acidente fatal durante prova da Formula 2. Conforme a bibliografia *The Life of Senna* (RUBYTHON, 2004), Clark era um grande ídolo de Ayrton Senna. Clark conquistou dois títulos na Formula 1, um total de 25 vitórias em 73 GPs disputados. Ganhou notoriedade pela sua velocidade e arrojo nas pistas, por ir a um limite não ousado por outros pilotos.

³² Gilles Villeneuve venceu apenas 6 Grandes Prêmios em toda a sua carreira na Formula 1 falecendo em um acidente durante o treino qualificatório para o Grande Prêmio da Bélgica de 1982. Apesar de não ter conquistado nenhum campeonato, chamou a atenção pela determinação e vontade de vencer que se colocava acima da instrumentalidade racional orientada a perseguição da pontuação para a conquista de campeonatos. Villeneuve pilotava em todas as corridas como se fossem as últimas de sua carreira, as voltas como se o carro não tivesse que durar até o término da corrida. Por uma declaração de um piloto italiano da Formula nos anos 1980, Elio de Angelis, companheiro de equipe de Ayrton Senna na Lotus à

mesmo com Pelé ou outras expressões míticas características da brasilidade. Ele tem que se distinguir e fazer sua própria originalidade, embora possa se notar muitas semelhanças, ele não se confunde, se distingue, possui suas peculiaridades, ou melhor, não é que nele é visto o mito atuando mais uma vez, mas nele se origina um novo mito.

É possível fazer uma comparação, por exemplo, entre Gilles Villeneuve e Ayrton Senna, de início, apenas para indicar as continuidades existentes nas estruturas míticas no automobilismo. Villeneuve conquistou em sua carreira na Fórmula 1 apenas seis vitórias sem se tornar campeão mundial. Mas chamou a atenção pelas suas atuações nas condições mais úmidas de pista. Foi em uma destas ocasiões que conquistou uma vitória no Grande Prêmio dos Estados Unidos da América realizado em Watkins Glen, situação semelhante à vivida por Ayrton Senna no Grande Prêmio de Portugal em 1985, local de sua primeira vitória na Fórmula 1. Um segundo lugar conquistado no Grande Prêmio da França em 1979 por Villeneuve chamou muito mais a atenção do que a vitória conquistada por outro piloto francês, Jean Pierre Jabouille. Naquele dia nas últimas voltas, Villeneuve duelou com René Arnoux pela segunda posição. Senna veio a conquistar a segunda colocação no Grande Prêmio de Mônaco em 1984 e o fato chamou mais a atenção que a vitória conquistada por Alain Prost. Mais semelhanças poderiam ser destacadas, mas finalizo aqui com a morte em atuação de corrida graças a um acidente fatal, fato que veio a acontecer com os dois pilotos.

As convergências entre essas duas estruturas míticas apontam para a continuidade entre os signos que vem a ser mobilizados e que colocam essas duas figuras históricas enquanto figuras míticas. Mas as divergências apontam para estruturações míticas diferentes que vêm a ocorrer com suas especificidades intrínsecas às constelações históricas dos acontecimentos e dos agentes que vem a realizar esses mitos presencialmente. Esse é o limite observado por Lévi-Strauss da proposta de Propp³³. Ela não dá conta da historicidade, em suas análises nos contos parecem existir uma estrutura própria que prescinde de qualquer intenção de corpos estruturados nas trajetórias percorridas em espaços sociais diversos. Deixar de prestar atenção aos conteúdos históricos para ir em busca das formas descontextualizadas também pode fazer com que as formas apareçam completamente desligadas dos conteúdos, o que segundo o próprio Lévi-Strauss não é verdade. Certamente há uma continuidade que

época, ele se aproximava mais de Niki Lauda, tricampeão, enquanto Senna se aproximaria mais de Villeneuve, por ser mais espetacular.

³³ LÉVI-STRAUSS, Claude. *Antropologia Estrutural Dois*. São Paulo: Cosac & Naify, 2013.

perpassa a história da figura individual de Ayrton Senna e ela deverá ser analisada ao longo de todo este texto. É ela uma das condições na formação de um espaço de possíveis que tornam maiores as probabilidades de emergência dos heróis e dos mitos. Mas a análise aqui não deve parar por aí sem se atentar para as especificidades históricas, das estruturações dos corpos que vieram a realizar esses mitos com todas as suas particularidades. Nesse sentido o mito Ayrton Senna vem a se diferenciar de Gilles Villeneuve, de Jimmy Clark e de tantos outros, a despeito de suas similaridades, porque um não é igual ao outro, um é rapidamente assimilado como diferente do outro, distinto, com características próprias.

Entre todos os pilotos de Fórmula 1, Senna possuiu um traço muito peculiar, sua figura é tanto esportiva quanto nacional, sua aproximação com a nacionalidade, nesse caso a brasileira, se destaca em relação a qualquer outra figura na Fórmula 1. Embora outros pilotos tenham se tornado figuras notórias para seus países, as características nacionais saltam em maior relevo na figura de Ayrton Senna. Ele é tanto para os especialistas da Fórmula 1 um mito dentro do seu esporte, sem se formar uma afinidade nacional por parte daqueles que não são do Brasil, quanto é muito próximo até mesmo dos brasileiros que pouco interessam pela prática automobilística, não sendo as duas coisas separadas uma das outras diante dessa destacada contradição.

O mito precisa de certa forma romper com sua narrativa, reconstruindo-a em sua originalidade. Ou seja, para se realizar enquanto mito presencialmente, Ayrton Senna tem que se fazer original em sua qualidade mítica, ele tem de expressar a verdade do mito em sua prática. O mito aparece como uma realização histórica, como um efeito de uma prática de um corpo apto a realizá-la. As qualidades disposicionais de Ayrton Senna explicam o mito mais que as narrativas supostamente exteriores ao seu corpo e aos corpos daqueles que estiveram juntos com ele. Assim, portanto, a pesquisa teve que se voltar ao corpo de Ayrton Senna, não perdê-lo de vista. Análises sócio-biográficas podem se perder em explicações excessivamente objetivistas em que os indivíduos desaparecem e as estruturas parecem agir sob suas corporeidades.

Para retomar o pensamento de Lévi-Strauss, Ayrton Senna pode ser considerado como mais uma das versões de um mito que vem a se repetir, sendo o mito o conjunto de todas as suas versões. Só que nesse tipo de análise a atenção se volta para o mito como uma totalidade, em direção contrária aos propósitos aqui firmados. O interesse não foi de fazer uma análise sobre o mito automobilístico, como já dito, a idéia é se

concentrar na especificidade do mito Ayrton Senna em suas qualidades tanto esportivas quanto nacionais. Assim quando as comparações vieram a ser tecidas durante a análise, não é uma estrutura ou elementos de uma estrutura que foram buscados, mas a reconstrução analítica de um espaço social destinado a emergências heróicas e míticas na modernidade que foram as maiores preocupações. O percurso realizado por Ayrton Senna é o objeto. O espaço do esporte que possibilita essas emergências. É principalmente nesse espaço em que os heróis e mitos esportivos que se emergem podem vir a se transfigurarem em heróis e mitos nacionais. O automobilismo e em especial a Fórmula 1 possui muitas especificidades nessas relações. A forma como as estruturas míticas vieram a penetrar na Fórmula 1 e como esse cenário esportivo se atrelou à internacionalidade é bastante peculiar.

As práticas que vêm a se constituírem como mitológicas recorrem a esquemas de ação gerados na história, mas também geradores da história. O mito se realiza historicamente. Quem vê o mito ou quem se percebe como o mito crê naquilo que expressa. Na Fórmula 1, equipes e pilotos não duvidam da legitimidade dos títulos a serem conquistados, do valor das vitórias e dos objetivos propostos para conquistá-las. Percorrer várias e várias voltas em um mesmo circuito e ver nessa prática a realização de uma prática automobilística não é outra coisa que aquilo que aparenta ser a essas pessoas. Os investimentos são feitos de várias maneiras, duros treinos, construção de carros, atenção aos detalhes das condições específicas de pista e as alterações ao longo da corrida. Estratégias são montadas, ajustes improvisados são realizados. Ao fim de tudo, uma vitória não aparenta ser outra coisa que não ela mesma, ela é justa e sacramentada pelas instituições detentoras da legitimação automobilística, no caso, a Federação Internacional de Automobilismo (FIA). Esta instituição por sua vez rege um espetáculo capaz de colocar humanos em alta situação de risco promovendo para os competidores e os expectadores altas doses de excitação. Este espetáculo aparece propício para a emergência do herói pela exigência de competências raras para lidar com as situações de alta periculosidade. A excepcionalidade e raridade da execução dessas competências conferem a esses heróis a probabilidade de tornarem-se mitos.

Mas algo se acrescenta a todas as conquistas, elas são mais do que conquistas automobilísticas. Os vencedores das práticas esportivas vêm a se tornarem algo a mais do que competentes executores de suas funções especializadas. Então ser um vencedor no esporte, não é ser vencedor apenas no esporte. Os capitais adquiridos na prática

esportiva possuem valor no espaço social mais amplo que engloba o esporte e outras esferas da vida. O prestígio conquistado por atletas em suas práticas esportivas os colocam em posições de destaque no espaço social mais amplo. Surge a possibilidade de um atleta se fazer importante não apenas para os seus pares, mas também para toda uma nação. A crença que está na *illusio* de atletas, equipes e espectadores, é que o espaço esportivo fornece alguma coisa de extraordinário, que foge do comum, e que só se pode fazer através de uma elevada competência. O esporte é o lugar da glória, como um espaço quase divino³⁴ em que as realizações originadas ali se colocam à parte do mundo. A exaltação provocada pelo esporte e os elevados estados de euforia que dele surge devem-se a essa dimensão separada. Os feitos esportivos podem colocar os seus atletas e equipes em uma dimensão sagrada que faz deles justamente heróis e mitos.

1.2 O RESGATE DA INTERPRETAÇÃO MITOLÓGICA CLÁSSICA: O MITO REIVINDICA HISTORICIDADE

As interpretações do cristianismo se dividem em duas, a partir de Rudolf Bultmann³⁵. Este teólogo criou uma nova interpretação do cristianismo que poderia conviver lado a lado com a razão científica moderna do seu tempo. Essa é a sua principal motivação para uma teologia em que os preceitos do cristianismo continuariam verdadeiros a despeito da historicidade dos fatos contados na *Bíblia*. Para Bultmann³⁶, a historicidade não importa e sim a mensagem. As interpretações teológicas cristãs são então bifurcadas: ou seja, entre aquelas que reivindicam a historicidade dos

³⁴ Gumbrecht classifica os estádios esportivos como lugares quase sagrados. GUMBRECHT, Hans Ulrich. *"Perdido numa Intensidade Focada": esportes e estratégias de reencantamento*. Aletria: Revista de Estudos de Literatura, Belo Horizonte, v. 15, PP. 11-19, 2007.

³⁵ Teólogo responsável por uma revisão teológica na interpretação dos textos bíblicos cristãos. Em suas próprias palavras: "A cosmovisão bíblica é mitológica e, portanto, inaceitável para o ser humano moderno, cujo pensamento é moldado pela ciência natural e por isso não tem nada mais de mitológico." (2203, p. 634 Rudolf Bultmann deixa claro nessa curta passagem a oposição entre a cosmovisão bíblica e a moderna. Bultmann tenta trazer uma nova justificativa teológica para que os escritos bíblicos cristãos possam também contar com uma justificativa epistemológica moderna, para tanto ele desenvolve o que nomeia de demitologização. "Demitologizar não significa rechaçar em sua totalidade a Escritura ou a mensagem cristã, mas sim a cosmovisão bíblica, que é a cosmovisão de uma época passada, com demasiada freqüência mantida ainda na dogmática cristã e na pregação da Igreja. Demitologizar significa negar que a mensagem da Escritura e da Igreja esteja vinculada a uma cosmovisão antiga e obsoleta". p. 63. BULTMANN, Rudolf. *Jesus Cristo e Mitologia*. São Paulo: Novo Século, 2003.

³⁶ BULTMANN, Rudolf. *Jesus Cristo e Mitologia*. São Paulo: Novo Século, 2003.

textos bíblicos tendo suas razões em função dessa historicidade e entre outros que estariam mais interessados nesses textos como transmissores de uma mensagem que independeria de uma historicidade.

Não é difícil ver em Bultmann e no diálogo subsequente um traço marcante da modernidade. Gumbrecht³⁷ traça um panorama semelhante para as humanidades no século XX. Pouco a pouco nas ciências humanas a hermenêutica vem a deixar de preocupar-se com aquilo que Gumbrecht denomina produção de presença. O autor se serve do exemplo bíblico para explicar sua teoria focada na produção de presença. Segundo Gumbrecht, antes de Bultmann os teólogos concordavam que Jesus Cristo veio ao mundo presencialmente como figura encarnada para realizar a operação de salvação do mundo. Se sua existência não fosse confirmada, o mito bíblico se desfalaria, pois é através dele que a missão bíblica é realizada. O cristianismo então se apresentaria como uma seita em que o extramundano invadia recorrentemente o intramundano e que todas as realizações míticas decorreriam dessas invasões. Já na teoria de Bultmann, ainda de acordo com Gumbrecht, o extramundano e o intramundano parecem muito pouco conectados. Gumbrecht quer restabelecer a conexão que ficou perdida, durante o século XX, do simbólico em sua razão hermenêutica e sua razão presencial. É presencialmente que o mito Ayrton Senna se fez. Sem dúvidas, toda a historicidade das realizações de Ayrton Senna não pode ser desconsiderada. São a essas realizações históricas que se voltou a pesquisa com o fito de explicar o mito Ayrton Senna. Assim como o cristianismo que reivindica historicidade só consegue enxergar o cumprimento da missão divina em sua realização prática. Isso quer dizer que os textos bíblicos não apenas transmitem uma mensagem, mas eventos históricos em que demonstrem ações divinas que vem a serem realizadas historicamente e presencialmente no decorrer do espaço e do tempo. Nessa visão, a verdade do cristianismo se revela presencialmente e não há um mundo à parte, distante das atuações divinas, que somente a razão científica moderna possa dar conta. É deste mundo que a Bíblia trata. Para retomar ao caso de Ayrton Senna, seu mito não se fez a despeito de suas realizações históricas, como algo que se conta, que se fabula, que se faz uma imagem fantasiosa, aumentativa em cima de fatos comuns, corriqueiros, ou seja, um mito que se criou. O mito vem a existir na sua

³⁷ GUMBRECHT, Hans Ulrich. *Produção de Presença*. Rio de Janeiro: Contraponto; Ed. PUC-Rio, 2010.

realização histórica e não fora dela. O processo é concomitante a execução da prática, sendo esta constitutiva das propriedades mitológicas.

Ao longo desta tese pretende-se resgatar o mito em sua extracotidianidade, que o separa e o coloca à parte da vida cotidiana. É a esse sentido que a palavra mito é empregada. São essas qualidades extraordinárias que vem a se realizar em espaços restritos na modernidade, como é o espaço do esporte profissional com sua alta competitividade, que vem a explicar o mito Senna. E é, portanto, a essas qualidades que a pesquisa buscou identificá-las nas corporeidades, interioridade daquele espaço, apta a se realizar nesse mesmo espaço. Esta pesquisa se voltou a um corpo apto a realizar a prática mitológica mobilizando os signos da alta competitividade e transfigurando eles em signos nacionais.

Os ídolos do esporte moderno dizem respeito a realizações históricas intramundanas envolvendo todos os aspectos físicos corpóreos que a ciência moderna pode aceitar, mas que só se atribuem a uma excepcionalidade de seres humanos, um grupo bastante seletivo e restrito. Ou seja, os mitos estão atrelados à excelência, à condição mais elevada de competência para realizar práticas raras. Os mitos surgem então quando alguns poucos humanos se separam de outros comuns sem se desprender de suas condições de humanidade, compreendendo aqui este conceito conforme os preceitos das ciências naturais modernas. Ademais, é porque se vê o caráter de excepcionalidade e o grau de competência elevado que os espectadores podem ver o mito se realizar à sua frente, assim como os seus realizadores são aqueles que incorporaram para si em processos de aprendizado (aquilo que no caso do esporte pode ser chamado de treino, uma exaustiva repetição de técnicas e movimentos) uma competência para realizar, mimeticamente, essas práticas carregadas de um simbolismo, constituído historicamente, heróico e mítico. Ayrton Senna é uma dessas figuras heróico-míticas que conseguiu incorporar para si os elementos históricos para em suas práticas realizar e exteriorizar toda essa multiplicidade de signos da alta competitividade e da nacionalidade brasileira. O seu mito se realiza através dele próprio, em um primeiro instante, porque se não surgisse essa possibilidade histórica de um desenvolvimento de um corpo tão apto e tão afinado a sua prática esportiva, esses feitos de que tanto se falam, não se falaria se Senna não os tivesse realizado.

A pesquisa teve de examinar tanto da incorporação quanto da expressão mítica. Por isso que ela teve que se voltar para as condições de existência de Ayrton Senna, da

historicidade que se projeta em seu corpo e das reverberações em outros que surgem a partir daí, instantaneamente a seus feitos e posteriores a eles. E isto leva a separação de três momentos analíticos que visam primeiro a investigar a história do esporte e a emergência de um espaço de possíveis que permite o surgimento de figuras heróicas e míticas que vem a se transfigurar em nacionais. Deve-se voltar aí a Fórmula 1 e sua ligação com os signos nacionais (e internacionais) e todas as especificidades de um universo automobilístico que se diferencia e se distingue dos outros esportes. O segundo momento analítico tem de voltar para a trajetória mais específica de Ayrton Senna. A terceira tem de dar conta de sua expressão, do momento da realização prática mitológica, do encontro da afinidade de disposições e de instituições.

1.3. DESCRIÇÃO DO OBJETO: A ESFERA SOCIAL DO ESPORTE E EMERGÊNCIA DAS FIGURAÇÕES HERÓICAS MÍTICAS

Antes de tratar propriamente de Ayrton Senna a pesquisa teve de reconstruir o “palco” em que “encena” e se faz a “obra”, numa linguagem mais precisa e mais sociológica: o espaço social demarcado por posições que antagonizam símbolos mobilizados nas práticas, contexto social propício para a emergência do mito. Esse espaço social pode ser demarcado, de uma forma bastante ampla, *a priori*, como a modernidade e o advento do esporte profissional a partir dos fins do século XIX e início do século XX.

O esporte profissional surgido na Europa passa a ganhar mais e mais adeptos em todos os continentes do planeta exceto a Antártida. O futebol tornou-se o esporte mais popular do planeta ao longo do século XX. Rapidamente se disseminou e vários clubes amadores e profissionais foram criados em vários países. Competições que visavam reunir diferentes nações do mundo se iniciaram ainda no final do século XIX, como a primeira Olimpíada moderna em Atenas na Grécia. Já em 1930 é a vez da realização da primeira Copa do Mundo de Futebol realizada no Uruguai. O interesse pelos esportes não reside somente na sua prática, tanto sob o ponto de vista amador quanto profissional, como também e, sobretudo, pela expectativa. Os locais de realização das práticas esportivas profissionais são arquitetados para a visualização por terceiros que

muitas vezes tem de pagar para assistirem os espetáculos esportivos. Com a fotografia, o cinema, o rádio e posteriormente a televisão, surgem as transmissões radiofônicas e televisuais. Os espetáculos esportivos são gravados, chegando ao ponto de na segunda metade do século XX serem transmitidos ao vivo por televisores a locais muito distantes das práticas realizadas. Assim o público pode vir a ser de um número imensamente maior que o de praticantes. Apenas 22 (vinte e dois) jogadores atuam em campo simultaneamente em uma partida de futebol, mas mais de 1 (hum) bilhão de pessoas podem estar assistindo uma final de Copa do Mundo. Os jornais impressos e audiovisuais noticiam o esporte, dando um espaço de suas páginas ou de seu tempo para comentarem sobre os esportes. O esporte surge, deste modo, como uma esfera social de uma dimensão a qual pode ser comparado com a esfera política, econômica, artística, religiosa entre outras. Faz parte do cotidiano de muitas pessoas no planeta que às vezes o praticam de forma amadora ou então assistem aos espetáculos. Faz parte das rodas de conversas, prognósticos são feitos tanto pelos profissionais dos meios de comunicação quanto pelos cidadãos comuns, que eventualmente escolhem por torcer por um time ou para um atleta. Legiões se formam e se identificam por uma relação que possuem com um time específico, reúnem-se como torcedores que cantam hinos e possuem uma afetividade além da conta com seus times. Faz parte do mundo moderno a frequência a arenas, ginásios, estádios, autódromos e outros espaços de realização esportiva. Muitas vezes esses espaços são ocupados por uma porção de pessoas maior que a população da cidade onde são realizados esses eventos esportivos.

O esporte pode ser visto sob vários pontos de vista. Destaco aqui dois em especial. Primeiro, como uma esfera social que tende a devolver o encantamento do mundo em face da diminuição da influência da esfera religiosa sobre a vida moderna. Esse é o diagnóstico fornecido por Gumbrecht³⁸. Segundo, outro diagnóstico semelhante, mas sutilmente diferente, a esfera esportiva surge como uma esfera mimética que permite liberar tensões fortemente controladas nos contextos cotidianos permeados por regras civilizatórias, esta foi a grande preocupação dos sociólogos Norbert Elias e Eric Dunning³⁹. As duas análises partem de uma mesma referência, Max Weber, autor que pretendeu analisar a modernidade em dois princípios básicos, entre alguns outros como primeiro: o momento em que as esferas sociais tendem a ganhar

³⁸ GUMBRECHT, Hans Ulrich. *"Perdido numa Intensidade Focada": esportes e estratégias de reencantamento*. Aletria: Revista de Estudos de Literatura, Belo Horizonte, v. 15, PP. 11-19, 2007.

³⁹ DUNNING, Eric; ELIAS, Norbert. *A Busca da Excitação*. Lisboa: Memória e Sociedade, 1992.

autonomia relativa não mais uma única esfera tendo centralidade e preponderância sobre as demais e segundo: os tipos de ação predominantes muito mais próximos das tipologizações de ação racional, principalmente a referente a fins.

Norbert Elias preferiu ao longo da carreira trabalhar com o conceito de civilização, não mais se atendo à idéia de modernidade. Para explicar a civilização, Elias se volta para os pólos do que, no seu repertório de categorias, denomina de “alienação” e “envolvimento”⁴⁰ e não mais da racionalidade e da afetividade como Max Weber⁴¹. A esfera esportiva em sua visão é uma dessas esferas que exerce a sua atração, justamente pelo alto grau de envolvimento que ela é capaz de fornecer. Para Gumbrecht, por sua vez, a possibilidade de se perder na intensidade focada na prática esportiva oferece algo equivalente à crença religiosa, embora a esfera esportiva guarde muitas diferenças com a esfera religiosa as quais devem ser respeitadas. Com a decadência da esfera religiosa, não mais tão apta a encantar o mundo. Os locais de realização dos eventos esportivos vêm a se tornarem quase sagrados⁴².

Ambas as proposições são estratégias para os propósitos desta tese. O envolvimento que o esporte é capaz de fornecer é um, entre vários outros motivos mais específicos que atrai uma vastidão de fãs em torno do esporte automobilístico e mais especificamente a Fórmula 1. A alta competitividade, a “adrenalina” e o perigo, são signos mimetizados na prática automobilística capazes de deixarem os fãs muito exaltados com o espetáculo. Perdido na intensidade focada no ato que realiza parece ser a expressão ideal para caracterizar o sentimento dos pilotos de Fórmula 1 durante a sua prática automobilística por várias e várias voltas seguidas em muitas vezes sem cometerem um único erro.

⁴⁰ ELIAS, Norbert. *Envolvimento e Alienação*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1998.

⁴¹ WEBER, Max. *Economia e Sociedade*. Brasília: Editora Universidade de Brasília; São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 1999.

⁴² GUMBRECHT, Hans Ulrich. “Perdido numa Intensidade Focada”: esportes e estratégias de reencantamento. *Aletria: Revista de Estudos de Literatura*, Belo Horizonte, v. 15, PP. 11-19, 2007.

1.4 A FÓRMULA 1 COMO UM ESPAÇO DE DISPUTAS INTERNACIONAIS

A Fórmula 1 surge em 1950. Trata-se do primeiro campeonato regulamentado formado a partir da reunião de vários Grandes Prêmios (GPs) já então realizados, dando a eles um caráter de competições internacionais, cada um dos Grandes Prêmios viriam a ser realizados em um país do mundo. A partir de então, essas competições passariam pouco a pouco a serem uniformizadas a fim de se oficializarem em torno de uma única disputa por um título mundial. As equipes deveriam definir suas cores por suas respectivas nacionalidades, assim os italianos ficaram com a cor vermelha, os ingleses com a verde, os alemães com a cor prata e assim em diante. Essa divisão foi mantida pelos dias atuais apenas pela equipe Ferrari, que em quase toda a sua história na Fórmula 1 correu com carros de cor vermelha. As cores definiam certos países, os pilotos representando suas nacionalidades e atletas e equipes disputando um campeonato mundial. O regulamento definia uma pontuação e o piloto que mais somasse pontos ao final do campeonato consagraria se como campeão mundial. As equipes também competiriam pelo mundial de equipes. Já aí pode se observar que, de alguma forma bastante específica, – as cores definindo certos países, os pilotos representando suas nacionalidades e atletas e equipes disputando um campeonato mundial – signos nacionais eram mobilizados nessas competições. As disputas entre esses pilotos e equipes se transfiguravam em disputas internacionais na linguagem dos narradores e comentaristas e daqueles que tinham todo o interesse em demonstrar dessa forma a competição para atrair o público a ouvir no rádio e assistir na televisão essas competições. Ademais, essas narrativas se entrecruzavam com algumas especificidades do esporte, os vencedores tornavam-se heróis e ao se tornarem heróis, tornavam-se heróis nacionais. Os títulos surgiam como dispositivos de consagração, meios os quais poderiam tecer comparações sem os riscos das “subjetividades” e parcialidades de perspectivas bastante pessoais. O título de campeão mundial surgia como uma possibilidade de se colocar na história, de se fazer personagem histórica e notória, a qual destacava os atletas e equipes dos demais “comuns”. Pouco a pouco, formava-se uma instituição, inicialmente nomeada Federação Internacional de Automobilismo Esportivo

(FISA)⁴³ detentora do monopólio de consagração de pilotos e equipes dentro do espaço social automobilístico. Somente as instituições responsáveis pela regulação e exercício da competição da Fórmula 1 teriam legitimidade para selecionar os circuitos do calendário do campeonato, instituir as regras da competição, sancionar pilotos e equipes a participarem e ao final das competições distribuir os títulos.

Nos primeiros anos da Fórmula 1, os carros de competição se diferenciavam bastante dos carros de passeio. A Fórmula 1 se diferenciava de outras competições de automobilismo com carros mais próximos dos utilizados para passeio. Estas competições são comumente conhecidas como competições de turismo, as homologações dos carros de competição exigem a produção de veículos similares vendidos a cidadãos comuns para o uso cotidiano. A Fórmula 1, por outro lado, não exigia nada disso, os carros poderiam ser construídos unicamente para as competições, trata-se então de protótipos. Suas formas eram mais aerodinâmicas, pensadas para cortar o vento e ter a menor restrição de ar possível. Os carros ofereciam um único lugar para se ocupar, justamente para o motorista, que se sentava sem cinto de segurança com um capacete que cobria parcialmente a cabeça e óculos especiais para poderem se manter de olhos abertos mesmo com o vento batendo contra o rosto. Grande parte do corpo dos pilotos ficava completamente exposto, característica de um monoposto aberto que vem a definir a Fórmula 1: uma competição de carros protótipos, com *cockpit*⁴⁴ aberto e rodas e pneus expostos para o lado de fora do carro. Os carros eram construídos especialmente para as competições, eram rápidos, sem oferecer muita aderência com o asfalto e a menor segurança em caso de acidentes. As possibilidades de se sair ileso de algum acidente eram praticamente remotas. Necessitava-se de perícia para manter os carros à pista e fazer as leituras necessárias para que os mecânicos ajustassem os carros adequadamente às diversas condições. Tudo isso era feito com o perigo da morte rondando os pilotos (e por vezes até mesmo os espectadores e demais que se reuniam próximos às pistas). Aos olhares mais modernos é difícil compreender as reais motivações desses pilotos. Seriam as urgências e emergências de pessoas que não poderiam sobreviver à outra maneira? Seria o dinheiro e a fama? Seria a glória pessoal e a possibilidade de se colocar na história? Ou será que qualquer balança de perdas e ganhos, de riscos e lucros a se ganhar não faziam qualquer sentido para esses pilotos? É

⁴³ Posteriormente renomeada para Federação Internacional de Automobilismo (FIA).

⁴⁴ Receptáculo dentro de um carro de corrida aonde o piloto se acomoda e tem acesso aos dispositivos de comando do carro como volante, pedais, câmbio e outros.

preciso destacar aqui que essas discussões recorrentemente fizeram parte da história do automobilismo e vieram dar os contornos desse espaço social em que podiam emergir os heróis e com eles, serem acionados mitos, nas mais diversas facetas como os românticos, talentosos, cerebrais, tenazes, velozes, em uma imensidão de características com as quais poderiam se classificar esses pilotos. O espaço social automobilístico seria demarcado pela relação entre os pilotos e o nível periculosidade de suas conduções. Os pilotos, portanto, se dividiriam entre aqueles que pilotam com mais cautela levando em conta os riscos e aqueles que ignorariam os riscos deixando se envolver em suas condutas automobilísticas.

Já durante o período vivido pelo regime ditatorial militar no Brasil, iniciado em 1964 perdurando até os anos 1980 pode se observar com uma maior intensidade o uso político do esporte na construção da identidade nacional brasileira. Esse tipo de uso político em que o Estado participa de forma ativa na promoção do esporte e dos atletas intervindo bastante nas imagens e representações destes através do uso de propagandas, já havia se notado em outros países principalmente durante os jogos olímpicos. A grande força do Brasil nos esportes no século XX foi o futebol. Os brasileiros não inventaram o futebol, esporte que se originou na Inglaterra. Mas se transformaram em uma potência esportiva principalmente a partir de 1958 com a conquista da primeira Copa do Mundo. Em 1962 se realiza mais uma conquista mundial, também como em 1970, sendo esta marcada pelo propagandismo nacional do governo central, tendo como um de seus exemplos a composição de uma música a pedido do governo, como era o caso da melodia “Pra Frente Brasil”. Essa ação do Estado não deixou de se encerrar nem com o término do regime ditatorial militar. Mesmo que de forma precária comparando-se a outros países, atletas brasileiros recebem incentivos através da publicidade de marcas pertencentes ao Estado brasileiro. Mais recentemente, com a Copa do Mundo realizada no Brasil em 2014 e com as Olimpíadas ocorridas em 2016 no Rio de Janeiro, o Estado brasileiro tem agido mais presencialmente nas questões relativas ao esporte. A questão é que tal intervenção sobre o esporte não se dá apenas por meio de um voluntarismo, de uma força de vontade daqueles que controlam os aparelhos estatais para a construção de uma imagem, ela simplesmente se naturalizou ao longo do tempo. Com a decadência do futebol após a conquista da Copa do Mundo de 1970, durante os anos 1980, se viu no Brasil viram repetidas tentativas de construções de heróis nacionais. Esse é o justo momento em que Ayrton Senna conquista suas vitórias e

títulos na Fórmula 1 em um processo que já havia se iniciado por Emerson Fittipaldi e Nelson Piquet. O Brasil durante esse período, no tocante ao esporte, passou a ser visto não apenas como o país do futebol – sempre chamativo pela plástica dos jogadores e marcado mundo afora como um futebol de espetáculo –, mas também o país do automobilismo. Situação paradoxal, pois em um esporte de altíssima tecnologia e elevados custos, pilotos originados em um país de extremas desigualdades sociais se destacavam.

O esporte profissional ocupou centralidade na vida das pessoas durante o século XX. O esporte foi sendo exaustivamente noticiado pelos mais diversos meios de comunicação inclusive através de várias coberturas ao vivo, desde que estas se tornaram possíveis. Não apenas o esporte foi transmitido ao vivo e noticiado como comentado, reportado e guardado na memória coletiva através de inúmeros documentários audiovisuais, livros de história e biografias e até mesmo museus do esporte foram construídos. As mensagens veiculadas sobre o esporte profissional de alto nível foram monetizadas, tornando o esporte munido de recursos financeiros os quais foram aplicados para uma profissionalização, que teve como um de seus efeitos a separação entre esporte profissional e esporte amador. A Fórmula 1 tornou-se um palco de disputas em que os antigos garageiros⁴⁵, construtores de equipes quase que amadores, foram cada vez mais substituídos pelas grandes companhias automotivas. Não só muniu de recursos financeiros a mídia esportiva como ampliou cada vez mais o alcance das mensagens originadas no esporte, enfim, de seus signos, de suas narrativas e inclusive de seus poderes de nomeação e titulação. Quem quer se colocasse ali teria a partir de então poderes especiais de nomeação dentro do mundo do esporte as quais, por diversos fatores que devem ser explicados, foram se associando às construções de nacionalidades, tanto através de intervenções estatais quanto sem estas intervenções.

⁴⁵ No que diz respeito a formação das equipes de Fórmula 1 existem majoritariamente dois tipos: equipes formadas por montadoras de automóveis e equipes formadas por garageiros. Estes últimos caracterizavam-se pela iniciativa individual de montarem equipes automobilísticas desenhando os carros por conta própria e contando com orçamento muito menor comparada as equipes formadas por montadoras de automóveis.

1.5. A TRAJETÓRIA AUTOMOBILÍSTICA DE AYRTON SENNA E O BRASIL

Já se passavam dez anos desde a criação da Fórmula 1 quando Ayrton Senna da Silva veio a nascer no ano de 1960. Sua primeira participação em um Grande Prêmio veio a ocorrer em 1984 justamente no Brasil no circuito de Jacarepaguá no Rio de Janeiro. Mas antes de entrar nos detalhes da sua carreira automobilística, descreverei sua trajetória antes de sua iniciação profissional na Fórmula 1.

Nascido em São Paulo, no dia 21 de março de 1960, no bairro de Santana e criado no bairro do Jardim São Paulo, o pai de Senna era empresário que educou Ayrton para o automobilismo e lhe deu de presente um *kart*⁴⁶ já aos quatro anos de idade. Aos treze anos de idade Ayrton Senna inicia sua carreira nas competições de *kart*. Venceu campeonatos nacionais e sul-americanos, mas não sucedeu em repetir o feito em campeonatos mundiais. Desde muito cedo o automobilismo ocupou centralidade na vida de Senna. A relação entre Senna e os carros acabou por se tornar muito íntima. Tudo aquilo que dizia respeito ao universo automobilístico o rondava. Esses vários signos que caracterizavam esse universo tiveram a chance de se penetrarem no corpo de Ayrton Senna desde a sua fase mais primária de desenvolvimento, a infância. Os contatos foram contínuos e recorrentes, os treinos repetitivos vieram a oferecer um aprendizado para a prática automobilística. Foram nesses contatos com o asfalto que Senna incorporou suas competências técnicas para a pilotagem, em que suas ações práticas se mesclavam com as discursivas nas imitações dos aprendizados fornecidos no universo do automobilismo. O episódio de ter perdido uma corrida ao se iniciar uma chuva, quando Senna liderava, foi bastante significativo para ele⁴⁷. Não apenas havia incorporado o talento como também a disposição para treinar arduamente a fim de ser o mais competitivo possível. Essa outra dimensão do esporte o penetrou fortemente. Após o fracasso nessa corrida, Senna decidiu treinar ainda mais nos momentos chuvosos em São Paulo. Anos depois, essa veio a se tornar uma de suas principais características, uma habilidade excepcional, fora do comum, na pilotagem em pista úmida.

⁴⁶ Pequeno veículo motorizado de quatro rodas com acento apenas para o motorista. Utilizado em competições juvenis de pilotos em iniciação no automobilismo.

⁴⁷ GOMES, Flavio. Senna salta na frente e torce para chover mais. Folha de São Paulo, São Paulo, 10 de abril de 1993.

Quando perguntado uma vez sobre suas crenças religiosas, Ayrton Senna respondeu à pergunta se dizendo católico. Respondeu não como alguém que teve o costume de ir à igreja, mas como um leitor da Bíblia e que recorrentemente utilizava a expressão “tenha fé em Deus”. Nesse sentido a religiosidade de Senna mais se aproximava de um protestantismo baseado na concepção de vocação, seja a luterana ou a calvinista, do que de um catolicismo muito dependente das ações institucionais da igreja católica com o seu monopólio dos bens de salvação. Se a principal obra de Max Weber⁴⁸ pretendeu estabelecer uma relação de afinidade eletiva entre a ascese protestante e o “espírito” capitalista, aqui também se pode estabelecer uma disciplina e perseverança bastante atuantes e constantes na vida de Senna advindas pelo modo peculiar em que as seitas cristãs se fizeram presentes em seu corpo. Ter fé em Deus e perseverar na vida, algo presente no discurso de Senna, pode ser entendido em um sentido próximo de: as oportunidades surgirão para quem Nele tem fé e quem por Ele continuamente trabalha e se dedica para estar pronto no momento que a oportunidade aparecer. Provavelmente uma força advinha dessa esperança. Talvez não seja possível descolar o grau da influência dessa crença sobre Senna ao longo de toda a sua trajetória em um processo de incorporação de disposições que foram decisivas e preponderantes em sua atuação automobilística.

Certa vez perguntaram a Steve Jobs⁴⁹ o que significava foco, ele disse: “Foco significa dizer não”. Dizer não a todas as outras coisas que não são importantes. Essa frase foi dita por Steve Jobs, alguém que nunca tocou no assunto automobilismo em sua vida pública. Mas ela vem a definir uma característica da vida de Senna, ele estava disposto a dizer não a todas as outras coisas além do automobilismo. Quando chegava aos autódromos, Senna era um dos poucos pilotos que vinha desacompanhado de suas namoradas enquanto era um costume dos demais trazerem consigo suas parceiras. Isso se tornou tão evidente ao ponto de Nelson Piquet chamar a atenção para esse fato e

⁴⁸ WEBER, Max. *A Ética Protestante e o “Espírito” do Capitalismo*. São Paulo: Companhia das Letras, 2004.

⁴⁹ Steve Jobs foi um dos co-fundadores da Apple em 1976 junto de Steve Wozniak. Jobs trabalhou na Apple, uma empresa originalmente pensada para o mercado de computadores pessoais, desde a sua origem até o ano de 1985. Ele saiu da empresa vendendo suas ações. Fundou outra empresa, a Next, para o mercado de workstations. Comprou de George Lucas a Pixar, originalmente uma empresa desenvolvedora de computadores para a produção de efeitos especiais em filmes, Jobs fez da Pixar uma empresa produtora de filmes cenográficos. No final de 1996 a Apple decide comprar a empresa de Jobs, a Apple, assim Jobs retorna a empresa que cofundou. Em sua segunda participação se torna CEO alguns meses depois de seu retorno, permanecendo nesse cargo até à sua morte em 2011.

acusar Senna de homossexual⁵⁰. As mulheres ficavam à parte nos momentos da prática automobilística de Senna. Foram várias na vida dele, e os desentendimentos por causa dessa atitude foram frequentes. Muitas não aceitavam ficar em segundo plano, somente no fim da vida com Adriane Galisteu, Senna finalmente parecia estar feliz com uma mulher capaz de compreender o seu distanciamento quando concentrado nas atividades em pista.

Muito da vida pessoal de Ayrton Senna por muitos anos ficou ocultado ao público. A família de Senna sempre foi muito atuante em tentar conduzir os caminhos da vida de Senna e principalmente sua exposição ao público. A família procurou controlar as escolhas afetivas de Senna e suas mulheres, sobre esse ponto, foi justamente Adriane Galisteu que aparece como um desafio. A família de Senna não gostava da idéia de que ele pudesse vir a se casar com uma mulher de posição social tão distante. Galisteu à época era apenas uma modelo. Esses fatos ficaram desconhecidos por muitos anos até que a biografia de Ernesto Rodrigues⁵¹, a contragosto da família de Senna, fez questão de revelá-los ao público. Em geral, as biografias contam mais detalhes da vida automobilística e não os mais íntimos da vida de Senna. Ao escrever sua biografia, Rodrigues fez questão de revelar suas intenções em compor também a vida de Senna fora do automobilismo. O filme *Senna*⁵² evidencia as intenções da família de Senna na construção de sua imagem pública. O filme foi feito com a orientação da família para que apenas o lado automobilístico fosse revelado. Esse filme contrariou as vontades de Alain Prost e outros que se incomodam com a imagem exaltada de Ayrton Senna que ali se criou. Certamente esse filme, os diversos documentários, biografias e demais documentos que se referiram a Senna contribuíram em uma imagem a respeito do mito que nesta etapa, de reconstrução de sua trajetória, tem que ser um pouco afastada aos olhos do pesquisador, que tem que se distanciar das imagens já feitas para fazer uma análise pertinente de sua trajetória nos deslocamentos nos espaços sociais. Só ao tratar da construção da memória do heroísmo mítico Senna é que a pesquisa deve verificar todos os efeitos das técnicas de narrativa empregadas por esses vários veículos de comunicação na composição da imagem de Senna.

⁵⁰ RODRIGUES, Ernesto. *Ayrton: o herói revelado*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2009.

⁵¹ RODRIGUES, Ernesto. *Ayrton: o herói revelado*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2009.

⁵² SENNA. Direção: Asif Kapadia, Produção: James Gay-Rees; Tim Bevan Eric Fellner. Brasil, Estados Unidos, França, Reino Unido: Universal, 2010.

De modo geral, como discutido acima, as pesquisas que se debruçam sobre o problema do mito tem de fazer essa pergunta em algum momento: o mito se realiza presencialmente ou memorialmente? Aqui se concebe que as duas respostas fazem sentido. É normal que quando se volte para a questão do mito observando ele apenas como o fruto de uma reconstrução de memória, que o mito ganhe a característica de uma fantasia, de uma fabulação, que vem a existir somente após muito tempo com base em conhecimentos históricos distorcidos e ofuscados por perspectivas bastante pessoais. Aqui o que se toma como perspectiva é de que se um dia procura-se rememorar o passado é porque este enquanto ainda era presente se fez muito significativo para muitas pessoas. Isso não quer dizer que a memória seja capaz de guardar o presente tal como ele se fez no passado. E que por isso mesmo a pesquisa tem de realizar o recorte, analisando os materiais documentais do passado e do presente com olhares analíticos diferentes. Para o passado é preciso tentar reconstruí-lo com uma perspectiva que mais se aproxime na medida do possível das vivências presenciais, quando por um lado os fatos estavam muito vivos para os olhos das pessoas e os envolvimentos são muito acentuados. Já nas construções de memória, apesar do distanciamento, os olhares podem ser atravessados pela reordenação dos fatos, dos diferentes veículos comunicacionais que tentam dizer o mesmo, mas por meios diferentes. Os efeitos das formas comunicacionais no presente e no passado são distintos. Olhar retrospectivo é capaz de ver a sequência dos fatos como se estes sempre estivessem caminhando para uma única direção que nunca era conhecida no presente. O presente, principalmente quando se trata de esporte, é capaz de fornecer experiências únicas e não assimiláveis em experiências de memória. Gumbrecht⁵³ tratou desse tema no livro *Elogio da Beleza Atlético*, o esporte oferece sensações únicas em momentos muito curtos que tão logo ocorrem desaparecem aos olhos dos espectadores. As incertezas que vieram a se concretizar foram no passado tão somente incertezas. Enquanto vivo, muitos poderiam até cogitar sobre os futuros da carreira de Ayrton Senna, mas os eventos que vieram a defini-lo como mito só possuem toda a sua eficácia de provocar as diversas emoções porque poderiam ocorrer de uma outra maneira. No cumprimento das expectativas a profecia que pouco a pouco se surgia vinha a se concretizar.

A imagem de Ayrton Senna começa a se veicular no Brasil na grande mídia antes mesmo de sua chegada à Fórmula 1. O mesmo não aconteceu com Emerson

⁵³ GUMBRECHT, Hans Ulrich. *Elogio da Beleza Atlético*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

Fittipaldi ou Nelson Piquet, outras duas figuras notórias do automobilismo brasileiro, já campeões quando da chegada de Senna na Fórmula 1. Mas é essa presença deles, já consolidados profissionalmente, que desperta a atenção do brasileiro para um esporte que o Brasil antes dos anos 1970 não tinha nenhuma presença internacional. Diferentemente do futebol, que em 1970 já havia conquistado três Copas do Mundo, o automobilismo brasileiro ainda engatinhava. Os títulos de 1972 e 1974 de Emerson Fittipaldi despertam o interesse. Em uma capa da revista Veja número 679 de 9 de setembro de 1981, a foto de Piquet aparece com um letrero: “O Brasileiro Voador”. Assim quando Senna surgia, era em paralelo a Piquet. Este último já era vitorioso, Senna era apenas uma promessa, no pensamento da época talvez o próximo campeão. A essa altura a imagem de Senna é muito incipiente, ela pega apenas o público mais assíduo da Fórmula 1, que em 1984 no Grande Prêmio do Brasil lota as arquibancadas com a esperança de uma vitória de Piquet, campeão no ano anterior, e um bom resultado de corrida de Senna, que o firmasse dentro do cenário da Fórmula 1.

É no Grande Prêmio de Mônaco, neste mesmo ano, que a imagem de Senna vem a se alterar substancialmente. Em um carro tido como inferior e incapaz de competir com os principais naquele campeonato, Senna obtém o segundo lugar em meio à chuva nas ruas do principado. A corrida foi interrompida pela metade e cogitou-se a possibilidade de Senna vencê-la caso ela tivesse perdurado por algumas voltas a mais. Em 1985 aparece a primeira vitória de Senna, novamente condições de chuva o favorecem, ele vence o Grande Prêmio de Portugal colocando mais de 1 minuto de vantagem sobre o segundo colocado e ao menos uma volta sobre todos os demais pilotos. Mais vitórias são conquistadas e um número maior de *pole-positions* até a sua chegada a equipe McLaren em 1988.

A expectativa é de que, em uma equipe que havia dominado a Fórmula 1 nos anos 1980, Ayrton Senna viesse a finalmente disputar um título mundial. Seu companheiro de equipe seria Alain Prost, à época já com dois títulos, conquistados através de esforços muito técnicos que o fizeram conhecido através do apelido “O Professor”. Ayrton Senna vence um número maior de corridas que Prost na temporada de 1988, soma menos pontos, mas o regulamento previa descartes e com eles a somatória de Senna passa a ser maior que a de Prost. A McLaren venceu quinze dos dezesseis Grandes Prêmios realizados. Senna venceu oito e Prost sete provas. Ao conquistar a oitava vitória no Grande Prêmio do Japão, Senna consagra-se como

campeão mundial pela primeira vez, a corrida teria sido transmitida ao vivo pela Rede Globo de Televisão na madrugada de sábado para domingo do dia 30 de outubro de 1988.

Ainda é prematuro para dizer o momento em que Senna já se realizava como mito (ou esportista tomado como herói envolvido numa trama mítica) presencialmente. E é provável que não exista unanimidade sobre a qual ponto da história Senna passa a se realizar miticamente. A percepção acerca da mitificação de Senna provavelmente deve variar em função do envolvimento emocional com o piloto em uma relação direta. Também podem divergir conforme as preferências, os fãs de pilotos que foram rivais ou divergiam das características de Ayrton Senna devem possuir posições contrárias aos seus fãs mais áduos. Mas a despeito dos vários posicionamentos pessoais que definem diferentes posições no espaço social desse universo automobilístico, a pesquisa teve de se concentrar em romper com essas parcialidades e tentar verificar a medida e a intensidade com que pouco a pouco Ayrton Senna veio a se definir como mito nacional.

Ao vencer o Grande Prêmio dos Estados Unidos da América realizado em Detroit no dia 22 de junho de 1986, e dar a volta da vitória sobre o circuito, Senna parou o carro, recebeu a bandeira do Brasil de um torcedor e continuou a desfilar sobre o circuito acenando a bandeira. No dia anterior, 21 de junho, a seleção brasileira de futebol havia sido eliminada nas quartas de finais na cobrança de pênaltis para a seleção francesa. Naquele jogo, Zico entrou no segundo tempo, pois não se encontrava nas suas melhores condições físicas. Ele encontra o lateral esquerdo Branco infiltrando a zaga francesa em profundidade e faz um passe que o deixa em condições de fazer o gol até que o goleiro da França o para com um pênalti. Zico mesmo fora de sua melhor forma física assume a responsabilidade de realizar a cobrança. Sem ritmo de jogo, Zico erra a cobrança, assim a partida termina empatada, segue a prorrogação e por fim as cobranças de penalidades alternadas para tirar o empate do jogo. Em uma das cobranças do time francês a bola chega a bater na trave para logo em seguida bater nas costas do goleiro Carlos e então voltar para o gol. Sócrates (outro grande jogador) também erra a sua cobrança. Os pênaltis perdidos pelos dois jogadores de camisa 10 de seus clubes onde atuavam no Brasil e o “azar” do goleiro Carlos levam a eliminação da seleção brasileira. No dia seguinte, Ayrton Senna conquista uma vitória na Fórmula 1. O fracasso no futebol e o sucesso no automobilismo. De 1970 até 1994 logo após a morte de Ayrton Senna, a seleção brasileira de futebol vive um período de jejum de títulos mundiais.

Nesse mesmo período, oito títulos são conquistados por três brasileiros na Fórmula 1. A bandeira acenada pela primeira vez naquele dia 22 de junho, gesto que veio a ser repetido nas seguintes vitórias de Ayrton Senna, simbolizavam a vitória brasileira. Desde então, veio a se somar com outros signos, esse gesto marcante da carreira de Senna na Fórmula 1. Esse gesto, realizado dessa forma, veio a satisfazer uma necessidade que o futebol havia, durante aquele período, deixado de satisfazer. O vôlei e o judô brasileiros também caminhavam na mesma direção. O automobilismo, o voleibol e o judô não saciam as mesmas emoções provocadas pelo futebol, que historicamente tornou-se muito mais popular entre os brasileiros. Mas as vitórias conquistadas diziam que o problema não era o Brasil, o problema era um esporte em específico. O Brasil ainda vencia nas competições internacionais. Pouco a pouco Ayrton Senna foi se tornando ídolo do Brasil, com as conquistas de suas vitórias, na mobilização dos signos da nacionalidade brasileira. Acrescenta-se o interesse jornalístico em comunicar essas vitórias, em buscar fora do futebol o sucesso esportivo brasileiro e sendo assim agente decisivo na formação do mito em sua propriedade nacionalíssima.

Do herói ao mito, de um ídolo para um signo da nacionalidade brasileira, existiu algo a mais que uma carreira vitoriosa na vida de Ayrton Senna que foi capaz de fazê-lo enquanto mito? Parece que a expressão mítica vem a se realizar presencialmente quando as ações na pista, os seus gestos, as suas falas, o seu semblante, seu olhar, sua postura, mimetizam os signos de uma narrativa mitológica, encontrando correspondência com as estruturas dos mitos, mitos os quais a modernidade em seus espetáculos de alta excitação e com suas redes de comunicações as quais tecem uma multiversidade de celebridades. A prática vem a ser percebida e comunicada, os narradores e em especial Galvão Bueno⁵⁴ – narrador da Rede Globo de Televisão e titular nas transmissões de corridas da Fórmula 1 durante quase toda a carreira de Ayrton Senna – codificam os gestos e os transmite ao público. Eles codificam os gestos técnicos que visam a busca pelas linhas mais rápidas, a conservação do carro, as estratégias com o número de

⁵⁴ Galvão Bueno iniciou sua carreira na Rede Globo de Televisão em 1981 quando fora contratado para o cargo de narrador esportivo. Seus primeiros trabalhos foram como narrador de futebol. Em 1982, com a saída de Luciano do Valle para a TV Record, Galvão Bueno assume pela primeira vez a função de narrador em uma transmissão de corrida de Fórmula 1. Galvão Bueno permanece na emissora Rede Globo de Televisão até o início do ano de 1992, retornando em 1993. Isso quer dizer que durante todo o período da carreira de Ayrton Senna na Fórmula 1, que se estende de 1984 a 1994, Galvão Bueno foi o principal narrador brasileiro.

paradas nos *pits stops*⁵⁵, as ultrapassagens, entre várias outras questões próprias ao universo automobilístico e os traduzem para uma linguagem competitiva, transfiguram as disputas entre pilotos em disputas entre propriedades de personalidades, fazem das competições entre atletas e equipes, competições entre nacionalidades.

E, às vezes, quando as coisas fogem do habitual e o excepcional ocorre a frente de seus olhos, a linguagem empregada tem de ir na mesma direção. Os mitos que existem em suas várias versões se atualizam em seus diversos momentos históricos de realização. Nesse sentido, parte das estruturas narrativas do mito do herói empresta uma diversidade de signos que vêm a ser mobilizados pelos narradores esportivos quando estão diante de feitos excepcionais. São nesses momentos que as linguagens míticas servem como recurso. E essa utilização da linguagem não se dá apenas como transmissão de uma mensagem. Ela se reveste como significado que tem efeitos práticos na geração de emoções sentidas que definem os sentimentos vívidos em um momento e também consolidam e transformam as pessoas que deles participam. Como já dito acima no mundo moderno foi concedido ao esporte esse espaço de possíveis para as figurações heróicas e míticas. Aqui elas vêm a se expressar nas práticas, no caso em específico, de Ayrton Senna, e nos discursos codificados. Quando tal acontece, o mito se realiza presencialmente.

1.6. AYRTON SENNA, FÓRMULA 1, MODERNIDADE E BRASIL

De 1980 a 1986 os motores que propulsionavam os carros da Fórmula 1 dobraram a sua potência. Se consideradas as potências dos motores utilizados apenas aos sábados para algumas voltas de qualificação, essa potência quase que triplica no ano 1986 em relação ao de 1980. Não havia limites para a pressão de ar que os turbocompressores eram capazes de jogar para dentro do motor no ano de 1986. No ano de 1987 essa potência seria limitada. Já no ano de 1989 os motores superalimentados seriam extintos por regra e voltariam apenas no ano de 2014, mas com outras especificações muito mais limitadas que as do ano de 1986. Isso significa que a Fórmula

⁵⁵ Lugar reservado da pista para reabastecimento de combustível, troca de pneus e demais ajustes no carro de corrida.

1 nunca voltou a carros propulsionados por motores tão potentes quanto os do ano de 1986. A única limitação daquela data restringia as capacidades máximas de armazenamento de combustível para a corrida em 195 litros. Como havia a necessidade de economia de combustível e a preservação dos motores ao longo das corridas, a potência decrescia consideravelmente comparada aos dias de qualificação em que nada havia de ser conservado. A rápida expansão da potência e torque dos motores de F1 em pouco tempo graças aos turbocompressores trouxeram carros que exigiam um elevado grau de competência por parte dos pilotos. Como as turbinas funcionavam de uma maneira não regular, o piloto poderia ser surpreendido a qualquer momento pelo famoso turbo lag, um atraso da turbina para se encher de pressão e alimentar as câmeras de combustão elevando a potência dos motores de forma assustadora. Os pilotos teriam que se acostumar com essa irregularidade do funcionamento dos motores superalimentados que exigiam uma cautela ainda maior em condições de pista úmida⁵⁶. Os anos 1980 significaram uma radical mudança na Fórmula 1. Os níveis de audiência pela televisão aumentaram assim como os investimentos nas equipes, os carros não só ganharam mais potência como maior velocidade de curva graças ao refinamento da aerodinâmica e das suspensões. Ayrton Senna ingressou na Fórmula 1 no ano de 1984, justo momento em que se dá uma modernização da categoria máxima do automobilismo mundial. Os anos dourados e românticos da Fórmula 1 finalizavam e em seu lugar surgia uma Fórmula 1 de rivalidades, disputas dentro e fora de pistas, competições acirradas, desenvolvimento técnico e tecnológico acelerado e uma maior dramatização do espetáculo. Nessa grande disputa se encontravam pilotos que não somente traziam a perícia em conduzir esses bólidos totalmente construídos para uma única finalidade e com tudo o que era conhecido à época para se fazer isso, correr, da maneira mais eficiente possível. Essa disputa também se desenrolava entre os personagens que cada piloto encarnavam, seus equilíbrios mentais, suas competências para trazer o público para torcer por eles, enfim, por suas disposições não relacionadas diretamente ao mundo do automobilismo. A Fórmula 1 era um espetáculo, finalmente. Exercia uma função semelhante aos duelos e combates realizados no Coliseu romano durante a Antiguidade. A Fórmula se tornou objeto de fascínio por colocar em um novo coliseu, cheio de perigos e desafios, esses novos combatentes que estavam dispostos, muitas vezes, a arriscar até a própria vida em

⁵⁶ “Esse é o grande segredo desta era de motores turbo: antecipar a entrada ou a perda de potência. Eu fico hiperligado nisso o tempo todo, porque isso pode ganhar ou perder um segundo por volta.” Ayrton Senna, 1985/86.

busca da glória. Chegar ao ponto de colocar o carro no tênue limite entre a condução perfeita e o completo desastre de um terrível acidente se tornou fato corriqueiro na vida de Ayrton Senna na Fórmula 1. E o público foi ao delírio nas tantas vezes que o piloto brasileiro o fez. Mas se impressionou ainda mais quando não apenas Ayrton Senna foi frio e não temeroso em sua técnica de pilotagem e indo além fez demonstrações de força de vontade, foi perseverante e buscou forças de onde se acreditava não ser mais possível. Ele com certeza trouxe os signos, aos quais, qualquer um gostaria de se espelhar, aos quais especialmente os brasileiros gostariam de tomar para auto significarem.

Concomitante ao processo de modernização da Fórmula 1, o Brasil se retirava de um regime ditatorial nos anos 1980 e ingressava em um regime democrático através da promulgação da constituição de 1988 com vias diretas e indiretas de participação popular na política do país, a principal delas, o voto direto para presidente e demais cargos executivos. A eleição de Fernando Collor de Melo em 1989 significaria também um novo rumo econômico e não apenas político no Brasil. Saía os direcionamentos político-econômicos considerados, sob um determinado ponto de vista formado em uma posição dominante no espaço social brasileiro, atrasados atravessados pelo patrimonialismo encarnado por um grande Estado obstáculo do real desenvolvimento do país. Era a oportunidade de tirar o Estado, que antes era considerado a grande instituição a mobilizar o desenvolvimento do país, para desimpedi-lo de possibilitar a emancipação das pessoas. Á época da eleição de Collor em 1989 o Brasil se encontrava em uma grande recessão econômica que já se arrastava desde meados dos anos 1980. A inflação era altíssima e os planos mirabolantes da equipe econômica realizados no governo de José Sarney, o último por eleições indiretas, fracassaram vigorosamente. Em meio a essa turbulência surge a figura de Collor como aquele que trás em si o signo da modernização brasileira. A promessa colocada, além da caça aos marajás, era varrer o país dos empecilhos à sua modernização através de uma nova política-econômica capaz de tirar o Brasil de seu provincianismo e inseri-lo ao fenômeno da globalização para assim crescer junto ao mundo. Essa visão liberal seria procedida por Fernando Henrique Cardoso em seus dois mandatos como presidente de 1995 a 2002, guardando é claro, as suas próprias divergências. Fato é que já era corrente a colocação em prática da teoria da dependência daquele que foi sociólogo antes de se inserir na vida política. A teoria de dependência surgiu como uma oposição ao modelo patrimonial vigente por tantos

anos no país e que segundo vários autores brasileiros continua em vigor. É possível observar um grande pessimismo na visão do pensamento social brasileiro em relação ao seu patrimonialismo. Hoje em dia essa visão pessimista vem sendo substituída por outras que não compram as idéias eurocêntricas e nortistas que vem de fora do país. Mas enquanto hoje o que vem de fora do país é questionado, àquela época só se imaginava a modernização do Brasil através dos mesmos processos os quais os outros países europeus e norte-americanos realizaram suas modernizações. Só havia pessimismo nos diagnósticos acerca das especificidades brasileiras que culminavam no seu atraso. O patrimonialismo aparecia conforme esse diagnóstico como uma dessas especificidades brasileiras.

Em meio a dois contextos de modernização, da Fórmula 1 e da República Federativa do Brasil, a figura de Ayrton Senna da Silva ganha mais e mais destaque ao longo dos anos 1980. Rapidamente ele chama à atenção do círculo da Fórmula 1, de seus participantes enquanto donos de equipes, engenheiros, pilotos e também jornalistas e públicos que o assistem antes mesmo de sua chegada a categoria máxima do automobilismo mundial. Senna já chamava a atenção antes de 1984. Esportivamente o Brasil sofria com as perdas seguidas em Copas do Mundo no esporte que o mundo viu o Brasil como seu principal expoente: o futebol. Desde 1970 a seleção brasileira de futebol não conseguia vencer mais um título de Copa do Mundo. Mas já em 1972 o Brasil pôde ver Emerson Fittipaldi se tornar campeão mundial de Fórmula 1, o fato se repetiria em 1974. Em 1981 e em 1983 é a vez de Nelson Piquet. Quando Ayrton Senna finalmente inicia sua carreira na Formula 1, quatro títulos haviam sido conquistados por brasileiros. Esses pilotos se contrapunham aos imaginários idealizados pelos brasileiros e pelos estrangeiros acerca dos atletas brasileiros. Eles eram completamente diferentes dos futebolistas, de um certo modo um tanto quanto distantes da realidade nacional. A concomitância dos processos de modernização não permite uma conclusão de uma relação direta entre as duas, mas possibilita vários questionamentos. Senna era um homem branco, diferente do homem negro Pelé – o principal jogador brasileiro de futebol –, vindo de uma classe alta pilotando a maior parte da sua carreira fora de seu país carros de custos os quais os seus custos de produção não condiziam com as expectativas e as urgências de grande parte da população brasileira. Era uma realidade a qual poucos anos antes seria difícil para qualquer um imaginar que brasileiros poderiam

ter sucesso. Os signos do individualismo e das possibilidades de modernização poderiam ganhar força através da figura de Ayrton Senna.

Os anos 1980 são marcantes para a Fórmula 1, não somente pelos fatos já mencionados, mas principalmente porque as rivalidades surgidas anteriormente e vividas com intensidade em temporadas passadas como a de 1976 entre Niki Lauda e James Hunt se prolongam ao longo de toda uma década demarcada através de quatro principais pilotos que monopolizaram a conquista de títulos entre os anos de 1985 a 1993: Nelson Piquet, Alain Prost, Nigel Mansell e Ayrton Senna, sendo este último o mais jovem. Piquet já havia conquistado os títulos de 1981 e 1983 quando Ayrton Senna inicia a sua carreira na Fórmula 1 em 1984. Senna, portanto, emerge na Fórmula 1 em um cenário que já havia sido definido anteriormente pela presença em títulos de Emerson Fittipaldi e Nelson Piquet, dois pilotos brasileiros campeões na Fórmula 1 e que se definiria ao longo de toda a sua carreira como um dos mais acirrados campos de disputa já vistos na competição automobilística. Fittipaldi havia desbravado uma barreira aparentemente intransponível para os atletas brasileiros. Em um país de enormes desigualdades, mas em um rápido crescimento econômico durante a primeira década do regime ditatorial militar, surge um piloto brasileiro capaz de mobilizar recursos a ponto de colocar em uma condição competitiva na Fórmula 1, consagra-se, à época⁵⁷, como piloto mais jovem campeão da categoria máxima do automobilismo mundial. José Carlos Pace também é de importância fundamental no movimento de inserção da nacionalidade brasileira nessa categoria automobilística de importância internacional, ele conquista uma vitória no circuito de Interlagos localizado na cidade de São Paulo em 1975, ano seguinte à segunda conquista de campeonato de Fittipaldi. Tragicamente Pace morre em um acidente de avião em 1977. Os anos 1970 também veriam a presença de uma equipe brasileira. No ano de 1975 surgia a Copersurcar Fittipaldi. A equipe perduraria até 1982, sem nenhuma vitória conquistada, mas com algumas subidas ao pódio realizadas pelo próprio Fittipaldi e por um piloto estrangeiro Keke Rosberg.

Sendo assim, quando Ayrton Senna chega à Fórmula 1, sobre ele pesa uma enorme responsabilidade, ele não era o primeiro, nem o segundo brasileiro a chegar na Fórmula 1. Já era um fato e não um sonho da imaginação que brasileiros pudessem

⁵⁷ Esse recorde veio a permanecer por muitos anos até a conquista do primeiro título de Fernando Alonso em 2005 na Formula 1.

competir em um esporte marcado pelo elevado desenvolvimento tecnológico e exacerbado investimento financeiro. Mais do que a responsabilidade, que não parece ter exercido sua força sobre Senna, o jovem piloto aparecia como real esperança na continuidade da vitoriosa sequência brasileira na Fórmula 1. Ele só precisaria se provar em um novo palco que tudo o que havia realizado até então não ficaria somente como uma promessa. Antes de sua chegada à Fórmula 1 Ayrton Senna havia vencido os campeonatos europeus de base com elásticas vantagens. Seu teste em um carro de Fórmula 1 em 1983 surpreendeu o chefe de equipe Frank Williams que só não contratou Senna para a sua equipe porque já havia fechado os contratos com os seus então pilotos já estabelecidos na equipe Williams. De uma forma um tanto trágica, Senna só receberia uma oportunidade de correr na Williams no seu último ano na Fórmula 1, ano de sua morte que se deu na terceira corrida da temporada de 1994.

As questões nacionais e esportivas se associaram dentro do campo da esportividade de alto rendimento e profissional. No final do século XIX surgem as Olimpíadas modernas reunindo atletas em uma competição não apenas de indivíduos, mas de nações. Os atletas reunidos competiriam como pertencentes a equipes que se definem pela nacionalidade. Esse processo se estende e se desenvolve em vários âmbitos esportivos internacionais durante o século XX. Na Fórmula 1 embora oficialmente a competição entre pilotos aparece como uma competição individual, suas nacionalidades não desaparecem dos discursos narrativos e continuam a funcionar como pontos de atração para o espectador. Torce-se por quem é de seu país, por quem, como comumente se diz, representa sua nação. A Fórmula 1 não se coloca, portanto, fora desse processo global que associou o nacional ao esporte. Os elementos se figuram ali, as bandeiras e os hinos tocados. Narra-se as corridas, por muitas vezes, como disputas internacionais. A competição não pode se realizar de outra maneira que não seja mimetizando essas tramas internacionais, sobretudo porque no século XX o esporte se fez assim. O que se coloca em disputa nas competições esportivas profissionais é em muitas vezes uma série de atributos dos atletas e competências que estão intimamente associadas com atributos e competências que são definidores de identidades nacionais. Como é que tais dramas podem ganhar contornos de realidade entre diversos espectadores das mais diversas nacionalidades que se comovem pelos atletas de seus próprios países se não dessa forma? A excitação das vitórias tanto em espectadores quanto em atletas vem a eles porque eles sentem essas vitórias como de suas

nacionalidades. Se um atleta vence é porque ele é produto de uma série de estruturas contextuais próprios de uma nacionalidade específica. As propriedades nacionais estão intimamente associadas aos valores das competições. Surge um espaço social propício para a emergência de heróis nacionais.

Mas os signos nacionais mimetizados na esfera do esporte podem não dizer respeito aos mais diversos trâmites culturais que compõem e desenvolvem essas próprias nações. Eles aparecem autônomos a esses mais diferenciados processos históricos, eles aparecem em suas formas mais “puras” como tão somente aquilo que eles são. Aparecem na forma da bandeira e suas cores transportadas aos uniformes, nos hinos nacionais tocados nas vitórias e essas vitórias mesmas consideradas como vitórias das nações. Daí porque, autônoma à história brasileira e aos diversos signos associados ao Brasil (samba, carnaval, MPB, capoeira, feijoada, povos indígenas, mestiçagem, Rio de Janeiro, Amazônia entre outros) pode alguém se associar à brasilidade mesmo que não em referência a esses signos tradicionais. Em um primeiro instante, Ayrton Senna veste um capacete de cor amarela com faixas azul e verde, cores da bandeira brasileira. Posteriormente, escapa à fala de um narrador, Galvão Bueno, a imputação de seu novo nome: Ayrton Senna do Brasil. Soma-se a isso o hino nacional brasileiro tocado nas subidas ao lugar mais alto do pódio. Mais tarde, carrega a bandeira do Brasil em suas voltas da vitória. Por fim, o hino da vitória tocado ao final de todos os Grandes Prêmios do Brasil. São esses os signos nacionais mimetizados na competição automobilística internacional que ao serem acionados em conjunto com todos aqueles outros próprios à esportividade e à competição funcionam como dispositivos para a criação de heróis e mitos nacionais.

Isso posto, o mercado simbólico das nacionalidades pode movimentar um rol de signos diferentes na esfera internacional em relação aos signos movimentados dentro de espaços mais fechados e circunscritos nacionais. No caso particular de Ayrton Senna, há todo o interesse, por parte de agências e instituições específicas que ocupavam posições dominantes no espaço social brasileiro, de usá-lo na redefinição dos significados de nacionalidade brasileira. Os exercícios práticos de Ayrton Senna mobilizam os signos dessa nova modernidade brasileira a se compor no mercado simbólico das nacionalidades na esfera global. Eis que surge um corpo apto a transitar esses espaços porque trás nele, marcado, e em estado incorporado, como produto de uma trajetória realizada em um determinado espaço social. Este mito, que comunica as novas

potencialidades da nação brasileira e sua ressignificação no âmbito global necessita de uma realização histórica e presencial que se dará através das realizações práticas de Ayrton Senna nos devidos espaços próprios para a constituição dessas figurações. A Fórmula 1, como cenário de disputas internacionais e preenchida dos diversos protocolos da racionalidade através de sua alta tecnologia, aparece como espaço social propício para o desenvolvimento da narrativa mítica do herói de uma nação. Mas o percurso a ser realizado, não pode ficar apenas na tentativa, a qualidade da efetividade da execução separa a potência, do mito. No entendimento de mito que esta tese desenvolveu, o mito está um degrau acima da profecia, porque o mito, no sentido utilizado aqui, reivindica a historicidade.

Há similaridades na narrativa mitológica de Ayrton Senna com as narrativas mitológicas construídas em torno de figuras heróicas. Com o passar do tempo, já completados vinte anos de sua morte, nitidamente se vê como Ayrton Senna aparece como o último protagonista de sua própria narrativa, o herói que a encerra com a sua própria morte. Mas o que se encontra no período de sua carreira na Fórmula 1 ao longo de dez anos é que decisivamente constrói essa narrativa. Se é possível se valer da comparação com o coliseu romano mais uma vez, parece que a Fórmula 1 se tornou um palco de disputas entre gladiadores que se consagrariam, por diversos motivos como os melhores de toda a competição ao longo de seus mais de sessenta anos de existência. Provavelmente, uns se definiram em relação aos outros, os quatro pilotos já citados, Piquet, Prost, Mansell e Senna, que foram fotografados juntos em uma despreziosa fotografia⁵⁸ que posteriormente simbolizaria toda uma era da Fórmula 1. Um só pode ser entendido quando se toma os outros três em suas relações uns com os outros. Dentro das pistas e fora dela surgia uma narrativa de rivalidades que se davam não somente através de suas competências automobilísticas como também dos signos que suas práticas exteriorizavam ao público e que homologamente encontrava suas correspondências com os espectadores da competição e com o que se definiam, à época, em um momento de modernização principalmente da República Federativa do Brasil, enquanto nação. Portanto, o que é nítido nesse período da Fórmula 1 em que Ayrton Senna fez a sua trajetória, é que as disputas se dariam de uma forma a qual pudessem atrair não somente o público com um olhar mais “puro” e mais atento aos detalhes finos

⁵⁸ Bernie Ecclestone conseguiu a proeza de reunir os quatro pilotos para um retrato fotográfico de Keith Sutton. Sutton atuava como fotógrafo profissional na Fórmula 1 e flagrou uma série de momentos marcantes da carreira automobilística de Ayrton Senna e os demais pilotos que o acompanharam.

da competição automobilística. A Fórmula 1 se tornava um esporte para qualquer um desejoso de assistir a uma competição emocionante, pois ela se tornava um espetáculo dramático. São todas as minúcias, todas as sutilezas, dessa nova Fórmula 1 surgida nos anos 1980 e suas ligações com o mercado simbólico em que se definem os valores dos signos das nacionalidades, transformando-se assim em um circuito de construções de legitimidades que devem ser analisados para que se entenda como Ayrton Senna se tornou uma figura mítica, tanto para o esporte quanto para o Brasil.

A narrativa já se desenvolve durante a vida de Ayrton Senna. O esporte aparece como uma esfera de mimetizações em que há objetivos a se conquistar, duelos a se travar, vitórias a conquistar, troféus a serem levantados e a glória máxima através da consagração feita por outros atletas e instituições legitimados para eternizarem os maiores feitos. O que tem a aparência de apenas um discurso, em uma disputa envolvendo atletas e equipes é possível verificar o grau de fatorialidade pelas emoções geradas quando são colocadas as diferenças entre as nacionalidades. Os signos da nacionalidade se unem aos signos da competição automobilística propriamente dita, a competência técnica, a dedicação excessiva, as rivalidades, o risco e a periculosidade todos reunidos como um drama, um espetáculo para ser assistido que só pode residir na mimetização de todas essas simbologias. Mas que não são somente comunicadas como se a inteligibilidade estivesse somente no discurso, na representação, como se este viesse a imputar os significados que não são gerados ali. Pois eles são gerados ali, são vivenciados ali, situacionalmente nas pistas e nos palcos, na torcida e nas arquibancadas. Dizer que o mito Senna já se construía enquanto vida é dizer que suas ações em vida já se encaixavam com as descrições mitológicas, tudo aquilo que o coloca como um mito, como um ser separado dos demais: suas ações e pista e fora delas: o foco e a disciplina dados à sua prática esportiva, o olhar concentrado, a dedicação excessiva, seus discursos espiritualistas e religiosos... Era como se ele se colocasse ausente deste mundo e pertencente a outro. Encontrava-se em outra sintonia, o que ele falava não poderia ser explicado por elementos deste mundo, ou do mundo daquele que estavam à sua volta. Sua descrição de sua corrida no Grande Prêmio de Mônaco de 1988⁵⁹ não pode ser levado como uma mera metáfora. O túnel não é uma metáfora, é uma descrição de uma relação íntima de Senna com a competição

⁵⁹ SENNA. Direção: Asif Kapadia, Produção: James Gay-Rees; Tim Bevan Eric Fellner. Brasil, Estados Unidos, França, Reino Unido: Universal, 2010.

automobilística que foge ao completamente usual. E por fugir é visto como a descrição que apenas uma pessoa fora do comum pode viver, como um desses heróis mitológicos que possuem características excepcionais. Se o incomum, o extracotidiano, ao não poder ser compreendido pelos esquemas habituais do agente comum, são comumente associados à loucura e ao estigma, também podem o ser associados ao extraordinário e recorrentemente mencionados para falar que aquele mito de que tanto se fala, foi capaz de fazer o que fez, porque possuía essa excepcionalidade. Em consequência surgia a partir dessas excepcionalidades descrições em torno de Ayrton Senna, como se tivesse uma aura envolta a ele, como se desligasse de todas as urgências e coerções desse mundo para se concentrar e como um quase não humano, não se deixar levar pela afetividade para nunca errar.

1.7 O QUE O MITO AYRTON SENNA REVELA E COMUNICA: SEU PAPEL NA FORMAÇÃO DA IDENTIDADE NACIONAL MODERNA

Esta tese se interessou na investigação do mito Ayrton Senna em sua forma incorporada não somente pelos interesses sociológicos colocados acima, mas também por aquilo que o mito revela, por aquilo que o mito comunica, e, sobretudo, por aquilo que o mito apresenta e realiza. Há uma nova definição de identidade nacional brasileira que emerge a partir das realizações práticas de Ayrton Senna em seu percurso pelos espaços destinados a consagrarem como um mito tanto esportivo quanto nacional.

Nesse percurso, Ayrton Senna é colocado em um sistema de relações, em que os signos nacionais são definidos a partir das diferenças que se estabelecem entre eles. Recorrentemente, a cada realização de Ayrton Senna, são mobilizados os signos que definem tanto o próprio piloto quanto a nova identidade nacional brasileira em sua correspondência homóloga. Os principais veículos jornalísticos brasileiros, dominantes em seus próprios meios de atuação, mas também dominantes em todo o espaço social brasileiro, contando com as maiores probabilidades de intervir na construção da identidade nacional brasileira, sentidos pela perda de prestígio do signo nacional brasileiro na sua circulação internacional, exaltam os feitos de Ayrton Senna indicando a possibilidade de, em uma nova formulação, a concorrência dos signos brasileiros até

mesmo com as mais modernas e potentes nações mundiais. Os feitos práticos de Ayrton Senna demonstram as novas potencialidades brasileiras. Mais adaptado aos protocolos da modernidade, destituídos das “impurezas” tão recorrentemente observadas em anteriores figuras marcantes que compunham a tradicional identidade nacional brasileira, Ayrton Senna demonstrou ter sido capaz, o Brasil, de ter se desenvolvido, segundo esse ponto de vista dominante, o processo de maturação para conviver com as normas exigidas pela nova configuração global moderna.

Os capítulos seguintes estão interessados em demonstrar empiricamente esse percurso de Ayrton Senna, reconstruindo o espaço social em que se realiza sua trajetória, os agentes e as instituições participantes, que, todos eles somados, oferecem toda a probabilidade da emergência de uma figura heróica e mítica para uma nação, como é o caso de Ayrton Senna para a nação brasileira.

2 FÓRMULA 1, UM ESPETÁCULO ENTRE TÉCNICA E A PERICULOSIDADE NO MERCADO SIMBÓLICO INTERNACIONAL

As revoluções industriais permitiram a criação de veículos movidos à combustão como a motocicleta, os automóveis, ônibus e caminhões. Não tardou, desde a criação dos automóveis, construídos como meios de locomoção e transporte, para serem colocados em cenários de competição automobilística. A busca pela excitação motivou os empreendimentos esportivos automobilísticos, o carro (essa nova máquina tecnológica propulsada por motores à combustão de quatro rodas, manuseada por volante, câmbio e pedais) proporcionava uma nova movimentação em alta velocidade colocando aqueles que o dirigiam em situações capazes de despertar altas doses de adrenalina pela alta periculosidade oferecida e pela exigência das habilidades de seu manuseio, uma nova destreza. Essas propriedades tornavam dos automóveis equipamentos interessantes para serem utilizados em competições. Regras foram instituídas, como o percurso a ser realizado no que diz respeito ao seu traçado, a distância percorrida, o número de voltas entre outras coisas. A participação de montadoras de automóveis na construção de carros específicos para finalidades de competição foi se tornando cada vez mais presente. As regras foram se tornando cada vez mais formalizadas e regidas por instituições detentoras do monopólio da instituição das mesmas. Na metade da primeira metade do século XX os Grandes Prêmios foram se tornando cada vez mais comuns. Em 1950, surge a Fórmula 1, competição que reuniria uma série de Grandes Prêmios disputados em diferentes países da Europa e do mundo, reunindo construtores de automóveis, pilotos e equipes de diversas nacionalidades, colocando todos eles em uma disputa de pontos pelos títulos de construtores e títulos de equipes.

O espaço social esportivo automobilístico tem como sua principal competição a Fórmula 1 regulada pela Federação Internacional de Automobilismo (FIA). A Fórmula 1 funciona como uma espécie de competição máxima, espaço destinado a prestigiar as competências automobilísticas no que diz respeito tanto a construção de carros quanto da condução na distribuição dos títulos mais valiosos nesse mercado. Mas no espaço

social automobilístico não são constituídos títulos válidos apenas neste próprio espaço. A Fórmula 1 funciona como uma competição internacional em que diversos signos definidores de identidades nacionais também percorrem este mesmo espaço e são colocados em disputa. Assim, a competição da Fórmula 1 surge como um espaço propício para a emergência de ídolos nacionais. Este capítulo está interessado em descrever essa propriedade da Fórmula 1 e explicá-la sociologicamente. Quais os signos mobilizados nessas disputas internacionais e que divisões definem o espaço social automobilístico? Em um mundo moderno pautado pela racionalidade, a Fórmula 1 oferece um espetáculo propício à um tipo de excitação não tão presente na vida cotidiana em que as figuras do herói e do mito podem emergir mesmo na modernidade.

2.1. ESPECIFICIDADE DA FÓRMULA 1 NA PRODUÇÃO DA EXCITAÇÃO, E A FÓRMULA 1 COMO UM ESPAÇO EM UM MERCADO INTERNACIONAL

Norbert Elias e Eric Dunning⁶⁰ se perguntam quais os principais atrativos que o esporte pode fornecer aos seus espectadores. Embora o esporte e o lazer em geral sejam comumente associados como formas dissipadoras das tensões cotidianas causadas pelo excessivo estresse na modernidade, os autores observam o esporte como mais causador de tensão do que de alívio. Porém, o esporte traz uma tensão benéfica, atrativa e importantíssima em um mundo que uma porção da população mundial já não vive mais as tensões associadas à escassez de recursos básicos para a vida humana e a inexistência de firme segurança na manutenção da vida diante das mais diversas catástrofes e violências contra animais e outros humanos. Na modernidade surge uma esfera mimética capaz de provocar novas tensões em situações mais controladas, os riscos da derrota do esporte são iminentes, ainda assim, nunca vividos como perigos reais para a continuidade das vidas humanas quando são assegurados os recursos básicos de uma forma muito mais contínua e os confrontos violentos consideravelmente diminuídos em relação à épocas passadas.

Mas se esportes que minimizam os contatos físicos e as possibilidades de lesão se encaixam mais perfeitamente nas descrições de Elias e Dunning, o que se pode dizer

⁶⁰ DUNNING, Eric; ELIAS, Norbert. *A Busca da Excitação*. Lisboa: Memória e Sociedade, 1992.

a respeito de um esporte como o automobilismo? A história do automobilismo está marcada pelos trágicos acidentes fatais acumulados. Um dos maiores ocorreu em Le Mans, na França, durante uma corrida de endurance de duração de 24 horas, 84 pessoas espectadoras do evento mais o piloto Pierre Levegh morreram em trágico acidente. Em poucos minutos, o carro de Levegh tomou seu próprio rumo, sem que o piloto pudesse conduzi-lo de volta à pista, tornando-se uma espécie de projétil móvel, alcançou os espectadores próximos da pista causando a fatalidade de muitas pessoas. O nível de perigo oferecido pela prática automobilística foi rapidamente assimilado por conta de acidentes como esse.

Na Fórmula 1, desde o seu surgimento, as fatalidades foram se sucedendo. Com o tempo foram diminuindo, mas ainda assim, mesmo nos anos 1980 quando foram implementadas as células de sobrevivência nos carros, fatalidades persistiram a ocorrer. Fazia parte, em estado incorporado, o medo, a ansiedade, a agonia, o drama de um esporte perigoso, nas disposições tanto de pilotos quanto de espectadores, eles sabiam que poderiam morrer praticando o automobilismo. As sensações provocadas por esse esporte são peculiares porque justamente em um mundo muito mais autocontido, controlado, dominado pelo Estado com seu monopólio pela violência, a Fórmula 1 e o automobilismo em geral aparecia como uma esfera a parte regulada por tensões já apagadas nos outros domínios da vida. Os preceitos éticos vividos e alimentados, as possibilidades de ascensão à glória, as figurações que aí surgiam (os heróis e os derrotados), mais se assemelhavam a de um período anterior muito mais marcado por guerras constantes, na qual existia outra modelação humana a qual encarava a morte de outra maneira⁶¹.

Esses traços de alta periculosidade definiam alguns dos contornos do espaço social automobilístico durante o século XX e o diferenciavam dos diversos outros espaços sociais na modernidade. Assim, mesmo no contexto da modernidade, um de seus espaços, o espaço social automobilístico, ainda propiciava a emergência de figuras ideológicas como os mitos e os heróis, em seus combates contra os mais diversos perigos. O espaço social automobilístico funcionava como uma espécie de

⁶¹ Essa configuração social específica aparece transfigurada no filme *Grand Prix* de 1966 em que os criadores do filme produzem uma percepção daquela época acerca de um esporte muito marcado pela sua alta periculosidade e assim puderam oferecer uma oportunidade de demonstração empírica do espírito daquela época presente na Fórmula 1, bem como as representações produtos de princípios de visão e de divisão pertencentes à aquele momento histórico.

reminiscência de um mundo que aparentemente só existia no passado. Deste modo, aquilo que emergia no passado poderia continuar a emergir no presente do século XX.

O confronto com a alta periculosidade foi uma constante na carreira de Ayrton Senna na Fórmula 1. Seu estilo de pilotagem era considerado bastante agressivo. Nas disputas por colocações e nas situações de ultrapassagem, Senna não se sentia incomodado a se colocar em risco. Ao final de uma longa reta, aproximando-se do ponto de frenagem de uma curva, era comum ver Senna se colocar lado a lado de seus rivais em uma situação ao qual apenas um dos pilotos poderá seguir pelo traçado ideal da pista, obrigando assim seus adversários a pisarem no freio para evitarem o choque e acidentes incalculáveis. Senna se mantinha firme e forte, com alta coragem, e seus rivais, temendo a probabilidade de um acidente grave e fatal, freavam deixando o brasileiro ultrapassá-los.

Os anos de carreira de Ayrton Senna na Fórmula 1 foram definidos e demarcados pela sua condução de alta periculosidade em confronto com outros pilotos menos dispostos a se colocarem em situações de risco. Ayrton Senna transfigurava em suas práticas com os seus rivais os princípios de divisão do espaço social automobilístico de sua era, sendo um dos seus exemplos mais bem acabados justamente por ter se estruturado nesses próprios espaços. Sua morte, passados mais de vinte anos, também marca o fim de uma era, não somente por ter sido a última fatalidade a ocorrer na Fórmula 1, mas sobretudo porque ele aparece ao público como o último modelado naquelas condições que não voltaram a se repetir. A denominação de romântico dada à Ayrton Senna na obra *Pilotos: lendas da Formula 1* não se faz em vão. Entre vários fatores, Senna se colocava ao lado daqueles que o amor pelo esporte e pelo automobilismo e a sede por vitórias se tornavam prioridades que muitas vezes se colocavam acima de suas próprias vidas.

Esses homens não eram apenas pilotos. Por meio da competição automobilística, eles buscavam outra coisa além de sucesso, dinheiro e glória. Sua busca era mais absoluta, seu olhar ia mais longe. Quando Senna contou, por exemplo, que durante uma volta de classificação lhe ocorreu talvez passar para o outro lado do espelho, entrar em outra dimensão, os jornalistas que o rodeavam não compreenderam. Esse tema ultrapassava a competência deles. Mas eles ouviam Senna atentamente e liam em seu olhar brilhante que o brasileiro não tinha voltado intacto dessa viagem.⁶²

⁶² CAHIER, Bernard; CAHIER, Paul-Henri; CHIMITS, Xavier. *Pilotos: lendas da Fórmula 1*. São Paulo: Larousse do Brasil, 2009. P. 69.

A descrição sobre os românticos prossegue até que se chega a uma conclusão: “Uma vez que eles não tinham limites e recusavam a seguir regras, suas carreiras em geral foram breves. Quando não suas vidas. Mas, na memória coletiva da Fórmula 1, outros pilotos, disciplinados foram esquecidos. Os românticos, estes sim permanecem. Geralmente intactos, pois a morte precoce os preservou da corrosão do tempo.” E o público os admirava justamente por se desligarem desse mundo, dos seus imperativos, por se confrontarem com as normas e etiquetas, por ousarem fazer aquilo que os comuns não faziam, estarem de certo modo, à parte das convenções, sem no entanto, serem acusados de transgressores da moral. Pelo contrário, faziam parte de um seleto grupo a se servir de exemplo como ideais de vida. Porque embora tenham tido vidas muito curtas, certa vez Bruce McLaren, ex-piloto e construtor no automobilismo morto em sua própria prática esportiva disse: “A vida é medida por realizações e não por anos.”⁶³ Eles realizavam o excepcional num mundo de ordinariedades.

Concomitante às conquistas realizadas nesse circuito marcado pela alta periculosidade, Ayrton Senna hasteava a bandeira brasileira ainda em seu carro após suas vitórias. E este vem a ser o segundo ponto a ser colocado em questão ao longo deste capítulo. Vê se invadir no esporte mais que uma mera disputa pessoal entre indivíduos quando eles passam a transfigurar também disputas entre nações. Especialmente na Fórmula 1, vale considerar que a despeito de não existir uma disputa entre nações numa forma direta, como se vê nas Olimpíadas modernas, na Copa do Mundo de Futebol e em outros esportes, no espaço social automobilístico internacional também se colocam em disputa as nacionalidades, ilustradas principalmente através das disputas entre pilotos de diversas locais do planeta. Os momentos de vitória de um piloto de Fórmula 1 passam a ser compreendidos e, principalmente, sentidos – e eu gostaria aqui de realmente enfatizar esse último ponto, considerando o entrelaçamento entre e a incorporação de disposições relativas à identidade nacional e as estruturas afetivas – como vitórias de uma nação. Ainda que naqueles momentos mais uma vez o Brasil se reinventasse e se fazia e refazia a partir dos hasteamentos da bandeira brasileira, as comemorações tanto do próprio atleta Senna quanto do público são referidas como vitórias do Brasil, tais atos só se faziam significados dentro de um contexto histórico em que a ligação entre o esporte e as formações de nacionalidades já

⁶³ FRASE. Disponível em: <<https://quemdisse.com.br/frase/a-vida-e-medida-por-realizacoes-e-nao-por-anos/101372/>> Acesso em 18 de fevereiro de 2019.

havia sido muito bem consolidado. Os conteúdos das narrativas heróicas que se construía em torno dos feitos de Ayrton Senna se somavam as narrativas de identidade brasileira que se desenhava na modernidade. O público brasileiro, em especial, só podia se comover pela figura de Senna não apenas por uma espécie de afinidade eletiva entre os traços disposicionais do atleta e dos espectadores, como poderia ocorrer a um público de outro país que também admirou Senna. Mas decisivamente porque o que realmente aproximava o público brasileiro e o piloto era a resolução das tensões internacionais que se davam através das confrontações dos pilotos de diferentes nacionalidades em uma espécie de campo de disputas globais, como normalmente acontece em qualquer esporte, na modernidade, em que existam atletas de vários locais do planeta. O alívio provocado pelas vitórias de Senna diante das incertezas de sucesso que se davam antes e durante as competições que ocasionavam em tensões nervosíssimas, também era um alívio do Brasil, ou melhor, do público brasileiro que observava as disputas internacionais participando do lado de fora do espetáculo ao mesmo tempo em que participam do lado de dentro fornecendo os componentes simbólicos os quais dão significação a tais vitórias aos competidores. Não se trata de ato cínico, puramente interessado, os hasteamentos da bandeira brasileira, as diversas menções ao povo brasileiro e a toda a nação brasileira eram atos sinceros de alguém que incorporou para si os sentidos do esporte enquanto palco de disputas globais. Essa sinceridade uniu Senna ao público brasileiro, não só por ser sincera, mas por seu conteúdo mesmo sempre relacionado à nacionalidade brasileira. Era como se o Brasil, não representado, mas mimetizado, pudesse vencer através de Ayrton Senna.

A busca pela excitação foi incessante ao longo de todo o século XX entre os grupos apreciadores do automobilismo fascinados pelas altas velocidades proporcionadas pelo universo automotivo. Durante os anos 1980 a FIA alterou as homologações das competições de turismo, criando entre elas, o Grupo B. Venho aqui destacar a competição de *rally* com carros de turismo modificados respeitando as regras da homologação do Grupo B para exemplificar a relação que os participantes ativos e passivos da competição automobilística possuíam com o alto nível de periculosidade dessa prática esportiva.

A imagem de um carro saltando o solo de terra e areia em alta velocidade envolto por uma multidão de pessoas que se colocam a centímetros de distância da pista

pode aparentar ser uma imagem bastante antiga, como que pertencente a uma era bastante remota, anterior a qualquer processo de modernização contemporâneo. Mas ela é bastante recente, dos anos 1980. Em meio a pesados investimentos nos setores tecnológicos em prol do aumento de *performance* nas pistas e a otimização dos carros às mais variadas condições terrenas, no Grupo B podia se observar carros que representavam o ápice do desenvolvimento tecnológico colocados nas condições mais perigosas e arriscadas, pré-civilizatórias. A busca incessante por vitórias motivou a construção de carros com desempenho exagerado para se correr em pistas muito estreitas cercadas muito vezes por vegetação muito densa, por pedras duras ou até mesmo por precipícios que significavam que qualquer erro, por mínimo que seja, poderia culminar em uma morte instantânea. Não bastando, o público se aproximava o mais que pudesse para sentir a velocidade dos carros passando e o ronco dos motores superalimentados. Em alguns momentos o público se colocava na própria pista se retirando dela apenas no momento de aproximação dos veículos. Fotógrafos e cenógrafos ousavam as mais arriscadas posições em busca dos mais inusitados ângulos. Os vencedores dessas competições não se consagravam apenas por suas competências técnicas, mas, sobretudo porque não diminuía nenhum um pouco o ímpeto pelos tempos mais baixos mesmo sabendo que a linha que separava a perfeita condução e um desastre automobilístico era bastante tênue. “WRC is for boys, Group B was for Men.”⁶⁴ Juha Kankkunen, quatro vezes campeão do World Rally Championship, assim definiu o tipo e o caráter de pessoa que participaram de dois momentos distintos das competições automobilísticas de *rally*. O Grupo B era a prova de que técnica sem afetividade não era nada. Na realidade, a técnica em si mesma era pura afetividade. Ela aparecia na forma de velocidade, de roncões de motores e sentidos outros que despertavam a adrenalina do público. O motor de um carro pulsa, como um coração que bate em ritmo sem parar, ele apresenta-se como um ser vivo em sua forte vibração. Os intensos esforços na direção do ganho de potência através dos turbo compressores fizeram somente com que esses motores não ganhassem maior *performance*, mas uma potência que facilmente se fazia reconhecer através de berros escandalosos. Estes não eram escutados na maior passividade como um efeito indesejado na produção de *performance*. São considerados muitas vezes como verdadeiras melodias pelos amantes

⁶⁴ 9GAG. Disponível em: <<https://9gag.com/gag/aVDMN8M/wrc-is-for-boys-group-b-was-for-men-juha-kankkunen>> Acesso em 18 de fevereiro de 2019.

do universo automobilístico. A ironia da produção instrumental automobilística é que de nada serviria essa técnica se ela não pudesse ser apreciada enquanto um signo, enquanto algo a se gostar, algo a despertar emoções no corpo.

Essas imagens, a coragem dos pilotos, o esporte encarado sob o ponto de vista de muito além de uma competição (o que costuma bastar em muitos casos para provocar a emoção e o delírio em disputas muito acirradas, mas completamente asseguradas) como uma disputa pela vida e pela sobrevivência contrastam com as imagens mais contemporâneas. Dessa diferença que só pode emergir através dessas simbologias os pilotos daquela época são colocados à parte, distinguidos e caracterizados como dotados de disposições especiais. Tecnicamente, talvez os pilotos de hoje possam ser tão habilidosos quanto os do passado. A diferença reside nem tanto em sua técnica, mas com o fato de que eles têm que lidar tão somente com os deveres competitivos e automobilísticos. Eles continuam a alimentar os signos da esportividade em rivalidades uns com os outros. Precisam obter toda a técnica do que é próprio ao automobilismo, tanto na condução quanto no acerto dos ajustes de seus carros. Mas já não tem recorrentemente que lutarem pela continuidade de suas próprias vidas.

2.2 A TÉCNICA ENQUANTO SENTIDO E A FÓRMULA 1 ENQUANTO ÁPICE DA SOFISTICAÇÃO TECNOLÓGICA AUTOMOBILÍSTICA

Já se foi possível escutar tantas vezes da narração de Galvão Bueno que a Fórmula 1 se apresenta como o máximo do automobilismo mundial. Não deixou passar ao narrador despercebida a inserção de atletas e equipes inadequados para a competição de altíssimo nível. Suas críticas aos pilotos e carros que não conseguem acompanhar os demais na mesma medida são acompanhadas da assertiva de que eles não podem estar ali, porque ali só se pode estar os de mais elevado nível técnico. Embora a Fórmula 1 apresente em suas regras uma série de restrições, elas só existem para fornecer níveis de segurança satisfatórios, pois sem essas o desenvolvimento técnico levaria a produção de carros extremamente rápidos e muito perigosos. Ainda assim, a despeito de todas as restrições, os carros de Fórmula 1 são os mais adaptados aos circuitos onde são

realizados os grandes prêmios, são carros feitos exclusivamente para uma competição de aproximadamente trezentos quilômetros de distância percorridos em menos de duas horas. Não são veículos de transporte, todo o desenvolvimento gira em torno da diminuição do tempo do percurso, o que poderia parecer sem qualquer sentido, os pesados investimentos, orçamentos extremamente onerosos, que não são aplicados em outras situações que não essas de competição. Esses carros são construídos para vencer corridas.

O que o público tem a possibilidade de observar direto das arquibancadas ou através das transmissões televisivas é o grau máximo de desenvolvimento tecnológico automotivo, os limites do empreendimento técnico-científico. Insatisfeitos com os limites de velocidade do próprio corpo, muitos humanos ficaram excitados com a idéia de superá-los através dessas máquinas. Até onde é possível chegar? Os números de potência e torque dos motores, aceleração e velocidade máxima, distância de frenagem, velocidade de curva, todos impressionantes. A busca pela superação desses limites é interminável. A técnica é em si mesma um ponto de apreciação por parte do público amante do automobilismo. Os números não transmitem imparcialidade, eles são pura parcialidade, pura afetividade, os números encantam. O quantificável é qualificável. Os números aparecem como uma forma de medição pela qual são expressas as mais variadas sensações provocadas no contato dos humanos com esses carros. A potência é explosiva e o torque é arrebatador. Cada um dos dados físicos dos carros de Fórmula 1 são lidos pelo público comum com uma parcialidade que levaria a qualquer cientista ser reprovado de imediato em suas aulas de metodologia. Não se lê os dados de um carro de corrida como se lê um trabalho acadêmico científico porque não se sente esses dados à mesma maneira, eles provocam uma reação diversa e encantadora. Esse fascínio do público da Fórmula 1 pela tecnologia é sentida da maneira mais emocional possível, os roncamentos dos motores são ensurdecedores, poucas horas de audição próximo a esses carros deixariam qualquer ser humano com sua audição prejudicada pelo resto de sua vida. Ainda assim há todo o interesse de uma aproximação, escolha por locais privilegiados em arquibancadas, às vezes, acesso até mesmo às garagens das equipes, tudo para sentir de muito perto o “gostinho” da Fórmula 1. Há uma beleza nos bólidos instrumentalmente construídos para superar a resistência do ar e se utilizar de todo o ar que não se pode resistir para jogar o carro para baixo e ganhar mais aderência com o asfalto. Há uma estética na aerodinâmica instrumental. A função se torna forma. O

contato direto e contínuo dos espectadores com a Fórmula 1 fornece uma íntima conexão entre eles e os produtos que a competição lhes pode oferecer, em forma de um espetáculo, com disputas acirradas, altas cargas de adrenalina, mas também com tudo aquilo que não é apenas pertencente ao universo esportivo mundial em suas diversas modalidades e sim com o que é específico dessa própria competição: suas tecnologias e a forma encantada a qual ela aparece ao público. Não é possível gostar da Fórmula 1 e se deixar encantar por ela se não se estabelecer laços afetivos com a materialidade que lhe é própria, com suas curvas aerodinâmicas que não são nem um pouco sedutoras a um olhar acostumado com a estética comum do dia a dia. Ali tudo é excepcional, o que se vê ali só se pode ver ali. A instrumentalização máxima na construção de um carro de competição é o seu fator sedutor.

Convergente à produção automobilística, em que o público espera o máximo dos engenheiros, as expectativas que se produzem em cima dos pilotos se dá no mesmo grau. Novamente, a técnica de pilotagem não se apresenta como simples gestos mecânicos de braços e pernas controlando volante, câmbio e pedais. Os gestos mecânicos dos pilotos que visam a manter o carro em pista e o levando ao tempo mínimo de percurso produzem reações físicas nos carros que são visíveis ao público, mas não dessa forma física propriamente, e sim como uma estilística, em que se pode perceber uma série de ações diferenciadas umas das outras. Os pilotos mesmos empregam em suas pilotagens esses conhecimentos, esses saberes prático-discursivos. Enfim, eles mimetizam, comparam-se uns aos outros, observam os seus ídolos do passado, tentam se aproximar imitando-os. Os discursos perpassados ao público através de narradores e comentaristas tenta dar significação a esses gestos mecânicos de braços e pernas em que esses gestos mesmos só se podem dar através da recorrência a esses signos, sabendo-se o que se sabe fazer. Embora não se possa guardar toda correspondência entre os níveis discursivos e práticos, o segundo não pode ocorrer sem um mínimo de proximidade com o primeiro e vice-versa.

Essas significações construídas em torno de equipes e atletas não têm sobre todos eles uma intensidade uniforme, mas sim diferenciada, com determinados signos mais aparente em uns que em outros. O que não diferencia somente as equipes e os atletas, as construtoras e os pilotos, mas o público que homologamente se define correspondentemente e se aproxima mais de uma construtora e de um piloto que de outros.

2.3 O ESPAÇO SOCIAL AUTOMOBILÍSTICO: A FÓRMULA 1 AS DIVISÕES QUE DEFINEM ESTE ESPAÇO

Os anos 1980 seriam muito diferentes dos anos pertencentes à década anterior para a Fórmula 1. As disputas entre FISA e FOCA que originaram a FIA⁶⁵ impulsionaram os investimentos externos e internos sobre a categoria de automobilismo mais poderosa na Europa e no mundo. Os incrementos de insumos financeiros vieram acompanhados de uma intensa busca por redução da periculosidade dos bólidos de Fórmula 1. Assim, a fibra de carbono – um material raro e oneroso à época, de difícil manipulação – acompanhada do investimento de montadoras de automóveis em torno dos motores propulsores dos carros e somada ao uso dos túneis de vento além da eletrônica computadorizada – conhecida como telemetria –, contribuía todos estes elementos em substituírem as formas antigas de fabricação dos automóveis, muito mais dependentes das capacidades imaginativas de pequenos engenheiros garagistas, como Colin Chapman, Brabham e outros. A partir de então, a Fórmula 1 seria dominada por grandes equipes munidas de dinheiro captado pelas empresas de publicidade de cigarro, grandes montadoras automotivas, empresas petrolíferas e outras interessadas em se associar com a imagem de potência proporcionada pelo espetáculo da Fórmula 1. Soma-se a isso também o montante de dinheiro muito maior agora advindo da venda dos direitos televisivos, os quais Bernie Ecclestone estava muito interessado em intensificar na Fórmula 1. Se antes, muitas das equipes se apoiavam no fornecimento de motores da companhia inglesa Cosworth, passaram então a ter de se relacionarem com fornecedores outros, que podiam arcar com custos mais elevados. Essa necessidade de procurar grandes montadoras de automóveis como fornecedores se fez sentir ainda mais pela necessidade do uso de motores super alimentados, os quais tinham custo de pesquisa, desenvolvimento e fabricação mais elevados, além dos custos de manutenção e fornecimento das peças de reposição. Até mesmo a Ferrari e a Alfa Romeo que fabricavam seus próprios motores e pareciam ser as equipes mais fortalecidas para essa nova transição atravessaram imensas dificuldades. A partir de 1983 todos os títulos conquistados na competição até o ano de 1994 se reduziram às equipes que contavam

⁶⁵ BERREDO, Lucas. FISA x Foca: O Conflito que mudou para sempre os rumos da F1. Disponível em: <<http://projetomotor.com.br/fisa-x-foca-o-conflito-que-mudou-para-sempre-os-rumos-da-f1-parte-1/>> Acesso em 22 de janeiro de 2019.

com o fornecimento de motores de grandes companhias automotivas internacionais como a BMW, Porsche, Honda e Renault.

Essas mudanças não ocorreram desacompanhadas de outras. As mudanças provocadas sobre o gerenciamento da categoria Fórmula 1 como um esporte automobilístico foram em direção de uma racionalização a fim de tornar o esporte o mais atraente possível para uma grande multidão de espectadores, tanto presenciais dentro das arenas as quais eram disputados os Grande Prêmios, quanto não presenciais, fora dos autódromos assistindo a competição por meio de transmissões de rádio e televisão. Bernie Ecclestone foi um dos principais expoentes desse processo de racionalização da Fórmula 1. É um agente muito importante, portanto, de ser analisado para entender esse processo, o qual envolveu entre vários fatores de transformação, um que importa muito como fator explicativo na emergência de um espaço social potencializador para a criação de figuras míticas, entre elas, Ayrton Senna. Isso porque a racionalização da Fórmula 1 teve como um de seus elementos uma dramatização do espetáculo, que envolvia um processo de criação de rivalidades que podiam encontrar seus homólogos pares no público espectador das competições. Dessa forma, o público poderia se sentir mais próximo, tomando para si, como se fossem seus, os dramas vividos dentro e fora de pistas pelos pilotos e equipes. A midiaticização da Fórmula 1 se daria, portanto, tentando tanto fazer pouco a pouco o público ganhar entendimentos e conhecimentos técnicos a respeito dos carros e das minúcias automobilísticas, mas também estendendo esse público fornecendo componentes não técnicos, compreendidos por qualquer um, sendo assim capazes de se sentir afetados e conseqüentemente afinados, pelas mesmas inquietações de pilotos e equipes. O espaço social automobilístico da Fórmula 1, portanto, desenvolvia suas próprias peculiaridades por um lado, mas por outro, permitiria e não refrataria influências externas de outros espaços sociais. Esquemas de apreciação ao espetáculo se desenvolviam tanto internamente neste espaço quanto este próprio espaço estaria apto a ser assimilado por esquemas de apreciação emergidos em outros espaços sociais.

O que por sua vez nos coloca a um último problema, agora sendo observado de um ponto de viés muito mais sociológico. De como pilotos, equipes, dirigentes, jornalistas, e outros que dividiam esses mesmos espaços sociais e geográficos, nas suas relações presenciais, modelavam-se interiorizando as regras desse espaço e inconscientemente jogando esses jogos que definiam essas relações e estruturavam esse

mesmo espaço. Se Bernie Ecclestone, por um lado, “intencionava” racionalizar a Fórmula 1, por outro lado, o que aparecia como produto da intenção desse agente intencionado eram regras corporificadas associadas a posição que ele ocupava dentro desse mesmo espaço, posição dupla, tanto de dono de uma das equipes que participava da competição, quanto de aspirante a dirigente de toda a categoria. Também Senna viria a se definir nesse mesmo espaço, ainda mais orientado por seu pai, a nunca recusar e ao contrário, abraçar as investidas de jornalistas. As relações midiáticas entre Ayrton Senna e a mídia brasileira foram muito distintas daquelas vividas por Nelson Piquet. O grau e a forma dessa diferença nessas relações foram fundamentais para que um deles pudesse contar com uma maior probabilidade de ter a sua imagem social, sua representação, muito mais idealizada e próxima daquilo a que aqui se chama de mito. Mas próxima, não plenamente, porque também importa não apenas as representações de Piquet, Senna e outros, mas o modo mesmo como eles encarnavam os ditos externos a eles, corporificavam, e vinham a serem, de uma forma bem sincera e clara, aquilo que os outros diziam dele, como se eles não fossem mais capazes de enxergar os mitos midiáticos como fabulações fantasiosas, e sim espelhamentos de quem eles próprios vieram a ser, a partir do momento em que, os diversos contatos muito frequentes com a mídia, também tiveram efeitos pedagógicos muito intensos sobre eles.

A rivalidade entre Ayrton Senna e Nelson Piquet não se faz de imediato. É possível observar a palavra rivalidade nos escritos de jornalistas brasileiros à partir de 1985 para caracterizar a relação entre os dois pilotos. Mas dizer isso não é o mesmo que considerá-la essa percepção de rivalidade entre os dois pilotos como uma perfeita representação da relação entre os dois efetivamente, dentro e fora das pistas. O próprio Piquet alegaria muitas vezes que a conduta rotineira de jornalistas era inventar fofocas com a finalidade de vender jornais, visão diferente da considerada nesta pesquisa sociológica. Além do imediato interesse de se fazer uma manchete atrativa, a pesquisa deve considerar qual a forma e o conteúdo dessas manchetes e por quais razões os conteúdos selecionados servem mais a esse interesse do que todos os outros possíveis. As narrativas esportivas jornalísticas tendem se a desenvolverem mesclando aspectos técnicos e não técnicos, os primeiros dizem respeito aos espaços sociais mais restritos esportivos, os outros, dizem respeito aos aspectos mais amplos de vários espaços sociais. O esporte só poderia ser atrativo ressaltando exclusivamente os aspectos

técnicos para quem os conhece, ou seja, todos aqueles que tiveram contato direto com esses espaços sociais, seja como participantes ativos e passivos, seja como atletas ou equipes e seja como espectadores respectivamente, por quem passou por uma trajetória que permitisse a incorporação de princípios de visão e de divisão do mundo que tem como características serem pertencentes exclusivamente à esses espaços sociais, permitindo assim ver, todas as práticas de um esporte como sensatas e razoáveis, e mais, ver todos os passes adiante, todas as jogadas, todas as ações que se mirem a objetivos adiante, como dotadas de sentido e de valor. Nesse sentido os jornalistas procuram aproximar o público a um esporte inculcando uma pedagogia de iniciação às regras e aos demais conhecimentos básicos, rotineiramente se vê notas de jornais explicando aspectos técnicos da Fórmula 1 como a aerodinâmica, as características dos dois tipos de alimentação dos motores, entre outras características dos carros. Mas somam a essas explicações pedagógicas uma série de narrativas aparentemente desvinculadas e paralelas que não deixam de guardar suas propriedades com aquelas. Assim, molda-se uma narrativa em que se constrói uma representação de “caráter” ligada a modo de lidar de um atleta com os desafios de sua competição. Nelson Piquet é visto como cerebral, em face de seus muitos conhecimentos técnicos e de seu talento para desenvolver o acerto do carro de corrida. Já, ao contrário, um de seus rivais, Nigel Mansell, é visto como o impetuoso; portanto, se há uma carência de conhecimentos técnicos em Mansell, por outro lado ele compensa essa carência por uma maior destreza no manuseio do carro e conta com uma maior agressividade nas disputas por posições e ultrapassagens. Essas extensões, ou mais precisamente, transferência de esquemas, do corpo de uma vida pessoal para o corpo de um atleta e vice-versa, são precisamente o que as mídias jornalísticas querem vender, porque podem encontrar uma maior probabilidade de correspondência estrutural afinando atletas esportivos aos seus correspondentes homólogos nos mais diversos espaços sociais. Não é em vão que se pode ver as duas contrastantes representações desenvolvidas por jornalistas de Ayrton Senna e Nelson Piquet, além dos outros pilotos como Alain Prost, Nigel Mansell e outros que se tornaram os principais rivais dos brasileiros na Fórmula 1. A “fófoca” dos jornalistas brasileiros procura trazer como espectador da Fórmula 1 todos aqueles que não se satisfizeram com Nelson Piquet, técnico em demasia, os jornalistas tem de procurar algum outro representante brasileiro que possa encontrar afinidade com um público até então não afetado pelas representações mais técnicas e peculiares

desenvolvidas até então pelos jornalistas brasileiros. Iniciar uma rivalidade entre esses dois pilotos brasileiros pode parecer à primeira vista como contraproducente, pois possui todos os riscos de confrontar dois atletas brasileiros, que não deveriam ser colocados como rivais e sim como parceiros. Mas por outro lado, pode se contar com a probabilidade de agradar públicos diversos. Ayrton Senna veio a apresentar qualidades outras não presentes em Nelson Piquet. A diferença entre um piloto e outro foi demarcada para destacar as qualidades tanto de um quanto de outro. Se as representações possíveis de serem desenvolvidas em torno de Nelson Piquet esgotavam-se às peculiaridades do espaço social automobilístico, as representações possíveis de serem desenvolvidas em torno de Ayrton Senna possuíam mais proximidade com as propriedades de um público não tão afeito ao automobilismo, pelo menos a princípio.

No ano de 1984 Ayrton Senna ainda era iniciante na Fórmula 1, em seu primeiro ano, e Nelson Piquet um bicampeão mundial. Não haveria motivos para uma rivalidade entre os dois pilotos estando em posições muito discrepantes na competição, com objetivos contrastantes. Senna visava a se consolidar na categoria, Piquet já estava consagrado. Os dois pilotos se encontravam em estágios distintos em suas carreiras. Apesar disso, se colocaram como pertencentes a uma mesma disputa e por conta disso houve alguns atritos entre os dois. Descrevo a seguir algumas dessas situações envolvendo os dois pilotos. Em reportagem da Rede Globo de Televisão⁶⁶ em 1984, Senna visita os boxes da equipe Brabham de Nelson Piquet, mas este não faz o mesmo com a equipe de Senna, a Toleman. Em 1985 a representação da rivalidade pelos jornalistas acentua. Senna se coloca como diferente de Piquet, não vê muitas similaridades entre ele e Piquet, a não ser sua nacionalidade. Por esta razão, não se vê como amigo de Piquet, pois não teria motivos para sê-lo. Piquet também vê o mesmo. Essas representações tendem a colocar Senna como mais simpático à sua nacionalidade e Piquet como um fugitivo. Em 1986 os dois pilotos vêm a se encontrarem nas pistas em disputas por posição, a mais destacada no Grande Prêmio da Hungria de 1986, Piquet vence a corrida ultrapassando Senna em manobra arriscada, fugindo ao seu próprio retrospecto. A manobra evidentemente não deixa de chamar a atenção dos jornalistas, que a partir de então podem se convencer de fato que os dois pilotos efetivamente se

⁶⁶ YOUTUBE. Ayrton Senna alfineta Piquet. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=pHOR1RALJKo>> Acesso em 31 de janeiro de 2019.

tornaram rivais. Mas a rivalidade se acentua pessoalmente entre os dois em janeiro de 1988 a partir de uma intriga de fofocas envolvendo os dois pilotos. Em “*off*” Senna confessa a um grupo de amigos que havia se retirado da cena dos jornalistas para que pudessem dar mais visibilidade à Piquet⁶⁷. Entre esses amigos estava Sérgio Rodrigues, do Jornal do Brasil, que grava a fala de Senna e decide publicá-la. Não tarda para que Piquet fornecesse sua resposta ao repórter Eloir Maciel alimentando um falso boato sobre uma suposta homossexualidade de Senna dizendo que este não apresentava muito interesse por mulheres. A partir do ano de 1988 a rivalidade entre os dois pilotos diminuíra drasticamente nas pistas, no entanto, essa intriga rompeu todas as possibilidades de amizade entre os dois. As fontes para notícias e reportagens que demonstravam uma intriga envolvendo Ayrton Senna e Nelson Piquet se mostravam abundantes a partir de então. Poderiam os jornalistas se sentir confortáveis para realizarem suas representações contrastantes plenamente legítimas, uma vez que as fontes corroboravam e fundamentam essas representações. O que é importante destacar é que essa rivalidade veio a desenvolver contando com inúmeros elementos externos a Ayrton Senna e Nelson Piquet, como as manchetes jornalísticas que vem a acontecer independentemente das vontades desses dois atletas, mas que em algum momento adentram as corporiedades deles, não podendo se passar à parte daquilo que falam deles, e dos processos de constituições de narrativas esportivas, que tem como característica a produção de rivais. Assim não conseguem os dois deixarem de se tornarem rivais, porque são inerentes dentro do espaço dessas competições esportivas de alto rendimento esses elementos aparentemente externos que sempre vem a aparecer na prática como mesclados e indissociáveis nas disputas esportivas. O mesmo se procede com a rivalidade que Ayrton Senna vem a se desenvolver com Alain Prost. Embora os dois desejem inicialmente uma relação amistosa, não poderão se enxergar como dissociados das suas representações e das narrativas jornalísticas, além daquilo que veio a se consolidar como propriedade inerente do espaço social da Fórmula 1, um espaço social caracterizado por hostilidades entre aqueles que ali competem.

Com os toques de Ayrton Senna em Nigel Mansell no Grande Prêmio do Brasil em 1986, no Grande Prêmio da Bélgica em 1987, e com os demais envolvimento entre os dois pilotos da pista, como a disputa pela vitória no Grande Prêmio da Espanha em

⁶⁷ RODRIGUES, Ernesto. *Ayrton: o herói revelado*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2009.

1986, Ayrton Senna não veio a desenvolver uma boa relação com Nigel Mansell⁶⁸. Também Nelson Piquet que pilotou na mesma equipe, Williams, junto do piloto inglês, não conseguiu desenvolver uma amistosa relação. O que inevitavelmente motivou os jornalistas brasileiros a não desenvolverem uma boa representação de Nigel Mansell, observando-o como impetuoso demais, um piloto muito tomado pela vontade imediatista, capaz de pilotar somente com braços e pernas e não com a cabeça. Nigel Mansell viria a ser tomado então como um inimigo pela imprensa nacional, o Leão (o seu apelido), viria a ser chamado em uma entrevista humorada transmitida por televisão⁶⁹ de “idiota veloz” por Nelson Piquet. Já os jornalistas britânicos viam Mansell de uma maneira diferente. Em 1986 e 1987 Mansell conquistou mais vitórias que os seus demais concorrentes, porém, o largo número de abandonos e maus resultados não deram a ele o número suficiente de pontos para a conquista do campeonato nesses anos. Suas vitórias foram elogiadas, em alguns momentos, muitos o consideraram como o legítimo piloto merecedor de um desses títulos, até mesmo na visão de Alain Prost.

Alain Prost, por sua vez, tardou a conquistar o seu primeiro título na Fórmula 1, sendo considerado muito antipático com a imprensa durante o período de muitas vitórias sem a conquista de títulos. A partir de 1985, Alain Prost, com um largo número de vitórias conquistadas na carreira, vem a ser tomado como “O Professor”, por conta das vitórias conquistadas com muita paciência e pouco arrojo. Prost viria a ser considerado pela imprensa nacional como um desses que corria mais com a cabeça e menos com os braços e as pernas, elogiado por uns, devido por conta de suas características, criticado por outros devido à falta de impetuosidade. Com os títulos conquistados a partir do final de 1985, Prost veio a dar um maior reforço ao merecimento de seu apelido, deixando de ser classificado como antipático.

Nelson Piquet foi colocado como o piloto brasileiro mais próximo de Niki Lauda e Alain Prost, um grande acertador de carros, profundo conhecedor de mecânica automotiva, e três títulos conquistados ao longo de sua carreira, muito mais com a cabeça do que com os braços e as pernas, segundo a imprensa brasileira. Características que foram elogiadas por um número pequeno de jornalistas, como Jânio de Freitas, e comumente criticadas pelos demais, ainda mais quando da presença de Ayrton Senna na

⁶⁸ FOLHA DE SÃO PAULO. Mansell acusa Ayrton e ameaça brigar. São Paulo, 4 de novembro de 1985.

⁶⁹ JÔ ONZE E MEIA. São Paulo: Sistema Brasileiro de Televisão, Dezembro de 1992. Programa de TV.

Fórmula 1, com muito mais arrojo explícito em sua condução. Além disso, Piquet era visto como antipático com os jornalistas, se envolvendo inclusive em uma briga com alguns deles em uma oportunidade. Isso somado ao fato de não abraçar a representação de ídolo nacional, distanciou Piquet de uma crítica positiva por parte da maioria dos jornalistas brasileiros.

Essas sumárias apresentações somadas a uma série de outros dados coletados durante a pesquisa fornecem componentes valiosos para a construção da representação do espaço social automobilístico da Fórmula 1 durante os anos 1980 e 1990. Esse espaço social pode ser visto como apresentado duas principais posições que se definem entre aqueles que usam a cabeça majoritariamente e aqueles que usam os braços e pernas majoritariamente. Para a primeira posição os signos frequentemente associados são os do racionalismo, do cálculo, da paciência. Da segunda posição, são os signos da impetuosidade, do arrojo, da pressa. Entre a suavidade e a agressividade, que aparecem como estilos de pilotagem recorrentemente explicados como transferências de estilos de vida desses pilotos, assim se define o espaço social automobilístico da Fórmula 1 em uma visão panorâmica, distante, sem ser capaz de dar conta dos detalhes. Porque se a pesquisa sociológica em algum momento pretende uma investigação em profundidade, poderá observar uma não tão fácil associação dos signos a um desses dois lados, principalmente no que diz respeito a definição de um atleta exclusivamente. Ayrton Senna de acordo com as visões dos jornalistas brasileiros transitou nessas duas posições, tanto visto em algumas ocasiões como impetuoso, em outras como calculista, não sendo tão fácil o posicionamento de Ayrton Senna nesse espaço social. Não sem razão, Ayrton Senna viria apresentar ao longo da carreira uma série de paradoxos e contradições somados a ambivalência e ambiguidades, não sendo tão fácil uma caracterização deste atleta brasileiro. Pela falta de clareza, por vezes, Senna não aparecia como pessoa fácil de definir e até por essa falta de uma demarcação restrita e limitada, sua caracterização aparecia como ilimitada. Podendo ser caracterizado de tantas formas, encontrava com maior probabilidade uma correspondência homóloga em outros espaços sociais.

7 abril 1985

Prost coleciona vitórias, só não consegue títulos

O francês Alain Prost tem uma história de vitórias em seus cinco anos de Fórmula 1, e cheia de finais infelizes. (...) Esta é uma boa razão para explicar seu temperamento irritado, mal-humorado e arredo, principalmente com jornalistas e torcedores.

Prost teve um raro momento de bom humor e gentileza na última quinta-feira, quando se dispôs a falar na condição de vencedor do último Grande Prêmio do Brasil de Fórmula 1. Por algum tempo, ele abandonou as respostas secas para opinar sobre seu trabalho e a temporada de 85, que começa hoje, com a corrida no autódromo de Jacarepaguá.

As derrotas dramáticas nos dois últimos campeonatos não desanimaram o piloto francês: “Se tivesse perdido os títulos por não ter andado bem, teria ficado deprimido no final da temporada, mas, em 83, ganhei cinco corridas e, em 84, sete. Só perdi o Mundial por infelicidade”.

(...)

“Ser piloto é um desafio diário. É interessante, mas muito cansativo. É preciso ser apaixonado por este trabalho para vencer.”⁷⁰

Recuperar uma avaliação antiga em cima de um consagrado atleta esportivo, campeão em sua carreira, antes de suas grandes conquistas profissionais, como é o caso aqui com Alain Prost em sete de abril de 1985, dá a oportunidade de realizar comparações entre o que é um atleta antes e depois de seus títulos conquistados. Essas avaliações, prognósticos precipitados, cometem o erro de tecer comparações entre aqueles que já trilharam a sua carreira com aqueles que ainda estão para trilhá-la, sem se dar conta de que aquilo que hoje é passado, antes teve de ser conquistado e que qualquer atleta que pretende almejar o sucesso, terá de construir sua própria narrativa em um presente. Prost em 1985, antes da conquista de seu primeiro campeonato, era um mal-humorado, irritado e arredio na visão do jornalista da Folha de São Paulo. Muitas vitórias, poucos títulos, trajetória de alguém que ainda falta algo para ser campeão. Mas realmente lhe faltava se o futuro após abril de 1985 provaria que a capacidade para obtenção de títulos seria comprovada em quatro oportunidades na carreira de Alain Prost? Essas representações pinçadas pelos jornalistas oferecem também a oportunidade de observar o quanto muda a imagem de um atleta após a conquista de seus títulos. A conquista do título é a conquista de um capital que fornece aos atletas os mais diversos lucros, eles se ascendem como ícones dentro do seu esporte, como ídolos com vários fãs, são exibidos nos mais diversos veículos midiáticos, gozam dos lucros de quem se torna figura notória pública e não deixam também de alterarem a si mesmos, além de suas representações. As várias vitórias de Alain Prost lhe deram no meio da temporada de 1985 o apelido de O Professor, mas que veio a ganhar novos significados com seus títulos, conquistados não apenas com vitórias, mas com suas “aulas” de como se vence um campeonato, pontuando nas mais diversas corridas e sendo regular. Seu estilo, passa então, a ser o do calculista e cerebral, embora sempre o fosse. Uma nota para a

⁷⁰ FOLHA DE SÃO PAULO. Prost coleciona vitórias, só não consegue títulos. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 7 de abril de 1985.

estilística: essa regularidade, essa condução automobilística que prefere não fugir dos maiores riscos e vem a ser nomeada como conservadora, porque conserva o equipamento, não toma decisões precipitadas para a conquista de uma ou outra posição e se conserva sempre “pensando no campeonato”, ao invés da busca obcecada pela vitória, vem a ser caracterizada como marca de um estilo, que são transferências de um esquema, mas mais do que isso, são nomeações, a um conjunto de práticas, que poderiam ser observadas das diversas formas, mas que aqui elas ganham um sentido, como se todas fossem provenientes de um mesmo “caráter”, o tal “caráter”, nesse caso, de um professor, d’O Professor, nesse caso Alain Prost. Essas extensões de “caráter” são, na realidade, extensões do conjunto de práticas que um *habitus* pode realizar, de um *habitus* que não separou, porque nunca antes unida, a técnica automobilística das significações que aqui são advindas como provenientes do “caráter”. Porque essa união nunca existiu antes, é difícil ver a estilística da pilotagem conservadora como a união de uma natureza do automobilismo com o social de um “caráter”, não se separa aquilo que nunca se uniu, sendo a pilotagem conservadora de Alain Prost aquilo mesmo que ele expressa e o que os outros vêm a dizer dele, e que pode ser assimilado, como é recorrentemente nas instituições pedagógicas do automobilismo, o kartismo e as outras categorias de base formadoras de pilotos. São nessas instituições pedagógicas que aparecem um verdadeiro mercado dessas várias estilísticas com os pilotos advindos daí adquirindo um ou outro estilo. Quando amadurecem e desenvolvem um próprio, suas práticas tendem a comunicar o seu estilo. Então também aqueles que participam de fora, não em pista, como é o caso dos jornalistas e principalmente dos narradores de rádio e televisão bem como comentaristas, codificam esses estilos e criam suas narrativas a partir das descrições das práticas que esses estilos desenvolvem em pista. Os que se colocam supostamente de fora, também atuam para criarem o espetáculo, primeiro porque eles são capazes de assimilar, do contrário, não poderiam transmitir, e em segundo lugar porque nas suas assimilações suas narrativas podem ganhar os seus contornos.

Em um café da manhã em Monte Carlo⁷¹, em um final de semana de realização de um Grande Prêmio de Mônaco, o piloto Jackie Stewart, que pode ser observado em uma conversa com um terceiro, explica o seu estilo de pilotagem em Mônaco. Ao

⁷¹ YOUTUBE. Breakfast with Jackie/Hot to Drive at Monaco. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=1-jAk-i5A_s> Acesso em 31 de janeiro de 2019.

explicá-lo, Stewart usa expressões como suave e gentil para descrever o comportamento do piloto de dentro do carro conduzindo o volante e os pedais. Ele segue sua explicação e a fundamenta. É necessário guiar de forma suave para evitar os trancos que podem desestabilizar o carro em um circuito cheio de ondulações como o das ruas do principado de Mônaco. Em contraste com uma pilotagem mais agressiva, de movimentos mais bruscos, Stewart propõe uma pilotagem mais suave, de movimentos mais delicados. Não há nessa conversa uma série de jargões técnicos. Stewart não procura dar medidas exatas e precisas daquilo que ele considera suave e agressivo através de números ou de qualquer terminologia matemática. Para dar conta da medida entre um e outro, ele deixa a cargo da sensibilidade do piloto. Este deve sentir as transições das forças da física newtonianas sobre o seu corpo e seguir o ritmo delas não as interrompendo. Se o carro tem a inércia de seguir em frente na aceleração, o piloto deve, ao acionar os freios, não cessar instantaneamente essa inércia, mas realizar as transições das forças físicas newtonianas ao ponto que não se façam sentir ao piloto transições de natureza como se o carro fosse a qualquer momento atacado por uma força em outro sentido e direção. A condução de um carro de corrida deve conter, segundo Jackie Stewart, diversos estágios que se mesclam uns aos outros. Durante as transições de aceleração e freada; e de freada e reaceleração, o piloto deve se manter ainda no estágio anterior, desfazendo-o enquanto inicia o outro estágio. Há uma área de intersecção que pode se observar entre cada um dos estágios de piloto. Quanto mais longa for essa fase de intersecção, mais suave pode ser considerada uma pilotagem. Quanto mais curta, mais agressiva pode ser considerada uma pilotagem.

Sob o sol escaldante em Jerez de la Frontera, Nigel Mansell liderava o Grande Prêmio da Espanha de 1986 restando dez voltas para o fim da corrida. Seguido de perto por Ayrton Senna, em segundo, e Alain Prost, em terceiro. Os dois vinham se aproximando do inglês, que já se sentia dentro de um desafio de resolução quase que improvável, segurar os dois pilotos da Lotus e da McLaren em condições inadequadas. O calor somado a dirigibilidade agressiva de Mansell, haviam lhe tirado a aderência dos seus pneus. Nesse momento, tentar segurar sua liderança não lhe parecia uma tarefa nada fácil. Eis que na oitava volta Mansell é ultrapassado pelos dois, mas próximo da entrada dos boxes, ainda havendo a possibilidade de manobra para mais uma troca de pneus. Já que a estratégia de segurar os dois pilotos com o equipamento nas condições

mais adversas não se demonstrara adequada, eis que Mansell se renova, ao alterar sua estratégia decidindo fazer uma troca para pneus super macios, quase tão macios quanto os de qualificação, lhe dando a possibilidade de pilotar ao seu estilo, com muito arrojo. Na volta à corrida já com suas novas solas, Mansell vem "alucinado", conforme as palavras de Galvão Bueno, tirando uma diferença de três segundos por volta, que lhe dava mais uma vez à condição de lutar pela vitória. Alain Prost não conseguiu resistir às investidas de Mansell, cedendo-a sua posição ao inglês. Tirando Prost do seu caminho, só lhe faltava Ayrton Senna para vencer a prova. Três segundos de diferença podem ser considerados como uma diferença abissal entre o ritmo de Mansell e o ritmo de Senna. A situação havia se invertido, dessa vez era Senna que tinha que lutar com seus pneus super desgastados, já Mansell, não tinha mais a menor preocupação de conservação do equipamento, poderia se sentir livre em pilotar sem auto se podar, conforme sua própria natureza, sem quaisquer hesitações, "alucinado" – repito aqui para dar ênfase à qualificação adjetiva de Galvão Bueno. A disputa se prolonga até a última volta. Até que somente na última reta do circuito, Mansell enche o seu turbocompressor com a pressão máxima disponível e com os pneus mais aderentes, traciona a última curva do circuito de Jerez, uma das mais lentas de todo o circuito, com muito mais facilidade que Ayrton Senna. Mansell consegue atingir uma velocidade maior que Ayrton Senna, e os dois cruzam a linha de chegada lado a lado, havendo dúvidas para os dois pilotos sobre o real vencedor da corrida, colocando toda a responsabilidade sobre os cronômetros, que aferiram a vitória de Senna.

"Alucinado" aparece como figura de linguagem, não devendo ser interpretado literalmente pelo tele espectador da Rede Globo, como se Nigel Mansell estivesse sob efeito de drogas alucinógenas ou por conta dos efeitos do desgaste físico e o calor já próximo ao final da corrida. Porém, o sentido empregado por Galvão Bueno, como qualquer figura de linguagem, não deve ser compreendido também como que desvinculado da realidade, como descrição fantasiosa, invencionice do narrador. Já se trata aí de mais um caso de uma das palavras da língua portuguesa que ganhou sentidos múltiplos, podendo ser escrita ou falada, nos mais diversos contextos, pois já adicionada à gramática com mais um significado, em seu poder de descrição de uma nova eventualidade que depende mesmo dessa palavra para ser significante. É quando a língua é estruturante do mundo, não há fato sem palavra, não há vivência que não perpassada por essa linguagem, e, portanto, tendo como pré-requisito o aprendizado da

língua. A língua se estende para a prática, sendo esta inseparável, por sua vez, do conjunto de tessituras linguísticas que dão sentido à prática. A "alucinação" de Mansell não está somente nas palavras da boca de Galvão Bueno, mas no seu ímpeto em pilotar o seu carro na busca por uma vitória em que um sentimento não se desvincula das suas ações técnicas para a vitória, o pilotar mais próximo ao limite do carro, mais próximo do limite da aderência dos pneus e próximo de errar, cometer deslizes, escapar da pista, e por tudo a perder, se envolvendo com o risco como se não ligasse para ele, como se já não se importasse com a probabilidade da derrota.

Mansell impôs um ritmo de corrida ao qual Senna não poderia mais se sujeitar. Senna ainda tinha que conservar os pneus, Mansell vinha como que "com a faca nos dentes", para usar mais uma das descrições narrativas de Galvão Bueno.

Participar de uma corrida de automóveis é realizar uma série de ações com a expectativa de que elas resultem no cumprimento de certas finalidades. Mas a ação social orientada a fins, conforme as descrições de Max Weber, só existiram assim, conforme a descrição sociológica, em descrições típico ideais, como um conceito, como uma compreensão, não havendo caso exemplar dela nesse estado "puro" na realidade mais caótica, bagunçada, desorganizada e embaralhada. A afetividade não se separou das ações sociais racionais, tendo cada uma delas, nos exemplos práticos, um pouco de cada uma das propriedades dos quatro tipos organizados conceitualmente por Max Weber. Os pilotos e as equipes realizam estratégias, selecionam quantos pneus irão usar durante a corrida e de quais compostos, decidem o momento de realizar as possíveis trocas, e por vezes, até abandonam as estratégias iniciais e seguem "planos B". Os pilotos correm no limite em determinados momentos em busca das voltas mais rápidas, para se aproximarem dos líderes, em outros, poupam os pneus e o combustível. Aumentam ou diminuem a pressão do turbo. Usam traçados diferentes, buscam fazer ultrapassagens pelo lado de dentro de uma curva ou pelo lado de fora, aceleram e freiam fora dos locais de costume. Eles guiam seus carros mobilizando os seus passes em direção ao cumprimento de suas finalidades, a se chegar a uma determinada posição ao término da corrida, a conquistar mais ou menos pontos para a soma no campeonato. Mas fazem tudo isso, ou com "seus cérebros", ou com "seus braços e pernas". Os pilotos são definidos e classificados como que pertencendo a um determinado estilo, seja um mais cerebral, seja um mais visceral no conjunto das pequenas tomadas de decisão, como os momentos de se trocar a marcha, de frear, de acelerar, de virar o volante, ou na

medida que tocam os pedais dos carros, nas mais ínfimas e despercebidas diferenças nas condutas de pilotagem por aqueles que não possuem os olhos preparados, porque só observam de fora desprovidos dos códigos específicos para enxergar tais mínimas diferenças. Só se pode enxergar tais diferenças, essas marcas de estilo, quem consegue compreender com grau de proximidade os sentidos das práticas por terem se estruturado em espaços sociais afins, em que as práticas em comum são realizadas, e pouco a pouco, ensinadas para uns e outros, alguns partícipes diretos, outros indiretos.

2.4 O OLHAR RETROATIVO E O CONTRASTE ENTRE AS GERAÇÕES

O olhar descontextualizado, que observa um conjunto de práticas e eventos distante no tempo, longe da época de suas próprias realizações, seja para o passado, seja para o futuro, lança projeções, tece diagnósticos diferentes dos realizados à época do passado, tece prognósticos diferentes dos atos a se realizarem no futuro. Descrevo a seguir dois tipos de projeções construídas em torno do imaginário da Fórmula 1, observando este imaginário como uma reunião de discussões e narrativas que compõem uma lenda e tem como efeito a construção de perspectivas, pontos de vistas, e em suma, princípios de visão e divisão que demarcam o espaço social automobilístico da Fórmula 1.

Sob o forte e intenso Sol do verão do Rio de Janeiro as equipes de Fórmula 1 faziam seus testes de pré temporada na procura e na fuga do calor. Na procura porque o calor era um ingrediente fundamental nas corridas para o devido aquecimento dos pneus que quimicamente funcionavam bem em temperaturas elevadas, acima dos 100 graus Celsius. Na fuga porque conforme claramente se observa nas filmagens desses testes, os mecânicos e pilotos por vezes eram flagrados sem camisetas, completamente descompromissados e desuniformizados. Os tempos eram outros em uma Fórmula 1 numa era de transição. Nos anos 1980 os computadores apareciam nas equipes de Fórmula 1 para o monitoramento dos dados dos veículos, surgia então o que veio a ser conhecido pelo nome de telemetria. Computadores dos mais sofisticados à época eram instalados nos carros para captar informações valiosas para as equipes. O desenvolvimento técnico da mecânica dos motores turbo alimentados se fez a partir da

inserção das montadoras de automóveis para dentro da Fórmula 1, bastante próxima das equipes, não apenas fornecendo-os motores a elas e deixando com que todo o resto fosse cuidado pelas equipes. Não, a partir de então técnicos especializados das próprias montadoras apareciam nos boxes das equipes e participavam do desenvolvimento em campo. O regulamento a partir de 1984 previa limites do consumo de combustível, sem a possibilidade de reabastecimento nas corridas o monitoramento do consumo de combustível captados pela telemetria passaram a ser vitais na competição da Fórmula 1. Mas toda sofisticação técnica acontecia como em muitas garagens e mecânicas automotivas da época e até de hoje, uma oficina mecânica obedecem os liames do ditado que diz que quem vê a cozinha de restaurante não come o prato oferecido, os cuidados estéticos de um boxe de um carro de Fórmula 1 nos anos 1980 eram poucos. Os mecânicos só utilizavam uniformes quanto obrigatórios durante as corridas, mas não se preocupavam durante os testes de pré temporada. No calor intenso de Jacarepaguá, são muitas garrafas d'água, homens a procura de um vento refrescante, peças de veículos jogadas por todos os lados, produtos técnicos sofisticados de alto custo financeiro que podiam ser observados ao lado de trajes nem um pouco sofisticados para a resistência ao calor. Como em uma era de transição, algumas mudanças ocorrem antes de outras. Foi somente depois de um tempo que os mecânicos foram obrigados a utilizarem macacões resistentes a fogo como os que os pilotos utilizavam e capacetes para se protegerem. Nos anos 1980 as primeiras mudanças técnicas se deram em volta dos carros, do desenvolvimento dos pneus, da construção dos chassi de fibra de carbono, da sua aerodinâmica e dos seus motores turbo alimentados. Só depois dos avanços tecnológicos nessas áreas é que se deram os avanços em outras. Com o contraste evidente não é difícil entender porque signos opostos e contraditórios aparecem nas descrições posteriores sobre aquela época. Os signos da modernização e da racionalização que ganhavam mais e mais relevo a cada década que se passava na Fórmula 1, por muitos anos foram acompanhados dos seus opostos tradicionais e romantizados. Mas a intensidade desses últimos depende do ponto de vista do observador, mais precisamente, da geração à qual ele pertence e do olhar que ele é capaz de projetar sobre o passado. Pois alguns signos podem ganhar maior tonalidade e visibilidade a partir dos princípios de visão e percepção do observador que tem esses princípios definidos pela geração à qual ele pertence. Sendo assim, o olhar formado nos anos 1990 certamente vê explícitos os signos de uma época dourada e romantizada, mas

os que viveram os anos 1980 tendo seu ponto de vista modelado em décadas anteriores observavam numa escala maior os signos da modernização de uma época dominada pela técnica. Essa relatividade indica que não são precisos os relatos de uma ou de outra década. Assim como Sócrates poderia questionar os valores morais da juventude de sua época, alguém poderia fazer uma descrição sobre o automobilismo, em seus primórdios (início do século XX), como uma transgressão à toda tradicionalidade e seu juízo não poderia ser contestado absolutamente, mas só relativamente, por uma pessoa de outra época em um olhar retrospectivo que faz com que signos antes significantes da modernização vieram a ser pouco a pouco significantes da tradição, porque deslocados pelos processos sociais que movem para o passado o que um dia foi novo. São essas zonas de demarcação que fazem parte dos princípios de visão e de percepção de cada uma das gerações.⁷²

No final de 1987 Ayrton Senna completara quatro temporadas na Fórmula 1. Sem ainda ter sido campeão chamou a atenção em algumas oportunidades. O Grande Prêmio de Mônaco de 1984, seu sexto GP, com uma segunda colocação em uma corrida interrompida pelo excesso de chuva. Segundo a biografia de Ernesto Rodrigues⁷³, Senna não completaria aquela corrida caso ela tivesse se dado com todas as voltas. Ele havia danificado a suspensão de seu carro, não havia notado o dano e acreditava até então que poderia superar Alain Prost. Sentiu injustiçado crendo que a corrida não deveria ter sido interrompida antes mesmo de sua metade. A pista, na visão de Senna se encontrava em condições de corrida. Na omissão do dano do carro de Ayrton Senna o mito se fez pela primeira vez. Para muitos Senna ultrapassaria Prost para liderar até o fim da corrida e conquistar sua primeira vitória na Fórmula 1 com um carro muito menos veloz que o de seus adversários em pista. O “e se...”, como se costuma dizer, não vence corridas. Mas o “e se...” é o que habita o imaginário das pessoas, são suas perspectivas, suas projeções, que não dizem respeito aos fatos, mas às potências, às capacidades e enfim às competências. Porque embora o “e se...” nunca corra, ele tem muito a dizer em um

⁷² O pesquisador tem de colocar em suspensão seus próprios princípios, modelados em outra época, e fazer voltar para a análise os princípios correntes àquela época, os confrontos que se davam àquela época, e não os confrontos recentes. Nos anos 1980 se colocavam de um lado os partícipes daquela época mais novos e mais velhos, os mais próximos do momento contemporâneo da época, com seus princípios de visão e percepção mais atualizados e os mais velhos, vivendo aquela época e observando com princípios mais velhos modelados em épocas anteriores. Na análise devem interessar somente esses e não devem ser adicionados os outros princípios de visão e percepção modelados em épocas posteriores que podem ser a do próprio pesquisador.

⁷³ RODRIGUES, Ernesto. *Ayrton: o herói revelado*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2009.

esporte que dificilmente todos os pilotos serão confrontados em uma situação idêntica de condições, ou seja, com os mesmos carros. As comparações na Fórmula 1 levam muito em conta projeções e não apenas fatos. O mesmo pode-se dizer, depois, que se Ayrton Senna se mantivesse vivo depois do acidente em Imola em 1994, teria conquistado pelo menos mais um título. O “e se...” importa muito na construção das narrativas mitológicas. Para todos os que acreditam no mito, o “e se...” é um fato óbvio, não poderia imaginar-se outra coisa além das vitórias “se” as coisas tivessem se dado de maneira diversa. Os mitos, portanto, se constroem muito em razão dessas projeções, do que poderia ter sido. É como se o mito se mantivesse vivo diante do falecimento do corpo de Ayrton Senna. Estes se mantêm vivo ainda conquistando novas vitórias.

A primeira vitória de Ayrton Senna viria logo no ano seguinte, em 1985. No Grande Prêmio de Portugal em Estoril, Senna terminou a corrida abrindo uma volta sobre todos exceto o segundo colocado Michelle Alboreto. Novamente, uma corrida com muita chuva. Foi uma espécie de “confirmação” de que “se” a corrida tivesse continuado no ano anterior Senna teria vencido. Posteriormente ao Grande Prêmio de Portugal Senna teria que esperar por outra condição úmida de pista para vencer mais uma vez na Bélgica no circuito de Spa-Francorchamps. Se se acreditava que um piloto pudesse se provar através de uma apurada e precisa pilotagem até mesmo sob as condições mais difíceis, como são as condições úmidas, Senna pouco a pouco se consagrava demonstrando suas competências em tais condições. Agora o “e se...” é outro. Não sem razão, ao final de 1987, quando Senna firma seu contrato com a equipe McLaren, ao qual havia conquistado os títulos de 1984, 85 e 86 naquela década, Senna passa a ser um dos favoritos ao título. “E se” ele tivesse a seu favor uma equipe candidata ao título? Talvez por isso que, mas não apenas por isso, no final de 1987 Ayrton Senna chamava mais a atenção do público que o novo tricampeão Nelson Piquet. Lançava-se uma projeção de que Ayrton Senna teria tudo a conquistar na Fórmula 1, desde que tivesse o devido equipamento e uma grande equipe ao seu redor.

Entre 1984 e 1987 ainda há dois episódios a serem destacados. Um, a vitória de Senna em Detroit nos Estados Unidos da América em 1985 e sua primeira vitória em Mônaco já em 1987. Sobre o segundo episódio, cabe destacar a primeira de suas seis vitórias no principado de Mônaco. Esse feito viria a ter uma significação maior somente depois, embora já à época não se considerasse uma vitória em Monte Carlo como uma vitória qualquer, ali os pilotos se consagravam. O primeiro episódio é o mais

importante. Na volta da vitória Senna pega uma bandeira brasileira e acena para o público enquanto dirige o carro. Dali em diante o fato viria a ser repetido em outras oportunidades. Tudo isso se deu no dia seguinte à eliminação da seleção brasileira de futebol pela seleção francesa na Copa do Mundo de 1986. A vitória de Senna, colocada dessa forma, veio como uma vitória do Brasil que preencheria um pouco a sede de vitória do brasileiro naquele dia. Ali Senna pela primeira vez se fazia enquanto um herói brasileiro se unindo ao lado de Piquet como mais uma esperança de título em uma competição internacional. O gesto viria a ser repetido toda vez que Senna vencesse uma corrida, carregaria então já dentro do seu carro uma bandeira do Brasil. Os signos da nacionalidade brasileira e da figura de Ayrton Senna que pouco a pouco se reuniam finalmente vieram a se consolidar a partir daquele dia. Mas não tanto pelo fato em si mesmo, mas porque o esporte em sua forma competitiva havia se tornado capaz de criar e consagrar novos heróis nacionais.

Era o novo contra o velho. Nelson Piquet já era um herói, já havia conquistado suas vitórias. Em 1988 ele pilotaria na Lotus no lugar cedido por Ayrton Senna. Seu contrato com a equipe lhe fornecia um altíssimo salário. E ainda havia fôlego e vontade de vencer por parte de quem recentemente havia conquistado mais um campeonato. Mas o ritmo dos telespectadores poderia ter sido outro. Talvez quando vieram a acompanhar a Fórmula 1, que vinha crescendo ano a ano, viessem a se identificar não com um antigo piloto já consagrado e sim com aquele que ainda estava por se consagrar. Que era Ayrton Senna, em que tudo poderia parecer como inédito e sendo inédito de alguma forma especial. Para os novos expectadores, Ayrton Senna era mais atraente. As projeções que poderiam ser construídas em torno dele criavam as mais altas expectativas. E as realizações concretas das projeções tiveram um efeito especial sobre os espectadores ao tornarem certeza o que até pouco tempo atrás ainda era uma dúvida. Ayrton Senna oferecia uma oportunidade única de poder acompanhar etapa a etapa, cada estágio de uma grande carreira de um atleta de alto nível ser concretizada.

2.5 A NARRAÇÃO DE GALVÃO BUENO E A CODIFICAÇÃO DA FÓRMULA

1

Quando Ayrton Senna iniciou sua carreira na Fórmula 1 em 1984, Galvão Bueno era o então narrador das transmissões das corridas no Brasil na televisão, atrás da Rede Globo. Ele tinha como tarefa substituir Luciano do Valle o qual nitidamente contrastou não apenas em estilo, mas em forma e conteúdo. Galvão Bueno tinha um interesse em criar uma “história” por entre os eventos de um Grande Prêmio que tornariam a corrida interessante aos telespectadores, de acordo com suas próprias palavras, o automobilismo divergia muito de outros esportes como o futebol e lhe oferecia outros desafios em sua tarefa narrativa:

MUITA GENTE ME PERGUNTA se gosto mais de futebol ou de Fórmula 1. Sempre respondo brincando que gosto é de basquete. É evidente que não há nada igual a uma Copa do Mundo. Não há evento no mundo que seja mais importante para um brasileiro do que uma Copa do Mundo. E, conseqüentemente, para quem trabalha com esporte, não há nada igual a um jogo do Brasil em Copa do Mundo.

A televisão é um veículo cruel: você não pode jamais imaginar que é mais importante do que a imagem, senão cai no ridículo. Mas você também não pode se diminuir a ponto de parecer dispensável. Eu tenho que trabalhar equilibrando emoção e informação. O futebol tem um estilo próprio de narração. As coisas vão acontecendo em campo e você vai relatando um ataque, uma defesa, um drible, uma falta, uma jogada duvidosa, um lance de craque. Numa transmissão de Fórmula 1, a coisa é bem mais complicada. Você precisa contar uma história. Cada corrida tem um enredo, como nos desfiles das escolas de samba. O espectador tem que entender o que está acontecendo. Se você passar a corrida inteira só dizendo a posição em que os pilotos estão, ninguém aguenta quinze minutos. Tem que explicar por que o tempo entre dois carros está diminuindo, quem está andando no limite, quem vai trocar pneus antes, quais as estratégias em jogo.

É difícil narrar Fórmula 1. E por isso é cativante, desafiador e emocionante. Para dar certo, precisamos de muita informação, e que seja confiável. [...]

O que fascina o telespectador é entender que estratégia lima equipe vai usar, por exemplo, para a troca de pneus. Esse lado técnico é o que dá o molho nas transmissões. E, claro, as muitas outras emoções que uma corrida pode provocar.⁷⁴

Ayrton Senna já havia conhecido presencialmente Galvão Bueno em 1983.

O narrador esportivo, seja de rádio ou de televisão, ocupa uma posição privilegiada dentro do espaço social esportivo. Ele é o responsável por realizar a tarefa de codificação, da qual surge uma série de compreensões inteligíveis ao espectador.

⁷⁴ BUENO, Galvão; OSTROSVKY, Ingo. *Fala, Galvão!* São Paulo: Globo Livros, 2005. PP-176-177;

Este não está próximo, está distante, acompanha o esporte de fora do cenário do espetáculo, não é participante ativo, e por muitas vezes, sequer pratica o esporte que assiste. Sua compreensão sobre o esporte é de outra ordem daqueles que o praticam. O espectador de rádio ou televisão recebe uma comunicação mediada pelo narrador, e, portanto, codificada.

Para tratar da codificação, seleciono aqui um trecho em que é possível observá-lo empiricamente:

Em seguida, foi preciso classificar os pilotos de acordo com seus tipos. Reagrupá-los em capítulos – os científicos, os acrobatas, os fortes, os tenazes, os estilosos e os românticos. E, então, encontrar semelhanças ao longo do tempo. Evidentemente, a classificação não é tão clara nem os traços de personalidades tão distinguíveis. Pois os pilotos se encaixam em várias categorias. Michael Schumacher, por exemplo, não tem um estilo nem é um romântico. Até aqui é fácil. No entanto, ele é, ao mesmo tempo, acrobata, tenaz, duro e científico. Esta última característica foi a que prevaleceu aqui. Assim distribuídos em seis tipos, 72 pilotos compõem este livro, que não tem a pretensão de contar a história da F1. Sua função é mais modesta: recontar o que foi escrito sobre os pilotos, a fim de prestar-lhes uma homenagem. É por isso que ele tem um título singelo: *Pilotos*, simplesmente.⁷⁵

O livro de coleção *Pilotos: lendas da Fórmula 1* reúne fotografias e resenhas de 72 pilotos selecionados justapostos em uma classificação realizada a partir de seis categorias: os científicos, os acrobatas, os fortes, os tenazes, os estilosos e os românticos. Embora os pilotos possam pertencer a mais de uma dessas categorias, obedeceu-se a um critério de uniformização. Assim um número mais ou menos semelhante de pilotos em todas essas categorias é observado na classificação realizada pelo autor do livro, não havendo um excesso de pilotos pertencendo a uma mesma categoria e uma ausência em outras categorias. A partir disso, as escolhas são realizadas de acordo com um segundo critério: a categoria a qual revelasse mais sobre um piloto, ou seja, a categoria a qual fosse mais precisa e indicadora das qualidades de um piloto discernindo-o conforme outros pilotos.

Tal classificação revela à pesquisa a codificação de uma série de realizações práticas colocadas em ação tanto na vida esportiva quanto na vida cotidiana desses pilotos que podem ser reunidos de tal forma a se definirem em um estilo, em uma assinatura, em uma marca, que diz o que eles são e simultaneamente o que eles não são. Prática corriqueira no esporte, a codificação chama a atenção aqui na pesquisa para o

⁷⁵ CAHIER, Bernard; CAHIER, Paul-Henri; CHIMITS, Xavier. *Pilotos: lendas da Fórmula 1*. São Paulo: Larousse do Brasil, 2009. P. 5.

ponto importante não somente da classificação dos atletas, mas de como esses próprios princípios classificadores são também eles mesmos princípios colocados em ação nas práticas esportivas desses atletas. Elas fazem parte daquilo que Pierre Bourdieu⁷⁶ chama de o senso do jogo, de um jogo em que há estratégias para a conservação do equipamento, para a escolha do momento da troca de pneus e recarga do combustível, para o momento oportuno das ultrapassagens, para o acerto do carro dada uma condição de pista, para um tipo de condução ou outro que podem definir um piloto de carro de corrida como um científico, um acrobata, um forte, um tenaz, um estiloso ou um romântico conforme a classificação do livro *Pilotos: lendas da Fórmula 1* ou em várias outras categorias de outras classificações possíveis. A transgressão dessas categorias pode até se dar até mesmo através de inovações no mundo do esporte. Desde que se tornem comunicativas de alguma maneira e sejam consagradas socialmente, novas categorias podem surgir. Mas importa saber que todas elas se fazem socialmente e que são elas mesmas que tornam o esporte um jogo interessante aos olhos do espectador, que longe do local da prática esportiva como um mero espectador que só assiste, é informado através dessas codificações e é capaz de ver o sentido do jogo a se realizar através dessas codificações. O público é levado a se interessar pelo jogo a não ser por essas codificações que indicam claramente os aspectos comunicativos do esporte. Os atletas, por outro lado, são aqueles que se tornaram aptos a realizar praticamente através de atos imitativos suas competências técnicas esportivas. São corpos modelados em uma aprendizagem perpassada por essas codificações simbólicas.

E o que seria então o narrador de televisão ou o locutor de rádio se não uma espécie de codificador do jogo, agente capaz de rapidamente traduzir ações e eventos dentro de um esporte em uma linguagem codificada, própria a um meio, que liga os pontos e dá sentido ao jogo para os espectadores? Especialmente para o Brasil Galvão Bueno se tornou um dos principais narradores da Fórmula 1 durante o período Senna. Tornou-se famoso pelo uso de expressões como “com a faca nos dentes”, “vem fazendo volta rápida atrás de volta rápida”, “vem rasgando” entre outras que não apenas dão ordem a um caos de eventos aparentemente isolados uns dos outros e sem quaisquer relações entre eles, mas imputa significados, coloca o esporte dentro de um mundo em que a competitividade faça sentido sendo capaz de alimentar as mais diversas emoções humanas. Como se não bastasse, após a morte de Ayrton Senna, Galvão Bueno não

⁷⁶ BOURDIEU, Pierre. *O Senso Prático*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2009.

deixou de contar histórias do piloto brasileiro, os dois eram próximos um do outro e o olhar nostálgico de Galvão Bueno sobre os eventos do passado não são controlados pelo narrador que deixa transparecer em frases soltas como “fazia tempo que eu não via isso na Fórmula 1!” que os tempos mágicos da Fórmula 1, de uma era em que Senna ainda era vivo, já se passaram. Colocado em posição de destaque, ouvido atentamente por milhões de brasileiros, Galvão Bueno ganhou autoridade, como um profeta, mago ou sacerdote, para quase que religiosamente, participar ativamente e com muita força e preponderância na composição da narrativa mitológica de Ayrton Senna, que especialmente ficou marcado por uma narração famosa em que Galvão Bueno deixou soltar sua preferência pelo piloto nomeando de Ayrton Senna do Brasil, algo que ele não havia feito nem com Emerson Fittipaldi, nem com Nelson Piquet, dois pilotos brasileiros que já haviam vencido o campeonato de Fórmula 1.

2.6 A RIVALIDADE ENTRE AYRTON SENNA E ALAIN PROST: O CONFRONTO QUE REDEFINIU AS DIVISÕES DO ESPAÇO SOCIAL AUTOMOLIÍSTICO DA FÓRMULA 1

Há quem considere os 100 metros rasos do atletismo a prova mais importante das Olimpíadas. E é uma das mais rápidas. Costuma levar, desde o final dos anos 1980, menos de 10 segundos para ser cumprida. Antes da corrida se iniciar todo o estádio se silencia. Qualquer mínimo ruído atrapalha a concentração dos corredores, prontos para largarem assim que escutarem o disparo de indicação da largada. Em no máximo dois décimos de um segundo, os corredores reagem e tentam correr em linha reta o mais rápido que podem. A partir de então a torcida que se calava começa a ficar agitada e gritar de todas as formas. O barulho da torcida prossegue para além da prova.

9 segundos e 28 décimos, um tempo frações de segundo menor que a duração de uma prova de 100 metros rasos, foi durante esse tempo que a expectativa sobre o título da temporada de 1990 da Fórmula 1 durou da largada até a colisão entre Ayrton Senna e Alain Prost logo na primeira curva do traçado de Suzuka no Grande Prêmio do Japão.

Entrevista com Jackie Stewart.

Jackie Stewart: Se eu listasse todos os campeões mundiais e o número de vezes em que eles entraram em contato com outros pilotos. E você nesses últimos 36 ou 48 meses você entrou em contato com mais carros e pilotos que todos eles juntos.

Ayrton Senna: Eu estou surpreso com sua pergunta, Stewart, porque você é um piloto com muita experiência que sabe muito sobre corridas, e deve saber que ser um piloto de corrida é estar constantemente sob risco. E um piloto de corrida tem que correr com outros. E se você não tentar ultrapassar quando há uma oportunidade, você não é mais um piloto de corrida. Porque correr é competir. E estamos competindo para ganhar. A motivação maior de todos nós é competir para vencer. Não é chegar em terceiro, quarto, quinto ou sexto.

Stewart: Mas não foi sempre assim?

Senna: Eu acho que é irrelevante. Tudo o que está dizendo, Jack, é realmente irrelevante. Porque eu sou o piloto que venceu mais corridas nestes últimos três anos. Sou o piloto que conquistou mais pole positions que qualquer um na história. E sou o piloto que conquistou dois títulos nos últimos três anos. E não sei como... não consigo entender como você pode inverter a situação e dizer que eu estive envolvido em mais acidentes que todos porque isso também não é verdade.⁷⁷

A rivalidade entre Ayrton Senna e Alain Prost se iniciou em 1988, quando os dois se defrontam pela primeira vez numa disputa de um título mundial ao longo de todo o ano e perdurou até a aposentadoria de Prost no final de 1993. Porém, os momentos mais intensos dessa rivalidade confinam-se nos anos de 1989 e 1990. É preciso voltar para o ano de 1988 e analisar em detalhes o cotidiano desses dois pilotos para evitar os problemas gerados em uma análise que vê já tudo em andamento, e é enviesada pelas narrativas construídas posteriori. Até 1988 Senna e Prost nunca tinham sido companheiros de equipe, estavam os dois em estágios distintos da carreira na Fórmula 1, com Prost mais experiente e tendo já conquistado dois títulos, Senna com seis vitórias, mas nenhum título mundial conquistado até então. A maneira como os dois olhavam um para o outro naquele momento e comparavam-se era drasticamente diferente comparada àquela a qual eles passaram a se observar anos depois. Ingenuamente os dois acreditaram ser possível um convívio pacífico e então passaram a não se gostarem mais, evitar o olhar um do outro, gestos de companheirismos como um aperto de mão e qualquer outra espécie de contato. A razão geralmente levantada por aqueles que se concentraram em analisar a vida dos dois, os jornalistas, biógrafos, entre outros, costuma levantar os aspectos psicológicos de cada um. O que essas análises não revelam é que tais confrontos individuais entre os dois são confrontos sociais, entre

⁷⁷ YOUTUBE. Ayrton Senna's famous interview with Sir Jackie Stewart – “designed to win”. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=ySBRcXZ_Dfo> Acesso em 5 de fevereiro de 2019.

visões de mundo que confrontam-se, mas que tais confrontos só podem existir nessas dinâmicas interacionais, ou melhor dizendo para ser mais adequado aos propósitos desta pesquisa, situações presenciais, em que as "ideações" sentem necessidade de materializarem para comunicarem-se. A rivalidade intensa é uma prova de como duas pessoas podem confrontar-se imergindo com uma imensa credulidade em suas convicções, com uma imensa disposição, para provarem a si mesmos e aos outros que estão do lado certo.

‘I first met Nigel Mansell when we were racing in British Formula 1. While I was at the front winning races, he was a wanker driver – always at the back. After that we were in Formula 1. I raced for Bernie Ecclestone at Brabham for seven years and never had a contract. The Frank Williams called me and asked if I wanted to join Williams as team-mate to Nigel. I said to Frank, “I will come and drive for you on one condition. I want to be No. 1. I want to be undisputed the best driver. I know how to develop a car, I know how to win the championship and I want to help to do that again.” His reply was: “No problem.”’

“So we had a 19-line contract – everything was sorted. Then, before the start of the 1986 season, Frank had his accident. I arrived at the first race and had no T-car [spare], nothing. But I could not talk to Frank as his problems were 100,000 times bigger than mine were. So I kept my mouth shut and did my job. Then I started to fight with Nigel. It was an English team with an English driver and I was a two-times champion. He was nothing. Like Hamilton and Alonso at McLaren last year – it was the same. Nigel was a nice guy. I tried to start a fight with him because I wanted to divide the team. So I said his wife was ugly. The problem is people in England don’t fight with their hands like they do in Brazil. I tried everything I could to get him to hit me. I called his wife [Rosanne] everything under the sun. But I had nothing against him, he’s not a bad guy really’.

(...)

‘France has not a big consideration for the Champion, like Brazil, Argentina or England has,’ he said. ‘The public in France likes me a lot, but we don’t have this perception of keeping champions at a high level. It does not mean very much. It is difficult to be a French driver in a English team – because the relations between the French and English people are always a little tricky! But because I never had the French mentality, I always had a good relationship with English people and an English team. I always said I don’t like some French attitudes; sometimes, I never felt one hundred per cent French, to be honest.’⁷⁸

⁷⁸ “Eu conheci Nigel Mansell quando estávamos correndo na Fórmula 1 britânica. Enquanto eu estava na corrida vencedora da frente, ele era um piloto idiota - sempre na parte de trás. Depois disso, estávamos na Fórmula 1. Eu corri para o Bernie Ecclestone em Brabham por sete anos e nunca tive um contrato. O Frank Williams me ligou e perguntou se eu queria me juntar a Williams como companheiro de equipe para Nigel. Eu disse a Frank: “Eu irei e dirijo para você com uma condição. Eu quero ser o No. 1. Eu quero ser indiscutível o melhor piloto. Eu sei como desenvolver um carro, sei como ganhar o campeonato e quero ajudar a fazer isso de novo”. Sua resposta foi: “Sem problemas”.

“Então tivemos um contrato de 19 linhas - tudo foi resolvido. Então, antes do início da temporada de 1986, Frank sofreu o acidente. Cheguei na primeira corrida e não tinha T-car [spare], nada. Mas eu não podia falar com Frank, pois seus problemas eram 100.000 vezes maiores do que os meus. Então eu mantive minha boca fechada e fiz o meu trabalho. Eu comecei a lutar com o Nigel. Foi uma equipe inglesa com um piloto inglês e eu fui duas vezes campeão. Ele não era nada. Como Hamilton e Alonso na

Após três temporadas completas pela equipe francesa Renault na Fórmula 1 o piloto Alain Prost transfere-se para a McLaren em 1984 para enfim não somente ter um carro competitivo mas que perdurasse até o término das corridas, o que realmente lhe possibilitaria a conquista do título mundial. A saída de Prost da Renault serviu como uma forma de entregar uma justificativa ao público pelos sucessivos fracassos, em outras palavras, Prost se tornou uma espécie de bode expiatório, algo que à época apareceu como uma solução à francesa – ignorando aqui essa tipologização dammaniana que vê práticas comuns em todo mundo como típicas de uma nacionalidade. Por um lado era fácil acusar a incompetência de Prost, nenhum outro piloto francês havia conquistado o título do campeonato de Fórmula 1, alegar que o piloto não foi capaz de conter toda a pressão que se exerceu sobre ele parecia muito fácil enquanto já não era tão fácil ignorar as várias quebras que geraram inúmeros abandonos. Em todo caso, não deixou de pesar o fato de que Alain Prost abandonou uma equipe francesa para correr em uma inglesa o que contribuiu para uma imagem negativa da sua pessoa em seu próprio país. Mais tarde, quando teve de disputar um campeonato diretamente com Ayrton Senna, Prost veio a receber da imprensa francesa um tratamento o qual fez o piloto acreditar que os franceses mais o odiavam que torciam por ele. As conquistas posteriores em 1985 e 1986 não foram suficientes para apagar a traição de Prost que duelava com um piloto que encontrava uma maior correspondência com os fãs de seu próprio país. Senna, diferentemente de Prost, era amado pelo Brasil. Ainda que se suspeite de muitas de suas atitudes, nunca ficou a impressão de que ele deixou de fazer algo pelo seu país, não traíra sua própria nação, pelo contrário, foi fiel a ela. Compromissado com a nação, não entregou a imagem ao seu público, como fez Prost, de ter corrido tão somente por si mesmo – e o que aqui também cabe levantar, Nelson Piquet também correu por si mesmo. E àqueles que

McLaren no ano passado - foi o mesmo. Nigel era um cara legal. Eu tentei começar uma briga com ele porque eu queria dividir o time. Então eu disse que sua esposa era feia. O problema é que as pessoas na Inglaterra não brigam com as mãos como fazem no Brasil. Eu tentei tudo o que pude para ele me bater. Liguei para sua esposa [Rosanne] tudo sob o sol. Mas eu não tinha nada contra ele, ele não é um cara mau realmente'. PP. 140-141.

"A França não tem uma grande consideração pelo Campeão, como o Brasil, a Argentina ou a Inglaterra", disse ele. "O público na França gosta muito de mim, mas não temos essa percepção de manter os campeões em um nível alto. Isso não significa muito. É difícil ser um piloto francês em um time de inglês - porque as relações entre os franceses e ingleses são sempre um pouco complicadas! Mas como nunca tive a mentalidade francesa, sempre tive um bom relacionamento com ingleses e ingleses. Eu sempre disse que não gosto de algumas atitudes francesas; às vezes, nunca me senti cem por cento francês, para ser sincero. P. 168.

FOLLEY, Malcolm. *Senna versus Prost*. Londres: Arrow Books, 2010. PP. 140-141. P. 168.

correm tão somente por si mesmos, por que motivos outros podem se comover por eles? E se Emerson Fittipaldi havia feito muito em nome do Brasil nos anos 1970 e no início dos anos 1980, Nelson Piquet fez muito pouco, conquistou os títulos, o que é importante esportivamente, mas deixou a desejar enquanto personalidade pública. Intriga obviamente porque Fittipaldi não ficou tão marcado na memória pública brasileira quanto ficou Ayrton Senna.

Ao lado de Alain Prost e Nelson Piquet, Ayrton Senna também rivalizou com Nigel Mansell. O inglês teve uma trajetória inicial semelhante à Prost, em suas cinco primeiras temporadas na Fórmula 1 pilotou por uma equipe de seu próprio país, a Lotus. Que diferentemente da Renault já havia conquistado títulos no passado e possuía uma reputação que a colocava entre as grandes no *grid*⁷⁹ da Fórmula 1. Outra divergência em relação à Prost é que a sua saída de 1984 da Lotus para outra equipe já em 1985 foi para outra equipe da mesma nacionalidade, a Williams, equipe inglesa que mais recentemente havia conquistado os campeonatos de pilotos de 1980 e 1982. Mansell não conquistou nenhuma vitória pela Lotus, equipe a qual Ayrton Senna pilotaria entre os anos de 1985 e 1987 conquistando suas primeiras *pole-positions* e suas primeiras vitórias. Já na Williams, com alguns anos de experiência e com um carro muito mais competitivo muito poderia se esperar de Nigel Mansell. Ele conquista suas primeiras vitórias no ano de 1985 e nos dois anos seguintes competiria até as últimas corridas pelo título mundial fracassando seguidamente para Alain Prost e Nelson Piquet. Sucumbiu-se então inicialmente pelo piloto que ficaria conhecido como O Professor pela característica que lhe apresentou durante a temporada de 1986. Enquanto Mansell e Piquet duelavam por vitórias Prost à margem conquistava pontos importantes ao longo de todo o campeonato. Já em 1987 foi a vez de Piquet mostrar todo o seu talento que ia muito além de sua própria pilotagem. Mais esperto e sagaz, Piquet conseguiu manipular uma equipe inglesa para que esta conseguisse fornecer o melhor equipamento para ele próprio e não para Mansell. Em 1991, depois de uma passagem fracassada, ofuscada pelo sucesso de seu companheiro de equipe Prost, pela mais tradicional de todas as equipes da Fórmula 1, a Ferrari, Mansell retornaria à equipe Williams e mais uma vez competiria pelo título. Não conseguindo pontuar nas três primeiras corridas teve de correr atrás pelos pontos e em muitas corridas triunfou sobre Ayrton Senna que

⁷⁹ Estava palavra é utilizada em dois sentidos ao longo desta tese. Nesta primeira oportunidade *grid* abarca todo o conjunto de pilotos e equipes que disputam o campeonato.

finalmente veio a rivalizar diretamente com Mansell. O piloto inglês só viria a conquistar um título em 1992, naquela que supostamente seria sua última temporada na Fórmula 1, ironicamente retornaria em 1994 para pilotar no lugar deixado por Senna, após sua morte, na equipe Williams, se aposentando definitivamente somente em 1995 após apenas duas corridas pela McLaren naquele ano. Ao lado de Alain Prost, Nelson Piquet e Ayrton Senna, Mansell – que conquistou apenas um único título, enquanto os seus outros três rivais haviam se tornado multi campeões – ficou marcado por uma espécie de fraqueza mental, necessária aos grandes pilotos, que de uma forma ou de outra manifestavam suas forças, sendo mais frios e calculistas como eram Prost e Piquet ou mais agitados e impetuosos como era Senna. De um certo modo é mais fácil colocar Mansell próximo de Senna do que dos outros dois. Mansell colocava toda a sua habilidade na condução sem ser o melhor dos estrategistas, mas errou inúmeras vezes.

Para além dessas projeções parciais ainda muito iniciais a análise deverá refazê-las colocando cada uma delas em relações às outras em uma tentativa de construir um panorama outro que se isente dos problemas relacionados a uma perspectiva que se dá através de um único ponto de vista e que consiga visualizar o quanto cada um desses pontos de vistas são influentes sobre os vários outros pontos de vistas e se influenciam em suas relações. Certamente, para os propósitos dessa pesquisa é o ponto de vista brasileiro que mais importa, mas este não se fez refratando todas as influências externas entre as quais podemos destacar a própria forma como os franceses se viam e os ingleses se viam. Compor esse quadro é importante para notar como os rivais de Senna fizeram parte da composição de sua narrativa mítica na qual ele se adaptou de uma forma mais justa aos anseios e expectativas de sua própria nação, do Brasil, mas de um Brasil que teve de duelar e triunfar sobre a França e a Inglaterra e até mesmo de quem, apesar de sua nacionalidade também brasileira, não conseguiu se firmar como protagonista mítico para a sua própria nação.

Esse universo que reúne uma série de práticas automobilísticas, que vão do kartismo, como uma categoria de base, passando por várias outras categorias, com carros de diversos tipos, chegando até a Fórmula 1 e que tem como partícipes mais diretos os pilotos e suas equipes e também partícipes não tão diretos, como as instituições reguladoras como a FIA, os jornalistas esportivos, os espectadores e demais outros, é um espaço social caracterizado por uma divisão entre os que correm com os

"seus cérebros" e os que correm com os "seus braços e pernas", caracterizado pela técnica e pelo arrojo, pela cautela e pela periculosidade, pela sobriedade e pela excitação, e por mais um conjunto de sentidos associados às essas duas principais posições, tendo seus partícipes uma devida posição a ser ocupada nesse espaço. Esses sentidos são mobilizados nas práticas automobilísticas, de forma tal que essas práticas não se podem ser sentidas, vivenciadas, ou apreciadas, se não se estruturando a partir das estruturas desse próprio espaço social, nas divisões que esse espaço define, não sendo interessante para esse espaço, aquilo que não se regula a partir dele.

É por isso que já não existe mais a prática automobilística per se, como que o aprendizado "puro" no contato com os carros, como que estruturação originária do contato físico de um corpo humano com uma máquina. Os aprendizados já não podem mais ocorrer como que de fora do espaço social e das propriedades que o definem. Não se vê, portanto, pilotos arrojados como não pertencendo à técnica "pura" automobilística, afetados pelas demais idiosincrasias humanas, oriundas das mais diversas esferas psicológicas e sociais, de um dos lados do espectro; de outro lado aqueles que conseguiram refratar as demais influências do mundo social, entrando em contato com a "natureza" técnica dos bólidos. Tanto uns quanto outros, são produtos de uma estruturação de um mesmo espaço social, em que os sentidos de uma determinada posição social desse espaço, só devem sua significância na relação com os sentidos da posição social oposta. São todos, sob essa condição, afetados, porque não podem existir mais sobre (no sentido de acima) a historicidade que compõem a natureza desse espaço, corporificada nas disposições corporais, institucionalizada nas instituições.

Mas enquanto que em espaços sociais como o campo artístico as disputas por legitimidade não podem contar com instrumentos precisos de legitimação, e que por essa característica mesma, nesses espaços a legitimidade tem de recorrentemente ser conquistada, os espaços sociais esportivos possuem como característica a probabilidade de construir os seus critérios de objetividade com muito mais firmeza e solidez, ainda que, assim como o campo artístico, o espaço social esportivo nem sempre consegue definir com exatidão, suas definições estendendo-se para todo o espaço. Falo aqui da possibilidade que o espaço social esportivo dá de uma das posições se legitimarem através das conquistas de títulos objetivados, semelhantes aqui como aqueles conquistados nos espaços sociais educacionais, em que os títulos são capazes de atestarem as competências, transformando-as em capitais valiosos e duradouros dentro

desses próprios espaços – capitais esses que podem contar com a probabilidade de se converterem nas mais diversas espécies de lucros sociais. Uma vez que um competidor obtém um título, este se torna inviolável do conquistador. A certeza do valor desse título pode ser sentida na diferença entre a quase conquista e a plena conquista. Enquanto que a quase conquista dificilmente pode ser convertida em lucros sociais, a plena conquista facilmente confere aos conquistadores os mais diversos lucros sociais. O árbitro possui um poder mágico, mesmo que ele erre em seu juízo na incompetência de cumprir com a regra, os seus atos possuem poderes efetivos de diferenciar os vencedores dos derrotados.

Todos os que jogam no espaço social esportivo tem como crença comum que o jogo que jogam vale a pena ser jogado. E que mais que isso, que o jogo separa os vencedores dos derrotados. Que o resultado do jogo só pode ser alterado pelo próprio jogo, provavelmente aqui a crença mais admitida e comum entre todos os jogadores. Ninguém poderá se tornar vencedor ou perdedor por uma influência que não seja do próprio jogo. Enquanto que no campo artístico paira a dúvida sobre no que repousa a legitimidade, sobre a opinião de um determinado crítico e sua parcialidade, de uma instituição e seus critérios, assim como o seu cânone, e do valor mesmo de cada uma das posições, em que não se pode definir se uma obra de arte é legítima por pertencer à posição A ou B, o esporte define os critérios de vitória ou derrota com maior clareza, sem que alguém possa se sentir como que derrotado porque desgostado pela platéia.

Quando dois pilotos como Ayrton Senna e Alain Prost se confrontam em pista, seus estilos de pilotagem se confrontam, não em busca de conformação aos olhares dos críticos especializados. Tais estilos buscam obter outro tipo de hegemonia, a eficácia esportiva, o mais afinado com as regras do esporte automobilístico e seus desafios colocados, ou o que pode ser dito como a forma máxima da condução automobilística de um Fórmula 1.

Embora não se pode negar é que a criação das regras pode selecionar de antemão um estilo entre todos os outros, no espaço social esportivo as regras quase nunca são colocadas em dúvidas, como que sendo as últimas perguntas a serem feitas, por muitas vezes, jamais feitas. Na ausência de se colocar em questão as próprias regras do jogo, o espaço social esportivo se assemelha novamente ao campo artístico, quando só pode existir pela *illusio* em comum. A particularidade entre esses espaços se deve ao fato de que as obras artísticas no campo artístico não competem à mesma maneira que os

competidores competem no espaço social esportivo. No campo artístico não há competição entre obras em um jogo no qual possa sair uma obra vitoriosa de um lado e outra derrotada de outro lado, como acontece no espaço social esportivo. No entanto, a semelhança reside em que há concordância nas definições do que é uma obra de arte e do que é um esporte. Se colocada a dúvida o significado da arte, as obras de arte não poderiam mais serem classificadas como são, assim como um conjunto de práticas que definem um esporte, não seriam mais classificadas como sendo esportivas. Uma condução de um automóvel em uma rua ou em uma estrada, embora necessite de um conjunto de competências, não se define como esporte. Mas quando regulada por certas instituições que acumularam o poder legítimo de regular o esporte, tais práticas passam a ser parte de um esporte, e, portanto, práticas esportivas.

A mera mudança de regras pode fazer dos antigos perdedores os novos vencedores, dos antigos vencedores os novos perdedores, mas essa arbitrariedade das regras é quase nunca colocada em dúvida. Acima dos árbitros que executam as regras, há as instituições que regulam as regras, detentoras, portanto, de um poder mágico de fazer com que certas competências no mundo, se coloquem acima de outras competências.

Assim na Fórmula 1 dos anos 1980 e 1990 as atuações da FIA na regulação e execução do seu esporte são ambiciosas em definir o espaço social automobilístico. E podem contar com toda a força da posição social a que ocupam no mundo para poderem ter o monopólio da regulação do espaço social automobilístico internacional.

As condições da prática não são idênticas para todos os competidores no automobilismo, os equipamentos utilizados nem sempre são os mesmos entre os vários pilotos no automobilismo, que competem com carros de desempenhos diferentes. O automobilismo se contrasta radicalmente à concepção olímpica do esporte originada na Grécia Antiga. Na Antiguidade, nas primeiras competições olímpicas, os atributos físicos de um atleta eram testados e comparados em várias modalidades. Eles deviam contar com seus próprios braços e pernas, não contando com instrumentos auxiliares. Uma corrida de automóveis é uma corrida entre atletas que contam com um grande instrumento auxiliar, seus carros. Nas modalidades olímpicas clássicas as competências são facilmente distinguíveis, os resultados nas competições podem ser diretamente assimilados como efeitos das disposições corpóreas, sem que se gerem muitas dúvidas. A realização de uma prova de uma modalidade olímpica clássica é sempre uma

composição de escrita que se inscreve não somente sobre a realização eventual localizada, mas também perene no tempo, porque pode ser comparada, dado que essas modalidades se exercem de maneiras muito similares. Nos 100 metros rasos os atletas sempre percorrem 100 metros em linha reta partindo da imobilidade. Essas modalidades funcionam como testes de laboratório, são execuções que apesar da não simultaneidade, seus resultados que podem ser comparados. O automobilismo, por outro lado, deixa para o passado os eventos já realizados, e não procura repeti-lo. Suas regras são muito mais dinâmicas, os carros de uma temporada não são idênticos aos da temporada passada. Os circuitos passam por modificações, e não há um esforço contínuo como o das metodologias científicas de laboratório de se repetir as condições do experimento. Cada corrida de automóveis é singular, e nesse sentido, um experimento jamais realizado e que jamais se realizará novamente. Diferentemente das modalidades olímpicas, em que também se pode questionar a exatidão da replicação dos condicionamentos, o automobilismo se coloca como oposto a essa lógica. Quando se compara duas épocas distantes por uma fração de tempo, nas modalidades olímpicas clássicas se vê poucas diferenças entre os resultados em relação à diferença que se possa ser vista nos resultados das práticas automobilísticas. Por estas razões inclusive, torna-se difícil até mesmo de compreender porque se trata de um mesmo esporte, de uma mesma Fórmula 1.

Enquanto que nas modalidades olímpicas clássicas as diferenças podem ser observadas como efeitos das diferenças entre os atletas, de seus condicionamentos físicos internos, portanto, das suas competências, e não dos condicionamentos físicos exteriores como as condições de realização das práticas esportivas, no automobilismo é mais difícil mensurar de que causas correspondem os efeitos da diferença. E isso é válido até para uma mesma competição, os pilotos são dificilmente mensurados das suas competências quando competem com equipamentos diferentes. Todo resultado de uma corrida de automóveis é sempre efeito de um conjunto de causas que não podem ser facilmente mensuradas cada uma em seu peso e em sua importância. Embora se possa dizer com uma propriedade similar a de outros esportes que uma equipe conquistou um resultado, não se pode dizer qual parte tenha sido mais decisiva na composição do resultado.

Esta é uma dúvida que paira sobre o automobilismo e propicia as mais diversas discussões sobre quem tenha sido o melhor piloto. A temporada de 1988 aparecia como

uma oportunidade que ofereceria uma resposta a uma pergunta formulada nos anos anteriores da década de 1980. Ayrton Senna se retirava da equipe Lotus e iniciava um novo contrato com a McLaren, tornando-se assim novo companheiro de equipe de Alain Prost, já na equipe desde 1984. Ayrton Senna ainda não havia conquistado nenhum título, Alain Prost já conquistara à época dois títulos, os de 1985 e 1986, além de ter um número maior de Grandes Prêmios disputados e vitórias em seu currículo. Senna com apenas quatro temporadas completadas, seis vitórias, era observado por boa parte da imprensa brasileira como alguém que não teve o equipamento adequado e que pela primeira vez estaria em condições de disputar um título. Repare que os insucessos de Senna em suas temporadas anteriores eram devidos à fragilidade do equipamento e não a uma possível falta de competência automobilística de Senna segundo a maior parte da imprensa brasileira. Essa mensuração se dava por pura convicção, sem provas. A temporada de 1988 se iniciaria então como uma prova particular para esses dois pilotos, Senna e Prost, os dois teriam o mesmo equipamento, e as condições oferecidas, sob o ponto de vista desse princípio, as mesmas.

O que se está em jogo nesse momento particular da temporada de 1988 da Fórmula 1 é mais do que uma mera disputa entre os pilotos Ayrton Senna e Alain Prost, mas entre suas competências e do valor de cada uma delas que poderia vir à ser provada nos Grandes Prêmios e consagrada pela instituição reguladora da competição através do título do campeonato. Não seriam os juízos estéticos e de gosto de um circuito de críticos ou de uma academia de títulos que realizaria essa consagração, ela teria que se realizar na prática automobilística esportiva, teria que se realizar presencialmente e historicamente, executados ao vivo. Diferentemente da disputa anual do Oscar pela academia estadunidense, em que a disputa só ocorre depois dos eventos já acontecidos, ou seja, com os filmes já filmados e exibidos, as disputas esportivas se desenrolam simultaneamente aos seus resultados. Os resultados não podem ser anunciados com demoras nos espetáculos esportivos, eles têm de serem anunciados tão logo se encerrem as disputas, no caso particular do automobilismo, na bandeirada quadriculada final na última volta. Essa simultaneidade é uma característica particular dos esportes e por essa razão a probabilidade de consagração na execução da prática é acentuada.

2.6.1 ESTILOS DE PILOTAGEM E CORPORIFICAÇÃO

Vinte de setembro de 1986, Estoril, Portugal. Durante o segundo treino de qualificação no sábado, Ayrton Senna parte para mais uma tentativa de volta rápida para baixar o seu tempo. Ele sai devagar dos boxes e contorna uma volta lenta sobre todo o circuito de Estoril antes de tentar sua "volta voadora" (*flying lap*), conservando o seu motor turbo alimentado e os pneus. Até pouco antes de completar a volta de aquecimento, Senna repentinamente altera seu modo de dirigir. Busca a alta velocidade para iniciar a volta válida para a qualificação em um ritmo mais veloz. Utiliza toda a pressão do turbo que há disponível, assim como a aderência dos pneus. O carro bastante baixo acertado para essa única volta de qualificação raspa constantemente no asfalto de Estoril, por alguns momentos Senna parece que irá perder o controle do carro, mas rapidamente o coloca novamente nos trilhos, ao final, ele consegue a volta mais rápida nos dois dias de treino em Estoril e restando pouco tempo para o término da qualificação, não é superado por mais ninguém. Senna assim conquista mais uma *pole-position* de sua carreira, e assim que a conquista, retoma para uma direção cautelosa e em baixa velocidade, conservando novamente o seu equipamento.

Daquilo que representa realmente para um piloto, neste caso o Ayrton Senna fazer aquilo que ele acaba de fazer. O que representa de concentração psicológica, estar na sua box, entrar dentro do seu carro, dar uma volta, depois aparecer lançado na reta da meta, fazer a *pole-position* e voltar a tirar o pé e entrar calmamente na sua box, estilo missão cumprida. É de fato, de uma concentração notável. Enfim, robusto piloto (difícil audição) E é realmente extraordinário como se pode de repente entrar dentro do carro, dar uma volta, fazer a *pole-position* e voltar ao boxe como se fosse a coisa mais fácil de (fim do vídeo).⁸⁰

Só haveria mais uma chance para Senna tentar a *pole-position*. Ele teria que cuidar do seu carro, deixando-o intacto para uma perfeita condição durante a sua "volta voadora". Uma chance para pilotar um carro que contrastava radicalmente daquele que viria a ser utilizado em muito mais voltas na corrida de domingo, percorrendo uma distância consideravelmente maior. O carro de qualificação utilizava um motor especial, feito especialmente para durar por apenas algumas poucas voltas, tendo como

⁸⁰ YOUTUBE. Senna e a volta Canhão do Estoril. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=4nnrK9CqMqo>> Acesso em 5 de fevereiro de 2019.

característica uma drástica diferença de torque e potência quando comparado ao do motor utilizado para a corrida. Os pneus de qualificação também eram feitos especialmente para durarem apenas as poucas voltas de qualificação, com uma borracha super macia, capaz de fornecer uma forte aderência ao asfalto que se desfazia em poucos minutos. O acerto do carro também se diferenciava. O acerto de corrida teria que lidar com o tanque cheio com 195 litros de gasolina, a altura do carro deveria de ser mais alta para evitar que repetidas raspadas do chassi com o asfalto o desgastassem ao longo de toda uma longa corrida. As molas e os amortecedores também teriam de suportar o longo desgaste. Para poucas voltas de qualificação a preocupação com a conservação do carro se dava sob outra dimensão. Ele teria que ser perfeito enquanto durasse, e poderia se desmanchar assim que já não fosse mais necessário. Certa vez Colin Chapman descreveu o carro perfeito de corrida como aquele que fosse dimensionado para ter o máximo de potência possível para completar a corrida, podendo se desmanchar por inteiro, peça por peça, assim que recebesse a bandeirada quadriculada indicando o término da corrida. Essa máxima era seguida pelas equipes de maior orçamento durante a temporada de 1986. Havia uma abundância de equipamentos, de durabilidade determinada para seus diversos usos, seja o de uso em testes durante as primeiras sessões de treino, para uso de qualificação e para uso de corrida. Usava-se o máximo que podia em cada uma das etapas buscando o melhor rendimento em cada uma delas.

O carro de qualificação apresentava um comportamento diferenciado do carro de corrida. Enquanto este possuía um motor mais durável com curvas de potência e torque mais suaves, os motores de qualificação eram menos duráveis, mas suas curvas de potência e torque eram mais acentuadas. Os pilotos treinavam pela maior parte do tempo de seus testes com os motores usados para corrida e por poucos minutos tinham a oportunidade de treinarem com os motores preparados especialmente para as qualificações. Eles teriam que rapidamente assimilarem as diferenças de comportamento do novo equipamento e se adaptarem. Não havia diferenças apenas de motor, mas de ângulo das asas, altura do carro, acerto de molas e amortecedores, entre outras diferenças de acertos assim como a qualidade das borrachas dos pneus, mais macios, com nível de aderência diferenciado, que só atingia o seu mais alto nível de *performance* sob uma determinada temperatura.

Não é surpreendente assim o espanto dos narradores e comentaristas portugueses com a naturalidade com que Senna conquista mais uma de suas *pole-positions*. Eles estavam espantados com a facilidade com que o piloto brasileiro tinha de se adaptar às essas novas condições transicionando rapidamente em seus modos de direção, de lento para rápido e de rápido para lento, sem que essas transições viessem a ocorrer nos momentos inapropriados. As capacidades de concentração de Ayrton Senna aliadas a uma elevada sensibilidade levavam o piloto brasileiro a uma rápida adaptação às situações drasticamente diferentes e raras das qualificações. Aparentemente raras, mas não tão raras. Não para um piloto como Ayrton Senna, que por diversas vezes viveu as mesmas situações, desde a sua infância, passando pela adolescência, treinando para que, mesmo que tivesse passar por um longo período de tempo longe dessas situações, em seus retornos a esses mesmos desafios, lidava como se nunca tivesse esquecido e perdido suas habilidades.

10 abril 1993

Senna salta na frente e torce para chover mais

Flavio Gomes

Derrota para a chuva fez piloto virar rei

Ayrton Senna não nasceu sabendo guiar na chuva. Como quase tudo em sua carreira, a habilidade de pilotar em pista molhada foi resultado de uma mente obsessiva. Suas primeiras experiências debaixo d'água foram frustrantes. Por isso mesmo, ele anda tão bem em condições adversas.

Foi no kártodromo de Interlagos que Senna percebeu, logo no início de sua carreira, que para aprender alguma coisa o jeito é treinar. "Na minha primeira prova com chuva, nunca me esqueço, eu não sabia nem para que lado virar", contou. "Aí, tomei um pau daqueles. Daquele dia em diante, comecei a treinar."

O garoto Ayrton, então, passou a olhar todas as tardes para o céu para saber se ia chover. Ao menor sinal de água, lá ia ele para Interlagos. "Eu ia para a pista treinar, treinar, até aprender. Dali então eu comecei a entender melhor qual é a manha da chuva."

Senna, como se diz, pegou a manha.

(...)

O GP Brasil juntou a fome com a vontade de comer. Ayrton sabe pilotar na chuva e seu maior rival, Prost, não pode ver uma nuvem que fica todo arrepiado. Alain bateu e Senna venceu. É o filme que ele pretende assistir de novo amanhã.⁸¹

Recorrentemente Senna explicava as dificuldades de se pilotar na chuva. Em seus relatos, Senna explica que era necessário realizar repetidas vezes novas leituras das condições da pista, dos pontos mais secos e dos pontos mais molhados, para

⁸¹ GOMES, Flavio. Senna salta na frente e torce para chover mais. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 10 de abril de 1993.

rapidamente se adaptar a todas elas. Era um constante processo de leituras e releituras com rápidas respostas a serem tomadas. Essa diferença temporal entre uma primeira leitura e uma adaptação poderia ser muito maior em condições de pista seca porque nessas condições a pista se modifica muito menos ao longo do tempo, ou melhor, se modifica muito mais lentamente, ganhando aderência com o emborrachamento pelos pneus dos carros e diminuição da sujeira no traçado a qual os carros passam. Assim os pilotos poderiam se adaptar nos treinos preparatórios antes mesmo da corrida. Mas com a chuva, a pista modifica rapidamente muito mais rapidamente suas condições de aderência, não se pode dirigir pelas referências pré constituídas, pelos pontos de frenagem e tangência previamente memorizados. Só se pode dirigir nessas condições como um músico que toca uma melodia nunca escutada apenas observando sua partitura. Essa habilidade de Ayrton Senna foi desenvolvida durante sua infância e adolescência após muitos longos e exaustivos treinos sempre que se chovia no kartódromo aonde treinava. Após perder uma corrida em que ele liderava até começar a chover, Senna procurou insistentemente findar essa falha de pilotagem até o ponto que se tornou um verdadeiro rainmaster, como ficou conhecido. No contato com a chuva ele teve que assimilar às diferentes condições que se alternavam velozmente para que tivesse um conhecimento muito prático do que fazer em todas elas. Sua rápida capacidade de adaptação se transferiu também para as condições de pista seca em que não levava muito tempo para fazer voltas rápidas em qualquer carro e em qualquer circuito, o que deixou espantados os engenheiros da Williams em 1983 quando lhe ofereceram a oportunidade de dirigir um carro de Fórmula 1 pela primeira vez. Era como se carro e corpo tornassem uma coisa só, Senna possuía total domínio do carro, podia acelerar sem medo de perder o controle porque sentia o limite do carro, quando este poderia lhe escapar saindo de frente ou saindo de traseira, indo até o ponto mais próximo da derrapagem sem chegar de fato lá conduzindo da maneira mais rápida possível. Havia um talento que aparecia como um dom da natureza, mas que só se fez a partir de uma modelagem do próprio corpo apto a fazer do carro uma prótese, uma extensão, a qual suas intenções seriam facilmente respondidas pelo carro quase que como uma dessas próteses que são ligadas ao sistema nervoso. As respostas dadas aos estímulos do carro eram tão rápidas quase que como naturais como as respostas que damos ao sentir muito calor ou muito frio ou mesmo a um choque elétrico, elas eram imediatas. A elevada sensibilidade de Ayrton Senna, adquirida ao longo de vários

esforços de aprendizado práticos, tornaram dele um piloto raro, dotado de uma destreza excepcional que culminou no desenvolvimento de um estilo ímpar de pilotagem.

Era com patadas rápidas, toques rápidos e consecutivos, uns próximos aos outros, que Ayrton Senna controlava o acelerador de seu carro. Habitado a pilotar carros turboalimentados, Senna adquiriu a técnica de controlar o regime de rotação do motor a partir da técnica do "*tap tap*". A intenção era de fazer com que o motor sempre estivesse em alta, não deixando cair a potência do motor nas rotações baixas e controlando o ganho de potência nas rotações altas. Os motores turboalimentados funcionavam com curvas de potência nada lineares, o motor funcionava com quase nenhuma potência nas baixas rotações e em um dado momento atingia uma potência muitas vezes maior que a de poucas rotações atrás. Com essa técnica Ayrton Senna conseguia controlar o "*turbo lag*", o atraso do turbocompressor em alimentar o motor. Ele pisava para que o motor se enchesse do ar proveniente dos turbocompressores e rapidamente retirava o pé assim que o turbo entrava em ação, e não sem demora, retomando a aceleração. Um gráfico do uso do pedal do acelerador gerado pela telemetria indicava as rápidas oscilações que Senna fazia com o seu pé direito dentro do carro. Mas olhando de longe e embaçando a vista, essas oscilações eram tão próximas umas das outras e com ritmos tão orquestrados que o gráfico, para um míope, pode aparecer como suave. Por essa característica Ayrton Senna foi considerado tanto por uns como um piloto agressivo quanto por outros como um piloto que não era exatamente o melhor exemplo de agressividade, mas alguém que possuía um estilo intermediário de pilotagem.

Pilotar por pura sensibilidade. Alguns pilotos se caracterizam pela constância de pilotagem, eles seguem referências, freiam, trocam de marcha e reaceleram nos pontos certos, quase todas às vezes nos mesmíssimos pontos. Alain Prost era um desses pilotos. Ayrton Senna, ao contrário de Prost, pilotava como que "por instinto", segundo o senso comum denomina, mas aqui sociologicamente merece destacar, por uma natureza que se consolidou através de um duro aprendizado, e, portanto, em uma história, que se oculta, na medida em que a prática parece não ser informada e orientada por nada no passado. Essa aparência de inaptidão diz respeito a um confronto entre a prática e a sua representação, ou dizendo de outra maneira, entre a prática e a discursividade. Como se para Prost as conversões do discurso para a prática e da prática para o discurso fossem

mais frequentes e fáceis de se fazerem do que eram para Senna. Perguntar à Senna como ele conseguiu fazer essa ou aquela volta que resultava em uma *pole-position* era esperar por uma pergunta sem uma resposta discursiva, somente prática no seu ato de pilotagem, seria possível numa espécie de resposta como "os atos dizem por si mesmos". Guiado por uma sensibilidade extraordinária, Senna sentia as transmissões que o carro fazia ao seu corpo através do contato das mãos com o volante, dos pés com os pedais e suas costas e glúteos colados à cabine do carro, uma de suas estruturas. Não somente sentia todas as vibrações e contorções do chassi de seus carros, como respondia quase que por reação newtoniana a todas essas informações, sem ter de lembrar como fazê-las, tal qual um jogador de futebol não se lembra e se projeta a transformar o seu corpo numa estrutura maleável para dominar uma bola, o faz quase que automático, sem mirar a uma representação. Por conta disso Ayrton Senna tendia a se adaptar a qualquer tipo de automóvel, se assemelhando assim a pilotos como Jim Clark, que fazia o mesmo. Diferentemente de Alain Prost que sendo um impecável tradutor da praticidade à discursividade, mais lentamente fazia suas leituras e somente na garagem modificava o carro para que este então passasse a se afinar com seu estilo de pilotagem. A facilidade de tradução do prático ao discurso por parte de Alain Prost lhe permitia realizar os diagnósticos distanciados nas dificuldades de pilotagem. Com os diagnósticos ele era capaz de saber qual modificação seria preciso fazer para que o carro se comportasse de outra maneira, até que ele passasse a se sentir confortável o suficiente para não sair de seu estilo de pilotagem.

Essas duas diferenças entre Alain Prost e Ayrton Senna marcam duas diferenças de estilo que podem ser caracterizadas por uma relação de montante de uso de diferentes partes da anatomia humana, a qual o senso comum moderno ocidental dividiu entre mente e corpo. Nesse sentido, Prost ficou mais conhecido por ser um piloto mental, muitas vezes caracterizado como cerebral. Senna, por outro lado, o corporal, por sua característica de instintivo. Essa divisão se revela falsa na medida em que as reações rápidas de Senna são possíveis pela menor distância do tráfego das informações nervosas do seu corpo para o seu cérebro. A possibilidade de Prost traduzir o prático para o discursivo, por sua vez, se dá pelo fato de que de que linguagem não se desgrudou de tudo aquilo que ele o faz, não existindo para Prost uma pilotagem que não se faça por uma intenção simbólica, e aqui me valho do conceito weberiano de ação social. O que é impossível para Prost é fazer o que Senna fazia. Prost não poderia pilotar

um carro desorientado, sem qualquer referência, porque seu aprendizado se fez através de uma incessante vontade de dar nome e colocar palavras em tudo o que faz. O que não é dito, nem expresso em palavras, não pode ser tão facilmente aprendido. Enquanto que para Senna, não sentindo a necessidade de explicar tudo que se sabe fazer, não se incomoda em não ter que dar explicação, nem pra si mesmo, das coisas. O constante contato com as coisas o faz aprender, tal como seu duro aprendizado em várias e várias horas de pilotagem de kart, tanto em pista seca quanto molhada, a qual Senna nunca perguntou a outro "qual é a manha?", mas apenas resolveu experimentar por si mesmo. A chuva oferece uma rápida e drástica alteração do nível de aderência na pista molhada. Por todos esses fatores levantados aqui, é que Senna conseguia rapidamente assimilar o nível de aderência e se adequar a ele, enquanto que Prost, ao contrário, sentia mais dificuldade nessas condições.

Tanto Senna quanto Prost eram capazes de reconhecer as qualidades um do outro. Prost reconhecia em Senna sua qualidade em rapidamente aquecer os pneus e fazer uma volta rápida em qualificação. Senna reconhecia a qualidade do Prost em encontrar o acerto ideal do carro. O que ambos não admitiam é que essas qualidades pudessem colocar cada um deles como melhores ou superiores. Prost via a qualidade de Senna em fazer voltas rápidas nos sábados, mas acreditava que o que realmente colocava um piloto como superior era sua qualidade nas corridas aos domingos. Já Senna que via a qualidade de Prost em acertar os carros acreditava que o que realmente colocava um piloto como superior era sua qualidade em guiar os carros. Essas opiniões são homólogas as dos fãs e jornalistas que optam por um ou outro piloto como o melhor entre eles.

2.7 O CIRCUITO INTERNACIONAL DA FÓRMULA 1

A competição automobilística da Fórmula 1 reúne pilotos e equipes oriundos de diversos locais do planeta, das mais diversas nacionalidades, colocando-os em disputa em um mesmo palco, em uma mesma arena. Nessas competições pilotos e equipes transfiguram sentidos de nacionalidades. Conexões afetivas com os signos nacionais são moldadas em um espetáculo de alta periculosidade e alta excitação em que o público

expectador pode viver os dramas realizados em pista como seus próprios dramas. Os dramas vividos por Ayrton Senna em sua competição com o seu principal rival Alain Prost são vividos também pelos espectadores brasileiros que acompanham as transmissões televisivas da Fórmula 1. Estes espectadores formam uma conexão afetiva não apenas com Ayrton Senna e suas características pessoais, mas também com os sentidos de nacionalidade que a prática de Senna mobiliza em pista. A saber, em sua disputa com Alain Prost, Ayrton Senna é o impetuoso, aquele que trás em seu corpo a marca da identidade nacional brasileira, de “sangue quente” produto dos trópicos, Senna se diferencia radicalmente de seu rival “frio” e “cerebral” Prost. O espaço em que se realiza a competição da Fórmula 1 é o espaço em que se realiza a disputa entre definições de ser correspondentes as suas identidades nacionais. É o espaço, portanto, em que o espectador pode sentir que a sua maneira de ser tem sua potência. O próximo capítulo se interessa em retornar a rivalidade entre Ayrton Senna e Alain Prost em maiores detalhes com o objetivo de se fazer emergir o momento da realização prática do mito Ayrton Senna.

3 A RIVALIDADE ENTRE AYRTON SENNA E ALAIN PROST: A EMERGÊNCIA DO MITO AUTOMOBILÍSTICO SENNA

Em 1988, 1989 e 1990, Ayrton Senna e Alain Prost foram os pilotos mais vitoriosos da Fórmula 1 durante esse período, conquistando mais pontos que quaisquer outros participantes, tornando todos os outros meros coadjuvantes. Os protagonistas Senna e Prost foram os únicos no período a disputarem os títulos mundiais de pilotos na competição. O único desenho possível de competição que cabia aos retransmissores da Fórmula 1 era a rivalidade entre Senna e Prost. Isso significava que quase toda a Fórmula 1 se confundia com a disputa que envolvia esses dois pilotos. Para o propósito desta tese não apenas foi importante voltar a série de documentos que registraram cada passo em direção a conquista mundial por parte desses dois pilotos, como também foi importante expô-la ao leitor. Este capítulo tem como objetivo fazer essa exposição com o intuito de aproximar mais o leitor do momento de realização prática do mito Ayrton Senna.

3.1 1988: A PRIMEIRA CONQUISTA MUNDIAL DE AYRTON SENNA

Em 1988 Senna desafiou uma lógica estatística e histórica da Fórmula 1. Ayrton Senna sem títulos conquistados, como novato na equipe McLaren, teria que desafiar o já duas vezes campeão mundial Alain Prost na temporada de 1988. O mesmo Prost anos antes chegara à McLaren em 1984 em situação semelhante. Prost havia conquistado algumas vitórias em sua carreira, tendo chegado perto de ter sido campeão, mas derrotado por Nelson Piquet, Prost ficou apenas com o vice-campeonato em 1983. Na temporada seguinte ele retornaria à McLaren⁸², ainda sem um título em mãos voltaria à equipe como companheiro do bicampeão mundial Niki Lauda. Em 1984, como um quase novato em sua segunda passagem pela McLaren, Prost teria encontrado um piloto já bicampeão como companheiro, mas não se intimidaria pelos títulos conquistados por

⁸² Alain Prost havia iniciado a carreira na Fórmula 1 enquanto piloto da McLaren em 1980, depois pilotou por três temporadas para a equipe Renault, retomando à equipe inglesa em 1984.

Lauda. Lutou até o último Grande Prêmio da temporada de 1984 pelo título contra Lauda e por meio ponto de diferença ficou em segundo lugar na pontuação, sendo seu segundo vice-campeonato conquistado. Prost não deixou se abater e no ano seguinte conquistou o título, mas dessa vez não lutando contra seu próprio companheiro de equipe e sim contra a Ferrari e a Lotus. O seu título conquistado na temporada de 1985 o colocou como um grande piloto ao ser capaz de desafiar outro grande piloto e não se deixar ser abatido pela derrota no ano anterior. Prost não tinha mais que temer a presença de um piloto de alto nível em sua mesma equipe porque agora ele se via como o grande piloto a ser batido. Por essa razão, a vinda de Ayrton Senna para a McLaren em 1988, em princípio, não deveria incomodar o piloto francês. Porém, o que Prost iria pouco a pouco ver em Senna era uma atitude semelhante à qual ele mesmo teve de ter quando pilotou lado a lado de Niki Lauda. A condição hegemônica de Alain Prost se colocaria, então, em aberto para a temporada de 1988, diferentemente do que havia acontecido nas duas temporadas anteriores.

A princípio Prost acreditava numa relação amistosa com seu novo companheiro. Ele observava Senna como pertencente a uma estirpe à qual não teria a tendência a um desenvolvimento de conflitos. Explica-se, à época Ayrton Senna não tinha um histórico de desentendimentos com seus ex-companheiros de equipe. Em segundo lugar, Senna se distanciava das impetuosidades de Nigel Mansell. Era nesse sentido, visto sob os olhos de Alain Prost como um piloto cerebral e não visceral como o Leão Mansell. Em temperamento, Senna se aproximava de Prost, e uma conciliação entre os dois pilotos aparentava ser bastante provável.

A temporada de 1988 se iniciaria com o Grande Prêmio do Brasil, realizado no circuito de Jacarepaguá, no Rio de Janeiro. Senna conquista a *pole-position* para a sua primeira corrida com a equipe McLaren e assim aparece como favorito para a corrida. A expectativa do público brasileiro presente nas arquibancadas do autódromo de Jacarepaguá no Rio de Janeiro era de uma bastante provável vitória brasileira, seja com Senna, seja com Piquet. Mas a estréia de Senna na McLaren não viria sem problemas.

Na largada para o Grande Prêmio do Brasil de 1988, Senna agita os braços indicando não estar apto a iniciar a largada. Como *pole-position* e primeiro lugar no

*grid*⁸³, um mal funcionamento no carro de Senna na largada indicava um obstáculo móvel e/ou estático para todos os pilotos que viriam logo atrás. Por conta disso a largada é cancelada.

A segunda largada acontece sem a presença de Senna no *grid* e sim nos boxes. Ele largaria apenas dos boxes, só podendo entrar na pista após a passagem de todos os carros na reta do circuito de Jacarepaguá. Mas a presença de Senna na corrida se daria através de uma ilicitude. Senna não estava apto a realizar a corrida por infração do regulamento. Apesar de não ter sido dada a primeira largada, houve a bandeira verde. Após a sinalização da bandeira verde, nenhuma troca de carro seria permitida. Senna volta à pista para a corrida na segunda largada com um carro reserva. A McLaren após a corrida declarou ter tido ciência da ilicitude de sua decisão de colocar Senna na corrida. O brasileiro parecia desconhecer o regulamento e partiu para uma corrida de recuperação, realizando uma série de ultrapassagens, algumas delas arriscadas, para tentar se aproximar de Alain Prost, que logo após a largada, assumiu a primeira colocação. Na vigésima volta, Senna se aproxima de Piquet. Galvão Bueno se lembra durante a sua narração pela Rede Globo de Televisão dos atritos entre os dois pilotos nos dias antecedentes à corrida. Na grande reta oposta do circuito de Jacarepaguá, Senna consegue uma oportunidade para uma ultrapassagem. Ao se aproximar do carro de Piquet, o carro de Senna ganha velocidade graças ao menor arrasto aerodinâmico gerado pelo vácuo entre os dois carros. Senna se coloca por dentro e com facilidade ultrapassa Nelson Piquet. O público das arquibancadas de Jacarepaguá vibra com a ultrapassagem de Senna. Após mais algumas voltas, ele recebe a bandeira preta.

O desempenho de Ayrton Senna no Grande Prêmio do Brasil gerou repercussão. Apesar da desclassificação, que não foi questionada, o desempenho de Senna foi elogiado pela imprensa brasileira.

4 abril 1988

McLaren de Prost e Senna prova que é o melhor carro de 88

Mario Andrada e Silva

Desempenho emocionante

Não houve ninguém entre sennistas e piquetistas que não tenha ficado emocionado com o desempenho de Ayrton. Em apenas vinte voltas o brasileiro foi do último ao segundo lugar, engolindo quase que literalmente os adversário. A sua classificação é um fato extrapista. O que se viu no "campo de luta" foi uma performance exuberante. Senna soube presentear o

⁸³ Nesta oportunidade, *grid* significa lugar onde os carros se agrupam enfileirados para a largada.

público brasileiro com uma condução espetacular. Os adjetivos, nesse caso não são exagerados.
Se Ayrton Senna foi o vencedor de fato, Alain Prost foi o de direito.⁸⁴

Apesar do desapontamento da torcida brasileira pela ausência de uma vitória em solo nacional, Ayrton Senna pilotou conforme as expectativas. Poderia existir um receio de um desempenho abaixo ao de seu companheiro de equipe, Alain Prost. O desempenho de Ayrton Senna em Jacarepaguá, ademais, sinalizava à Prost o nível de pilotagem de seu novo companheiro de equipe na McLaren. Prost viria a declarar que desde 1985, quando pilotava ao lado de Niki Lauda, não tinha “um companheiro de equipe com tanta classe e tão obstinado em ter sucesso na F.1”⁸⁵.

Em Mônaco Ayrton Senna desafiaria o seu companheiro de equipe Alain Prost a novos limites. No sábado, na qualificação oficial que definia as posições do *grid* de largada, Ayrton Senna estabeleceu uma diferença de tempo de 1,427 segundos entre a sua melhor volta e a de Prost. Uma diferença considerada bastante larga para os padrões da Fórmula 1 entre dois pilotos de uma mesma equipe.

O principado de Mônaco era um local ao qual Ayrton Senna se sentia à vontade. Em geral, os pilotos não gostavam de correr pelas ruas de Monte Carlo cercadas por um guard-rail que tornava a pista estreita e sem permissões para erros. Qualquer menor erro poderia indicar um abandono da corrida. Esta qualidade do circuito colocava muitos pilotos em uma posição desfavorável. Receosos, mesmos os mais qualificados pilotos de Fórmula 1 diminuíam o seu ritmo no circuito de Monte Carlo. Um circuito sinuoso, cheio de elevações, com um asfalto não tão aderente quanto o de um circuito fechado permanente, com poucas retas, obrigando os pilotos a frearem e trocarem de marcha frequentemente dentro de seus apertados *cockpits* em altas velocidades proporcionadas pela alta *downforce*⁸⁶ de um carro de Fórmula 1. Para se ganhar tempo era necessário correr em uma linha ideal próxima dos guard-rails, uma linha bastante apertada, que o percurso perfeito resultaria em um tempo de volta ideal. O limite era mais estreito, e por

⁸⁴ ANDRADA E SILVA, Mario. McLaren de Prost e Senna prova que é o melhor carro de 88. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 4 de abril de 1988.

⁸⁵ FOLHA DE SÃO PAULO. Senna inicia hoje busca da 4º pole position consecutiva em Imola. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 29 de abril 1988.

⁸⁶ Na medida em que um carro ganha velocidade e o atrito com o ar gera tanto uma resistência quanto uma força contra o carro, esta força tende não somente ir contra a força de aceleração do carro mas também deslocá-lo para diversas direções. Os carros de corrida são desenhados para que essa força seja deslocada em maior parte forçando o veículo a ter maior aderência com o asfalto. A esse fenômeno se denomina downforce.

conta disso, o circuito de Monte Carlo aparecia como o mais difícil de todo o calendário da Fórmula 1.

Dessa maneira, o Grande Prêmio de Mônaco aparecia como uma oportunidade de ilustração de duas posturas diferentes que se colocavam à prova na pilotagem sobre o circuito de Monte Carlo. O já experiente Alain Prost, em sua nona temporada na Fórmula 1, conquistara quatro vitórias em Mônaco, com um estilo de pilotagem mais conservadora. Senna conquistara apenas uma única vitória, partindo de um estilo mais ousado e agressivo quando comparado ao de Prost. As duas maneiras, quando bem executadas, levaram os dois pilotos ao sucesso nas ruas do principado. Gilles Villeneuve, piloto conhecido por sua tocada mais agressiva, também havia conquistado uma de suas seis vitórias, antes de ter sua carreira interrompida por um acidente fatal, em Mônaco. Mas tantos outros ousaram se aproximar ao seu estilo e falharam. Como Nigel Mansell, que em 1984, liderava a prova e cometera um erro, pondo tudo a perder o que havia conquistado em poucas voltas na pista. Existe uma diferença entre intencionar e executar. A execução indica o nível mais elevado não só de aprimoramento, mas também, de uma real aprendizagem, que não se dá pela perseguição de uma interpretação a uma representação, e sim, a uma mimetização da prática, tornando o *habitus* possível de reproduzi-la mais uma vez, quando as estruturas estruturantes de uma prática, tornaram o corpo apto a fazê-la. Muitos tentaram ser cerebrais como Alain Prost, em suas tentativas de imitação das estratégias do francês, como a de diminuir o ritmo de sua corrida em dados momentos, os imitadores da representação, só imitam a representação, não capazes de transferir os esquemas para novas situações, fazem o mesmo de situações passadas em novas situações, aplicando as lições erroneamente. Ayrton Senna, mais jovem do que Prost, e sem um título de campeonato às suas mãos, se dispunha a repetir o feito de Gilles Villeneuve, e quantas vezes fosse preciso, para sinalizar de que havia aprendido apropriadamente.

No domingo, a vantagem que Ayrton Senna colocou sobre Alain Prost durante os treinos antecedentes se alargaria. Numa pista de difícil ultrapassagem como Mônaco, uma boa posição de corrida oferece uma vantagem na montagem de uma estratégia. Ayrton Senna largou na ponta, mas Prost não teve a mesma facilidade, não conseguindo engatar a segunda marcha por um pequeno instante, oferece a possibilidade de Gerhard Berger que vinha logo atrás, ultrapassá-lo. Prost fica encaixotado por várias e várias voltas atrás da Ferrari pilotada pelo austríaco Berger, isso tira do francês a possibilidade

de imprimir um ritmo mais forte. Essa era a oportunidade de Senna para abrir mais vantagem, conquistando uma larga diferença de mais de 50 segundos entre ele e Prost, na volta 54, quando finalmente o piloto francês consegue se posicionar na segunda colocação. Ron Dennis comunica por rádio sobre a vantagem de Senna e pede para administrá-lo. Isso muda radicalmente a forma de Senna pilotar, não tão habituado em somente administrar a corrida. E então surge a oportunidade para Prost, fazer o que sempre executou e caracterizou seu estilo de pilotagem em corrida, causar um incômodo em Senna, a fim de fazer o brasileiro cometer um erro. Prost pilota em um ritmo mais rápido, e mesmo com uma vantagem enorme do brasileiro na corrida, Senna se sente incomodado, sentindo a necessidade de oferecer uma resposta. Na volta 59 Senna faz a volta mais rápida da corrida, mas na volta 65, ele comete um erro e não tem mais condições de seguir na corrida. Com isso, Prost herda a primeira posição de Senna e seguindo as voltas restantes, vence o Grande Prêmio de Mônaco pela quinta vez.

Depois da corrida, Senna atribuiu como causa de sua batida um pneu murcho⁸⁷. Mas não foi essa a declaração mais lembrada de Senna após o Grande Prêmio de Mônaco.

Foi naquele dia que percebi que já não estava mais dirigindo conscientemente. Pra mim, era como se fosse outra dimensão. O circuito era um túnel para mim, e eu só ia, ia e ia em frente. E eu percebi que estava além da minha compreensão consciente.⁸⁸

Essa declaração polêmica despertou os mais diferentes posicionamentos em relação ao estilo de pilotagem de Senna e também ao seu caráter como pessoa. A declaração para muitos pareceu ser fabricada, com o uso de metáforas, que indicavam uma dissimulação de Senna, ou uma espécie de prepotência e arrogância, se colocando em uma dimensão não pertencente a dos demais pilotos. A ausência de explicações técnicas e propriamente automobilísticas incomodou muitos outros pilotos. Por outro lado, se considerada como sincera, a declaração de Senna é reveladora da diferença de

⁸⁷ “A vantagem que Senna tinha acumulado até o acidente lhe daria condições para perder até 3 segundos por volta para Prost, até o final da corrida. Uma volta antes da batida o dono da equipe McLaren, Ron Dennis, informou Ayrton pelo rádio que Prost não tentaria alcançá-lo. Mesmo assim Senna não diminuiu seu ritmo o suficiente para ter uma margem de segurança em caso de necessidade. Esse é o tipo de atitude que no final do ano diferencia o campeão mundial do vice.” FOLHA DE SÃO PAULO. Senna diz que pneu murcho descontrolou o McLaren. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 16 de maio de 1988.

⁸⁸ SENNA. Direção: Asif Kapadia, Produção: James Gay-Rees; Tim Bevan Eric Fellner. Brasil, Estados Unidos, França, Reino Unido: Universal, 2010.

seu estilo de pilotagem quando comparado com o estilo de Alain Prost. Senna se envolvia mais com a pilotagem em curtíssimo prazo, fazendo curva a curva do circuito, como se cada uma delas, individualmente, não fizessem parte de diferentes etapas que compõe o todo de uma corrida. Prost antevia o que se deveria fazer e realizava planejamentos, modificando a sua tocada ao longo de toda a corrida, conforme essas pudessem servir para alcançar objetivos de longo prazo. A capacidade de concentração de Senna era por imersão plena naquilo que estava fazendo no momento, os pedidos de seu chefe de equipe Ron Dennis para diminuir o ritmo e os tempos de volta de Alain Prost o desconcentraram. Prost conseguia manter a alta concentração mesmo quando precisava pensar a respeito de sua estratégia de corrida, quando escutava seu chefe de equipe pelo rádio ou o tempo de volta realizado pelos outros pilotos. A descrição metafórica de todo o circuito de Mônaco como um túnel, aparece como sincera, quando vista como uma prova do envolvimento de Senna com cada curva do circuito de Monte Carlo, com cada detalhe do traçado e um total esquecimento, de tudo o mais que se colocava para lá dos limites do traçado possível de corrida.

No Grande Prêmio seguinte, no México, Prost deixou para trás toda a diferença de desempenho entre ele mesmo e seu companheiro de equipe. Alain Prost não se deixava se abater pelas realizações espetaculosas de seus rivais. Como em Mônaco, não se abateu pela larga vantagem produzida por Ayrton Senna, manteve a calma, não cometeu erros, e nem fugiu ao seu próprio estilo, obtendo mais uma vitória. Prost não só estava convicto de que não deveria mudar sua maneira de pilotar, como tinha total capacidade de se manter o mesmo de sempre, refratando todas as influências externas, que lhe pudessem incomodar.

Ainda nesse momento, não incomodava tanto para Alain Prost as conquistas de *pole-position* de Ayrton Senna, seus tempos mais rápidos nos treinos, ou o que a mídia dizia a respeito das diferenças de qualidade entre os dois pilotos da equipe McLaren. Ele via Ayrton Senna como um piloto popular, que por suas características de estilo, conseguia conquistar o agrado da maior parte dos espectadores de Fórmula 1. Mas havia a confiança em Prost de que, eram as suas competências, as mais apropriadas para o êxito automobilístico, pois garantiria um melhor desempenho nas corridas e uma maior soma de pontos para o campeonato. Por isso mesmo, focava o desenvolvimento do acerto de seu carro unicamente para as corridas, fazendo apenas alterações leves como o esvaziamento do tanque, em suas tentativas de voltas de classificação. Para Prost, havia

uma certeza. A de que não poderia ser derrotado se seguisse praticando conforme ao seu estilo, fazendo de uma corrida de automóveis uma série de procedimentos que o seu *habitus* lhe parecia como o mais apropriado para realizá-los. Dessa forma, em sua visão pessoal, Prost poderia se enxergar ainda como um piloto melhor e mais completo do que Ayrton Senna, que carecia das disposições necessárias para realizar competentemente os mesmos procedimentos. Apenas uma coisa poderia incomodar Prost, ver competências outras serem empregadas e resultarem em feitos maiores do que os seus próprios. A maior sensibilidade que Senna tinha com o carro, sentindo os níveis de aderência com maior destreza, era uma das capacidades que Prost, de certa maneira, invejava em Ayrton Senna, e reconhecia que não era capaz de fazê-la, tão adequadamente. O que se colocava em questão para Prost, não era se ele havia desenvolvido essa ou outras competências, mas de quais eram as realmente necessários para o sucesso automobilístico, o que até então, não aparecia como uma dúvida para Prost, ele se sentia como o mais apto para essa realização.

O Grande Prêmio da Inglaterra ocorreu com bastante chuva. E a chuva afastou Prost da corrida. O campeonato de 1988 da Fórmula 1 previa o descarte obrigatório de 5 resultados entre os 16 de toda a temporada. Prost fez uso de um dos seus descartes e decidiu pela opção mais segura, com o excesso de chuva, receoso de que um acidente maior pudesse acontecer, Prost não realizou a corrida. Senna tomou a ponta na corrida e mesmo com toda a chuva fez uma corrida sem dificuldades, vencendo-a facilmente.

11 julho 1988

Prost, bicampeão mundial, desiste para não correr riscos

Mario Andrada e Silva

Foi a melhor corrida do ano. Melhor inclusive que as corridas do ano passado. Ayrton Senna restabeleceu a ordem na casa. Guiar na chuva é sua especialidade antiga (...). Ontem Senna foi maduro e não correu riscos excessivos, soube até se controlar na última volta para receber, pela primeira vez na F-1, a bandeirada da vitória na Inglaterra. Prost fez o papelão, desistiu de correr alegando falta de condições de segurança. Teve medo. Não merece um título mundial depois de uma atitude dessas.⁸⁹

Essa vitória fazia se tornar mais explícita a diferença entre os dois pilotos da equipe McLaren. Alain Prost foi excessivamente cauteloso e decidiu não correr. Senna não sentiu o medo, e as situações de maior perigo pareciam ser as mais favoráveis. A

⁸⁹ ANDRADA E SILVA, Mario. Prost, bicampeão mundial, desiste para não correr riscos. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 11 de julho de 1988.

baixa aderência do asfalto causado pela chuva e a rápida modificação do nível de umidade da pista, não eram problemas para um piloto de elevada sensibilidade com o carro como Ayrton Senna. Prost observou de fora a aplicação das competências técnicas de Ayrton Senna que ele não as possuía no mesmo grau.

As duas vitórias de Senna, na Hungria e na Bélgica, e o abandono do piloto francês em Monza, deixaram Prost em uma situação complicada no campeonato, precisava agora vencer as quatro etapas seguintes. Após o Grande Prêmio da Bélgica, Prost elogiou Senna e o declarou como favorito para a conquista do campeonato: “Ele merece o título, está andando mais rápido que eu.”. Já Senna preferiu não ser tão otimista: “Só vou comemorar quando houver certeza matemática.”⁹⁰. Jackie Stewart também veio a expor sua opinião sobre o erro cometido por Ayrton Senna em Monza, na Itália:

22 outubro 1988

Stewart não considera Senna um 'piloto limpo'

Ayrton Senna, que viaja hoje para o Japão, ainda não está pronto para ser campeão mundial. Falta ao brasileiro um sentido ético e humano, segundo o escocês Jackie Stewart, campeão mundial de F-1 em 69,71 e 73. Ele acha que Senna ainda não é tão equilibrado do ponto de vista mental quanto o é na forma de dirigir. Para Stewart não basta ser talentoso e dedicado para se tornar um campeão, é preciso ser também um "piloto limpo". (...) O ex-campeão acha que a atitude de Senna foi perigosa e desnecessária. Ele citou ainda uma "falha de julgamento" de Ayrton como responsável pelo acidente que lhe tirou a vitória em Monza.⁹¹

Foi a partir deste que Prost voltou a fazer a mesma estratégia bem executada no Grande Prêmio de Mônaco. Era necessário desestabilizar Ayrton Senna, que pela primeira vez na carreira, ao final de um campeonato, se colocava em condições de se tornar campeão. Prost já era bicampeão e tinha total experiência. Correria dessa vez como franco atirador, colocando toda a pressão em cima de Senna. Assim, Prost fazia declarações indicativas de que já não se preocupava tanto com a conquista do título e de que não sentia mais ter chances no campeonato. Mais do que isso, exigiu da Honda uma reformulação dos motores fornecidos pela montadora japonesa para a equipe McLaren. Justificava o seu desempenho com a alegação de que a Honda favorecia o piloto brasileiro. Isso colocou a Honda pronta a satisfazer os anseios de Prost, acertando a

⁹⁰ FRASES. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 30 de agosto de 1988.

⁹¹ FOLHA de SÃO PAULO. Stewart não considera Senna um 'piloto limpo'. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 22 de outubro de 1988.

regulagem dos motores para o seu estilo de pilotagem, o que veio a desfavorecer Senna⁹².

O Grande Prêmio do Japão seria realizado pela segunda vez no circuito de Suzuka, um circuito proprietário da Honda, e poderia se encerrar dando o título ao Ayrton Senna, bastando ao piloto brasileiro a conquista da vitória, retirando todas as chances de título para o francês Alain Prost. Em 1986 Alain Prost chegara a última etapa do campeonato na Austrália concorrendo o título junto de Nigel Mansell e Nelson Piquet. O piloto francês tinha as menores chances de título entre os três pilotos, precisava vencer a prova e ainda contar com um mal resultado de Mansell. Prost veio como franco atirador. Mansell teve um problema em um de seus pneus, que ao estourar, quebrou a suspensão do carro e o jogou para fora da pista. Por precaução, a equipe Williams mandou o companheiro de Mansell, Nelson Piquet, para uma troca de pneus a mais não prevista na estratégia inicial de corrida. Com isso, Prost herdou a liderança na corrida e conquistou o seu segundo título mundial na Fórmula 1. Em 1988, na penúltima prova do campeonato, Prost tentaria se colocar mais uma vez como franco atirador, concentrando as responsabilidades de título para Senna.

Tudo parecia favorável ao título de Ayrton Senna, largaria em primeiro no difícil e sinuoso circuito de Suzuka, com poucos trechos que permitiam ultrapassagens. Mas aconteceria um imprevisto na largada, e uma oportunidade para Prost vencer a corrida e manter viva a disputa para a prova seguinte, na Austrália. Senna tem problemas em seu carro na largada, e somente graças ao declive na reta principal onde acontecia a largada, faz o seu carro pegar no tranco, conseguindo retomar a corrida, porém somente na décima quarta posição. Mas o McLaren Mp4/4 já havia se provado diversas vezes um carro muito acima dos demais, como na primeira prova em Jacarepaguá, onde Ayrton

⁹² “Mas a disputa entre ele e Prost esquentou. ‘Tudo estava perfeito com o carro’, declarou o francês, faceiro, depois da classificação. (...). ‘A máquina estava equilibrada e balanceada’, explicou. ‘Se ela estivesse assim antes eu teria feito todas as pole-positions da temporada’, acrescentou. ‘Esta foi a primeira vez em um longo período em que eu fiquei completamente satisfeito com a minha máquina num treino de qualificação’. COSTA, Caio Túlio. Prost larga na frente; Gulgemin sai em 5º. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 25 de setembro de 1988.

“Foi apenas um consumo elevado, anômalo, uma coisa que não existia entre um carro e outro (o de Prost), uma coisa que não existia até então.” FOLHA DE SÃO PAULO. Está difícil entender o McLaren, diz Senna. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 3 de outubro de 1988.

“Os homens da Honda e da McLaren são profissionais e vão continuar assim até o final do campeonato”. FOLHA DE SÃO PAULO. Senna nega sabotagem da McLaren. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 4 de outubro de 1988.

FOLHA DE SÃO PAULO. Fisa pede à Honda motores iguais para Senna e Prost. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 12 de outubro de 1988.

Senna havia ultrapassado vários carros. Em apenas quatro voltas, Senna recupera dez posições e se coloca como quarto colocado na corrida. De uma forma não habitual Ivan Capelli faz a volta mais rápida da corrida, enquanto se poderia esperar que Alain Prost, sem obstáculos à sua frente, deveria ser o mais rápido naqueles instantes da corrida. Capelli que estava em terceiro ultrapassa Gerhard Berger e assume a segunda posição. Prost dá uma resposta e momentaneamente faz a volta mais rápida, até ser superado por Ayrton Senna, que depois de todos os problemas que o colocou a mais de 10 segundos de diferença para o líder, começa a diminuir a vantagem de Prost. Mas a principal ameaça de Prost na corrida não é apenas seu companheiro de equipe Senna. Ivan Capelli consegue fazer constantemente voltas rápidas se aproximando do líder. Enquanto isso, na volta 12, é a vez de Senna ultrapassar Berger, se colocando em terceiro lugar. São pouco mais de doze segundos de diferença entre o brasileiro e o francês na pista. Ivan Capelli se aproxima definitivamente de Prost e ameaça a liderança do piloto francês da McLaren.

Uma leve chuva começa a cair sobre partes do circuito de Suzuka na volta 14, não sendo suficiente para deixar todo o traçado molhado, porém, suficiente para a redução do nível de aderência do asfalto, o deixando imprevisível para os pilotos que percorriam uma pista, até então, de condições quase idênticas volta a volta. Prost sofria algumas dificuldades com seu carro e visivelmente não imprimia o ritmo que gostaria, tendo deixado a aproximação de Ivan Capelli. A nova condição, mais úmida, lhe desfavorecia ainda mais. Galvão Bueno, narrando a corrida para a transmissão da Rede Globo de Televisão⁹³, não deixaria de notar o fator umidade, chamando a atenção numa tentativa de recuperar o animo da torcida brasileira. Se antes, a dificuldade de largada de Ayrton Senna apareceu como uma oportunidade de Alain Prost vencer a corrida, agora era a chuva a oportunidade de Senna, que estando a mais de 10 segundos atrás de seu companheiro de equipe, sentia a necessidade de um fator improvável para se colocar novamente em disputa.

Não eram apenas a chuva, os problemas em seu carro, e as constantes investidas de Ivan Capelli que preocupavam Alain Prost na corrida, mas também os retardatários que apareciam como obstáculos móveis na pista e que precisavam ser superados o mais rapidamente possível. A condição de pista não é a das mais favoráveis, mas o nível de

⁹³ As passagens com as narrações de Galvão Bueno disponíveis ao longo de todo o texto são oriundas de transcrições feitas pela Rede Globo de Televisão que foram realizadas ao na época e que graças aos preservadores de conteúdo televisivo me foi possível trazê-las aqui.

aderência proporcionado pelo asfalto levemente úmido é o suficiente para que os pilotos se mantenham com os pneus slicks na corrida, próprios para o asfalto seco. A situação de um asfalto que não era o ideal para os pneus slicks, nem para os pneus sulcados, e com mudanças constantes de níveis de aderência, em diferentes trechos da pista, alguns mais secos, outros mais molhados, favorecia a maior sensibilidade de Senna, que sem os incômodos de outros carros próximos, se aproxima de Alain Prost com os mais diversos tipos de problemas para lidar. Com 19 voltas completadas, depois de ter perdido tempo ultrapassando vários carros na corrida, a diferença entre Senna e Prost que havia se colocado para algo em torno de 13 segundos, reduziria para uma margem ínfima para menos de dois segundos. Senna então ultrapassa Ivan Capelli na volta 20, e ao completar a volta na reta principal, ameaça a liderança de Prost pela primeira vez na corrida. “Prost já procurou no retrovisor!”, diz Galvão eufórico chamando a atenção do espectador para a tão esperada disputa entre os dois pilotos da McLaren.

Logo então, Capelli abandona a prova por problemas mecânicos em seu carro. Alain Prost reage, mesmo com os defeitos no câmbio de seu carro, faz a volta mais rápida da corrida momentaneamente. A chuva havia cessado, assim como as investidas de Ivan Capelli, Prost parecia ter se adaptado com as condições de seu carro, e não apareciam, por aquelas voltas, novos retardatários, assim o piloto francês da McLaren voltava a se preocupar exclusivamente com a sua pilotagem. Porém a situação de pista livre sem retardatários não se prolonga. Quando Prost tem que lidar com dois retardatários à sua frente na parte mais lenta do circuito, a última chicane antes da reta principal, Senna se aproxima, traciona com mais facilidade no contorno da chicane, se coloca atrás do carro de Prost para pegar o vácuo e ao final se coloca por dentro para realizar a ultrapassagem poucos metros antes da primeira curva do circuito. Senna assume a liderança pela primeira vez na corrida e não a larga mais. Fazendo também a volta mais rápida da corrida na volta 33.

Galvão Bueno: É a confirmação de um talento, da garra, da vontade, da determinação de um piloto. Aí Senna, no Grande Prêmio do Japão, apontando para a vitória, vai frear pela última vez para passar pela chicane. O diretor de prova aguarda, o Brasil inteiro aguarda. Ayrton Senna, ergue o punho, vibra, é a vitória. (Apito da Globo e o Hino da Vitória) Ayrton Senna do Brasil! Campeão Mundial de 1988! Ayrton Senna do Brasil! A vitória brasileira, pela oitava vez do ano, a explosão da emoção de Senna. Quem conhece bem Ayrton Senna, sabe que será difícil ele enxergar, ver alguma coisa, tirar as lágrimas dentro do capacete de Senna. Os dois punhos, o esquerdo erguido, uma corrida fantástica. Um título impressionante porque ele veio de décimo sexto colocado, pra tirar dezessete segundos, nada mais nada menos do professor Alain Prost. Pra fazer a

passagem, ele abre a viseira e chora copiosamente no cockpit de seu carro Ayrton Senna. É a realização de um sonho.⁹⁴

Certa vez Pierre Corneille disse: “A vaincre sans périr on triomphe sans gloire!”⁹⁵. Existem diversas formas de se conquistar um título. Tão importante quanto se vence - se não vence, vence uma única vez ou diversas vezes – também é importante como se vence. A qualidade de uma conquista afina um vencedor aos seus torcedores. Pilotos na Fórmula 1 conquistaram títulos das mais diversas formas, e as mais diversas narrativas surgiram para expressá-las. Alguns pilotos foram considerados cerebrais por conta de como conquistaram suas conquistas. Outros pilotos contaram com a raça na conquista de seus títulos. Os três títulos conquistados por Nelson Piquet não tiveram o mesmo êxito do título conquistado por Ayrton Senna em 1988 em se gravarem na memória dos torcedores brasileiros. Pareceu mais um título conquistado como qualquer outro. Piquet tanto em 1981 quanto em 1983 contou um pouco com a sorte, com a sua cuidadosa condução, e numa disputa que envolvia cálculos matemáticos, se colocou nas devidas posições necessárias para a conquista de seus dois primeiros títulos. Seus principais adversários nessas situações, não conseguiram ter boas corridas ao final do campeonato, ou tiveram falhas mecânicas. Piquet não venceu para ser campeão, mas pontuou o necessário nas últimas etapas dos calendários de 1981 e 1983. Em 1987, Piquet não precisou sequer correr para ser campeão, fora antecipadamente graças à ausência da participação de Mansell nas duas últimas etapas. Foram títulos conquistados que caíram nas narrativas comuns, Piquet foi consistente ao longo de suas temporadas, pontuou mais que os seus concorrentes, além de ter conservado seu equipamento quando necessário, vencendo corridas eventualmente. Nada de dramático. Diferentemente da conquista de Ayrton Senna em 1988, que teve todos os contornos de dramaticidade. Senna teve que lidar com uma série de desafios ao longo de toda a temporada, e a luta contra seu rival Alain Prost definiu o máximo de duas estilísticas características da Fórmula 1. Não foi um campeonato só de “altos”, mas também teve os seus “baixos”, como a derrota em Mônaco, a mais destacada delas. No Grande Prêmio do Japão em Suzuka, quando as expectativas eram de que Senna pudesse vencer a

⁹⁴ TRANSMISSÃO AO VIVO GRANDE PRÊMIO DO JAPÃO. Rio de Janeiro: *Rede Globo de Televisão*, 30 de outubro de 1988. Programa de TV.

⁹⁵ “Uma vitória sem perigo é um triunfo sem glória.” THE NEW TIMES. To win without risk is to triumph without glory. Disponível em: <<https://www.newtimes.co.rw/section/read/190416>> Acesso em 18 de fevereiro de 2019.

corrida facilmente, no momento mais próximo da conquista, veio o maior desafio da temporada. As lições aprendidas em Mônaco, México e em outras derrotas tiveram que ser postas à prova. Senna não conseguiu largar como queria, se colocando à frente de Prost na primeira curva podendo tão somente administrar toda a corrida. Senna teve de fazer uma série de ultrapassagens e fazer numa única corrida o que não havia feito em todo o campeonato. O piloto brasileiro também contou com a sorte, como os problemas no câmbio do carro de Alain Prost e a leve chuva sobre partes do circuito de Suzuka. Em todo o caso, Senna fez o seu papel e o executou magistralmente. O público expectador, seja o presente nas arquibancadas do autódromo de Suzuka, seja o telespectador que assistia pela televisão de diferentes locais do mundo, teve a oportunidade de ver uma narrativa semelhante à de um filme, mas que diferente de um filme, não tinha um desfecho já definido pela intenção de um escritor. Embora o roteiro da temporada de 1988 na Fórmula 1 parecesse um filme clichê, a história poderia se desenrolar a qualquer momento para uma ou outra direção que nenhum expectador que estivesse assistindo poderia assegurar com toda a certeza de que a história tomaria um determinado rumo. O esporte fornece ao seu público o que os filmes não são capazes de fornecer. A alta excitação é gerada porque, embora depois de terem acontecidos os fatos eles aparecem ordenados, existe toda a probabilidade de desordem a cada instante dos acontecimentos, e somente com execuções precisas, ocorridas em situações adversas que diminuem essa probabilidade, a ordem pode surgir. Não há *Deus ex Machina* para o esporte, é porque a narrativa do esporte não é desenhada por nenhum deus e mesmo assim acontece, através de atores humanos, falíveis, e, portanto, afeitos aos erros, que o esporte fornece sensações únicas aos seus participantes diretos e aos seus expectadores. A realização prática é o componente fundamental do esporte, este, precisa ser exercido, e não somente enunciado. Sua mensagem importa, mas precisa ser executada e realizada. Senna se colocou em uma situação de adversidade, e a superou.

Foi um título conquistado com garra, com dedicação, disposições não particulares ao espaço automobilístico, transferíveis às outras esferas da vida. Assim um expectador não tão aficionado pelo automobilismo, e sem os devidos conhecimentos técnicos, também poderia se encontrar no espaço social automobilístico. Era o caso de uma porção maior do público brasileiro – que engloba em seu conjunto tanto os mais aficionados pelo automobilismo quanto aqueles mais interessados em assistir o esporte automobilístico por propiciar uma disputa internacional –, que não conseguiu se projetar

nas conquistas de Nelson Piquet, possivelmente, por não ter compreendido os passes e os movimentos de Piquet necessários para as suas conquistas. Na temporada de 1988, Senna chamou a torcida brasileira para si, ao mobilizar em suas práticas os signos aos quais os brasileiros mais esperavam para que os definisse.

O momento da realização prática da conquista do título de Ayrton Senna no Japão em 1988, no outro lado do planeta, numa competição internacional, é o momento que o brasileiro carrega a bandeira nacional, tanto materialmente em seu carro, quanto simbolicamente, e permite dessa maneira, fazer com que o brasileiro se possa projetar como vencedor, nesse grande coliseu moderno, internacional porque distante de todas as maneiras, geograficamente por um lado, institucionalmente por outro, através da regulação pela Federação Internacional de Automobilismo. Aquele que incorporou as devidas disposições para realizar praticamente com precisão encontrou o seu espaço de consagração. Os elementos diversos necessários para a construção da narrativa presencial se tornaram unos naqueles instantes. E como que uma mágica, os eventos ganharam sentidos únicos. Surgia um novo campeão, detentor de um título intransferível e inviolável.

Com o título em mãos, Senna conquistou todos os holofotes da imprensa brasileira⁹⁶. As marcas de caráter de Senna, que pudessem ser associadas à

⁹⁶ “Se no início da temporada Senna mostrou-se preocupado com sua atuação numa equipe nova, com gente estranha e um ‘professor’ Prost a enfrentar, neste final de temporada ele se mostra impaciente com jornalistas, só concede entrevistas coletivas e é lacônico nas suas respostas. O nervosismo é aparente e o ato constantes de levar a mão à nuca vem confirmar a tensão a que vem sendo submetido nesses dias de fim de campeonato. O Globo Repórter levou um não à sua proposta de fazer um documentário sobre o cotidiano de Senna. ‘Quero estar tranquilo e bem disposto, sem qualquer tipo de preocupação. Depois que terminar o campeonato, faço o que vocês quiserem. No momento, o que peço é um pouco de paz e tranquilidade para terminar tudo isso.’ RIBEIRO, Nice. Senna diz que erro em Mônaco foi o ponto-chave de 88. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 29 de outubro de 1988.

“‘Quase todo o dia ele faz contato com a gente’, disse Milton, confirmando que o piloto volta ao Brasil, sempre que pode, não apenas para rever os familiares, amigos e a namorada, mas também porque gosta do país. Esse gostar do Brasil transformou Senna em um ídolo popular, segundo Milton. ‘Eu tenho certeza de que essa sua forma de agir é uma coisa espontânea.’ ‘Como todo o bom brasileiro, quando ele chega quer sempre o mesmo prato: arroz, feijão, carne, salada, esse trivial que todo o brasileiro gosta. E guaraná também’, comenta Milton. Para Milton, as maiores virtudes do campeão são a seriedade, a honestidade e a determinação, sempre ressaltadas pelos chefes das equipes pelas quais já atuou. ‘Ele é uma pessoa que procura fazer bem tudo aquilo que se propõe. Ele é um perfeccionista no automobilismo e fora dele. O que é uma coisa normal para ele pode parecer exagero para os outros. Ele sente muito a responsabilidade quando está em jogo a equipe, o patrocinador. Quando quer fazer uma coisa, ele leva tudo isso a sério, até as últimas consequências.’ FOLHA DE SÃO PAULO. Ayrton liga para casa quase todos os dias. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 1º de novembro de 1988.

“Obrigado, Ayrton. Tudo o que o Brasil precisava nesse momento era uma injeção de Ânimo. Você provou que, mesmo saindo em desvantagem, (e é) possível vencer os obstáculos. Você resgatou um mínimo que seja da nossa esperança, da nossa Auto-Estima. E nos deu uma lição que o pessimismo nunca fez bem a ninguém. Você reagiu, ergueu a cabeça e venceu. Reaja Brasil! Sistema Globo de Rádio.”

nacionalidade brasileira, foram recorrentemente levantadas, como os signos da dedicação, da persistência e perseverança, da garra e da coragem, da vontade de vencer mesmo sob as circunstâncias mais difíceis. Não bastando os atributos geralmente atribuídos às qualidades de um herói e de um guerreiro, também foram atribuídas outras qualidades como a de uma pessoa honesta e íntegra. Mas essas qualidades não podiam lá ser muito distantes, eram exemplos a serem seguidos, porém exemplos que nasciam de uma pessoa comum, ordinária, que voltava ao Brasil para comer arroz e feijão, em contraste com as festanças extraordinárias dos campeões distantes, com suas viagens à Europa e os deleites de pratos finos. Por ter conquistado o título, Senna não renegara às suas origens, exaltando sempre que possível a motivação que encontrava por ser pertencente à nacionalidade brasileira.

FOLHA DE SÃO PAULO. Publicidade Globo Rádio. Tai o tipo de cena que a gente precisava. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 31 de outubro de 1988.

Não poderia haver melhor roteiro para manter o público acordado das 2h até perto das 4h da manhã. Os menos fanáticos foram dormir logo. Assim que Senna errou na largada e caiu para a 16ª posição. A legião mais fiel e resistente ao sono ficou e viu muita emoção.” FOLHA DE SÃO PAULO. Campeão larga mal mas passa o francês na 28ª volta. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 31 de outubro de 1988.

"Eu quero viver um pouco mais, curtir um pouco a vida." "Valeu Brasil. Na Austrália tem mais, ano que vem tem mais." "Esta vitória vai me dar a paz interior, a tranquilidade que eu não tinha até então." "Eu quero melhor como pessoa." "O acidente em Mônaco me levou para perto de Deus. Mudou muito minha mentalidade. Eu aprendi a medir o preço do trabalho com a reflexão solitária." "Ballestre, em vez de interferir nos assuntos dos outros, faria muito bem se ocupando de organizar o desenvolvimento das provas dentro das pistas." "Prost e eu tivemos sempre à disposição os mesmos materiais técnicos e as mesmas atenções por parte dos mecânicos." Todas frases de Senna. FRASES. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 31 de outubro de 1988.

“Ayrton Senna não é o novo campeão de Fórmula Um. A este título oficial, junta-se outro, não reconhecido, porém mais condizente com a realidade do campeonato de 88: campeão da Fórmula McLaren. (...) Para o torcedor brasileiro, ficou a compensação de ver laureado o seu predileto Ayrton Senna. À margem destas questões, ressalta-se que Ayrton conquista ainda, neste campeonato, o recorde de pole-positions na mesma temporada, que é um senhor feito. Excluída a má largada, e a começar de mais uma pole confirmadora do seu recorde, Senna fez uma corrida esplêndida no Japão. Pelo que se viu quando focalizado pela TV, uma corrida impecável. Nem tanto pela recuperação das posições perdidas na largada, porque a superioridade da McLaren é tal, que Senna se recuperou sem precisar, como seria necessário em condições normais, fazer sucessivas melhores voltas da prova. Seu desempenho se destacou pelo equilíbrio exato de determinação, sua característica mais acentuada, e de lucidez nos momentos de decisão. O mesmo não pode ser dito de Prost, que em inúmeras ocasiões importantes se mostrou vacilante - e sensatez não se confunde com vacilação. O campeonato de 88 deu ainda mais corpo à pergunta sem resposta: o que faz com que os brasileiros sejam capazes de tanto êxito no automobilismo? Pouco importa, contanto que novos títulos continuem a vir, para vermos se o automobilismo e o jornalismo automobilístico, tão precário ainda, engrenam também dentro do Brasil.”

1 novembro 1988. Dedicção total às pistas faz Senna recusar contratos de até US\$ 2 mi. Mario Andrada e Silva. Entrevista à Armando Botelho. “Não. É uma história muito interessante, que não poderá ser contada toda agora. Mas, no futuro, a idéia é colocar em um livro todo esse ‘affair’ da Lotus. Não é segredo para ninguém que, nos últimos três ou quatro anos, o Ayrton é o piloto mais solicitado de Fórmula 1. Não ocorreu um momento, nem um minuto sequer dele ficar sem emprego. Nos últimos anos, há verdadeiro leilão em torno da figura de Ayrton Senna, essa é a verdade.” FREITAS. Campeão da 'F-McLaren' equilibra determinação e lucidez. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 31 de outubro de 1988.

A conquista do título de Ayrton Senna elevava o nível de inserção ao risco necessário para o sucesso automobilístico na Fórmula 1. A era do conservadorismo de Alain Prost, de Nelson Piquet e de outros se colocava cada vez mais ao passado e surgia então uma nova era, de inserção à alta periculosidade. O automobilismo já fora no passado um esporte mais perigoso. E que por conta disso, premiava a atitude mais conservadora, de ser o mais lento que se pudesse ser para vencer as corridas, contando com os erros dos adversários, as falhas mecânicas dos carros e até mesmo com as mortes dos rivais nas pistas. Quando a Fórmula 1 nos anos 1980 atingiu um novo nível de segurança, reduzindo drasticamente as estatísticas fatais quando comparada a outras épocas anteriores, uma nova disposição surgiria. Nelson Piquet e Alain Prost no final dos anos 1980 eram pilotos de velha guarda. Ambos correram as últimas temporadas com carros de chassi de alumínio, antes da fabricação dos chassi de fibra de carbono com células de sobrevivência extremamente resistentes. Ambos viram em 1982 a morte de Gilles Villeneuve e o acidente quase fatal de Didier Pironi e foram sensibilizados com os finais trágicos de carreira de seus companheiros de profissão. Senna chegara em 1984, quando não mais ocorriam acidentes fatais nos finais de semana de Grandes Prêmios, em 1986, Elio de Angelis fora acometido por um acidente fatal na França, em uma sessão de testes, e essa tinha sido a última fatalidade na Fórmula 1 até então. A disposição para enfrentar os perigos se dava por uma modelação corpórea distinta a de outros pilotos de um passado não tão distante.

3.2 1989: AYRTON SENNA E A FÓRMULA 1: A DISPUTA ENTRE UM PILOTO E UMA INSTITUIÇÃO

A hegemonia imposta pela equipe McLaren em 1988 com 15 vitórias em 16 Grandes Prêmios estava ameaçada. A Ferrari construía um novo carro, desenhado por John Barnard, ex-projetista da McLaren nos seus anos de sucesso em meados dos anos 1980. O Ferrari 640 tinha como novidade o câmbio semi-automático, as trocas de marcha poderiam ser realizadas através de botões atrás dos volantes, dando a vantagem aos pilotos de sempre estarem com as duas mãos ao volante. Nigel Mansell também era uma novidade na Ferrari, pilotando ao lado de Gerhard Berger.

Alain Prost, como de costume, se dispusera a realizar quantos testes fossem necessários para acertar o novo equipamento da equipe McLaren para o ano de 1989. Prost enxergava que a competição automobilística envolvia uma participação coletiva entre pilotos e engenheiros em prol do desenvolvimento de um carro. Prost realizava tantos testes quanto necessários não sentindo-os como meras obrigações contratuais. Senna ao contrário, sentia que seu único dever era o de pilotar, sentindo como obrigação apenas o maior desempenho possível em pilotagem. Com o título em mãos, Senna se sentiu desobrigado de participar de todos os testes, preferindo descansar, pediu um pedido de férias mais largas a Ron Dennis, argumentando que sua participação nos testes era desnecessária, uma vez que a equipe contava com Alain Prost, um exímio acertador de carros, até mesmo aos olhos de Senna.

A ameaça da equipe Ferrari se fez sentir logo na primeira prova do ano em Jacarepaguá. Apesar da conquista da *pole-position* de Ayrton Senna, assim como no ano anterior, Senna sofreu com problemas logo na largada. Senna, Gerhard Berger e Ricardo Patrese se envolveram em um acidente logo na primeira curva do circuito. Patrese levou vantagem e conseguiu prosseguir na corrida, mas não foi o caso nem de Senna, nem de Berger. As esperanças da primeira vitória conquistada em solo nacional se encerravam mais uma vez, tanto Senna quanto a torcida brasileira sentiram a frustração. Com duas voltas de atraso, Senna conseguiu voltar à corrida, mas sem esperanças de vencê-la. Nigel Mansell conseguiu ser o piloto mais regular durante a prova, e já na sua primeira corrida vestindo o macacão da scuderia italiana Ferrari, vencia sua primeira corrida na equipe. A hegemonia da equipe McLaren parecia assim encerrada. Prost não fora tão aguerrido quanto Senna em todo o final de semana. Conseguiu apenas o quinto lugar no *grid*, tendo uma diferença de mais de 1 (um) segundo em sua melhor volta nos treinos oficiais em relação à volta de *pole-position* de Senna. Na corrida, Prost não buscou a vitória. Ciente de que Senna não poderia conquistar pontos, se satisfez com o segundo lugar.

Essa seria a tônica da temporada de 1989, Ayrton Senna e Nigel Mansell procurando vitórias sempre que possível, arriscando por vezes acima de seus próprios limites. Prost, por outro lado, buscaria outra tônica, mais conservadora, conquistando pontos herdados pelos erros de seus adversários.

Ao compararem-se as narrativas biográficas com as fontes de época é possível visualizar o que foi considerado e o que foi desconsiderado na construção da narrativa.

A narrativa biográfica ao ocultar muitos dos episódios vividos, resumindo-a, deixa para trás certos acontecimentos que contribuiriam para uma narrativa em outra direção. Essa seleção, que parte de um viés ao qual o biógrafo tem de escolher o que contar e o que não contar, é direcionada para a construção de uma narrativa que se desenvolva segundo os objetivos do biógrafo de contar uma história, em que os eventos aparecem interligados uns aos outros somente sob a condição de serem partes constituintes dessa narrativa, como se todos eles tivessem sua importância direcionadas à um desfecho. O que se oculta ao ser revelado não apenas pode contradizer às narrativas biográficas, como evidenciar que os avanços e retrocessos são uma constante nos acontecimentos em seus desenvolvimentos cotidianos, nem sempre tendendo a seguir as direções impostas pelos biógrafos.

O caso de Imola em 1989 é exemplar. 23 de abril de 1989, os pilotos se alinham para o *grid* de largada no Autódromo Enzo e Dino Ferrari em Imola, San Marino. Ayrton Senna e Alain Prost formam a primeira fila, primeiro e segundo respectivamente. A luz vermelha se acende, o giro dos motores sobe e ela se apaga para que então seja dada a largada com a luz verde. Senna larga sem dificuldades e mantém a primeira posição sem a aproximação de Prost. Este consegue se manter na segunda colocação, mas sem desafiar uma ultrapassagem sobre o piloto brasileiro. Na terceira volta, Gerhard Berger colide com o muro após não ser capaz de realizar a curva Tamburello. "O carro bateu, desmanchou e explodiu ao mesmo tempo", foram as palavras do locutor esportivo Galvão Bueno. Com o incêndio e a dificuldade de atendimento ao piloto austríaco da Ferrari, a direção de prova decide interromper o Grande Prêmio com a bandeira vermelha. Minutos depois os carros se alinham novamente para uma nova largada. Uma nova corrida se iniciaria, mas com apenas 55 voltas, diferentemente das 60 antes previstas. Dessa vez, diferentemente da primeira largada, Senna tem dificuldades e perde logo nos primeiros metros da largada a liderança para Alain Prost. Senna acompanha durante a reta e as curvas de alta velocidade Tamburello e Villeneuve Prost de muito perto, coloca o seu carro por dentro para fazer a Tosa, e consegue fazer a ultrapassagem sem a resistência de Prost, retomando assim a liderança, e não sendo mais ameaçado pelo piloto francês durante a corrida. Prost chegou a fazer na volta 45 a volta mais rápida da prova, porém, ainda assim terminou com uma distância de 40 segundos e 225 milésimos atrás de Senna, diferença que seria dada na soma das duas corridas realizadas. Senna já havia aberto

uma pequena vantagem sobre Prost na primeira corrida e na segunda abriu uma larga diferença.

Prost demonstrou capacidade de competir quando marcou a volta mais rápida da prova, mas lhe faltou neste dia a sua habitual consistência repetindo com regularidade voltas rápidas. Senna não conseguiu fazer a volta mais rápida da prova, porém demonstrou regularidade e proximidade de velocidade entre todas as suas voltas realizadas. A larga diferença entre Senna e Prost ao final da prova não fazia jus aos ritmos habituais impostos pelos dois pilotos em corridas anteriores. Prost chegara a rodar durante a prova, cometendo um de seus raros erros na sua longa carreira como piloto de Fórmula 1.

25 abril 1989

Prost acusa Senna de 'traição' em Imola

A paz está longe da equipe McLaren. Antes mesmo da disputa pelo título esquentar, Ayrton Senna e Alain Prost já estão trocando acusações. Domingo foi a vez do francês, que deixou o autódromo irritado acusando Ayrton de tê-lo "traído". Prost alega que a equipe havia feito uma combinação para que não houvesse trocas de posições entre eles durante as primeiras voltas da segunda largada. Senna deve falar sobre o assunto hoje, através de sua assessoria de imprensa.

O mal-estar entre ambos era visível na hora do pódio. Senna ameaçou dar um banho de champanhe em seu "companheiro" quando Prost fez sinal de que não estava para brincadeiras. Segundo algumas agências internacionais os dois tiveram uma ríspida discussão após a corrida. Pouco depois Prost foi chamado por Ron Dennis, dono da McLaren, para uma "conversa" e também acabou discutindo. O bicampeão alega que se ele quisesse poderia evitar que Senna o ultrapassasse na 1ª volta da 2ª bateria.

As mesmas fontes relataram que Senna fez alguns gestos nervosos depois da prova, o que seria estranho para quem acabara de ganhar um GP. Amigos de Prost teriam dito que no intervalo entre as duas largadas Ron Dennis reuniu seus pilotos na pista para traçar a estratégia da corrida. Depois de analisar que os McLaren estavam com cerca de 7s de vantagem sobre o 3º colocado e que não teriam adversários na prova, o patrão da equipe teria combinado que quem largasse na frente seguiria no comando pelo menos por uma volta.⁹⁷

O olhar retroativo não pode mais se esquecer nesse sentido daquilo que foi ocultado. Ele volta às ações do passado com direcionamentos outros, fazendo assim ver o que antes não era visto e não mais vendo aquilo que se via antes. O primeiro boato⁹⁸ era de que Ron Dennis teria intervindo e a ordem teria vindo dele enquanto chefe de

⁹⁷ FOLHA DE SÃO PAULO. Prost acusa Senna de 'traição' em Imola. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 25 de abril de 1989.

⁹⁸ "Tanto o francês como o brasileiro deixaram a fase da política de boa vizinhança de lado partindo para o confronto direto. (...) Dois dias depois a Folha de São Paulo publicava o primeiro boato sobre um desentendimento entre Ayrton Senna e Alain Prost que teria surgido de uma suposta ordem de equipe vinda através de Ron Dennis, chefe da equipe McLaren." FOLHA DE SÃO PAULO. Ayrton e Prost repetem o filme de 88. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 24 de abril de 1989.

equipe para que os dois pilotos da McLaren não disputassem a posição na relargada. Passados muitos anos esse primeiro boato foi pouco a pouco esquecido. Os biógrafos ao rememorarem os eventos da temporada de 1989 olham sob os vieses retrospectivos e não conseguem mais observar a disputa entre Ayrton Senna e Alain Prost em Imola em 1989 com os mesmos olhos daqueles que estavam presentes no circuito naquele dia e de tantos outros que acompanharam através dos televisores. As narrativas biográficas direcionam a ver a disputa como um rompimento de um acordo entre os dois pilotos, inserindo o evento como parte significativa de uma narrativa e, portanto, parte contribuinte dessa narrativa, não importando aos biógrafos uma reconstrução historiográfica, dispensando a tentativa de reencenamento dos eventos do passado com as significações que eles tiveram para os seus espectadores.

5 maio 1989

Ron Dennis interfere na discussão entre pilotos.

A discussão entre os dois pilotos da McLaren sobre o GP de San Marino, disputado no dia 23 de abril em Imola, ainda não terminou e corre o risco de esquentar de novo. Desta vez com a participação pessoal de Ron Dennis, o principal diretor da equipe McLaren. Prost não pretende dar essa chance a Dennis. No final do treino ele falou que não fará mais “drivers agreement” com Senna. Ayrton se defende dizendo que para ele o caso está “encerrado e superado”.

Apenas no dia 5 de maio de 1989 a expressão “drivers agreement” aparece em uma notícia da Folha de São Paulo. Desse momento em diante já não se veria mais a confusão entre Alain Prost e Ayrton Senna no Grande Prêmio de San Marino causada por uma ordem do chefe de equipe Ron Dennis. A expressão “drivers agreement” se referia a uma espécie de acordo entre pilotos de uma mesma equipe, que embora disputassem o campeonato de pilotos separadamente e individualmente, como pilotos de uma mesma equipe firmariam uma cláusula informal de uma espécie de trégua, ou seja, suspensão da competição em determinadas situações.⁹⁹

Ayrton Senna então negaria publicamente dias depois ter firmado “driver agreement” com Alain Prost¹⁰⁰. A declaração de Senna no dia 13 de maio de 1989 expunha seu ímpeto competitivo, acreditando no esforço meritório como um requisito para o sucesso esportivo. Por outro lado, a declaração pode ser interpretada como um esforço de construir uma auto imagem, uma representação de si, crente na meritocracia

⁹⁹ FOLHA DE SÃO PAULO. Ron Dennis interfere na discussão entre pilotos. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 5 de maio de 1989.

¹⁰⁰ “Acelerar mais fundo e falar menos. Esta é a receita de "sucesso" que Ayrton Senna indicou para acalmar os ânimos de seu "companheiro" de equipe McLaren, Alain Prost. (...) ‘Nunca temos ordens de equipe quanto à nossa estratégia nas pistas. Acho que nosso nível de profissionalismo é suficiente para que possamos trabalhar juntos com nossa equipe. Durante as corridas é cada um por si’, disse Senna ontem, após desembarcar de seu jatinho particular no aeroporto de Congonhas (SP).” FOLHA DE SÃO PAULO. Senna volta a negar acordo com Prost e sugere que o francês “fale menos”. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 13 de maio de 1989.

do esporte, representação que poderia ser desfeita com as declarações de Alain Prost, revelando as suspensões meritocráticas de Senna. Outra possível interpretação é de que Senna estaria tentando convencer a si mesmo que agiu da maneira apropriada para a situação, assim como o próprio Prost. Os dois agiram de maneiras distintas e precisavam justificar a si mesmos para manter a auto confiança. Essa não poderia ser abalada, a perda de confiança de um, seria uma derrota e conseqüentemente a vitória do outro. Senna queria acreditar que a vitória conquistada no Grande Prêmio de San Marino foi por sua competência própria, e que independente de qualquer “driver agreement” poderia ser conquistada de toda maneira. Já Alain Prost sentia que tinha que encontrar uma resposta para o seu mal desempenho, ele provou no dia que poderia ser o mais rápido ao fazer a volta mais rápida da corrida. Nenhum dos dois pilotos seria capaz de atribuir o sucesso pela sorte ou por uma causa externa, e o insucesso pela falta de competência. Essa seria uma marca das disposições corpóreas tanto de Senna quanto de Prost, que dificilmente reconheciam suas falhas, e mais dificuldades tinham de expô-las publicamente¹⁰¹.

Ayrton Senna teve mais facilidade em lidar com o conflito do que Alain Prost. Senna deixou os eventos do passado para trás, não se afetando por eles. Na pista, continuava veloz e cada vez aparecia uma diferença de desempenho entre os dois pilotos da equipe McLaren. Senna parecia motivado e corria no limite. Prost, um pouco abaixo, não conseguia mais seguir no mesmo ritmo.

Depois do Grande Prêmio de San Marino, Senna voltou a vencer quatro vezes, enquanto Prost teve um triunfo a menos, somando três vitórias no total. Prost só venceu em oportunidades as quais Ayrton Senna não havia completado suas provas. O piloto francês da equipe McLaren se sentiu rejeitado pela própria equipe, não recebendo o devido tratamento que acreditava merecer receber. Assim ele chegava para o Grande Prêmio da Itália já não mais tão interessado em continuar pela equipe McLaren ao lado de Ayrton Senna. Com mais uma dificuldade em completar mais uma prova, sem ter o

¹⁰¹ “Ayrton Senna é o tipo do piloto que procura sempre uma justificativa antes de reconhecer seu próprio erro. Além da busca obstinada pela perfeição, o brasileiro preserva uma imagem com nítida inspiração comercial, que não permite enganos ou omissões. Todas as vezes que perde uma prova em condições duvidosas, Ayrton e seus assessores tendem a encontrar falhas mecânicas ou dos adversários.” ANDRADA E SILVA, Mario. Senna usa justificativas para minimizar erros. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 18 de julho de 1989.

FOLHA DE SÃO PAULO. Indecisão sobre futuro prejudica o desempenho do ex-campeão Prost. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 4 de julho de 1989.

seu principal rival pela disputa pelo campeonato mundial de pilotos, Ayrton Senna, em pista, Alain Prost vence sua quarta prova da temporada em 1989 em Monza, na Itália.

A vitória no Grande Prêmio da Itália significou mais para Prost. Anunciado dias antes sua ida à equipe Ferrari para a temporada de 1990, Prost conseguiu o apoio da torcida italiana, que se voltou contra Senna e suas repetidas recusas à equipe italiana. O anúncio antecipado também indicava o fim de um longo relacionamento entre Prost e a McLaren, que já se não via mais em situação semelhante quando fora campeão na equipe em 1985 e 1986, não vendo mais na McLaren um ambiente favorável à sua permanência, as relações da equipe pareciam mais amistosas com Ayrton Senna aos olhos de Prost do que com ele mesmo. No ponto de vista de Prost, Senna havia conquistado todos os favorecimentos da equipe McLaren e principalmente o apoio da fornecedora de motores, a Honda. Já Senna via tudo sob outro ponto de vista, não como favorecido, mas como aquele que não se deixou levar pelas brigas de bastidores, não sendo afetado por elas. Em termos técnicos, Senna fora desfavorecido ao deixar de completar várias provas por problemas mecânicos. Com isso Prost liderava o campeonato, apesar do maior número de vitórias. Senna se via como o piloto que se obstinava a vencer todas as provas e assim via o seu companheiro de equipe como menos competitivo, não tão aguerrido, e desse modo, como num nível abaixo do seu carro. Prost se sentia no mesmo nível de Senna como piloto, ou até mesmo acima dele, mas sentia que não recebia o mesmo equipamento e que, portanto, uma competição equilibrada entre os dois pilotos, apesar de estarem na mesma equipe, não poderia acontecer.

Os dois pilotos da McLaren chegaram para a penúltima prova do campeonato divididos dentro da mesma equipe. Os dois traçaram estratégias diferentes para a corrida. Senna estava mais preocupado com a sua posição no *grid* de largada, entendia que havia uma grande vantagem em contornar as duas primeiras curvas do circuito de Suzuka no Japão à frente, pois a pista não permitia muitos pontos de ultrapassagem. Seu foco estava direcionado em acertar o seu carro para a qualificação, conquistar a *pole-position* e contar com a probabilidade de mover o local de largada para o lado mais vantajoso da pista, dentro da linha ideal do circuito, onde o asfalto com a passagem dos carros costuma ficar mais emborrachado e, portanto, mais aderente. Já Prost, ciente de que seria difícil disputar a *pole-position* contra Ayrton Senna e que a posição de largada do segundo lugar no *grid* era mais vantajosa, montou sua estratégia pensando unicamente na corrida, portanto, em todas as sessões de treinos que antecediam a

corrida do Grande Prêmio do Japão, Prost focaria no desenvolvimento do acerto do seu carro para a corrida.

Essa diferença de estratégia ficou explícita nos tempos de volta dos treinos de qualificação. Ayrton Senna foi mais rápido nas duas sessões, sendo mais rápido em 1,730 segundos em sua volta mais rápida em relação à de Alain Prost. Mesmo sendo tão mais lento, Prost conseguiu assegurar a segunda colocação no *grid* de largada e assim se colocava em vantagem para disputar a primeira posição logo nas duas primeiras curvas do circuito de Suzuka.

Com a *pole-position* conquistada, Ayrton Senna se sente no direito de escolher o lado da posição de largada no *grid*. Os diretores de prova em Grandes Prêmios anteriores alteravam o lado da posição de largada conforme os pedidos dos pilotos, como uma espécie de benefício adquirido com a conquista da *pole-position*. Isso acontecia em alguns Grandes Prêmios, não em todos, era uma prática comum, não regulada, mas que convencionalmente foi se tornando praxe. Ciente disso Senna queria alterar a posição de largada para o Grande Prêmio do Japão. Ele largaria do lado direito da pista, onde poucos carros passavam durante os treinos e, portanto, a pista era menos emborrachada e menos aderente, não oferecendo atrito suficiente para uma largada rápida. Por essa razão, Senna gostaria de largar do lado esquerdo, apesar de não ter a preferência para a primeira curva do circuito, com uma largada eficiente Senna não precisaria se preocupar em defender a sua posição. Os atritos com os diretores de prova começam a partir daí. Senna insiste para mudar sua posição de largada e não consegue. Os diretores da prova se sentem seguros para manter a posição de Senna tendo em vista a legalidade de sua decisão. A ausência de uma regra escrita legitima por legalidade¹⁰² a decisão dos comissários de prova. Não contando com muita probabilidade de conseguir mudar a sua posição de largada, Senna se conforma e então se prepara para a corrida de domingo.

Vinte e dois de outubro de 1989, circuito de Suzuka, próximo às 14 horas da tarde do horário local os carros da Fórmula 1 se alinham para o *grid* de largada. Ayrton Senna é o *pole-position*, as colocações ímpares largam do lado direito da pista, as colocações pares do lado esquerdo, sendo Prost o primeiro desta fila. Quando a luz

¹⁰² A legitimidade aqui é conquistada de forma semelhante à descrita por Max Weber em Economia e Sociedade. WEBER, Max. *Economia e Sociedade*. Brasília: Editora Universidade de Brasília; São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 1999.

verde se acende, Prost larga com facilidade e rapidamente assume a ponta, deixando Senna logo atrás em segundo, tudo antes mesmo do ponto da freada para a primeira curva. Assim Prost não deixa espaço para nenhuma reação de Senna. Em um espaço curto de tempo Alain Prost conseguiu dissolver toda a vantagem que Ayrton Senna tinha lutado para conquistar nos treinos de qualificação. A vantagem de 1,730 segundos não significaria mais nada na corrida, pois os carros largavam com os tanques cheios, pneus mais duros e acertos próprios para a corrida. A estratégia de Prost começava a fazer efeito. Diferentemente do que fora seu desempenho no sábado, no domingo Prost imprime um ritmo de corrida muito forte, abrindo constantemente uma diferença sobre Senna, que demora a reagir para pilotar ao mesmo ritmo do piloto francês. O Grande Prêmio do Japão de 1989 torna-se uma oportunidade ímpar de uma exibição prática e explícita das competências definidoras desses dois pilotos, Senna e Prost. Poucas vezes esses dois pilotos se colocariam em disputa em uma prova exigente de suas competências elevadas aos seus limites extremos. Não haveria o fator acaso como uma chuva tal como ocorrera no ano antecedente em 1988, nem um acidente que pudesse provocar uma nova largada, os pilotos estavam às suas mãos e só podiam manter sob uma mesma diferença de tempo pela qualidade de suas conduções automobilísticas. Assim os pequenos detalhes e decisões tomadas em frações de segundo criaram a diferença determinante no resultado da corrida. Por diferenças sutis e dificilmente enxergáveis aos olhos nus dos espectadores, que não podiam contar com a vigilância simultânea e constante das câmeras on boards nos dois carros, alternadas conformes as demandas dos diretores de televisão, também se somavam dificuldades de percepção pelos princípios estruturados e estruturantes dos *habitus* capazes de ver mais ou menos movimentos em direção à execução de uma estratégia de corrida. Reginaldo Leme e Galvão Bueno durante a transmissão da corrida ao vivo pela Rede Globo de Televisão reforçavam discursivamente a importância da conservação dos pneus durante a corrida. Seria difícil fazer a corrida sem uma parada nos pit stops devido ao alto desgaste principalmente nas rodas dianteiras, chamava Galvão Bueno à atenção para esse fator, enquanto Reginaldo Leme elogiava a condução conservadora de Senna, mesmo com a abertura de diferença em relação à Prost. Complementando seu comentário, Leme acreditava que Prost estava tentando trazer Senna para um ritmo inadequado às pretensões do piloto brasileiro, isso é, Prost estaria jogando, forçando Senna a correr num ritmo mais veloz que lhe desgastasse os pneus. Essa era uma hipótese de Reginaldo

Leme que possui fundamentos, mas que lhe faltava uma evidência mais conclusiva, aparecia assim mais como uma defesa ao piloto brasileiro, fazendo assim a sua função de comentarista parcial de uma rede de televisão brasileira, do que propriamente um diagnóstico preciso da corrida, não supondo, por exemplo, que a diferença de ritmo entre Senna e Prost pudesse se dever à competência da dirigibilidade dos carros. Prost, conforme o diagnóstico de Galvão Bueno, estava correndo fora de suas próprias características.

Na nona volta pela primeira vez Ayrton Senna é mais rápido do que Prost. Nas voltas seguintes o ritmo é praticamente o mesmo de ambos. Na volta 15 Senna retorna a fazer a volta mais rápida da prova. A partir daí sucessivamente Senna vai conseguindo baixar a diferença em relação à Prost, até que o piloto francês oferece novas respostas e volta a ampliar a diferença em relação à Senna. Embora habitualmente Senna costumava levar vantagem sobre Prost nas ultrapassagens sobre os pilotos retardatários, desta vez ele consegue levar vantagem sobre Senna. Na vigésima segunda volta Prost antes de dar a volta sobre todos os retardatários decide parar nos boxes. Sua parada leva 7,86 segundos. Nesse momento Ayrton Senna completa uma volta como líder pela primeira vez na corrida, mas terá de lidar com os demais retardatários. Prost consegue voltar ainda em segundo lugar, à frente de Berger, não tendo obstáculos na pista. Duas voltas depois é a vez de Senna parar nos boxes, levando 9,89 segundos para a troca de seus pneus. Na volta à pista, a diferença é de 4,6 segundos entre o piloto brasileiro e o piloto francês na corrida. Pouco depois, Prost consegue abrir mais de 6 segundos de diferença em relação à Senna, sua vantagem máxima na corrida.

Por decidir fazer sua parada para troca de pneus somente depois de Prost, Senna ganha uma vantagem. Ele pede por rádio para que sua equipe verifique o desgaste dos pneus de Prost. O nível de desgaste dos pneus de Prost indica o uso de uma pressão inadequada, por mais testes que se façam durante um final de semana de um Grande Prêmio, os pilotos não dirigem um mesmo carro por tantas voltas consecutivas e num ritmo constante como em uma corrida, soma-se também que a temperatura do asfalto no dia da corrida pode variar em relação aos outros dias, sendo assim, Senna faria uso de uma informação valiosa e vantajosa. Sua troca, porém leva dois segundos a mais em relação à troca de Prost, por conta de mais um ajuste aerodinâmico no carro, ampliando a diferença. Os efeitos da troca são sentidos e Senna consegue fazer a volta mais rápida da corrida, até aquele momento, em sua volta à pista.

Com pneus novos e o carro mais leve, Senna volta mais uma vez a fazer a volta mais rápida da corrida na volta 25, 1:43:9, caindo para 3,2 a diferença entre o primeiro e o segundo colocado.

Não volta a tardar para que ambos reencontrem os retardatários na pista. Nelson Piquet é um deles e enquanto Prost consegue passá-lo sem maiores dificuldades, Ayrton Senna leva quase uma volta inteira para fazer a ultrapassagem. Sua diferença sobre Prost aumenta para algo em torno de quatro segundos. Mas Senna volta com um ritmo forte e na vigésima oitava volta ele faz a volta mais rápida da prova com o tempo de 1:43:025, baixando a diferença em relação ao seu rival para 2,2 segundos. Essa foi a volta mais rápida da corrida, que após o término da mesma, foi invalidada com a desclassificação de Senna.

“Já não há mais diferença entre os dois”, diz Galvão ao final da volta 40 quando Senna se aproxima definitivamente de Prost. Depois de quarenta voltas perseguindo o seu primeiro objetivo de uma aproximação, Senna finalmente alcança o seu companheiro de equipe McLaren. O tom de voz do narrador Galvão Bueno altera drasticamente, tentando assim chamar a atenção do telespectador brasileiro para a corrida, acreditando na probabilidade de uma eventual ultrapassagem de Ayrton Senna sobre o piloto francês Alain Prost. Seriam doze voltas em que as torcidas por ambos os pilotos se envolveriam por níveis de tensão e excitação bastante elevados, na medida em que pouco a pouco, o desfecho, feliz para uns, triste para outros, seria revelado, e na incompleta certeza do curso que os acontecimentos desenvolveriam.

A ultrapassagem não seria fácil. O acerto de Prost se diferenciava do acerto de Senna também pelo ângulo das asas. Prost apostou num ângulo menor de asa, assim seu carro desenvolvia menos velocidade nas curvas, porém com menos arrasto, era mais veloz nas retas. Assim Prost conseguia fechar Senna durante as curvas não oferecendo espaço e nas retas se distanciava não deixando muita margem para as ultrapassagens. Por conta disso, haveria um único ponto de ultrapassagem possível para Senna em todo o circuito de Suzuka com seus 5.807 metros de extensão. A última chicane logo após a curva 130R – uma curva veloz em que Senna poderia fazê-la com maior velocidade do que Prost – e assim logo em seguida tentar a ultrapassagem na chicane. Mas a ultrapassagem necessitaria de um desafio a mais. Senna teria de fazer as duas curvas antecedentes a 130R em velocidade suficiente para na reta entre a 130R e as duas curvas “Colher” se manter próximo de Prost, se aproveitando de seu vácuo e conseguindo

anular a vantagem de menor arrasto do carro de seu companheiro de equipe. E é isso que ele faz na volta 46. Freando um pouco mais tarde do que de costume, Senna se atira pelo lado de dentro da chicane numa tentativa de ultrapassagem. Prost também segue uma linha não habitual, antecipando a curva e virando o volante para contorná-la um pouco antes. Quando os dois estão próximos de contornar a primeira parte da chicane, os dois carros McLaren se colidem e seguem reto em direção a uma área de contenção de choques de acidentes, que era nada mais, nada menos, que o curso habitual do circuito de Suzuka antes da implementação da chicane, uma espécie de atalho bloqueado por obstáculos que obrigava os pilotos a zigzaguearem em baixa velocidade para voltar à pista e não ganharem vantagem pelo uso do atalho. Os motores dos dois carros se desligam com o choque. Mas o carro de Prost se mantém em condições plenas para a corrida, ainda assim, o piloto francês se retira do carro convencido de que o mesmo não podia mais continuar na corrida. Senna ainda acredita na possibilidade de voltar à pista. Ele precisa do auxílio dos fiscais de pista para que ao ser empurrado o motor do seu carro ligue no tranco. Por isso mesmo, ao invés de voltar a chicane, onde os fiscais inicialmente tentariam levar o carro, Senna acena para que os fiscais o empurrem para frente, ele pega o atalho e infringe assim uma regra do regulamento. Seu carro volta com a asa dianteira danificada e por conta disso Senna é obrigado a realizar mais uma nova parada nos boxes, depois de dirigir quase que uma volta completa no circuito com o carro avariado.

Galvão Bueno: Na primeira perna, na segunda, porque vem a reta aí a frente, tenta sair Senna, tenta se aproximar, tenta chegar, tenta pegar o vácuo. Vai chegando Senna, vai ter retardatário aí à frente pra complicar ainda mais. Eles vão pra curva de alta à esquerda, Prost tangencia, Senna também. Senna vai mais fora na zebra. Eles chegam na chicane, Senna meteu por dentro, vai bater! Vai bater! Assim bate, assim bate! O favorecido é Prost! Aí o título fica com Prost! Prost vai abandonar o carro. Senna vai tentar voltar. Será que quebrou a suspensão? Ele pede para empurrar o carro pra trás. Os dois estão enganchados. O Prost saiu do carro, o Senna vai tentar voltar. Vai tentar voltar o Ayrton Senna.¹⁰³

Senna em sua volta à pista é ultrapassado por Alessandro Nannini. Restando apenas três voltas para o término da corrida, Senna realiza a ultrapassagem sobre Nannini no mesmo ponto da tentativa de ultrapassagem sobre Prost. Ele realiza a

¹⁰³ TRANSMISSÃO AO VIVO GRANDE PRÊMIO DO JAPÃO. Rio de Janeiro: *Rede Globo de Televisão*, 22 de outubro de 1989. Programa de TV.

ultrapassagem sem dificuldades e sem contatos, e acena, dando uma possível interpretação de que a chicane era um possível local de ultrapassagens.

Galvão Bueno: O que será que os homens de terno e gravata estão conversando no segundo andar da torre? (...) Na pista ele cumpre o seu papel, mostra o seu valor e a sua capacidade. Por ele na pista o campeonato tem que ser decidido na Austrália.¹⁰⁴

Na volta final, Senna recebe a bandeira quadriculada, comemora dentro do seu carro, o mesmo se procede com a transmissão televisiva da Rede Globo e o hino da vitória é tocado. Senna contorna a volta da vitória “visivelmente emocionado”, conforme a descrição de Galvão Bueno. Senna levanta a viseira do capacete e leva as mãos aos seus olhos, como se estivesse enxugando suas próprias lágrimas.

Senna é então penalizado com uma desclassificação por conta de seu retorno ilícito à pista. Assim, o brasileiro não pôde subir ao pódio, Alessandro Nannini herda a vitória de Ayrton Senna. Com a desclassificação de Senna, o campeonato matematicamente fica nas mãos de Alain Prost. Todos os feitos de Ayrton Senna no domingo de 22 de outubro de 1989 foram invalidados. Sua volta mais rápida, suas ultrapassagens, a passagem pela linha de chegada em primeiro lugar e os nove pontos para o campeonato. A volta oficial mais rápida da prova fica com Alain Prost, 1:43:506. Ao pódio subiram Nannini, Patrese e Boutsen. E juntos de Piquet, Brundle e Warwick foram os únicos a somarem pontos no Grande Prêmio do Japão.

A decisão da desclassificação de Ayrton Senna veio dos “homens de terno e gravata” como Galvão Bueno os chamava fazendo referência ao posicionamento distante e alienado¹⁰⁵ da corrida, oposto ao posicionamento envolvido dos dois pilotos Ayrton Senna e Alain Prost durante a corrida. Mais ainda, os dois pilotos carregavam para a corrida os efeitos do envolvimento de uma relação conflituosa que já se prolongava a alguns meses. Prost não se sentia mais confortável como um piloto pertencente à sua equipe McLaren. Senna se sentia pressionado a conquistar mais uma vitória no Grande Prêmio de Japão estendendo as probabilidades de título para o Grande Prêmio seguinte na Austrália. Senna tinha muito a perder, pois conquistando qualquer outro resultado que não fosse a vitória em Suzuka, automaticamente cederia o título a

¹⁰⁴ TRANSMISSÃO AO VIVO GRANDE PRÊMIO DO JAPÃO. Rio de Janeiro: *Rede Globo de Televisão*, 22 de outubro de 1989. Programa de TV.

¹⁰⁵ No sentido empregado por Norbert Elias. ELIAS, Norbert. *Envolvimento e Alienação*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1998.

Alain Prost. A tentativa de ultrapassagem não se resume apenas ao momento que Senna tenta se colocar à frente de Prost na volta 46 do Grande Prêmio, mas também aos seus longos investimentos durante toda a corrida, sua estratégia, suas várias voltas em uma tentativa de aproximação. Mas o ponto de discussão para a penalização do piloto brasileiro é a sua manobra de retorno à pista por um traçado ilícito, conforme o regulamento, logo após o choque entre os dois pilotos. O envolvimento se torna maior durante essa situação tendo em vista o valor de cada segundo em uma corrida de automóveis. Conforme o tempo se passava, Senna via a sua probabilidade de vitória se tornar cada vez mais reduzida. Seu envolvimento chega a ser tão intenso ao ponto de esquecer por completo qualquer regulamento e suas exigências. No que os fiscais se aproximam de Senna para auxiliá-lo em recolocar o carro à pista, conforme as regras, Senna pede que eles façam ao contrário, recolocando-o conforme ao regulamento. Prost, poderia se distanciar e alienar-se do envolvimento, tendo em vista que poderia não dar fim ao campeonato na corrida, mas ao não ganhar, não necessariamente perderia o campeonato. Quando vê o carro de Senna se aproximar e uma possível ultrapassagem do seu companheiro de equipe, são poucos os décimos de segundo que lhe estão disponíveis para qualquer exercício de um cálculo. Prost adianta sua linha de contorno a chicane e se choca com o carro de Senna.

Alain Prost é absolvido de qualquer culpa, Senna é culpado de infringir o artigo de número 56 do regulamento e é penalizado com a eliminação. Ao final da corrida são exibidos no telão do circuito de Suzuka vídeos do acidente entre Prost e Senna na volta 46, mas cuidadosamente são selecionadas as tomadas para a exibição pública, ocultando-se as tomadas gravadas pelas câmeras on board dos carros de Prost e Senna, conseqüentemente ocultando aquilo que ambos os pilotos fizeram com suas mãos dentro de seus carros.

Diversa é a reportagem exibida pela Rede Globo de Televisão. “Acompanhe o momento em que Senna tenta ultrapassar Prost pela direita, aproveitando uma curva de baixa velocidade. Veja que Prost fecha o carro de Senna provocando a batida. Prost sai do carro e Senna tenta voltar à corrida com a ajuda legal dos fiscais.” Foram as palavras pronunciadas por Cid Moreira. Poucos segundos depois, imagens de Senna sendo entrevistado aparecem: “Eu simplesmente coloquei o carro numa posição segura e motor naquele momento, no processo de fazer o motor... pegou novamente e então eu voltei ao circuito, pelo caminho mais seguro. Mas de acordo com a interpretação dos

comissários isso não foi correto. Mas a gente vai apelar e vamos ver, tá fora das minhas mãos. Eu fiz o que pude.” Reginaldo Leme como Senna “se sente em uma hora dessas”. “Eu não tou sentindo nada no momento. Daqui algum tempo eu devo sentir alguma coisa.” Responde Senna.

O posicionamento editorial da Rede Globo de Televisão é explícito em favor de Senna, como se pode deduzir de frases como “Prost fecha o carro de Senna” e “Senna tenta voltar à corrida com a ajuda legal dos fiscais.” Na primeira fase a Rede Globo interpreta o movimento de Prost imputando o significado de uma manobra com a finalidade de retirar o brasileiro da disputa. Na segunda, a omissão da infração de Ayrton Senna. A penalidade de Senna fora resultado não de um auxílio de elementos externos para voltar à corrida como os empurrões dos fiscais de pistas, estas ajudas são permitidas por regulamento. A Rede Globo de Televisão omite o retorno de Senna por uma parte do traçado da pista ilícito.

O posicionamento editorial da Folha de São Paulo se contrapõe ao da Rede Globo de Televisão. A “Folha” procura esconder indícios de parcialidade, não fazendo a defesa de Ayrton Senna e destacando os feitos de Alain Prost ao longo de todo o campeonato que fundamentaram o seu título, escrevendo no dia 23 de outubro de 1989 a manchete: “Campanha de Prost justifica o campeonato”¹⁰⁶.

Mais trechos da entrevista com Ayrton Senna aparecem nas páginas da Folha do Caderno Esportes dedicadas aos resultados do Grande Prêmio do Japão do dia 23 de outubro¹⁰⁷. Mas as falas de Senna são expostas como um espaço para o piloto fazer a

¹⁰⁶ “Nem a chuva veio para ajudar Senna nem Nigel Mansell apareceu como inimigo. Na hora da largada foi Prost que assumiu a liderança em defesa de seu título. Uma imagem anterior à luz verde mostra o francês concentradíssimo, com a viseira do capacete fechada e olhar fixo na pista. Nesta hora, Senna ainda mantinha a viseira aberta e encontrava tempo para olhar para os lados. Prost parecia ter uma máquina perfeita. Senna sentia falta de mais força nas saídas de curva e mesmo depois de reduzir a diferença para menos de 1s não conseguia colocar seu adversário na alça de mira para uma ultrapassagem. A chance, ainda que prematura, só apareceu na 47ª passagem quando o francês abriu demais na entrada da chicane e o brasileiro entrou com tudo por dentro, o mais improvável. Prost fechou a porta entreaberta provocando a batida e o caos. Os dois saíram da pista de aonde apenas o de Senna voltou e mesmo assim com a ajuda regular de um empurrão dos comissários por um caminho irregular que não incluía a chicane. Depois do acidente baixou o espírito Mansell em Senna. O brasileiro voltou para a corrida com o bico avariado e Nannini no calcanhar. Depois de parar no boxe para troca do nariz do carro Ayrton voltou com 4s6 de atraso em relação ao piloto da Benetton. A vantagem foi descontada em uma das cinco voltas que faltavam. A duas voltas do fim Senna superou Nannini na entrada da chicane, no mesmo lugar onde Prost conquistou o direito legal de ser tricampeão.” ANDRADA E SILVA, Mario. Resultado oficial do GP Japão só sai quinta-feira. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 23 de outubro de 1989.

¹⁰⁷ “Nas entrevistas que concedeu ontem, horas depois de tomar conhecimento da sua desclassificação, Ayrton Senna contestou com veemência a decisão dos comissários (‘é uma vergonha para o esporte’, chegou dizer) e referiu-se duas vezes indiretamente ao seu companheiro de equipe Alain Prost: na primeira vez ele disse que ‘alguém fechou a porta’, aludindo ao fato de Prost ter batido no seu carro

defesa de si, sem que exista a intervenção de um mediador para que se faça a defesa do piloto brasileiro.

Também em defesa de Senna aparece o colunista Matinas Suzuki Jr. com seus textos assinados.

Os japoneses e Senna sabem que a conquista de hoje exige além do talento e da ousadia, a dedicação e a eficiência. Mas sobretudo, coragem e disposição - que o piloto encarnou exemplarmente ao tentar o único lance que lhe restava e, ao ver sua meta abalroada, reagir energicamente para pô-la outra vez em marcha. Existe aí algo da tradição japonesa que diz que o êxtase se obtém no combate. Paradoxalmente, apesar de conquistar ainda que provisoriamente mais um título com Alain Prost ontem, não havia festa nos domínios da McLaren-Honda e a razão para isto não era unicamente porque o francês emigra na temporada que vem para o terreno da arquiinimiga Ferrari. A razão

quando tentava ultrapassá-lo – origem da eliminação de Senna da corrida - e, na segunda, afirmou que ‘hoje ninguém pode reclamar do motor’ (Prost dizia que a Honda favorecia o brasileiro na preparação dos motores). A seguir os principais trechos dos depoimentos de Senna. ‘Eu fiz tudo o que pude, fiz tudo correto. Agora, a decisão está fora do meu alcance, fora das minhas mãos’, foram as suas primeiras palavras. ‘Eu tentei observar a questão da segurança em primeiro lugar (sobre o porque pediu para o carro ser empurrado). Eu optei pela segurança, pelo que era correto. Mas a decisão foi tomada e a gente vai apelar.’ ‘Eu tentei colocar o carro no lugar mais seguro possível depois do acidente. Eu não poderia tentar voltar para a pista porque colocaria meu carro em uma situação perigosa. Então eu simplesmente coloquei o carro numa posição segura. Naquele momento, durante o processo, como o motor pegou novamente, eu voltei ao circuito pelo caminho mais seguro. Mas de acordo com a interpretação dos comissários isto não foi correto. Eu não estou sentindo nada neste momento. Daqui algum tempo eu vou sentir alguma coisa’. Mais tarde, por volta das 18h20, antes de deixar o circuito, ele voltou a falar. ‘Eu estou bem. Tenho a total segurança de que agi corretamente tanto na prática do incidente quanto após o incidente, com base no regulamento. A decisão tomada pelos comissários é totalmente arbitrária e sem fundamento’. ‘O resultado que foi publicado provisoriamente não reflete a realidade, não reflete uma competição tanto no sentido esportivo quanto no sentido do regulamento. Eu vejo isto como temporário. É uma pena a gente ter que apelar em situações como esta, que são situações absurdas, mas é a única maneira quando a gente encontra um problema como este. O que eu fiz está feito e foi correto. Daqui para a frente está nas mãos de advogados e de pessoas que entendem da parte teórica da coisa. Na prática, a corrida foi vencida na pista. A gente ficou apenas sem o prazer da vitória, sem subir no pódio, depois de uma corrida como esta, e festejar com a equipe. E com o público que estava ali torcendo - talvez a minha maior torcida fora do Brasil esteja aqui no Japão. E, por consequência, o campeonato também não ficaria em suspenso do jeito que está. Para o esporte é uma pena. Eu não quero declarar nada em relação à defesa porque ela vai ser elaborada cuidadosamente com base no regulamento’. ‘Havia uma pequena diferença de aceleração. Ele (Prost) conseguia acelerar um pouco mais rápido do que eu, mas isto não era devido ao aerofólio porque a pressão que a gente colocou no carro era algo apenas para equilíbrio do chassi e não para pressão aerodinâmica. De qualquer forma eu estava andando mais rápido do que ele, senão não teria ultrapassado. Por isto eu considero que a gente venceu a corrida na pista’. ‘Dadas as condições do meu carro e do dele (Prost), era o único ponto para a ultrapassagem (sobre a chicane, o ponto mais crítico da pista, onde Senna tentou passar (Prost), o único ponto onde eu poderia me aproximar rapidamente. Ele tem uma curva veloz antes, ali eu poderia me aproximar e aproveitar da freada pesada. Ali é o lugar da ultrapassagem, como aconteceu no ano passado e também durante a corrida este ano. Com o próprio Nannini, vocês viram. A ultrapassagem foi legítima, mas alguém não tinha nada a perder ali e fechou a porta. Aí encencou tudo’. ‘Eu não tinha por onde sair (voltando a falar sobre o retorno a corrida). Quando o motor voltou a funcionar eu já estava fora da pista e eu não posso andar no sentido contrário. Eles (os comissários) estão totalmente fora da realidade. Eles não tem base para sustentar o que estão arguindo’.” FOLHA DE SÃO PAULO. Senna diz que decisão ‘é uma vergonha para o esporte’. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 23 de outubro de 1989.

também está no fato de que não tem graça ganhar a guerra derrotando seu próprio guerreiro mais aguerrido.¹⁰⁸

Assim, junto com a coluna de Flávio Gomes (“Decisão é justa mas pune o show”), a Folha decide expor duas opiniões opostas e contrárias, ambas assinadas, se eximindo assim de um posicionamento.

Prost é quase tricampeão seguindo à risca o estilo que escolheu. Sua capacidade, frieza e inteligência a 300 km/h são admiráveis. Também não se pode negar que o francês fez uma corrida quase perfeita ontem, como outras tantas entre os mais de 150 GPs que disputou. Mas não é um piloto afeito a tietagens. O torcedor mais "hardcore" queria mesmo que Prost descesse de sua McLaren e pulasse no pescoço de Senna para tecer algumas considerações sobre o pequeno acidente que transformou o GP japonês numa grande corrida. Prost, claro, não fez isso. A Fórmula 1 tem alguns resquícios de civilidade, que falta a Senna na pista e enche os olhos de quem o vê. Faz parte do seu show.¹⁰⁹

A equipe McLaren entraria então com um recurso para apelar à decisão da FIA. O recurso só seria julgado na sexta-feira. Os dias antecedentes ao julgamento da FIA foram de acusações vindas de ambos os lados. Alain Prost criticou a postura de Ayrton Senna e de sua própria equipe. Ele não é um adversário honrado. É antipático, mau companheiro e não sabe perder nunca". Ayrton Senna preferia não fazer um julgamento direto à Alain Prost, mas à decisão de sua desclassificação. A Confederação Brasileira de Automobilismo escreveu pronunciamento oficial pedindo imparcialidade da FIA no julgamento. Na sexta-feira o julgamento é adiado, vindo a ser realizado apenas no dia 31 de outubro de 1989 com a condenação de Senna.

Emerson Fittipaldi aparece em defesa de Senna:

Emerson diz que Balestre tem ‘muito a aprender’
Emerson disse que Senna foi desrespeitado como atleta. "A Fisa deveria tornar o seu regulamento menos vago em vez de suspender o Ayrton. Eu teria feito o mesmo que ele no GP do Japão. O que aconteceu é muito triste para o automobilismo. O Ayrton já é um campeão. Poderia ser bi. Não se pode desrespeitar um piloto que é o maior exemplo de garra, técnica, perícia e agilidade", analisou. Ele definiu como arbitrária e absurda a decisão de suspender Senna.¹¹⁰

¹⁰⁸ SUZUKI JR, Matias. Sem título. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 23 de outubro de 1989.

¹⁰⁹ GOMES, Flavio. Sem título. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 23 de outubro de 1989.

¹¹⁰ FOLHA DE SÃO PAULO. Emerson diz que Balestre tem ‘muito o que aprender’. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 31 de outubro de 1989.

Em face da decisão da FIA, a McLaren persiste e decide levar o caso à justiça comum. A defesa da equipe McLaren partiria da alegação de que muitos pilotos no passado teriam praticado o mesmo equívoco de Senna, ou seja, a mesma infração conforme o artigo número 56 do regulamento, mas não foram punidos. Em um período de uma década, Senna foi o único a ser punido por infringir essa norma. Normalmente nos casos anteriores os pilotos não foram punidos porque havia a compreensão de que os pilotos voltavam à pista por um traçado não permitido com a finalidade de realizar um retorno seguro à pista. Obstáculos geralmente eram colocados nesses locais para tirar qualquer vantagem dos pilotos em seu uso, então apesar da distância menor percorrida, a velocidade era mais lenta a ponto de impedir qualquer vantagem no percurso desses segmentos de pista. Ron Dennis e a sua equipe reuniram provas¹¹¹, uma série de vídeos que demonstravam pilotos fazendo manobras similares à de Senna ao longo de vários e vários anos na Fórmula 1, nenhum deles foi punido.

Havia um sentimento de terem sido injustiçados por parte de quase toda a equipe McLaren¹¹², incluindo não somente Ayrton Senna, mas também o principal chefe da equipe, Ron Dennis. Para este último, não estava em jogo apenas o profissionalismo com um membro pertencente à equipe, mas a certeza de que estaria lutando por aquilo que ele considerava ser o correto e o justo. Era um dever moral a proteção do piloto Ayrton Senna, uma defesa de um piloto atingido pelo autoritarismo da FIA. Não fazer a defesa, e não recorrer, seria aceitar o resultado do julgamento. Entre todos, Senna foi o que mais tardou a aceitar o resultado de todos os julgamentos. Por conta disso, iniciou um conflito contra os principais dirigentes da FIA, principalmente contra Jean-Marie Balestre, que perdurou por meses.

Os acontecimentos do Grande Prêmio do Japão realizado em Suzuka, no dia 22 de outubro de 1989, redesenharam um novo olhar sobre a rivalidade que envolvia os pilotos Ayrton Senna e Alain Prost. Analogamente, o que podia se observar era uma espécie de reviravolta nos acontecimentos que alteraria todos os sentidos de eventos anteriores, tornando-os muito mais significativos, e que somados a vários outros episódios posteriores comporiam uma narrativa não somente dramática, mas muito

¹¹¹ FOLHA DE SÃO PAULO. Dennis diz que equipe foi 'furtada'. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 4 de novembro de 1989.

¹¹² FOLHA DE SÃO PAULO. McLaren considera ameaça a Senna ilegal. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 4 de novembro de 1989.

carregada de intrigas, polêmicas, que nada deixaria desejar às histórias inventadas pela dramaturgia de novelas, literatura de romances e cinematografia de dramas.

A decisão de Prost de desistir da corrida após o acidente envolvido com Senna em Suzuka delineou um contorno totalmente distinto do que poderia tomar se Prost ao invés da desistência tivesse optado por continuar a correr para vencer o Grande Prêmio e o campeonato da Fórmula 1 de 1989. A partir daquele momento, com Prost já de fora da pista, o público veio a tomar conhecimento de uma forma mais clara e nítida, porque explícita, do desentendimento entre os dois pilotos de uma mesma equipe que competiram arduamente pelo título de 1989 nas pistas e fora delas. Veio a punição e o que era um mero desentendimento se tornou em um dos maiores escândalos esportivos da Fórmula 1. Se a competição nunca se deu puramente esportivamente, a partir daquele momento o espetáculo estava montado. Não havia episódio na história do automobilismo que pudesse ser comparado ao que se deu entre Ayrton Senna e Alain Prost. Até aquele momento os dois atletas poderiam ser julgados como esportistas completamente limpos que conquistaram suas vitórias com todos os méritos. Uma mancha negra veio a escurecê-los.

Há algo que se pode dizer a respeito da rivalidade entre Ayrton Senna e Alain Prost: “teve de tudo” ou “é história para ninguém botar defeito”. Talvez nem mesmo o mais competente dramaturgo pudesse contar uma história com tantos episódios relevantes, com tanto componentes melodramáticos, com tantas surpresas a se colocarem para serem reveladas somente nos próximos capítulos. Quando tudo parecia estar bem, eis que algo inusitado acontece.

Um herói não se faz sem derrotar um grande vilão. A narrativa mitológica de Ayrton Senna não se fez sem que sequencialmente todos os episódios de uma profecia viessem a se realizar praticamente. Eis o que se trata de um mito, pouco a pouco a narrativa ganha forma na medida em que se confirma em cada ato, presencialmente, historicamente, aquilo que até então parecia ser somente um fruto da imaginação. Será o mito auto poético? Colocar a questão dessa forma é o mesmo que se perguntar se o momento de composição da profecia é o mesmo de sua própria confirmação. Ou seja, a profecia, mesmo que ela exista, não é anterior ao próprio mito, se faz junto com ele. Os contornos e caminhos que são tomados pela narrativa mitológica não possuem uma única direção, podem, ao contrário, serem vários. Por isso são tão surpreendentes, tão inesperados, tão extracotidianos. Eles fogem a natureza comum dos fatos, eles pedem

para fugirem às expectativas, eles saem da curva, saltam a curva. Não há como esperar que eles se desenvolvam como a leitura de um romance, com seus capítulos todos delineados e com uma trama que se delineia para um determinado desfecho. Na memória os episódios de uma narrativa mitológica podem aparecer sequenciados, colocados em ordem, mas presencialmente eles sempre se dão inusitados chocando o público que poderia esperar que o que acontece de imediato ainda poderia vir para depois, que o que tanto tardou para ocorrer já deveria ter ocorrido. Não há condução de um maestro, não há composição de um músico que vem a montar seus movimentos saciando seus ouvintes nas medidas de suas expectativas no devido tempo. Não há *timing*, a ficção e a realidade se distinguem. Na concomitância do desenrolar dos fatos e do desenvolvimento da narrativa mitológica, o mito e a pessoa Ayrton Senna se confundem.

Ayrton Senna voltaria a fornecer declarações públicas contra Alain Prost e contra os dirigentes da FIA, demonstrando sua recusa em aceitar os resultados, o que não viria sem sanções. O piloto brasileiro passa a ser ameaçado de perder a sua licença para a disputa do campeonato de 1990. Jean-Marie Balestre utilizaria desse instrumento político para forçar Senna a aceitar a decisão do campeonato de 1989. Sem a Super Licença, Senna não poderia se manter como piloto de Fórmula 1 apto a disputar os Grandes Prêmios e o campeonato. A Super Licença surgiu nas disputas anteriores entre a FOCA e a FISA. Por conta dessas disputas, a Super Licença foi criada para garantir a autoridade da FISA, deixando a esta instituição o poder de permitir quem poderia e quem não poderia competir no campeonato da Fórmula 1. Qualquer piloto que se voltasse contra as decisões da FISA poderia ser punido com a perda de sua licença. Já Prost, também não ficaria em silêncio diante das acusações de Senna¹¹³.

Alain Prost se colocava ao lado da decisão de Jean-Marie Balestre, reforçando a necessidade de uma autoridade esportiva regulamentando a Fórmula 1 e vendo as acusações de Senna como graves. Senna estava se voltando contra toda uma instituição,

¹¹³. Rosely Forganés. “‘Eu me coloco no lugar de Balestre. É preciso tomar muito cuidado. Um piloto não pode dizer que as cartas estão marcadas, isso é muito ruim para o esporte’, afirmou Prost em entrevista à televisão francesa. ‘O fato de um esportista dizer que um campeonato é arranjado é muito grave. Jean Marie Balestre é Jean Marie Balestre, ele tem a sua maneira de fazer as coisas. Mas a minha opinião pessoal é que nós temos realmente necessidade da autoridade esportiva e que coisas como esta não deveriam acontecer.’” FORGANES, Rosely. Prost defende Balestre e acusa Senna de ‘prejudicar o esporte’. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 30 de janeiro de 1990.

acusando-a de agir disforme os preceitos legais e de maneira profissional. Para que um esporte possa atrair espectadores, ele deve satisfazer com as exigências desse público espectador de que as regras estão sendo seguidas conforme preceitos legais e imparciais, sem favorecimento a um ou competidor. A acusação de Senna levantava essa suspeita por parte do público e poderia retirar a credibilidade de toda a competição. Por isso Prost a via como grave, se essas acusações carecessem de fundamentos, elas seriam caluniosas e difamatórias.

Jean-Marie Balestre desmentia os boatos públicos de que haveria uma suposta exigência vinda do presidente da FIA para que Senna se desculpasse formalmente, aceitando o resultado de sua punição no Grande Prêmio do Japão¹¹⁴. Em meio as disputas, a Folha de São Paulo publica manchete em torno de um provável abandono de Ayrton Senna:

17 fevereiro 1990

Senna pensou em abandonar a Fórmula 1

Ayrton Senna foi dormir anteontem disposto a abandonar as corridas de F-1. À meia-noite de quinta-feira, ele telefonou para Kawamoto Nobohiro, um dos diretores da Honda, e lhe comunicou a decisão antes mesmo de fazê-lo a seus pais. Ao se levantar depois de três horas de sono (o piloto dormiu um total de seis horas nos últimos dois dias), fez uma ligação para Ron Dennis, o principal executivo da McLaren, revelando sua intenção de deixar a F-1. Do outro lado da linha nenhuma palavra. Ao final de sua conversa, Dennis pediu dez minutos para pensar. Pouco depois, ligou para Senna. Explicou ao piloto seus princípios e recusou a idéia de ver seu principal piloto longe das pistas. Assumiu a posição de ir à luta. E foi.

"Minha participação no campeonato deste ano se deve ao fato de termos encontrado um denominador comum, que passou a existir hoje de manhã". Foi assim que Senna resumiu as negociações que o trouxeram de volta às pistas. Cansado, com olheiras, ele reclamou de não ter cumprido sua rotina diária de exercícios. Mas admitiu que, "no fundo", sempre acreditou num acordo. Fez questão de lembrar o apelo recebido de alguns pilotos (Gerhard Berger, Thierry Boutsen, Michele Alboreto e Maurício Gugelmin) e frisou que ficou "envaidecido" com o pedido que Arnon Collor de Mello, filho do presidente eleito Fernando Collor (que mandou um telegrama de felicitações ontem), fez ao primeiro ministro francês Michel Rocard para que intercedesse em seu favor junto ao presidente da Fisa.

"O direito de pensamento, de escolha de palavras é um direito que, no mundo moderno, sobretudo em 89, foi muito grande. Haja visto a queda dos regimes da Cortina de Ferro. A situação que existiu é algo que não é mais compatível com esse mundo moderno".

¹¹⁴ Fisa mantém mistério sobre o caso Senna. "Balestre insistiu ontem que não está exigindo um pedido formal de desculpas da parte de Senna. 'Ele deve reconhecer que o Conselho Mundial apresentou prova e testemunha de que suas declarações não tinham fundamento.' O Conselho determinou que a superlicença só seria concedida depois que o piloto brasileiro 'reparasse seus erros'. FOLHA DE SÃO PAULO. Balestre recusa a inscrição da McLaren. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 16 de fevereiro de 1990.

Dizendo-se apenas "um homem" diante de dezenas de técnicos, Senna encerrou a entrevista afirmando estar feliz por ter finalmente posto um "ponto final nessa guerra".¹¹⁵

Também no dia 17 de fevereiro a Folha de São Paulo noticia a manchete “Balestre é o vencedor da disputa:

Balestre é o vencedor da disputa
Mario Andrada e Silva
Jean-Marie Balestre derrotou Ayrton Senna e Ron Dennis na última batalha da F-1. O francês que preside a FIA e a Fisa conseguiu tudo o que queria: promoção pessoal e um pedido de desculpas do piloto brasileiro. Ayrton tentou virar o barco no último ato mas não teve força. Rendeu-se ao poder de Balestre na forma de uma carta negociada por Ron Dennis.
Senna tem o consolo de não ter sido o único derrotado no confronto. Todos os seus colegas de profissão perderam com ele. A superlicença, entulho autoritário criado em 82 para controlar ímpetos grevistas dos pilotos, funcionou como o previsto. Foi o instrumento legal que viabilizou toda a ação do Balestre. Senna e Dennis se renderam a uma legislação esportiva criada por Balestre exatamente para manter o controle sobre o automobilismo mundial.¹¹⁶

Os boatos se provaram corretos. Jean-Marie Balestre realmente exigiu de Senna um pedido de desculpas formal. Assim escreveu Ayrton Senna:

Ao Conselho Mundial da Fisa
Caro Presidente
Durante a reunião do Conselho Mundial da Fisa no dia 7 de dezembro de 1989, ouvi declarações e testemunhos de várias pessoas, e destes testemunhos conclui que me foram dadas provas de que nenhum grupo de pressão nem o Presidente da Fisa influenciaram nos resultados do Campeonato Mundial de F-1 de 1989. Assim requisito a licença para participar do Campeonato Mundial de F-1 de 1990¹¹⁷

Quando saiu a lista de inscritos para a temporada de 1990 do campeonato mundial de Fórmula 1, o nome de Ayrton Senna não constava na lista. Em um período curto de tempo, Ron Dennis entrou em contato com Ayrton Senna exigindo do piloto brasileiro o documento formal de pedido de desculpas e aceitação dos resultados do campeonato de 1989. Assim aparentava estar finalizado o conflito entre Ayrton Senna e

¹¹⁵ FOLHA DE SÃO PAULO. Senna pensou em abandonar a Fórmula 1. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 17 de fevereiro de 1990.

¹¹⁶ ANDRADA E SILVA, Mario. Balestre é o vencedor da disputa. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 17 de fevereiro de 1990.

¹¹⁷ SENNA, Ayrton. Carta dirigida ao Conselho Mundial da FISA. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 17 de fevereiro de 1990.

Jean-Marie Balestre, com uma retratação, conforme disse Peter Stayner¹¹⁸, o piloto brasileiro foi obrigado a fazer o que Balestre lhe pedia, uma espécie de exercício de poder do presidente da FIA. De final de outubro de 1989 quando ocorrera o Grande Prêmio do Japão, até meados de fevereiro de 1990 quando se estava prestes a iniciar a temporada de 1990 da Fórmula 1, pouco progrediu o conflito entre Senna e Balestre. Senna não conseguiu arregimentar forças suficientes para vencer o conflito, tendo que se submeter aos ordenamentos de Balestre. Assim o pedido de desculpas oficial não apenas é uma aceitação dos resultados da temporada de 1989 e da desclassificação em Suzuka. Mas um exercício de autoridade de Balestre proveniente de sua posição de poder, que também aparecia como uma mensagem implícita aos outros pilotos de que estes não poderiam desafiar as decisões daqueles que ocupavam os cargos mais altos da Federação Internacional de Automobilismo.

3.3 1990: A TENTATIVA DE RESOLUÇÃO DE AYRTON SENNA

27 fevereiro 1990

Prost quer fim da briga com Ayrton

"Vou procurar Ayrton Senna e Ron Dennis antes da corrida de Phoenix, porque não quero que a animosidade da temporada passada esteja presente este ano". Prost

"Ayrton, Nigel e eu estamos todos no mesmo negócio, e acho que nenhum de nós pode se dar ao luxo de pensar em vingança". O francês garante que não entra na temporada de 90 com espírito de rancor contra sua ex-equipe ou seu ex-companheiro de escuderia. "É um fato que Senna e eu não gostamos um do outro, mas para mim a questão agora é muito simples. Quero vencer o campeonato para a Ferrari, e isso significa derrotar a McLaren. E, naturalmente, Senna".

Prost diz que a Fórmula 1 já é suficientemente perigosa. "Está certo, fiquei zangado com certas coisas que aconteceram na McLaren em 89, mas isso é o passado. Eu poderia ter dito não quando Ron Dennis queria levar Senna para a McLaren, mas não disse. Agora estou na Ferrari, e estou contente", afirmou.¹¹⁹

A temporada de 1990 da Fórmula 1 iniciava sem que a anterior tivesse se encerrado. Prost temia uma provável retaliação de Senna. Já o piloto brasileiro, se preocupava em deixar para trás os fatos do passado, receoso de que viesse a afetar o seu

¹¹⁸ FOLHA DE SÃO PAULO. Senna pede desculpas à Fisa e está inscrito para o Mundial de 1990. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 17 de fevereiro de 1990.

¹¹⁹ FOLHA DE SÃO PAULO. Prost quer fim da briga com Ayrton. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 27 de fevereiro de 1990.

desempenho. Prost iniciava a temporada de 1990 na Scuderia Ferrari. Após seis temporadas seguidas pela equipe McLaren, o francês pilotaria por uma nova equipe, ao lado de Nigel Mansell. Gerhard Berger seria o elemento de troca, deixando a Ferrari e tornando companheiro de equipe de Senna. Enquanto Prost mudava de equipe, Senna permanecia na mesma. A McLaren fora a equipe mais competente nos anos 1980 da Fórmula 1, conquistando ao todo cinco títulos mundiais de pilotos, com Niki Lauda, Alain Prost e Ayrton Senna. Já a Ferrari, que somava o maior número de sucessos na história da Fórmula 1, vivia o seu maior jejum na categoria. Desde 1979 a Ferrari não conquistava mais um título de pilotos. Depois de tantos fracassos, a equipe italiana teria novamente um piloto experiente com um título em mãos para pilotar um de seus carros. A torcida italiana clamou por Ayrton Senna na equipe, pela afinidade de estilo, e embora houvesse um interesse de longo prazo por parte do piloto brasileiro, também havia a sua exigência da entrega de um equipamento competente. Prost arriscava sua ida à Ferrari nessa difícil situação porque retornaria a trabalhar em conjunto com John Barnard, responsável pela construção do chassi de um dos seus carros campeões, quando ainda trabalhava na McLaren. Prost não queria permanecer na McLaren, isso era certo, então restava apenas a opção mais confiável sob o ponto de vista histórico. No ano anterior, em 1989, a Ferrari conquistou vitórias com Nigel Mansell e Gerhard Berger, o que deu confiança a Alain Prost.

O francês não se incomodaria de fazer o que fosse necessário para elevar o nível de competitividade do Ferrari 641. Esperava-se que a experiência de Alain Prost aliada às suas competências o auxiliaria no desenvolvimento do carro, colocando a equipe Ferrari como uma das favoritas após várias temporadas fracassadas. A maior preocupação de Prost não era o acerto do carro, e sim a instabilidade de Ayrton Senna. E por essa razão, Prost foi procurar Ron Dennis para reconciliar-se com Senna. Mas este já não se via obrigado a dar satisfações para quem não pertencia mais à mesma equipe¹²⁰.

¹²⁰ Senna manteve um ar tenso enquanto circulava pelos boxes da McLaren, demonstrou tranquilidade e otimismo ao comentar as mudanças econômicas do país e as obras de Interlagos, mas se irritou quando perguntando sobre suas desavenças com Alain Prost. Senna se recusou a apertar a mão do francês em Phoenix. "Quem conhece a fera tem mais condições de avaliar aquela situação. Em Phoenix não era momento certo para ele tentar fazer as pazes", afirmou. Ayrton disse que o fato de Prost ter divulgado a tentativa de reconciliação "mostra o caráter promocional que ele pretendia". "Se ele quer conversar, isso tem que ficar entre eu e ele", encerrou. GOMES, Flavo. Senna volta a criticar Prost em Interlagos. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 22 de março de 1990.

Senna não gostou das tentativas de reconciliação, assumidas publicamente, de Alain Prost. No olhar de Senna, Prost fazia uma espécie de “espetáculo da reconciliação”. Ao invés de procurar um acordo de cavalheiros com conhecimento apenas das duas partes envolvidas, Prost tratava do assunto interno externamente, como se sua reconciliação não fosse apenas com Ayrton Senna, mas com todo o público espectador da Fórmula 1.

A temporada se inicia com vitória de Ayrton Senna, o que o colocou como um dos favoritos para a conquista do título mundial de pilotos¹²¹. Já no Brasil, na segunda prova, após Senna se atrapalhar com retardatário na pista, Alain Prost conquista sua primeira vitória na nova equipe italiana e confirma seu favoritismo. Senna e Prost conquistam a maior parte das vitórias na primeira metade da temporada, deixando cada vez mais os seus companheiros de equipe fora da disputa principal do campeonato. Em conjunto com os bons resultados de Alain Prost, Senna também declara a Ferrari como uma das favoritas¹²².

Apesar dos sucessos repetidos de Alain Prost na temporada com a Ferrari, seu companheiro de equipe Mansell ficava para trás nos resultados obtidos e pontos somados. Nigel Mansell já tendo disputado os títulos de 1986 e 1987 na Fórmula 1, e com um largo número de vitórias durante toda a sua carreira, incluindo Grandes Prêmios enquanto piloto da Ferrari, Mansell se sentiu desvalorizado. Fora colocado como segundo piloto na equipe com a vinda de Alain Prost.

Sem Alain Prost na McLaren, Senna se colocava numa nova posição dentro de sua equipe. Entre as temporadas de 1988 e 1989, Senna pediu férias mais largas, o que obrigou a equipe McLaren a testar os novos equipamentos contando apenas com Alain Prost. Prost ao final de 1989 decide sair da equipe McLaren, e como habitualmente o fez durante toda a sua carreira, em sua nova equipe, Ferrari, não deixa de se comprometer com os testes necessários para o desenvolvimento do carro. Sua saída da McLaren indicava a perda do principal piloto nesse quesito, Gerhard Berger poderia auxiliar Ayrton Senna, mas não era tão apto quanto Prost fora nos anos anteriores, quando ainda piloto da McLaren. Ademais, se nas temporadas de 1988 e 1989 a McLaren fora a equipe dominante, seus conceitos de desenvolvimento do carro estavam ficando ultrapassados.

¹²¹ FOLHA DE SÃO PAULO. Para Stewart, Senna andarรก mais em 90. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 5 de março de 1990.

¹²² ANDRADA E SILVA. Para Senna, Ferrari   a favorita. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 10 de agosto de 1990.

A Ferrari havia conquistado três vitórias seguidas com Alain Prost, e a McLaren sentia que estava ficando para trás. No final dos anos 1980 e início dos anos 1990, a principal novidade aerodinâmica eram os bicos dos carros levantados, que diminuía o arrasto e produziam mais carga aerodinâmica. A equipe McLaren se colocou disposta a fazer alguns testes com a novidade, mas o conceito não se adequou bem ao carro utilizado por Senna e Berger para a temporada de 1990. Ron Dennis decidiu ser conservador, abandonando a idéia, e apostando na confiabilidade de um carro construído por conceitos já estabelecidos. Tanto Senna quanto Berger foram às pistas para fazer mais testes. Dessa vez, Senna sentiu a necessidade de fazê-los¹²³. Aos trinta anos de idade o piloto brasileiro mudava de postura, se espelhando em seu rival Alain Prost, mudando a sua concepção do seu papel dentro de uma equipe de Fórmula 1.

O próximo Grande Prêmio, na Itália, apesar de toda a torcida a favor da equipe Ferrari, também favorecia a equipe McLaren. Nos anos anteriores, Senna se atrapalhou no circuito de Monza. Em 1987 liderava a corrida até poucas voltas do final, quando cometeu um erro e deixou escapar a vitória. O mesmo aconteceu em 1988. Em 1989, Senna parecia ter a vitória em suas mãos, mas o motor Honda de seu carro falhou e a vitória ficou com seu rival Alain Prost. Este, contava com a má sorte de Senna no circuito italiano para vencer e finalmente se consagrar como um grande piloto da Ferrari. Prost pelos últimos resultados conquistados, deixando escapar a liderança conquistada para Ayrton Senna, desapontava os torcedores mais fanáticos da Ferrari.

29 agosto 1990

Prost é o mais veloz nos testes em Monza

Marcos Augusto Gonçalves

Francês quer ver motor Honda explodir

"Tenho um pequeno desejo: ver o motor Honda explodir na reta dos boxes de Monza, diante de cem mil torcedores enlouquecidos de alegria. E, naturalmente, eu vencer". Prost

Criticado pela imprensa italiana, pela falta de "decisão" e de "sprint" nas ultrapassagens - a estratégia do "professor" não corresponde ao espírito "latino" dos "tifosi" da Itália - defende-se dizendo que chegou à Ferrari prometendo transformá-la numa equipe "competitiva". "E isso eu fiz". Mas a diferença entre ser competitivo e vitorioso é grande demais para satisfazer os fanáticos torcedores do "cavalinho".¹²⁴

¹²³ GONÇALVES, Marcos Augusto. Senna mostra hoje a "cara nova" da McLaren nos testes em Monza. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 3 de agosto de 1990.

¹²⁴ GONÇALVES, Marcos Augusto. Prost é o mais veloz nos testes em Monza. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 29 de agosto de 1990.

As disposições mais sóbrias e contidas de Alain Prost não encontravam afinidade com as disposições mais quentes, apaixonadas e eufóricas dos torcedores italianos. Monza aparecia como a oportunidade apropriada para que num eventual erro de Senna, Prost pudesse se provar, em solo italiano, como um piloto mais completo, único apto a desenvolver a Ferrari, modernizando-a através de suas competências técnicas racionalizadas. Vencer uma corrida em Monza de maneira fria e calculista, disforme aos valores mais sagrados da torcida ferrarista, confrontando o ethos de convicção com um ethos de resultado, daria a Alain Prost a certeza de estar plenamente dotado das competências mais elevadas do espaço social automobilístico. Uma derrota no Grande Prêmio da Itália, ou na temporada, para o seu grande rival Ayrton Senna, colocaria toda a torcida ferrarista contra Prost. Prost não tinha que lutar contra apenas seu rival Senna no campeonato, mas com o direito de pilotar um carro de sua própria equipe. Em sua visão particular, os resultados de sucesso que pudessem surgir deslocaria os tradicionais valores italianos e ferraristas para o passado, tidos como antiquados, não condizentes com uma Fórmula 1 mais moderna. Prost se via então como um agente modernizador, em que certos sacrifícios, como o descarte de alguns valores mais sagrados, teriam que ser realizados em prol da conquista de resultados. A equipe Ferrari já não conquistava um título de pilotos desde 1979, e em 1990 com Alain Prost parecia estar muito próxima de reconquistar este título.

Mas o Grande Prêmio da Itália da temporada de 1990 não resolveria o conflito particular de Alain Prost, enquanto piloto da Ferrari, com a sua torcida. A vitória de Ayrton Senna, disforme aos prognósticos de Alain Prost, colocou a torcida italiana mais uma vez contra o piloto francês da equipe Ferrari. Ousado e impetuoso, Ayrton Senna aparecia como o real merecedor de um posto no *cockpit* de um dos carros da equipe Ferrari. Senna provava, mais uma vez, que as competências mais tradicionais, também serviam para a conquista dos maiores resultados, mesmo em meio a uma Fórmula 1 moderna e racionalizada, com a sua nova logística, burocracia e suas tecnologias. O clamor dos apaixonados torcedores italianos em Monza era por Senna na equipe Ferrari. Mas essa impressão era falsa. Os torcedores mais aficionados queriam Senna em sua equipe. Mas o piloto brasileiro, com o recente anúncio de renovação com a sua equipe McLaren, demonstrava não estar totalmente interessado em se tornar um piloto Ferrari. Verdade é que Senna não encaixava adequadamente como um tradicionalista, e também rompia, com certos valores tradicionais. Senna não era um Nigel Mansell, nem um

Gilles Villeneuve, e apesar de estar distante em tantos fatores de Alain Prost, possuía uma proximidade com o seu rival. O ethos do resultado também se via corporificado nas disposições de Ayrton Senna. E talvez nenhum outro piloto, que tanto correu para vencer corridas, não pudesse personificar melhor esse ethos¹²⁵.

Em Portugal a Ferrari encontraria mais uma pista favorável às características de seu carro. Mansell conquista a *pole-position* para a corrida. Prost, por uma diferença mínima, de 0,038 segundos, conquista o segundo lugar no *grid*. Senna, com 0,044 segundos de diferença para Mansell, o terceiro lugar. A Ferrari aparecia como favorita para a corrida. Alain Prost mesmo largando em segundo contava com a contribuição de Nigel Mansell e o resto da equipe para taticamente vencer a corrida e impedir um bom resultado de seu principal rival na temporada, Ayrton Senna. Mas o que acontece no dia da corrida foi novamente disforme aos prognósticos de Prost. Mansell se preocupa apenas com a sua atuação individual, se esquecendo de seu papel enquanto companheiro de equipe de Prost, o ataca e parte em busca de uma vitória. Na largada, Mansell, que largou à esquerda, defende a primeira posição não deixando muito espaço entre o seu carro e o muro à direita para que Prost pudesse ultrapassá-lo. Com essa manobra, o piloto inglês da Ferrari força o seu companheiro de equipe a frear, o que faz com que Prost caia de segundo para o quinto lugar nos primeiros metros do Grande Prêmio de Portugal de 1990 em Estoril. Os carros da equipe McLaren tracionaram com mais facilidade e se colocaram nas duas primeiras posições, com Senna líder, Berger em segundo e Mansell logo atrás. Prost permanece em quinto lugar após a largada.

O piloto francês da equipe Ferrari ainda tentou diminuir o prejuízo, mas ao final, Mansell cruza a linha de chegada em primeiro, Senna em segundo e Prost em terceiro. O resultado fora terrível para Prost, que se colocaria em situação semelhante à enfrentada por Ayrton Senna na temporada anterior, quando precisava vencer as três últimas etapas para conquistar o campeonato. Mansell estava pouco se importando com as chances de Prost e da Ferrari no campeonato. Sentia-se mal tratado pela sua própria

¹²⁵ Ayrton Senna e Alain Prost são diferentes em tudo, menos na fome de vitórias. O brasileiro, talvez por ter subido menos no topo do pódio, é ainda um pouco mais sedento do que o francês. Arrisca mais quando é preciso garantir os nove pontos que o vencedor de cada GP recebe. Prost vive repetindo que nem sempre está disposto a correr riscos desnecessários. Na medida em que amadurece como piloto, o estilo de Senna fica cada vez mais parecido com o de seu maior rival. Os dois conseguem manter um ritmo velocíssimo sem sacrificar o carro com subidas na zebra ou derrapagens. Quando estão com as respectivas máquinas acertadas, Ayrton e Alain parecem pilotos eletrônicos. Completam quase todas as voltas no mesmo tempo, economizam o equipamento e recebem a bandeirada final invariavelmente entre os três primeiros. ANDRADA E SILVA, Mario. Rivais se igualam apenas na fome de vitórias. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 30 de setembro de 1990.

equipe. E até cogitou uma aposentadoria¹²⁶. Em oportunidade anterior, teve que ceder o seu carro para Prost no Grande Prêmio da França. Mansell se sentia desfavorecido pela Ferrari, se via em condições de disputar lado a lado o campeonato com Prost, desde que fosse tratado igualmente ao seu companheiro. A vitória no Grande Prêmio de Portugal era uma exibição de seu talento e de suas competências. Porém, não satisfazia os anseios de sua equipe¹²⁷. Sem chances matemáticas de disputar o título, Mansell deixou de auxiliar seu companheiro, ainda em disputa no campeonato. Se em 1989 em Portugal Mansell foi um obstáculo para Ayrton Senna, em 1990, no mesmo lugar, Mansell foi o seu maior ajudante.

Prost poderia contar com uma imensidão de empecilhos para conquistar uma vitória em Estoril, menos um vindo de sua própria equipe. O individualismo de Mansell custou caro para Prost, que não ficou nem um pouco feliz com a atitude de seu companheiro¹²⁸. Prost esperava uma cooperação de seu companheiro de equipe para vencer o Grande Prêmio de Portugal e diminuir a diferença em relação à Senna. Mas Mansell não o fez. Ressentido pelo tratamento desigual dentro da Ferrari, Mansell não se sentiu motivado a auxiliar Alain Prost, e correu pelo orgulho. O sentimento de Prost era de que nada acontecia em sua equipe conforme a sua expectativa do que uma grande equipe tem que fazer para vencer o campeonato. No pódio, Mansell e Senna se reconciliaram. Senna deixava para trás o episódio ocorrido na mesma pista na temporada passada e agora passava a elogiar Mansell¹²⁹. Mas a reconciliação de Mansell com Senna indicou o encerramento de um conflito e o início de outro, agora

¹²⁶ GOMES, Flavio. Mansell quebra rotina das poles e larga na frente no GP de Portugal. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 23 de setembro de 1990.

¹²⁷ ANDRADA E SILVA, Mario. Dono da Fiat diz que Ferrari não teve 'espírito de equipe' em Portugal. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 26 de setembro de 1990.

¹²⁸ “‘Para mim o campeonato acabou.’ ‘Nada está certo.’ Alain Prost. O mal-estar entre os dois pilotos da Ferrari foi transferido para o pódio. Mansell estava alegre como uma criança. Abraçou Senna fraternalmente e quando foi fazer o mesmo com Prost não teve correspondência. Depois, ergueu os braços dos dois vizinhos de pódio. Prost aceitou a contragosto. Ganhou, ou criou, mais um inimigo.” FOLHA DE SÃO PAULO. Crise atinge Ferrari após a corrida. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 24 de setembro de 1990.

¹²⁹ “Depois da corrida e durante a semana, meteu a boca no trombone. Para Senna, a Ferrari vive uma ‘situação delicada’. Ele defendeu Nigel Mansell, dizendo que nenhum piloto competitivo renuncia a uma vitória por outra pessoa qualquer’. ‘Eu não renunciaria. Nós estamos sempre assumindo riscos por uma única motivação, que é a vitória’, completou.” GOMES, Flavio. Senna visita o circuito de Jerez e admite que pole é ‘muito importante’. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 28 de setembro de 1990.

com Prost. Mansell estava disposto até então a encerrar a sua carreira, porém, sua vitória lhe trouxe novos ânimos e o fez repensar sobre a permanência na Fórmula 1¹³⁰.

Mansell foi um episódio inesperado na temporada de 1990, o piloto inglês contava com motivações particulares bastante distintas daquelas que motivavam Senna e Prost no campeonato. A motivação particular de Mansell gerou um ato de interferência, não previsto nem por Prost, seu companheiro, nem por Senna, no desenrolar do campeonato de 1990, mudando os rumos da disputa aparentemente reduzida a Senna e Prost.

Com a expectativa de que numa possível não vitória de Alain Prost no Grande Prêmio da Espanha Senna pudesse se consagrar com o título de campeão mundial de Fórmula 1 da temporada de 1990, a Folha de São Paulo inseriu um caderno especial com reportagem dedicada a Ayrton Senna. Chamando a atenção para um Ayrton Senna desmotivado por conta do seu conflito com a FIA que se desenrolou desde o Grande Prêmio do Japão de 1989 em outubro até o início do ano de 1990, a reportagem foca para os efeitos do conflito no sentimental de Senna.

30 setembro 1990

Caderno Especial

Revista d'

Senna: A hora do bi

Nem a definição do momento que vive, a hora do bi, escapa de um tratamento meio genérico. "No aspecto humano eu acho que a minha profissão é muito importante e este ano eu tive que definir uma nova meta de futuro. Vim de um período de final do ano passado e início deste ano muito desmotivado com relação à minha carreira e tive que lutar muito para reconquistar a motivação correta para continuar fazendo a minha profissão de maneira assim total, compromissada com o sucesso", disse o piloto.¹³¹

Se antes havia certas dúvidas se a "Fórmula 1 é negócio", elas vieram a se confirmar para Ayrton Senna. O automobilismo não aparecia em sua forma pura no espetáculo da Fórmula 1, rodeado por grandes empresários, interessados economicamente, que intervinham sempre que possível para fazerem valer seus interesses. A busca do título de 1990 era visto até então como um possível resgate do sentimento de que havia se perdido até então. Olhando assim, a expectativa que a reportagem da Folha colocava no leitor é de que Senna pudesse alcançar a justiça de

¹³⁰ FOLHA DE SÃO PAULO. Vitória pode mudar os planos de Mansell. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 28 de setembro de 1990.

¹³¹ FOLHA DE SÃO PAULO. Senna: a hora do bi. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 30 de setembro de 1990.

maneira justa, demonstrando repetidas vezes, quantas fossem necessárias, que se aplicadas corretamente as regras, a superioridade de Ayrton Senna perante Alain Prost seria comprovada. Se Senna tivesse que se provar, ele não poderia desistir da disputa, sair andando, e ignorar completamente a existência do campeonato de Fórmula 1. Sua provação teria que se dar por dentro, encarando a disputa. Por isso a sua não desistência, não era a descrença da regra, mas de sua aplicação desvirtuada.

Prost ia então para Jerez, na Espanha, enunciando uma renúncia à disputa do campeonato. Dissimulava mais uma vez seu interesse na conquista do título para redirecionar toda a pressão para Senna. Essa dissimulação era revelada no empenho que Prost colocou em todo o final de semana em Jerez para o Grande Prêmio da Espanha. Prost trabalhou no acerto de seu carro para a corrida. Numa pista de poucos pontos possíveis de ultrapassagem, lutou para conquistar a *pole*, mas não a conquistou, ficando para Senna. No sábado, Prost perseguiu Senna durante todo o primeiro stint até as paradas para trocas de pneus, ao voltar para a pista, tomou a liderança de Senna, que não pode reagir após ter um problema no radiador do seu carro forçando um abandono.

Pela terceira vez, Senna e Prost chegavam até o Japão para a disputa do campeonato de pilotos da Fórmula 1. Como em anos anteriores, um piloto precisava vencer para perpetuar a disputa. O outro, só precisava forçar um resultado contrário. Dessa vez, era Prost que precisava vencer para manterem vivas as suas chances no campeonato. Qualquer outro resultado daria o título às mãos de Senna.

O primeiro anúncio realizado entre o Grande Prêmio da Espanha e o Grande Prêmio do Japão foi o da permanência de Nigel Mansell na Fórmula 1 e o seu rompimento com a Ferrari¹³². Mansell continuaria como piloto da Fórmula 1 voltando à sua antiga equipe entre os anos de 1985 e 1988, a Williams. O anúncio apenas relevou o interdito que agora se colocava como dito. Mansell não estava satisfeito com a Ferrari, sua atuação no Grande Prêmio de Portugal deu margens para várias interpretações, entre elas, de que não renovaria o contrato com a Ferrari, e não estaria mais interessado em fazer as obrigações impostas pela equipe.

Em 1988 e 1989, os dois disputantes ao título de pilotos da Fórmula 1 se encontravam na mesma equipe. Em 1990, os mesmos dois pilotos das disputas anteriores, Ayrton Senna e Alain Prost se encontravam em equipes opostas, McLaren e

¹³² FOLHA DE SÃO PAULO. Mansell desiste de se aposentar e assina com Williams por US\$ 11,3 mi. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 2 de outubro de 1990.

Ferrari, respectivamente. Em 1988 e 1989 Prost lançava dúvidas sobre a igualdade de tratamento da montadora fornecedora de motores Honda e dos demais integrantes da equipe McLaren. Em 1990, o mesmo discurso não poderia se repetir, ele havia para si uma equipe que trabalharia para impedir a conquista do título de Ayrton Senna e que para isso, lhe forneceria tudo o que fosse necessário para tanto.

A preocupação maior de Prost não era de um possível desfavorecimento. Ele teria que vencer o Grande Prêmio do Japão, e qualquer outro resultado, lhe retiraria da disputa ao título. Uma possível retaliação de Ayrton Senna, que não precisava completar a corrida desde que Prost não a vencesse, esta sim, era a maior preocupação de Alain Prost.

Nas primeiras sessões de treino, Senna não conquista os tempos de volta esperados. A equipe Ferrari trata de fornecer novos motores aos seus pilotos. A somatória desses fatores, baixo desempenho da McLaren, bom desempenho da Ferrari, anima Prost para uma disputa pela *pole-position*.

No segundo dia dos treinos oficiais, os pilotos da McLaren e da Ferrari reduzem seus tempos e as posições finais do *grid* de largada se alteram. Senna conquista a *pole-position* com o tempo de 1:36.996. Prost o segundo lugar, para largar ao lado de Senna, com o tempo de 1:37.228.

Com a conquista da *pole-position*, a luta de Ayrton Senna agora é para redefinir as posições do *grid* de largada. Ele gostaria de largar do lado esquerdo da pista, o lado da pista em que os carros percorrem o traçado ideal do circuito de Suzuka, recebendo uma camada de borracha a mais que os outros locais da pista. O emborrachamento da pista oferece níveis mais altos de aderência, facilitando a largada. Com o segundo lugar, Alain Prost se posicionaria sobre a faixa ideal, mais aderente, e Senna na faixa não ideal, à direita, menos aderente. Prost sentia que apesar do segundo lugar no *grid*, poderia logo na largada tomar a liderança da corrida. Estava confinante de que seu carro tinha o melhor acerto para a corrida e que poderia vencê-la. Já Senna, se preocupava com a iminente perda da liderança, desejando assim a alteração da posição do *grid* de largada. Senna se achava no mérito de alterar a posição do *grid* por conta de sua dura luta para a conquista da *pole-position*. O sentimento era de que apesar de toda a luta, os organizadores do campeonato se voltavam contra ele. Assim como em 1989, os pedidos de Senna foram em vão.

Momentos antes da corrida os pilotos se reúnem com os comissários para o *briefing*¹³³, última reunião oficial realizada para o esclarecimento das condições da pista e definições de regras formais e informais. Estas são anunciadas pelos comissários, ameaçando as máximas punições possíveis, como suspensão da licença, em caso de manobras e/ou comportamentos perigosos por parte dos pilotos. Também a FIA e os comissários de prova estavam receosos de uma possível retaliação de Ayrton Senna. Após o discurso dos comissários, Nelson Piquet inicia um debate na reunião. Citando o caso do acidente que envolveu Senna e Prost na chicane do circuito no ano anterior, Piquet argumenta que o mais seguro é voltar à pista pelo traçado percorrido por Senna e não o exigido pela regra formal do regulamento. O argumento é de que seria mais perigoso voltar pelo traçado exigido pelo regulamento e que a volta pelo outro caminho, considerado ilegal, seria o mais adequado. Os comissários decidem fazer uma votação e os pilotos em sua maioria aprovam o argumento de Piquet. Assim, os comissários alteram informalmente a regra, validando para o Grande Prêmio do Japão de 1990 a manobra semelhante à realizada por Ayrton Senna no mesmo Grande Prêmio, no mesmo local, no ano anterior, quando foi considerada à época inválida.

Então Senna se levanta bastante chateado e nervoso e em pé resolve dizer:

Não posso. Não posso com isso. É uma piada. Depois do que aconteceu no ano passado, essa situação é uma piada. Acabaram de provar... eu não disse nada, mas trouxeram o assunto à tona, e todos concordaram. E o ano passado foi muito ruim para mim. Desculpe. Desculpe, mas tenho que ir.¹³⁴

Deixando a sala da reunião depois de seu discurso.

O sentimento de que a disputa que Senna enfrentava na Fórmula 1 não era apenas com os demais adversários nas pistas mas também com todos os demais envolvidos na organização do campeonato, na regulamentação das regras e de suas aplicações, havia se elevado após o *briefing* para o Grande Prêmio do Japão de 1990. Senna tinha a convicção de que se largasse em segundo lugar, com Prost ao seu lado

¹³³ Os vídeos gravados durante este *briefing* (reunião entre pilotos e diretores de prova antecedente às realizações das corridas) permaneceram fechados ao público durante muitos anos. Com o filme *Senna*, as imagens desse *briefing* foram exibidas pela primeira vez ao público. Extraio o material empírico para a pesquisa através do filme biográfico pela originalidade da fonte. Abro aqui uma exceção pela definição do corpus da pesquisa, pelas imagens exibidas no filme não terem sofrido drásticas alterações e por ser material da época corrente aos eventos revelados. SENNA. Direção: Asif Kapadia, Produção: James Gay-Rees; Tim Bevan Eric Fellner. Brasil, Estados Unidos, França, Reino Unido: Universal, 2010.

¹³⁴ SENNA. Direção: Asif Kapadia, Produção: James Gay-Rees; Tim Bevan Eric Fellner. Brasil, Estados Unidos, França, Reino Unido: Universal, 2010.

enquanto *pole-position*, as posições do *grid* de largada seriam alteradas para favorecimento de uma melhor largada de Prost. Também tinha a convicção de que se Prost realizasse a manobra que ele tinha realizado em ano anterior, Prost não sofreria a punição ao qual sofreu¹³⁵.

Ayrton Senna: Balestre influenciou a decisão. Eu sei disso, nós sabemos disso. O sistema ferrou comigo várias vezes. Aí eu disse para mim mesmo. Hoje, de jeito nenhum. Hoje é do meu jeito. Não importa o que houver, vai ser do meu jeito.¹³⁶

O que viria a seguir seria uma tentativa de Senna se reconciliar consigo mesmo, obtendo de volta aquilo que lhe foi retirado, o título da temporada de 1989. Se Senna não teria a vantagem de largar no lado da pista que gostaria, isso já não importava tanto. O que o piloto brasileiro gostaria é de terminar a primeira volta na primeira colocação, não importasse qualquer obstáculo que lhe estivesse à frente. Estava disposto a disputar perigosamente a primeira colocação logo nas primeiras curvas do circuito de Suzuka no Japão.

Na tarde de domingo de vinte e um de outubro, próximo às 14 horas do horário local do Japão, os carros se alinhavam para o *grid* de largada do Grande Prêmio do Japão, em Suzuka, penúltima etapa do campeonato mundial de Fórmula 1. O tempo era bom, com céu claro e sem previsão de chuva. As arquibancadas do autódromo proprietário da Honda se encontravam lotadas. Os espectadores, tanto presenciais quanto não presenciais, aguardavam ansiosamente para a largada do Grande Prêmio. Havia a expectativa de que o título pudesse ser definido no circuito de Suzuka, bastava que Prost não vencesse a prova, e o título ficaria nas mãos de Ayrton Senna. Uma vitória de Prost não definiria o campeonato, arrastando a disputa para a última prova, no Grande Prêmio seguinte, na Austrália.

Um desfecho para o campeonato poderia ser revelado ou adiado. O drama e a excitação eram causados por essa dúvida que poderia ser sanada a qualquer momento, sendo imprevisível o momento de sua resolução. Os torcedores de Alain Prost teriam de enfrentar o drama de se sentirem confortáveis por um lado com a liderança

¹³⁵ “‘É só você olhar quem é o segundo colocado, inverter as posições, e vai ter a resposta para saber o por quê não permitiram a mudança.’ Senna” FOLHA DE SÃO PAULO. Pingue-Pongue. Para Senna, Prost foi favorecido. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 21 de outubro de 1990.

¹³⁶ FOLHA DE SÃO PAULO. Pingue-Pongue. Para Senna, Prost foi favorecido. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 21 de outubro de 1990.

momentânea e a expectativa de uma potencial vitória do francês na corrida, por outro, com a insegurança de que a sua chance de disputa pudesse ser encerrada por qualquer eventualidade. Os torcedores de Ayrton Senna, viveriam o espelho das emoções dos torcedores de Prost, emoções provocadas por efeitos semelhantes, mas inversos.

Galvão Bueno: Ayrton Senna, Alain Prost, Mansell e Berger. A largada é muito importante. Vai passar a bandeira verde lá atrás. Todos os carros estão posicionados. Vai pintar a luz vermelha. Chegando os últimos carros. Bandeira verde acionada. Vai pintar a luz vermelha. Sobe o giro dos motores. Luz verde. Senna tenta arrancar na frente. Prost largou melhor e tomou a frente Prost. Tomou a frente Alain Prost, Senna força, vai por dentro... Aí a batida! A batida dos dois e aí se seguir a prova é final de campeonato!¹³⁷

Assim que alinhados os carros a largada é autorizada sem demoras. As luzes vermelhas se acendem indicando a proximidade da largada. Os pilotos sobem o giro de seus motores, deixando-os preparados para a largada. A luz vermelha se apaga e a verde se acende. Enquanto Senna sofre com a falta de aderência do asfalto no lado sujo da pista, deixando as rodas traseiras de seu carro patinando por vários metros, Prost, que larga com mais facilidade assume a ponta momentaneamente. Durante os poucos segundos que os carros dos dois primeiros colocados percorrem a primeira reta do circuito de Suzuka, Prost, já tendo superado o carro de Senna, se prepara para fazer a primeira curva do circuito seguindo o traçado ideal, partindo de fora e indo para dentro para buscar a tangência. É neste momento, que Senna, ao ganhar mais velocidade pela alta potência do seu motor, também se coloca pela parte de dentro. Os dois carros da Ferrari e da McLaren que lideraram a prova por apenas alguns metros, se chocam e vão direto para a área de escape coberta pela brita, parando apenas próximo as barreiras de pneus.

Tanto Alain Prost quanto Ayrton Senna não tardam a se levantarem de seus carros e desistirem da prova. A largada é considerada válida e o Grande Prêmio do Japão continua. Prost não tem a possibilidade de disputar a prova. O campeonato, que poderia ser decidido em mais minutos, horas, ou até mesmo dias – caso a disputa perseverasse até o Grande Prêmio da Austrália, se encerra em poucos segundos. Apenas uma punição extremamente grave que retirasse os pontos conquistados por Senna retiraria a conquista de seu título mundial de pilotos da Fórmula 1.

¹³⁷ TRANSMISSÃO AO VIVO GRANDE PRÊMIO DO JAPÃO. Rio de Janeiro: *Rede Globo de Televisão*, 21 de outubro de 1990. Programa de TV.

Ao se levantarem e caminharem a pé já fora de seus carros, Alain Prost toma uma direção e Ayrton Senna a oposta. Os dois não se olham e não estão dispostos a um olhar para a face do outro.

Reginaldo Leme tece seus comentários pela primeira vez na transmissão ao vivo pela Rede Globo de Televisão. Ele considerou que houve uma disputa pela primeira colocação logo na primeira curva, sendo o choque entre os dois carros, efeito de uma disputa acirrada, mas considerada normal, de corrida.

Galvão Bueno fica contido, esperando um pronunciamento oficial:

O replay mostrou claramente que Prost larga melhor. Ayrton Senna não iria nunca entregar essa primeira curva. Não iria nunca entregar essa primeira volta. Ele vem por dentro, bota meio carro e Prost fecha a porta em cima de Ayrton Senna. O Senna tinha meio carro, o Prost poderia ter tomado mais cuidado... Ele é que tinha mais a perder.¹³⁸

A corrida prossegue, assim como as transmissões televisivas, incluindo a transmissão ao vivo pela Rede Globo de Televisão. Mas para a principal disputa entre pilotos no campeonato, ela não interessa mais. Galvão Bueno foca o seu discurso para o acidente que definiu o campeonato. Defende Ayrton Senna e fica surpreso com a atitude agressiva de Alain Prost, lembrando que apenas o piloto francês teria a perder com um eventual acidente.

Quando ainda a corrida prosseguia, Ayrton Senna fora entrevistado por um dos repórteres de campo, segue o diálogo:

Senna: “Infelizmente, tocamos na primeira curva ao disputar a liderança, e acabamos fora da corrida.”
Repórter: Acha que foi pela pole position estar do lado errado da pista aqui? Você queria mudar isto.
Senna: “Com certeza. Você luta, você se fode todo para chegar na pole, e aí eles te colocam do lado errado da pista.”
Repórter: Como se sente agora que é Campeão Mundial?
Senna: “Não é nada mal se sentir assim, né?”
Repórter: Parabéns.¹³⁹

Não houve uma comemoração por parte de Ayrton Senna, sorrisos não apareciam estampados na sua fisionomia, nem lágrimas escorriam os seus olhos, não se via nem alegria nem tristeza, mas uma face outra, que revelava uma parte desconhecida de Ayrton Senna, ainda não presenciada pelo público espectador da Fórmula 1.

¹³⁸ TRANSMISSÃO AO VIVO GRANDE PRÊMIO DO JAPÃO. RIO DE JANEIRO: *Rede Globo de Televisão*, 21 de outubro de 1990. Programa de TV.

¹³⁹ TRANSMISSÃO AO VIVO GRANDE PRÊMIO DO JAPÃO. Rio de Janeiro: *Rede Globo de Televisão*, 21 de outubro de 1990. Programa de TV.

Não era possível para Senna se esquecer da colisão, ou considerá-la como eventual acidente de corrida. Galvão Bueno, responsável pela narração da única transmissão ao vivo para os televisores brasileiros, se sentia incomodado em fazer o que lhe era cabido de fazer: a missão ufanista de ignorar a forma e contar o conteúdo da conquista do mundial de pilotos da Fórmula 1 por um piloto brasileiro. Já escreviam os demais jornalistas brasileiros os tradicionais textos em conquistas esportivas nacionais, descrevendo os episódios mais importantes, destacando os êxitos, e ignorando as falhas. Um campeonato não se decide numa corrida, foram 15 Grandes Prêmios que concederam o título antecipado à Ayrton Senna num campeonato de 16 corridas. Mas não havia o sentimento, por parte de Ayrton Senna, de que sua conquista havia sido em suas seis vitórias, dois segundos lugares, e três terceiros lugares, que lhe deram o total de setenta e oito pontos já considerados os descartes. A conquista do campeonato havia sido ali, na primeira curva do circuito de Suzuka, no Grande Prêmio do Japão e na penúltima prova da temporada, quando se chocou com Alain Prost e colocou a si mesmo e seu rival fora da pista.

Foi o desfecho da trama que envolveu Ayrton Senna, Alain Prost e os principais dirigentes da FIA, cabendo destacar Jean-Marie Balestre. Intencional ou não, a batida entre os carros de Senna e Prost resultou em uma retaliação. Senna perdera o campeonato na temporada anterior em 1989, e atribuiu o resultado de sua perda a uma interferência externa, sentiu que o seu título fora roubado. Em 1990, ao colidir-se com Alain Prost na pista, deu o troco, e recuperou o que havia perdido, quando a FIA resolveu não se envolver no conflito entre os dois pilotos, não punindo Ayrton Senna, e por consequência, dando-lhe o título.

Em frações de segundo, Senna poderia ter freado e evitado a batida, por estar atrás, tinha a visão mais clara e nítida do posicionamento do seu carro e do de Alain Prost. Este, o rival de Senna no campeonato, também poderia ter realizado o percurso de maneira diferente, dando espaço na pista para uma possível ultrapassagem de Senna, tentando recuperar a posição de pista nas outras mais de 50 voltas seguintes do Grande Prêmio, sem precisar envolver-se diretamente com Ayrton Senna, deixando a ultrapassagem para o momento das trocas de pneus. Foram poucos segundos disponíveis para que os dois mobilizassem em seus pensamentos as consequências mais longínquas de suas decisões. Não é difícil ver na face de Ayrton Senna, após a corrida, uma tentativa inócua de escondimento de um arrependimento, de uma possibilidade de

se fazer diferente, de ganhar a corrida, de maneira limpa e justa, sem que tivesse que recorrer à retaliação. Prost se sentia de certa maneira confortável com o desfecho do campeonato, atribuía toda a culpa do acidente a Ayrton Senna e a sua retaliação.

Não existiu o desempate técnico, nenhum piloto teve a chance de se mostrar na pista, esportivamente, como melhor que o outro. Havia dúvidas, e não certezas, que se levantaram e nunca foram respondidas. A angústia provocada pela ausência de uma resposta definitiva, foi de certa maneira, benéfica para os dirigentes da FIA e da Fórmula 1. Eles prolongariam a dúvida, que levava os espectadores a irem aos circuitos, ligarem seus televisores, em busca de uma resposta, que nunca pudesse ser dada, mas que recorrentemente se levantava em debate. A rivalidade entre Senna e Prost não se repetiria mais nas pistas, e todos os torcedores e espectadores manteriam suas convicções, não abaladas pelo resultado concreto e absoluto que lhes retirasse a crença. No duelo entre Senna e Prost, como dito anteriormente nesta tese (citar a página), estava em jogo duas posições antagônicas que demarcavam o espaço social automobilístico, exemplificadas, nas disposições corporais destes dois atletas. O espaço das disputas, o cenário da realização prática, e as instituições, poderiam consagrar um lado, colocando o outro para baixo na hierarquia, porém isso nunca se efetivou. As posições permaneciam hierarquizadas diferentemente a partir dos pontos de vista que se levantavam as discussões. Os admiradores de Senna continuam achando o piloto brasileiro o melhor piloto, os admiradores de Prost, continuam achando o piloto francês o melhor piloto.

3.4 FERRARI, SENNA E PROST: AS AFINIDADES E DESAFINIDADES ELETIVAS

22 outubro 1990

Ferraristas vêem em Senna o 'novo Villeneuve'

O plano é ter na Itália os dois melhores pilotos do mundo. Melhores ao gosto dos italianos eternos amantes do Gilles Villeneuve. Para a torcida da Ferrari, não basta ser vencedor, em que ser rápido, agressivo e brilhante.

Prost, apesar de vencedor, também está longe do coração da torcida "rossa". Na Itália, o bom piloto ganha corridas com o coração no lugar do cérebro e com a alma no acelerador. Senna é o sonho da Ferrari porque o "advocato", Gianni Agnelli, patrão da Fiat, acha que o brasileiro é melhor, Fiorio, um

executivo de carreira dentro da empresa, sabe muito bem em que certos casos a vontade do "capo" é a vontade de Deus.¹⁴⁰

A análise sobre os documentos permitiu constatar o recorrente assédio da Scuderia Ferrari sobre Ayrton Senna. A tradicional equipe italiana de Maranello desejava a contratação de Ayrton Senna após as duas fracassadas temporadas de Alain Prost em 1990 e 1991 com o carro vermelho do cavaleiro empinado em um escudo amarelo. Prost fora combatente em 1990, conquistou vitórias, muitos pontos e disputou o título mundial contra Ayrton Senna até o penúltimo Grande Prêmio. Mais que isso, havia derrotado seu companheiro de equipe, Nigel Mansell, com larga diferença, fazendo muitos atribuírem a emancipação da Ferrari na temporada de 1990 graças às competências mais elevadas de Prost. Porém, no ano de 1991 faltou combatividade, não conseguindo se sobressair em relação ao seu então ainda novo e inexperiente Jean Alesi. A interpretação da torcida italiana era de que Prost havia se declarado derrotado antes de ter tentado. Os maus resultados também fizeram a torcida lembrar o que ela havia deixado de esperar sobre Prost. Depois de 10 temporadas sem um título mundial de pilotos, a equipe Ferrari antes precisava de um piloto vencedor para só então saciar os desejos quentes da torcida italiana, mais desejosa de um piloto vibrante, arrojado e que demonstrasse uma enorme vontade de vencer. Os resultados importavam agora, Prost com já três títulos mundiais conquistados (1985, 86 e 89) aparecia como parte de um projeto modernizado e racionalizado da Ferrari. Muito distante dos antigos ídolos da equipe como Ascari, Fangio, Villeneuve; o piloto francês Alain Prost procurava refratar os anseios da torcida fanática italiana, compensando-a com suas vitórias e um possível título. Já no ano de 1991 a Ferrari não conseguiu construir um carro competitivo e com potencial para vitórias, ficando aquém da temporada passada, quase que regredindo. Os avanços tecnológicos e aerodinâmicos da Williams tiveram efeitos diferentes sobre a McLaren e a Ferrari. Enquanto a equipe inglesa comandada por Ron Dennis (McLaren) procurou confiar no seu próprio equipamento, ainda que desatualizado, a Ferrari pretendeu fazer um salto grande em meio a temporada, copiando a parte frontal do seu carro inspirando-se na equipe Williams. As mudanças não tornaram o carro da Ferrari para a temporada de 1991 competitivo suficiente e a modificação de uma concepção aerodinâmica implantada em um chassi desatualizado não se encaixou. Como

¹⁴⁰ FOLHA DE SÃO PAULO. Ferraristas vêem em Senna o 'novo Villeneuve'. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 22 de outubro de 1990.

consequência, a equipe McLaren – que contava com Ayrton Senna e os robustos motores Honda – conseguiu competir com um carro ultrapassado contra uma Williams avançadíssima tecnologicamente. O carro da McLaren na temporada de 1991 ainda possuía o bico frontal rente ao solo, enquanto o da Williams aparecia levantado. O câmbio utilizado por Ayrton Senna e Gerhard Berger exigia que se retirasse do volante uma das mãos para cada troca de marcha, enquanto que o da Williams, facilmente acessível através de borboletas atrás do volante, deixava o piloto confortável para sempre ter as duas mãos ao volante. Mais ainda, a equipe Williams contava com uma suspensão computadorizada, já na época conhecida como suspensão ativa. O carro controlado por Senna era antiquado, mas por outro lado, deixava o piloto mais conectado à pista, numa relação direta com as partes mecânicas do carro, sem as mediações que o avançado carro da Williams oferecia. A Ferrari também já contava com o câmbio acionado por borboletas desde a temporada de 1989, mas comparado ao carro da Williams, aparecia como que de transição. A Ferrari decidiu insistir por muito tempo num grande motor V12, potente, porém pesado, que desequilibrava a distribuição de massa do chassi. A McLaren também dependia do seu forte motor, fornecido pela Honda, mas este era tão potente que era capaz de compensar todos os seus prejuízos. Já a Williams contava com o fornecimento dos motores V10 pela Renault, quase tão potentes quanto os motores da Honda e da Ferrari, mas sem os prejuízos de excesso de massa, dando ao carro da Williams um maior equilíbrio.

No que se inicia o primeiro quarto da temporada de 1991, Senna consegue realizar um feito inédito, vence as quatro primeiras provas da temporada e abre vantagem sobre os demais concorrentes. Somente no meio da temporada os carros da Williams começam a demonstrar os melhores resultados. Problemas no acerto das novas tecnologias e durabilidade das peças ainda não testadas para as suas condições de uso acabam por retirar as possibilidades de vitórias para Nigel Mansell, o piloto contratado como número “um” na equipe da Williams. Mas com o tempo ficou claro que a McLaren não teria mais a mesma vantagem das temporadas passadas no ano de 1991. Ayrton Senna não conquistava mais tantas *pole-positions* quanto antigamente. E quando o carro da Williams durava, Mansell ou Patrese venciam as provas com facilidade. São nos Grandes Prêmios da Hungria e da Bélgica que Ayrton Senna mostra a sua reação contra o avanço das Williams durante o campeonato. Senna conquista as *poles-positions* e as vitórias. No circuito da Hungria, Senna conquista a *pole-position* com mais de 1

segundo de vantagem sobre o segundo lugar no *grid*. Os circuitos de Hungaroring, na Hungria, e Spa-Francorchamps, na Bélgica, se contrastam. O primeiro era um circuito travado, de poucas retas, muitas curvas e poucos pontos de ultrapassagem. O segundo, um circuito grande para os padrões da Fórmula 1, com longos trechos de alta velocidade. Senna conseguiu se destacar nas duas provas. Dias depois, Giancarlo Minardi viria a dizer: "Senna é a única coisa que custa apenas US\$ 10 milhões e faz o carro andar meio segundo mais rápido"¹⁴¹. A declaração, que deveria soar como mera piada com fins humorísticos, na realidade revelava a orientação da equipe italiana Ferrari e a posição que ela ocupa no espaço social. O apetrecho mais raro, e, portanto, mais desejado, segundo o ponto de vista dos ferraristas, não seria uma mera peça tecnológica e sim uma competência humana, corporificada, nas estruturas disposicionais de Ayrton Senna. Embora as competências técnicas de Alain Prost também eram provenientes de suas estruturas disposicionais, elas aparentavam como menos humanas quando comparadas com as de Senna. Senna era considerado talentoso, um piloto de "aptidões natas" e de competências todas elas raríssimas, ao ponto de valerem à época US\$ 10 milhões de dólares em um contrato anual. Prost, por sua vez, era visto como que substituível, não conseguindo fazer render um melhor rendimento quando as condições não lhe eram favoráveis.

Os carros da Scuderia Ferrari traziam consigo extensões das propriedades humanas avindas de seus criadores. Suas características especiais advinham justamente dessa extensão particular, de um humanismo quase que mágico, que poderia ser sentido pelo ronco do motor vibrante, como que cheio de pulsações e transmitindo vida, diferentemente de outros carros técnicos e tecnológicos, obras de uma engenharia técnico-científica racionalizada. Deixar de ser o que era, seria o maior pecado cometido pela Ferrari, sem alma, não lhe adiantaria as vitórias. Estas deveriam vir também de um piloto passional, movido pela emoção, que só pudesse conquistá-las a partir de um talento raro. Senna era observado como a "peça" que faltava aos carros da Ferrari, enquanto que Prost, mesmo competente, não parecia afinado e adequado para a direção dos bólidos italianos. As competências de Prost passavam a serem vistas sob os pontos de vistas ferraristas como negativas, na falta de vontade, garra, raça e uma postura mais apaixonada, valores necessários para a condução de um carro da Scuderia Ferrari conforme as exigências dos italianos. Os resultados esperançosos da temporada de 1990

¹⁴¹ MINARDI, Giancarlo. Frase. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 3 de setembro de 1991.

fizeram que a torcida se esquecesse por um momento esses valores, mas a falta deles na temporada de 1991, fizeram a torcida lembrar as falhas de caráter de Prost segundo essa visão.

Mas com a saída de Prost não veio a que parecia inevitável vinda de Ayrton Senna. Os ferraristas se decepcionaram com o brasileiro. Lauda, especialmente enviado a Monza pelo presidente da empresa, Luca di Montezemolo, relatou um diálogo que teve com o piloto: "Disse que Ferrari ele viraria Deus. Ele respondeu que não interessa Deus, mas sim ganhar corridas".¹⁴²

A afinidade entre as estruturas disposicionais de Senna e a Ferrari em conjunto com os mais italianos, não eram assim tão eletivas quanto pareciam. Senna era aguerrido, combativo, mas o resultado lhe aparecia como o fim máximo a ser perseguido na condução automobilística. Senna estava entre uma coisa e outra, não sendo igual à Prost, mas também não sendo um novo Villeneuve. Esse estado de "pureza", já havia se perdido na Fórmula 1 moderna de Senna, Prost, Mansell e outros. Não que Senna não corria pelo "puro" prazer na condução automobilística, mas já se podia observar em sua prática uma busca orientada pelas vitórias, a competitividade era um traço característico de seu *habitus*. Se é que se pode dizer que há "pureza" quando esta já está "contaminada", Senna apresentava os últimos vestígios de uma posição social em deterioração. Por ser o último de sua espécie, era raro, e por isso mesmo tão desejado pela Scuderia Ferrari. Mas "impuro", já não apresentava como motivado a guiar os carros Ferrari, a não ser em condições de vitória. Depois de uma desastrosa temporada em 1991 sem vitórias, mesmo em uma decadente McLaren, Senna preferiu permanecer na equipe inglesa, bem sucedida em anos anteriores pela sua racionalidade, do que transferir-se para à equipe italiana, tradicionalíssima, mas irracionalizada. A ambição de Senna passava a ser a equipe Williams, como uma equipe que o piloto brasileiro via um passo a frente da McLaren e pelo menos dois passos à frente das demais.

Os assédios persistiriam, mas com a morte prematura do piloto brasileiro, uma filiação entre Senna e Ferrari nunca havia sido realizada.

¹⁴² FOLHA DE SÃO PAULO. Sem título. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 21 de agosto de 1992.

3.5 RIVALIDADE SENNA E PROST: UMA DISPUTA SEM DESFECHO FINAL

Com a colisão, não só Alain Prost deixou de conquistar mais um título de campeão, mas a sua equipe, a Ferrari. O vice-campeonato de Alain Prost frustrou o desejo da torcida ferrarista de se ver encerrado o grande jejum de mais de uma década sem títulos conquistados na Fórmula 1. Agora, se somavam onze temporadas completas sem a conquista de um título de pilotos. Prost decepcionava a Ferrari, o seu jeito de pilotar e o seu estilo se mostraram insuficientes para a conquista do título em uma equipe fervorosa como a Ferrari. Essa era a visão da torcida. Os membros internos continuavam confiantes em Alain Prost. E atribuíam o mau desempenho do piloto francês aos conflitos internos com Nigel Mansell, e aos externos, com Ayrton Senna. Em uma década, essa fora a maior chance de conquista de um título de pilotos por parte da Ferrari. Mansell se retiraria da equipe, e esse problema seria resolvido. A retaliação de Senna já estava concretizada, e não se esperava que fosse se repetir. Mas o futuro não seria promissor. A Ferrari não contaria com John Barnard mais uma vez na construção do carro. O projetista se mudaria para a Benetton, uma nova equipe em vias de crescimento. O novo carro da Ferrari para a temporada de 1991 fracassaria e Alain Prost demonstraria publicamente todo o seu descontentamento com o carro chamando-o pejorativamente de um caminhão. A falta de vitórias na temporada de 1991 e as declarações ofensivas de Prost não agradaram aos membros internos da Ferrari e antes mesmo da temporada ser completada, faltando ainda um Grande Prêmio, Alain Prost seria demitido de sua equipe. Sem tempo hábil para firmar um contrato com uma nova equipe, Prost se retira por um ano. Estando ausente de qualquer equipe e tendo a possibilidade de contatar com qualquer chefe de equipe, Prost inicia uma nova rivalidade com Ayrton Senna, mas fora das pistas. Ele consegue firmar um contrato diferenciado com Frank Williams para correr em sua equipe na temporada de 1993. Nesse novo contrato, firmado ainda em 1992, Prost exige uma cláusula bastante atípica, o veto formal a participação de Ayrton Senna na equipe. Prost aceitaria pilotar pela Williams com qualquer piloto ao seu lado exceto Senna, o qual consideraria o convívio próximo além dos limites do insuportável. Nas temporadas de 1991 e 1992, a equipe Williams se colocou como a equipe mais avançada tecnologicamente na Fórmula 1, não sendo alcançada em desempenho por nenhuma outra mais equipe. Insatisfeito com o

desempenho de seu próprio carro na McLaren, Senna tenta procurar Frank Williams para uma mudança de equipe, mas encontra vários empecilhos, até saber o real motivo das várias tantas recusas de Frank. Ao saber da cláusula contratual entre Frank Williams e Alain Prost, Senna chama o seu antigo rival de covarde. Prost assinara um contrato que lhe permitia pilotar o melhor carro para a temporada de 1993 sem ser ameaçado por mais ninguém, o que transformava o campeonato numa espécie de “cartas marcadas” na visão de Senna. Prost venceria o campeonato de 1993 com facilidades, tendo como companheiro de equipe o ainda novato, apesar de não tão novo, Damon Hill. Somente Ayrton Senna, em uma temporada excepcional, com várias corridas em condições climáticas adversas, pôde rivalizar com Alain Prost. Embora o piloto brasileiro teve algumas chances de aproximação, Senna nada pôde fazer quando as condições se voltavam para a normalidade, com o maior desempenho do carro da equipe Williams sobrando comparado aos demais carros da temporada. Ao final, Alain Prost se retiraria, sem o desejo de aposentadoria, mas para dar espaço para Ayrton Senna na equipe. Frank Williams sentia que devia um posto de sua equipe ao piloto brasileiro, somente dez anos depois, de ter dado a oportunidade de testar um carro de Fórmula 1 pela primeira vez ao ainda jovem de 23 anos Ayrton Senna. Naquela oportunidade, Frank gostou do desempenho de Senna, mas não o pode contratar porque os contratos com seus pilotos para a temporada seguinte já estavam firmados. A temporada de 1994 se iniciaria com Prost forçadamente aposentado, por não querer correr ao lado de Senna, e impedindo assim o ressurgimento da antiga rivalidade, em condições semelhantes às anteriores, de 1988 e 1989, com os dois pilotos disputando um campeonato em uma mesma equipe. Em 1994, Senna estaria só na Fórmula 1, como único piloto detentor de um título em meio a tantos outros jovens aspirantes desejosos de ganharem suas primeiras corridas e seus primeiros títulos. A ausência de um rival de sua própria época, e de um rival em que poderia se complementar, na relação de diferença, deixou Senna sem uma identidade própria. Esse sentimento de falta por parte de Ayrton Senna confirma que suas disposições corporais precisavam de um espaço próprio e particular para se realizarem, que agora, se colocava ao passado, com a sua nova reestruturação. Embora Senna e Prost pudessem se odiar, no fundo, eles se amaram. A rivalidade entre os dois pilotos gerou a disputa que ambos inconscientemente pediram para acontecer. Na relação com o outro, eles desenvolveram o máximo de suas próprias competências e elevaram os limites das aplicações de suas estilísticas, em uma busca acirrada, em que

as definições pessoais acerca do que se trata o automobilismo, estendiam para os limites de seus próprios corpos definindo todo o espaço social automobilístico. Um sem o outro, não teria tido essa oportunidade.

3.6 AS HOMOLOGIAS ENTRE AYRTON SENNA E O BRASIL E ENTRE ALAIN PROST E A FRANÇA: UMA TENTATIVA DE RESGATE A PUREZA AUTOMOBILÍSTICA

Quando Senna é perguntado: “Quem é ou quem foi o piloto contra quem você mais gostou de disputar, atualmente ou no passado?” Senna responde: Terry Fullerton¹⁴³.

Ayrton Senna: Eu teria que voltar a 78, 79 e 1980, quando eu era um piloto de kart. Eu vim para a Europa, pela primeira vez para competir fora do Brasil, como companheiro de equipe do Fullerton. O nome dele era Fullerton. Ele era muito experiente e eu gostava muito de pilotar com ele. Porque ele era rápido, ele era consistente. Ele era para mim um piloto muito completo. E era pilotagem pura, corrida pura, não existia nenhuma política nem dinheiro envolvido. Era corrida pura. Eu tenho isso como uma memória muito boa.¹⁴⁴

De Fullerton Senna guardou boas lembranças, de um tempo em que na sua descrição o automobilismo para ele aparecia em um estado de "pureza" sem as interferências políticas e econômicas que foram tão presentes em sua carreira na Fórmula 1 como nas temporadas de 1989 e 1990. A sua descrição não é impar e sem igual, na realidade ela é bastante reforçada também por outros, ela é vista até mesmo dentro da Fórmula 1, como parte de um princípio de divisão que separa assim em duas épocas a Fórmula 1, uma época romântica e outra moderna, sendo esta última a era a qual Ayrton Senna participou da Fórmula 1. A época romântica da Fórmula 1 se refere àquela em que as grandes montadoras automotivas nos anos 1950 e 1960 não tiveram êxito competitivo diante daqueles outros grupos menores que projetavam os carros por conta própria e que com algum auxílio externo não muito grande se sagraram campeões

¹⁴³ Ex-piloto de kart e companheiro de equipe de Ayrton Senna, nos tempos de competição de kart quando ainda entre a adolescência e a maturidade Senna trilhava os primeiros caminhos em direção à Formula 1 (em 1978, 79 e 80), antes de disputar as categorias de entrada como a Formula Ford e Formula 3 inglesa.

¹⁴⁴ SENNA. Direção: Asif Kapadia, Produção: James Gay-Rees; Tim Bevan Eric Fellner. Brasil, Estados Unidos, França, Reino Unido: Universal, 2010.

na Fórmula 1. Colin Chapman, Jack Brabham, desafiaram as grandes montadoras como Alfa Romeo, Maserati, Mercedes-Benz, eles eram conhecidos como garagistas, que acreditavam no poder da inovação e da criatividade como ferramentas capazes de duelar com os grandes montantes financeiros. Essa era durou até o final dos anos 1970, quando em uma última empreitada Colin Chapman apostou numa idéia revolucionária à época e desenvolveu o carro asa com o chamado efeito solo (o ar que percorria por debaixo do carro seria canalizado afim de se fazer uma pressão para baixo no carro aumentando a sua aderência ao solo). Quando Ayrton Senna chega à Fórmula 1, ela aparece de outra forma. Apenas os motores turboalimentados são competitivos e eles dependem de altíssimos investimentos financeiros, a partir dali, nenhum garagista conseguiu repetir os feitos de Chapman até a morte de Senna em 1994. É assim que Senna chega a Fórmula 1 e não é capaz de contrastar as duas eras, sendo partícipe apenas de uma delas, mas tendo a capacidade de comparar com outras categorias ainda não atingidas pelo processo modernizador no automobilismo, como as competições de kart. Sintomático do olhar de Senna sobre essas duas posições antagônicas está o fato de que Senna foi atingido com maior intensidade pelas durezas do processo modernizador da Fórmula 1. É ele que vem a ser tomado pelos agenciamentos dos diretores e presidentes da Fórmula 1 à época para a construção de imagens antagônicas e relacionais em um espaço social de rivalidades entre essas imagens às quais poderiam encontrar posições homólogas no público espectador. Não é nenhuma novidade que isso já vinha sendo feito antes mesmo desse processo modernizador, mas não aparece com tanta intensidade a partir da inserção de Ayrton Senna na Fórmula 1. Também não se pode mentir e acreditar que mesmo que Ayrton Senna tenha feito comentários românticos idealizando uma competição "pura" encontrada no kartismo, os relatos também confirmam que Ayrton Senna já apresentava características, antes mesmo de sua inserção na Fórmula 1 moderna, em que Senna apresentava atributos e disposições afinadas com aquelas que viriam a ser depois reforçadas e alimentadas no cenário competitivo da Fórmula 1 em 1989 e 1990.

Senna possuía dificuldades de manter amizades¹⁴⁵ com aqueles que ele considerava seus rivais, foi assim com Fullerton e não diferente com Alain Prost seu

¹⁴⁵ E manteria essa dificuldade por muitos anos. Conforme o exemplo: “Senna costuma ter visões místicas, mas na hora de comemorar suas vitórias não dá a outra face; atira logo a primeira pedra. Ele não guarda nenhuma amizade da época do kart e, ao contrário de Piquet e Emerson, tem pouquíssimos amigos dentro e fora das pistas. Talvez seja por isso que, sempre que pode, volta correndo para o seio familiar,

principal rival na Fórmula 1. Se Senna embarca nesse jogo construído por outros, os diretores e presidentes da Fórmula 1, ele adere ao jogo com consentimento. Aparece como figura contraditória, por um lado romântico como em declarações discursivas como a que fez sobre o kart e Terry Fullerton. Por outro lado, competitivo e moderno, como se vê nas declarações à entrevista que deu à Jackie Stewart¹⁴⁶, tornando-se figura exemplar da imagem de um obcecado pela vitória a todo custo. Passados anos depois Michael Schumacher, Fernando Alonso, também foram comparados com Ayrton Senna como extremamente competitivos. A narrativa da impossibilidade das amizades tomou corpo na Fórmula 1, ela não apenas aparecia externamente como também internamente, os próprios pilotos de Fórmula 1 considerariam a si como rivais incapazes de se tornarem amigos uns dos outros. A disposição para a competitividade, para tomar atitudes por vezes desleais e imorais, justificadas apenas no âmbito da competição, tornou-se característica tão importante quanto o talento na condução dos carros e conhecimentos técnicos para o acerto. Sem dúvidas, elas não fazem parte apenas da Fórmula 1, poderia-se citar os casos, mais recentes, das rivalidades entre Roger Federer e Rafael Nadal e depois entre o tenista espanhol e Novac Djokovic, ou entre Cristiano Ronaldo e Lionel Messi no futebol, em que uma exploração midiática do lado obsessivo desses atletas na busca da vitória é recorrentemente realizada. E isso sem não afetar eles próprios tomando atitudes, que como já colocadas, não seriam justificadas se essas regras e essa normatividade da competitividade não predominassem nesses esportes de alto rendimento.

As atitudes de Ayrton Senna, como as atirar o seu carro em direção ao carro de seu rival Alain Prost em 1990 no Japão, e várias outras que por pouco não chegaram a causar grandes acidentes, são então justificadas. Mas mais do que isso, são elas mesmas que colocam Ayrton Senna em outro patamar, não mais no mesmo patamar daqueles que não tomam essas atitudes, daqueles que são adeptos do jogo justo, do jogo por amor, do jogo em seu estado de pureza, que por suas idealizações muitas vezes não vencem e que não conseguem qualquer lucro social, que poderiam esperar conquistar

fugindo da solidão dos jantares no Rampoldi, seu restaurante preferido em Montecarlo.” GANCIA, Barbara. Senna imita Rosane e abre a torneira. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 13 de novembro de 1991.

¹⁴⁶ Famosa entrevista após o Grande Prêmio do Japão de 1990 no circuito de Suzuka, penúltima prova do campeonato em que Ayrton Senna conquistou o seu segundo campeonato mundial de Fórmula 1. YOUTUBE. Ayrton Senna's famous interview with Sir Jackie Stewart – “designed to win”. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=ySBRcXZ_Dfo> Acesso em 5 de fevereiro de 2019.

dos amantes da competição "pura" porque não são dados lucros alguns para essas práticas no cenário moderno do esporte. Algumas poucas notas de jornais podem conseguir aqueles que amam o esporte "puro" e acreditam convictamente no lema "o importante é competir" fazendo desse lema um guia para as suas práticas. Não é à toa que nos momentos olímpicos, reforçadamente os atletas são atacados pela mídia e pelo público, quando não são capazes de conquistarem medalhas. Sobre eles pesa uma forte pressão, que normalmente parte daqueles que pouco acompanham os atletas de perto, e que por essa distância mesmo não são capazes de enxergar os desafios e as lutas impostas a esses atletas para a competição das Olimpíadas. Por outro lado, os lucros são dados até mesmo àqueles que se dispõem a afetar seus próprios corpos com drogas dopantes de efeitos colaterais muitas vezes desconhecidos, como se pode observar no documentário "Bigger, Stronger, Faster"¹⁴⁷, que retoma os fatores culturais motivadores das práticas dopantes no esporte de alto rendimento.

No caso de Ayrton Senna, especificamente, quais são seus lucros? Para responder a essa pergunta é preciso primeiro voltar um pouco no tempo antes de 1990, retornar a 1989, quando tanto Senna rivaliza com Alain Prost, seu companheiro de equipe e principal competidor na pista, quanto com Jean-Marie Balestre, quem aparece como ajudante de Prost, ao seu próprio lado. Ou seja, Senna tanto compete com mais um dos atletas da competição com quem participa, quanto compete contra a própria competição, contra quem organiza as próprias regras e encontra dessa maneira a sua justificação em colocar sob questionamento os organizadores do próprio jogo. Sendo assim, se Senna não está conforme as regras, não é ele que está errado, são as regras que estão. Nessa justificativa é que Ayrton Senna pode chamar para si seu público, seus fãs, para que se sintam ao seu lado. Desse modo a punição que Ayrton Senna sofre por violar a regra de retomar a pista sem tomar atalho, a qual ele viola ao tentar voltar à pista depois do acidente entre ele Prost, é vista pelos fãs de Senna como excessiva, como além dos limites do bom senso e do razoável, e insensatas diante das circunstâncias as quais acontecem o acidente e dos limites de segurança fornecidos pela pista não propícia ao retorno do piloto à pista conforme os regulamentos. Não importa tanto se em termos absolutos essas regras podem ser vistas como certas ou erradas, mas em como, em função das afinidades estabelecidas, podem encontrar fundamentos e se

¹⁴⁷ BIGGER, STRONGER, FASTER: Chris Bell. Produção: Alexander Buono, Jim Czarnecki, Kurt Engfähr, Tamsin Rawady. Estados Unidos: Madman Films, 2008.

justificarem em função de preferências baseadas no gosto, na emoção e na nacionalidade, em que se pode ver a disputa de Senna e Prost como uma disputa entre um brasileiro e um francês, entre um piloto e a federação que organiza a competição, entre o bonzinho e o vilão, o certo e o errado, em que se essas posições podiam ser vistas como não próximas e distantes, vem a se aproximarem e distanciarem, se deslocarem, em função das duas principais peças desse tabuleiro que são Ayrton Senna e Prost, que tomam a dianteira e regulam todo o deslocamento dessas posições no espaço social em função deles, mas não ignorando que os fatores mais passionais, como a nacionalidade, é que podem preponderar pela escolha de um ou outro piloto. Assim sendo, os brasileiros tendem a preferir Ayrton Senna, e vêem nessa disputa Ayrton Senna como o bonzinho e injustiçado que luta contra um grande vilão, que aparece como uma grande organização poderosa incapaz de reconhecer suas vitórias e pronta a qualquer custo de impedir os êxitos do brasileiro pela força, enquanto franceses, por outro lado, sob outro ponto de vista, enxergam Senna como um competidor não leal, que em atitudes desesperadas apela para táticas não legais em busca de suas vitórias, muitas vezes colocando em risco a sua vida e a de outros ultrapassando os limites do sensato e do razoável. Aí se pode ver o cenário, ou melhor, o espetáculo idealizado, que pode atrair como público espectador diferentes facetas que encontrarão suas correspondências homólogas. É essa espetacularização que vem a se formar como um espaço social de consagração daquelas disposições sociais afinadas a ela, afinadas à sua lógica, pronta a oferecer todos os lucros possíveis nas práticas condizentes a ela que ela mesma motiva pelos lucros possíveis, pela construção de todas as etapas para se chegar lá, como as categorias menores de automobilismo como a Fórmula 3, a Fórmula Ford e até mesmo o kart, como início de tudo, em que Ayrton Senna lá esteve. Porque essas competições existem em função da Fórmula 1, seus processos pedagógicos são afinados para a prática da Fórmula 1 porque regidos por ela, existindo em função dela. Os princípios da competição maior, a Fórmula 1, se disseminam e estruturam os outros espaços que existem em torno dela. Se Senna acreditava naquele estado de "pureza" do kartismo, sua crença era enganosa, já nela ele se via cercado das estruturas pedagógicas que fomentaram nele as disposições competitivas para viver tudo aquilo que ele não queria viver, para ser partícipe dos processos sociais aos quais ele queria se colocar distante. Mas tendo então, na sua chegada à Fórmula 1, da possibilidade de conquistar os mais diversos lucros, entre eles, a possibilidade de, saindo como vencedor nas

disputas tanto automobilísticas e internas do esporte, quanto externas nas disputas sociais angariando mais e mais fãs nas afinidades geradas nesse espaço social, se tornar um ídolo, um herói e até mesmo um mito. Porque, de certa forma, esse espaço, o espaço do esporte de alto rendimento, é o espaço na modernidade do qual podem emergir as figuras heróicas e míticas, pois entre várias razões, as já colocadas e outras, como o próprio Gumbrecht¹⁴⁸ colocou em *Elogio à Beleza Atlética*, o esporte é o lugar na modernidade para a exposição da excelência humana, da maestria (e da precisão) da execução de atividades reguladas por uma regra, não exigidas nas outras esferas da vida. É essa excelência que vem a ser inculcada nos processos pedagógicos iniciais do esporte, nesse caso, do automobilismo, no kartismo, mas eles vêm junto de outros, modelares das disposições às quais encontram correspondências com o público nas suas diferentes visões sobre o esporte e sobre a vida como um todo, das quais surgem as rivalidades.

¹⁴⁸ GUMBRECHT, Hans Ulrich. *Elogio à Beleza Atlética*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

4 A TRAJETÓRIA DE AYRTON SENNA E A INCORPORAÇÃO DA FIGURAÇÃO DE ÍDOLO NACIONAL

Esta pesquisa está interessada não tanto na composição de uma biografia da vida de Ayrton Senna e sim na estruturação de suas disposições adaptadas a percorrerem os espaços da esfera pública. Neste sentido, procura delinear-se antes de tudo, a trajetória de sua vida particular em um percurso sobre determinados espaços sociais e os efeitos do percurso na incorporação de determinadas disposições sociais adaptadas a percorrerem espaços sociais homólogos. Instituições sociais como o kart, por exemplo, existem em função de outras instituições, como espaços pedagógicos destinados ao aprendizado de competências a se realizarem em outros espaços. O kart existe em função da Fórmula 1, assim como a escola existe em função do trabalho. Somada a trajetória particular nos espaços automobilísticos, em que, interessa-se aqui descrever o desenvolvimento das competências automobilísticas de Ayrton Senna, também interessam a esta pesquisa o desenvolvimento de competências próprias para a atuação em espaços da esfera pública. Assim, a pesquisa se volta para os momentos de inserção de Ayrton Senna na esfera pública, buscando resgatar as motivações dos pertencentes ao espaço social jornalístico em inserirem na agenda pública os feitos e realizações dos atletas esportivos nacionais, e então, compreendendo a motivação de se falar a respeito de Ayrton Senna, mesmo que ainda muito jovem, verificar os efeitos dessa inserção prematura na esfera pública sobre as disposições de Ayrton Senna, quando ainda muito jovem e em estágio de desenvolvimento.

Mais adiante neste mesmo capítulo, verifica-se a qualidade da atuação de Ayrton Senna nos espaços da esfera pública tanto como a representação que se faz a partir dele. Nesse sentido, procura-se descrever os signos mobilizados por Ayrton Senna e as suas representações e as afinidades que se estabelece com as narrativas construtoras dos novos sentidos modernos de nação brasileira.

4.1 AS PRIMEIRAS REPRESENTAÇÕES JORNALÍSTICAS DE AYRTON SENNA

Ayrton Senna da Silva, sem abreviações, assim aparecia pela primeira vez o nome de Senna em uma publicação jornalística, no caso A Folha de São Paulo, no dia de quatro de abril de 1977¹⁴⁹. O nome, colocado a essa maneira, completo, sem qualquer apelido ou abreviação não é sem razão. Naquele momento, é apenas um nome entre tantos outros, um nome que pode ser lido dentro de uma lista, que se perde, ao não ser notado e rapidamente esquecido. Isto, pois, o nome Ayrton Senna da Silva vem a aparecer em razão das publicações comuns à época, informantes dos resultados dos campeonatos nacionais e regionais do kartismo brasileiro.

Será pouco a pouco que a figuração Senna irá tomar uma forma. Inicialmente através das correspondências nos principais jornais impressos brasileiros ao final dos anos 1970 e início dos anos 1980, passando pelas aparições na televisão através da emissora Rede Globo já a partir de 1982, até se tornar em termos práticos uma figura pública, uma figura a ser veiculada e comunicada nos espaços pertencentes a esfera pública.

Duas partes distintas, mas ligadas uma a outra, devem ser analisadas aqui. Em primeiro lugar o objeto é o corpo de Senna, suas disposições, a incorporação de estruturas exteriores que pouco a pouco vem a se tornarem interiores a Senna, no que diz respeito a ele como atleta e como uma figura pública, de se seu agir, sua práxis, nesses espaços sociais. Em segundo lugar, a representação que se faz de Senna, sua imagem que vem a ser modelada nesses espaços midiáticos, em que se pode notar uma figuração que vem a ser montada em uma narrativa com várias fases, de acordo com as circunstâncias, existindo aí etapas e um percurso a ser realizado. Essa representação não vem a existir à parte da corporeidade de Senna, pelo contrário, ela é tanto um produtor quanto um efeito de suas práticas.

Do período da primeira aparição em 1977 até o final de 1983, quando se torna piloto de Fórmula 1, Ayrton Senna vem a ser tratado pelos veículos midiáticos como uma promessa, o tom e as colocações vem a apontá-lo como alguém que possui um

¹⁴⁹ FOLHA DE SÃO PAULO. Ayrton Senna vence prova principal do kart. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 4 abril 1977.

grande potencial para uma carreira vitoriosa no futuro. Ao chegar à Fórmula 1 em 1984 o tom se altera em face da concretização de um dos grandes objetivos de Senna, a partir desse momento Senna não pode mais ser colocado apenas como promessa, ele em pista e como piloto de Fórmula 1 precisa confirmar os prognósticos conferidos a ele no passado. Suas responsabilidades aumentam, a partir daqui, portanto.

Mas essa transição não se dá tão rapidamente. Conforme se poderá notar pelo levantamento de pesquisa que aqui será demonstrado, no ano de 1984 as responsabilidades de Senna são maiores por um lado, ele tem de demonstrar agora suas competências técnicas automobilísticas para se manter na Fórmula 1, e por outro não tem responsabilidades de vitória. Recorrentemente o fator da circunstância será levantado pelos jornalistas, Senna em 1984 não possuía carro para vencer corridas, quaisquer resultados próximos de uma vitória foram frequentemente aplaudidos, como, por exemplo, o segundo lugar conquistado no Grande Prêmio de Mônaco. A partir de 1985 com o seu ingresso na tradicional e vitoriosa equipe Lotus, detentora de títulos conquistados no passado nos anos 1960 e 1970, a responsabilidade aumenta consideravelmente. Senna conquista duas vitórias em cada um dos três anos de sua carreira na equipe Lotus, ficando pelo menos entre os quatro melhores colocados nas disputas pelo campeonato, sendo o seu melhor ano em 1987 com a terceira posição na tabela. Esse é o período a ser analisado aqui, até antes da conquista de qualquer título, a fim de se poder avaliar a posição que se encontrava Ayrton Senna nas hierarquias do espaço social automobilístico como um espaço social mais restrito e do espaço social maior, incluindo aqui a recepção do público brasileiro em relação ao Ayrton Senna, portanto, dos trânsitos na esfera pública.

Inicia-se com uma divulgação de resultados, aparece em uma lista o nome Ayrton Senna da Silva. Pouco a pouco, as manchetes que antes ocupavam um pequeno espaço do jornal, em pequenas notas, muitas elas sem títulos, colocadas junto a outras manchetes para preenchimentos de espaço em branco do jornal, vem a ocupar gradativamente mais e mais espaço, se tornam maiores, possuem títulos, ganham fotos, podem ocupar mais de uma página do jornal, até que ocupam a capa, com manchetes em letras de fontes grandes unidas a uma ou duas fotos e mais um texto em fonte menor trazendo um resumo daquilo que estará nos cadernos de Esporte e, por vezes, em outros cadernos do jornal.

O jornal impresso tem como principal característica ser um periódico diário. Ele é entregue aos assinantes logo na manhã, para que possam ler antecipadamente sobre o que acontecerá ao longo do dia vigente e do dia anterior à impressão. Os não assinantes procuram comprar os jornais logo cedo, antes que as tiragens se esgotem ou que as notícias venham a se tornarem desatualizadas. Pelo volume, o seu tamanho físico, várias folhas formando um grande caderno com várias páginas, pode-se colocar muitas e muitas notícias, reportagens, artigos, crônicas, publicidade, cartas dos leitores entre outras coisas nos mais diversos tamanhos. Ao longo de um período de um mês, com trinta ou trinta e uma publicações, há espaço para qualquer tipo de manchete. É por isso que à época os famosos faziam suas primeiras aparições nos jornais, só então depois, com algum destaque, poderiam concorrer nos valiosos espaços da televisão brasileira, que mesmo que diária, não oferecia seus preciosos segundos com tanta facilidade.

De início, são pequenas notas, que divulgam resumidamente resultados. O tom vem a ser acrescentando ao longo do tempo, o resumo ganha novos contornos, alguns adjetivos aqui e ali, que pretendem caracterizar o piloto Senna. O que antes era uma pequena nota no jornal, muitas vezes sem um título claro, enfiada dentro de outra notícia, como um apêndice, vem a se tornar uma manchete própria. Os primeiros resultados divulgados dizem respeito aos campeonatos disputados. Por exemplo, divulga-se uma notícia contendo resultados de um campeonato de kart, a manchete se concentra sobre o campeonato e os nomes dos concorrentes aparecem unicamente no corpo do texto. Posteriormente o nome do piloto é que vem a ser colocado na manchete, ficando o campeonato em segundo plano, há, portanto, uma inversão. Se antes os leitores eram levados a ler uma notícia por conta da importância do campeonato, passam então a ler por conta da importância da pessoa. Porém, a pesquisa no acervo Folha permitiu constatar que o nome Ayrton veio a aparecer completo na primeira manchete, sendo assim, sua primeira aparição em uma mídia pública já de destaque, inclusive com foto ao lado da manchete.

As manchetes a respeito de Ayrton Senna nos seus tempos de kart não são destaques dentro da paginação completa do jornal. Na realidade, essas manchetes vêm a aparecer para completar os espaços vazios dos cadernos de esportes nas páginas que tratam do automobilismo. Essas páginas dão maior destaque evidentemente à Fórmula 1. No final dos anos 1970 e início dos anos 1980, dois pilotos brasileiros disputavam o campeonato da Fórmula 1. Emerson Fittipaldi e Nelson Piquet. O primeiro já havia

conquistado dois títulos mundiais como piloto. A partir de 1976 Emerson Fittipaldi se reuniria ao seu irmão Wilson Fittipaldi num projeto de construção de uma equipe brasileira na Fórmula 1. Emerson continuaria como piloto, mas agora na equipe idealizada por seu irmão mais velho. Ele continuaria como piloto até 1980. Já Nelson Piquet iniciara sua carreira em 1978 na Fórmula 1 no meio da temporada, conquistando sua primeira vitória em 1980 no Grande Prêmio dos Estados Unidos no dia 30 de março de 1980. Até 1980, Ayrton Senna ainda competia unicamente no kart, vindo a correr em outras competições na Europa só no ano seguinte em 1981. Portanto, de 1977, da primeira aparição de Ayrton Senna, até o final de 1980, a atenção maior da mídia esportiva brasileira se concentrava sobre Emerson Fittipaldi e sobre a equipe Fittipaldi, tendo como principal dono o Wilson Fittipaldi. São as manchetes derivadas daí que ocupam maior espaço. Em segundo lugar a atenção se volta para o automobilismo brasileiro em suas principais categorias da época, no caso, a Stock Car brasileira. Só em terceiro lugar outras categorias com uma atenção menor, notícias e reportagens mais curtas aparecem. Geralmente com uma atenção muito reduzida, o kartismo vinha a ocupar mais espaço dentro do jornal que as outras categorias maiores, geralmente nos períodos de férias da Fórmula 1 e da Stock Car brasileira, como por exemplo, no dia 10 de maio de 1977, em reportagem intitulada “O kart promove o seu final de semana”.¹⁵⁰

Outra mudança na passagem temporal que se pode verificar são as recorrentes citações do nome de Ayrton Senna como uma espécie de referência, quando em muitos casos, vem a ser usado como um exemplo de piloto de kart, um exemplo de piloto de Fórmula Ford, ou de Fórmula 3 inglesa, ou exemplo de piloto de Fórmula 1. Já nessas reportagens sobre o kartismo pode se verificar o nome de Senna sendo utilizado a essa maneira (como na reportagem “O kart promove o seu final de semana”, 10 de maio de 1977). Mas é mais tardiamente que o nome de Senna será recorrentemente utilizado como uma referência, já estando na Fórmula 1 e já sendo uma figura pública notória, vem a ser citado nas notícias sobre Maurício Gugelmin, quando este percorria os estágios da carreira já percorridos por Senna em fases anteriores de sua vida. Mais adiante, o nome Senna ganha maior notoriedade quando é citado inclusive em reportagens que não se tratam mais dos circuitos mais restritos da Fórmula 1, como em

¹⁵⁰ FOLHA DE SÃO PAULO. O kart promove o seu final de semana. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 10 maio 1977.

15 julho de 1987 “Pilotos de rolimã desafiam as curvas da Serra do Mar”¹⁵¹ ou “Tom Carroll, campeão na Joaquina, é fã de Senna” em 14 de setembro de 1987¹⁵².

A notoriedade de Senna também pode ser constatada no movimento inverso ao aqui até então analisado exclusivamente, do jornal ao leitor, como é o caso das partes destinadas do jornal ao seu público, que são os cadernos “Cartas do Leitor”. Em 31 de outubro de 1985 o nome de Ayrton Senna aparece em uma das cartas presente em “Painel do Leitor”.¹⁵³

O jornal também destina por vezes uma sessão para frases de maior impacto. Em 31 de dezembro de 1985 aparece uma frase de Ayrton Senna na sessão “Frases do ano”: “Quero ganhar sempre. Essa história de que o importante é competir não passa de demagogia.”¹⁵⁴

Do período de 1977 até final de 1980, quando Ayrton Senna percorria seus primeiros estágios de sua carreira automobilística exclusivamente no kart, seu nome só vem a aparecer com conquistas de resultados importantes, como o primeiro lugar (como se vê na sua primeira aparição em quatro de abril de 1977) ou outros bons resultados (segundos e terceiros lugares, como os vice-campeonatos no Mundial de Kart em 1979 e 1980), ou então em manchetes antecedentes às provas, destacando Ayrton Senna como um dos favoritos. Durante esse período, nenhuma grande reportagem com Ayrton Senna como destaque aparece. Nesse período o direito à fala de Ayrton Senna é praticamente ausente, aparecendo, portanto, sempre em terceira pessoa e nunca em primeira pessoa.

Isso vem a mudar a partir de 1981, tendo sua fala exposta pela primeira vez na Folha de São Paulo no dia 9 de fevereiro de 1981 em notícia intitulada “Kartistas já estão no Brasil”.¹⁵⁵

As divulgações de resultados da carreira de Senna persistem mesmo com sua saída do Brasil em direção à Europa, agora disputando a Fórmula Ford 1600. E passam as divulgações a serem muito mais frequentes. Na maior parte das vezes, não ocupam maior destaque em nenhuma página dos jornais. Normalmente no Caderno de Esportes e na mesma página em que a Fórmula 1 recebe maior destaque, as manchetes

¹⁵¹ FOLHA DE SÃO PAULO. Pilotos de rolimã desafiam as curvas da Serra do Mar. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 15 julho 1987.

¹⁵² FOLHA DE SÃO PAULO. Tom Carroll, campeão na Joaquina, é fã de Senna. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 14 de setembro de 1987.

¹⁵³ FOLHA DE SÃO PAULO. Cartas do Leitor. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 31 de outubro de 1985.

¹⁵⁴ FOLHA DE SÃO PAULO. Frases do ano. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 31 de dezembro de 1985.

¹⁵⁵ FOLHA DE SÃO PAULO. Kartistas já estão no Brasil. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 9 de fevereiro de 1981.

relacionadas à Senna ocupam algum espaço menor. Mas diferentemente dos tempos de kart, essas notas, aparecem recorrentemente nos finais de semana das provas da Fórmula Ford 1600 realizados, antes e depois dos eventos ocorridos.

Vejam o exemplo:

4 abril 1981

Dia 23, decisão final do Lótus 88

Sub-título: Senna corre amanhã

O brasileiro Ayrton Senna, atual líder do “Towsend Thoresen Formula Ford 1600 Championships”, defenderá a sua posição amanhã, na prova que será realizada no circuito de Mallory Park, válida pela quarta rodada desse campeonato. Durante esta semana, Ayrton Senna participou de dois treinos na pista de Snetterton, para experimentar um novo tipo de suspensão desenhada por Ralph Firman para o Van Diemen RF81 do piloto brasileiro. Nas três provas que disputou até agora, Senna alcançou uma vitória, um segundo lugar e uma terceira colocação.¹⁵⁶

Nome de Senna, apenas seu sobrenome (“Senna”), aparece no sub-título. Seu nome, neste momento já sem o “Silva” no final aparece aqui como “Ayrton Senna”. Antes de seu nome, sua nacionalidade: “O brasileiro”, uma importante substantivo a ser destacado aqui, ao qual formularei uma análise mais pormenorizada mais adiante. As outras classificações são o nome do campeonato, a prova a ser disputada, sua localidade. Resultados anteriores como se vê nas últimas linhas no exemplo destacado. Mas em outras oportunidades também poderá se observar Senna sendo destacado como um dos favoritos para a prova.

“O brasileiro”. “O outro brasileiro”. O jornalismo vem a cumprir essa função informando os êxitos competitivos de atletas brasileiros nas competições internacionais. “O quê?”: êxito competitivo, “onde?”: em competição internacional, “por quê?”: brasileiro. A nacionalidade é destacava resolvendo duas funções simultaneamente. Primeiro, justifica a manchete. E segundo, constrói essa própria justificativa. O movimento é simultâneo e tão bem entrelaçado que é difícil de se enxergar o jornalismo construindo suas próprias razões de veicular aquilo que ele veicula. Ele dá toda importância ao fato noticiado, por ser um fato de um brasileiro, mas é ele mesmo que dá esse destaque, que faz essas ressalvas, que acentua os pontos. Os signos da nacionalidade brasileira são recorrentemente destacados pela mídia esportiva brasileira.

¹⁵⁶ FOLHA DE SÃO PAULO. Dia 23, decisão final do Lótus 88. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 4 de abril de 1981.

As manchetes de divulgação de resultados da Fórmula 1 obedecem às essas regras. O vitorioso aparece em destaque, sendo ele um estrangeiro, recebe o seu destaque pela vitória, e nada a mais. Sendo brasileiro, recebe um destaque maior, aparecendo com a manchete e fotos nas primeiras páginas dos jornais e revistas, recebendo atenção de maior duração temporal em rádios e televisões. Se o brasileiro não vence, seu nome vem a aparecer com algum destaque maior relativamente aos outros de resultados semelhantes. A oportunidade de fala e de justificativa para as derrotas são fornecidas aos brasileiros, assim falas coletadas através de entrevistas aparecem para justificar os maus resultados. É preciso noticiar o fato maior, mas nunca deixar desinformado o leitor às situações dos brasileiros nessas competições. Isso pode se observar quando no ano de 1984, o primeiro ano de Ayrton Senna na Fórmula 1, mesmo estando ausente da lista dos favoritos e das possibilidades de vitória, vem a ser repetidamente chamado como o “outro brasileiro”, sendo divulgados seus resultados e fornecido a ele o direito de fala, tal como na época já se fazia com maior destaque para Nelson Piquet. Aliás, importante chamar a atenção para o grau de visibilidade nesse mesmo período com Nelson Piquet. Sendo bicampeão da Fórmula 1 no ano de 1984, e, portanto, o brasileiro com maiores probabilidades de vitória, recebe o maior destaque, ainda que nesse ano por várias etapas Nelson Piquet tenha conquistado maus resultados, como os seus vários abandonos por quebras mecânicas.

O tratamento dos jornalistas, seus pontos de vistas mais ufanistas, também pode ser observado na maneira como lidam com os êxitos e fracassos dos brasileiros comparados aos êxitos e fracassos dos estrangeiros. Feitos de brasileiros e as suas qualidades vêm a serem destacados em função de suas nacionalidades prioritariamente deixando em segundo plano às posições relativas que ocupam as propriedades desses feitos e dessas qualidades no espaço social. Assim, os jornalistas frequentemente são críticos ao ímpeto de Nigel Mansell durante o período dos anos 1980, observando essa impetuosidade como uma característica negativa ao mesmo tempo em que ressaltam a impetuosidade de Ayrton Senna, em outras situações, como característica positiva. Se uma derrota por uma quebra mecânica de um piloto estrangeiro vem a ser justificava por uma pilotagem demasiadamente agressiva, quando se trata de um piloto brasileiro o “piloto é bom, mas o carro é ruim”. Todas essas descrições jornalísticas dos fatos leva a crer que, estando as circunstâncias favoráveis, os brasileiros poderão sempre vencer porque suas habilidades, seu talento, terá toda probabilidade de se converterem em

vitórias. Como o talento é observado como uma natureza constante, só uma circunstância desfavorável pode realmente retirar as probabilidades de êxito esportivo.

Reginaldo Leme, jornalista da Rede Globo de Televisão, tem como principal função na empresa o trabalho de comentarista durante as transmissões ao vivo dos Grandes Prêmios de Fórmula 1 ao lado do narrador Galvão Bueno. Durante o ano de 1984, Reginaldo Leme foi um dos colunistas pela Folha de São Paulo. Ele não viria a persistir no ano seguinte em razão da mudança de posição editorial da Folha de São Paulo no seu caderno Esportes. Em seu lugar, como principal colunista viria ocupar o espaço vago outro jornalista, Jânio de Freitas. A mudança editorial visava dissimular os esforços promocionais em torno de Ayrton Senna, muito explícitos até o ano de 1984. Reginaldo Leme como um dos colunistas da Folha naquele ano, mas também como um funcionário da emissora detentora dos direitos de transmissão televisivos da Fórmula 1, se sentia em um dever ufanista de exaltação do talento brasileiro, tanto de Nelson Piquet como de Ayrton Senna.

No dia 4 de junho de 1984, um dia após o Grande Prêmio de Mônaco, Reginaldo Leme escreveu um artigo intitulado “Mais uma vez, a triste manipulação”¹⁵⁷, e embora se desse por satisfeito pelo desempenho de Ayrton Senna, não se sentiu incomodado nem desconfortável para chamar de roubo e mutreta, além de manipulação, como se vê no título, a finalização antecipada da corrida. Opinião semelhante a que se vê em manchete não assinada do mesmo dia intitulada “Patriotada francesa tira vitória de Senna”. O artigo de Reginaldo Leme prossegue preferindo não se estender exclusivamente aos diretores de prova e procurando avaliar o desempenho de Senna:

Mas o que importa é o que Ayrton demonstrou na pista molhada de Mônaco, onde ele nunca tinha andado. (...) As ultrapassagens sobre Arnoux e Lauda jamais serão esquecidas pela perfeição tanto na escolha do lugar quanto no domínio do carro. (...) O que importa é saber que Ayrton já tem – com apenas cinco GPs disputados – o conhecimento perfeito do que é a Fórmula 1, o feeling da vitória que tem marcado, até hoje, todos os degraus de sua rápida ascensão no automobilismo. (...) No fundo, todo mundo reconhece que foi ele quem ganhou a corrida.¹⁵⁸

¹⁵⁷ REGINALDO LEME. Mais uma vez, a triste manipulação. *Folha de São Paulo*, São Paulo. 4 junho 1984.

¹⁵⁸ REGINALDO LEME. Mais uma vez, a triste manipulação. *Folha de São Paulo*, São Paulo. 4 junho 1984.

Reconhecendo, apesar de tudo, todo o esforço individual de Ayrton Senna.

Essa oportunidade que a Folha de São Paulo oferece ao Reginaldo Leme em conjunto com os outros escritos jornalísticos do ano de 1984 demonstra claramente sua posição ufanista e parcial, destacando e elogiando generosamente os feitos de atletas esportivos brasileiros da Fórmula 1, naquele ano Nelson Piquet e Ayrton Senna. Mais adiante, como poderá se observar quando este texto analisar em maiores detalhes o colunista seguinte a Reginaldo Leme, Jânio de Freitas, a Folha de São Paulo suspende suas necessidades promocionais. E talvez, provavelmente, não por mudar de posição, mas mantê-la, porém, recorrendo a outros recursos argumentativos, procurando manter-se a distância, se fazendo mais de imparcial, para garantir uma neutralidade de sua posição, conferindo assim uma maior legitimidade aos seus escritos. Isto porque é na fase inicial de carreira de Ayrton Senna que a necessidade de promoção é maior, para garantir sua visibilidade, porque nessas etapas às suas práticas estão posicionadas numa ordem de menor importância dentro do circuito de comunicação da mídia esportiva. Noticia-se a Fórmula 1, os seus resultados, destacando os vitoriosos dos Grandes Prêmios e os campeões de cada ano da competição por se tratarem de fatos já pertencentes à esses circuitos de comunicação, que já são, como explicados, assumidos como de importância. Tudo o que ocorre abaixo, como os resultados não vitoriosos de Ayrton Senna na Fórmula 1 em 1984 ou então seus êxitos nas competições de acesso, que não são competições que fazem parte desses circuitos, só são destacados por jornalistas brasileiros devido às razões nacionalíssimas, em que o teor ufanista exaltador quase sempre se faz muito presente. A partir do momento em que já se faz reconhecida e legítima a importância de um atleta brasileiro, o ufanismo exaltador tende a diminuir consideravelmente, nunca deixa de existir com alguma presença, mas em um tom menor.

“Excelente resultado”, “mais completo kartista”, “deu outro grande show”, “piloto sensação”, “considerado o de maior sucesso”, “promissora figura”, “grande atração”, “piloto de maior destaque do kartismo brasileiro”, “deu show”, “pilotando de maneira excepcional”, “brasileiro de maior potencial para chegar à Fórmula 1”, “foi o melhor em tudo”, “favorito novamente”, “fenômeno brasileiro”. Poderia aqui me estender, mas essa curta seleção de qualificações produzidas pelos jornalistas no início dos anos 1980 quando Ayrton Senna disputava suas primeiras provas automobilísticas

nas categorias de acesso à Fórmula 1 na Europa já fornecem um panorama do quão elogiado foi Senna durante esse período na sua carreira. Os seus êxitos, com muitas vitórias e até mesmo com alguns recordes batidos, correspondem à esses elogios. Mas essa correspondência, que é vista pelo senso comum como elogios que vem a ser feitos posteriores aos fatos, não alterando em nada as propriedades dos fatos, sendo, portanto, representações que podem ser vistas como falsas ou verdadeiras, nas suas qualidades de impressões externas aos fatos, nesta pesquisa eles tem de serem analisados sob outro ponto de vista, que não vê os fatos de um lado, e suas representações de outro. Os fatos não existem, sob essa ótica do senso comum, há uma premissa falsa de que existem fatos que existem externamente aos seus observadores. A pilotagem de Ayrton Senna não se faz sem um investimento simbólico que nutre toda a sua prática de significação de maneira que ele não pode mais olhar para a sua prática, e nem um outro, se não atravessado por esse feixe de significações. Esses elogios vem então a exercerem um profundo impacto sobre as disposições de Ayrton Senna. Nessas etapas iniciais Senna vem a viver atravessado em seu corpo uma narrativa, com vários capítulos, sendo o primeiro o da “promessa”, porque não pode se isolar de tudo aquilo que dele falam. Há então um rompimento na sua trajetória a partir de 1977 entre aquele que antes competia para si mesmo e então terá que competir para outros. Quando Ayrton Senna se insere na esfera pública, ele passa a ter que viver com novas responsabilidades. Seu *habitus*¹⁵⁹ então pouco a pouco ganhará características, antes a ele exteriores, porém gradualmente interiores, de narrativas clássicas e clichês, das celebridades esportivas.

Ayrton Senna: Todos os brasileiros, e eu me incluo nesse caso, só aceitam o título de campeão. Outro resultado que não esse não nos interessa. A medida que eu ia ganhando as provas e esses resultados iam sendo divulgados aqui no Brasil, me sentia cada vez mais na obrigação de ganhar. Isso até que foi bom, pois eu nunca me dava por satisfeito. Treinava três vezes por semana e nunca ficava contente. As vezes andava abaixo dos meus próprios tempos e achava que não dava para andar melhor. Quando não estava treinando, estava na oficina ‘fuçando’ nos nossos carros. O resultado aí está e se tivesse que começar novamente, faria tudo como fiz nestes dois anos.¹⁶⁰

O que a análise sociológica, que volta no tempo e pode ver as várias etapas de uma trajetória de vida pessoal, em conjunto de todas as representações desenhadas dessa

¹⁵⁹ A palavra *habitus* é empregada aqui no sentido fornecido por Bourdieu. BOURDIEU, Pierre. *O Senso Prático*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2009.

¹⁶⁰ PAVORETTO, Cecilia. Senna chora emocionado com a festa da chegada. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 4 de outubro 1982.

trajetória, na sua cronologia, permite ver é o desenvolvimento dessa narrativa e a interiorização dessa narrativa em um corpo específico. É possível ver aqui de um lado os esforços promocionais dos jornalistas, conferindo um excesso de atenção a um alguém que até pouco tempo era desconhecido, mas também é possível, por outro lado, ver os efeitos que essas representações têm em cima daquele que as origina.

Nos esforços promocionais os jornalistas se sentem no dever de dissimulá-los, para garantir a imparcialidade de seus pontos de vistas. Eles não podem dar a impressão de estarem exaltando um atleta brasileiro unicamente por sua nacionalidade, recorrem, portanto aos resultados e seus números; assim como aos depoimentos “neutros” de jornalistas estrangeiros. Os números garantem neutralidade pela sua aparente ausência de significação. Os jornalistas estrangeiros são os pontos de vistas não permeados pelo desejo de exaltação ufanista.

Vejam esses exemplos:

29 março 1982

Senna dá outro show e ganha em Silverstone

“Pilotando de maneira excepcional, o brasileiro Ayrton Senna da Silva venceu ontem a prova de Silverstone, terceira etapa do Campeonato Inglês de Fórmula Ford 2000. Ele, que sagrara-se campeão em Oulton Park – segunda prova do certame -, na semana anterior, vem sendo apontado, na Inglaterra, como o brasileiro de maior potencial para chegar à Fórmula 1.

A superioridade de Ayrton Senna tem sido tão grande que, em Oulton Park, terminou a prova com 12 segundos de vantagem sobre o segundo colocado, Fisch. E ontem sua supremacia acentuou-se ainda mais, já que cruzou a linha de chegada com 17 segundos de diferença sobre Collin Jack, o vice-campeão.”¹⁶¹

6 julho 1981

Senna deu outro grande show na F-Ford inglesa

Com essa campanha, Ayrton Senna está sendo apontado como “piloto sensação” no automobilismo inglês, podendo inclusive superar a campanha realizada por Roberto Pupo Moreno no ano passado.¹⁶²

10 agosto 1981

Senna vence outra e fica perto do título na F-Ford

O brasileiro Ayrton Senna da Silva está deslumbrando os ingleses. (...) ¹⁶³

Além dos depoimentos de jornalistas ingleses, a superioridade de Senna é construída pelos seus números, são “12 segundos de vantagem sobre o segundo colocado”, doze segundos que podem ser interpretados de diversas maneiras – visto que

¹⁶¹ FOLHA DE SÃO PAULO. Senna dá outro show e ganha em Silverstone. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 29 de março de 1982.

¹⁶² FOLHA DE SÃO PAULO. Senna deu outro grande show na F-Ford inglesa. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 6 de julho de 1981.

¹⁶³ FOLHA DE SÃO PAULO. Senna vence outra e fica perto do título na F-Ford. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 10 de agosto de 1981.

números nada indicam a não ser dentro de um sistema de relações –, mas que a escrita do jornalista a assume como de uma única interpretação, aquela que demonstra de maneira evidente e inquestionável a superioridade de Senna. Senna veio a bater vários recordes nas categorias de acesso à Fórmula 1 com várias vitórias consecutivas. Nesses casos, os dados são descontextualizados, não se procura analisar as circunstâncias, como os concorrentes de Senna, sua equipe e seus materiais fornecidos para a corrida como seus carros. As circunstâncias são todas apagadas a fim de deixar os números contarem por eles mesmos, unicamente por eles mesmos, sem serem colocados dentro de uma comparação.

A partir do final de 1981 pôde se observar uma nova mudança no trato dos jornalistas com Ayrton Senna. Além de manchetes com divulgação dos resultados em que a promoção aparecia entre as linhas, pode se observar já com maior frequência à partir da metade do ano de 1982 reportagens totalmente promocionais. No final de 1981 aparece a seguinte nota:

26 outubro 1981

Senna, 2 títulos e grande desencanto

De todos eles, o que conseguiu mais sucesso foi Ayrton Senna da Silva: campeão dos dois torneios de Fórmula Ford 1600 da Inglaterra. Porém, ele é o único que não correrá de automóvel em 82. Desencantado com o retorno que conseguiu “em um ano de muitos técnica ade”, Ayrton preferiu ajudar o pai nos negócios da família e, “se tudo estiver acertado para 83”, voltar para a Inglaterra, cumprindo um esquema realmente profissional, “pois o que fiz neste ano foi gastar dinheiro do meu bolso”.¹⁶⁴

O que se pode ver no exemplo acima é uma avaliação sobre o primeiro ano de Ayrton Senna na Europa e seu desempenho na Fórmula Ford 1600. Mas de maneira mais evidente e explícita como uma verdadeira reportagem de promoção, só em 1982. No dia 4 de outubro com o título: “Senna chora emocionado com a festa da chegada”, assinada por Cecilio Pavoretto¹⁶⁵, a Folha de São Paulo publica reportagem promocional, incluindo a foto de Ayrton Senna em seu escritório, não uma foto de capacete dirigindo um automóvel, mas uma foto “crua” exibindo Senna em seu cotidiano, com seu rosto explícito, dando visibilidade ao que até então era invisível, e

¹⁶⁴ FOLHA DE SÃO PAULO. Senna, 2 títulos e grande desencanto. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 26 de outubro de 1981.

¹⁶⁵ PAVORETTO, Cecilia. Senna chora emocionado com a festa da chegada. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 4 de outubro 1982.

ganhando contornos visuais, o que antes tinha que ser imaginado, pois somente palavras o descreviam, finalmente foi colocado para fora.

Depois de uma temporada vitoriosa, onde conquistou por antecipação os títulos de campeão europeu e inglês de Fórmula Ford 2000 cc, o brasileiro Ayrton Senna da Silva retornou ao Brasil no último sábado, onde foi recepcionado como o próprio Emerson Fittipaldi nos seus melhores tempos: muitos repórteres de jornais, revistas, emissoras de rádio e televisão, além dos amigos, dirigentes de automobilismo e até caçadores de autógrafos.¹⁶⁶

A técnica promocional aqui é bastante clara: mesmo que Senna ainda seja um desconhecido do público, dar toda a impressão de que ele já é conhecido e já se tornou figura notória. Afinal, com tantas poucas fotos divulgadas, como os fãs reconheceriam Senna no aeroporto para lhe pedirem autógrafa? Em segundo lugar, como os fãs saberiam da vinda de Senna para o Brasil para aguardarem em data precisa sua volta no aeroporto? Compará-lo ainda em fase inicial de carreira ao Emerson Fittipaldi em seus “melhores tempos” parece extremamente exagerado e completamente desprovido de tato jornalístico. A intenção promocional da reportagem não escapa assim aos olhares de um leitor cuidadoso. Sem os esforços promocionais motivados pela lógica ufanista estendida ao jornalismo brasileiro esportivo – em outra parte deste texto falo sobre o assunto – esse evento chamativo do retorno de Senna ao Brasil não ocorreria. Trata-se de um caso claro de jornalismo que inventa o grau de importância daquilo que noticia.

A reportagem continua com outros itens: “Fórmula 3 garantida”, “O sucesso de uma carreira planejada” e “Adaptado mas não acostumado”. O primeiro diz respeito ao futuro da carreira de Senna, considerado aqui como já garantido. O que Pavoretto procura evidenciar é o assédio das equipes da Fórmula 1 em torno de Senna, legitimando o ponto de vista editorial da Folha de São Paulo que vê Ayrton Senna como uma promessa recorrendo mais uma vez aos pontos de vistas exteriores dos estrangeiros, dessa vez, mais legítimos, por serem provenientes da Fórmula 1, do justo espaço que ocupa uma posição privilegiada com todos os poderes detentores da produção da nomeação legítima. Já no segundo item apresenta uma representação de um Ayrton Senna calculista, que conta com o apoio de curadores (empresa que o seu pai criaria no ano seguinte em colaboração com Armando Botelho, empresário de Ayrton Senna até 1989). “... mas não me acostumei e sei que não vou me acostumar nunca a

¹⁶⁶ PAVORETTO, Cecilia. Senna chora emocionado com a festa da chegada. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 4 de outubro 1982.

viver fora do Brasil.” O último item também é importante, pois constrói a representação de Senna como um brasileiro desacostumado com a vida fora de sua terra natal, numa explícita tentativa de imputar à Senna um carisma por vezes ausente em outros atletas brasileiros, como o caso de Nelson Piquet, não citado nessa reportagem.

4.2 O CUIDADO DA FAMÍLIA DE SENNA NA SUA INSERÇÃO NA CARREIRA AUTOMOBILÍSTICA

A família de Ayrton Senna teria zelo pela sua inserção na esfera pública, tomando os devidos cuidados de tratar a sua imagem, de promovê-lo, de conquistar financiadores para a sua carreira automobilística, fazendo assim com que o piloto pouco a pouco desenvolvesse o processo de tornar-se figura pública. Descrevo a seguir alguns passos desse processo.

Ao final de sua primeira temporada completa na Europa em uma categoria de acesso (Fórmula Ford 1600), Ayrton Senna volta ao Brasil em dúvidas sobre a continuidade de sua carreira automobilística, dúvida inclusive que se tornou pública em manchetes de jornais. Optar pela continuidade na carreira automobilística seguindo as devidas etapas na Europa ou se juntar aos negócios administrativos de seu pai eram as duas opções em jogo. A razão dessa dúvida se dava pela periculosidade da carreira automobilística e seus altos riscos e também pela falta de suporte financeiro. Quando a solução para o problema financeiro veio, Ayrton Senna tomou a decisão de retorno à Europa, dessa vez para a Fórmula Ford 2000, categoria automobilística um grau acima da anterior.

Essa solução financeira se deu através da criação da empresa “Ayrton Senna Promoções Esportivas” gerenciada por Armando Botelho. O suporte financeiro para a estadia na Europa e os demais custos envolvidos na competição automobilística se daria através da publicidade de empresas brasileiras. O propósito de Ayrton Senna e sua família era bastante claro: não pagar para correr. Uma prática muito comum no automobilismo, pelos seus altos custos envolvidos, contando com poucas probabilidades de retorno nos casos de não sucesso. O próprio Ayrton Senna viria a mencionar na entrevista do programa de televisão Roda Viva no final de 1986 que grande parte do

grid de Fórmula 1 era composto por pilotos pagantes. O desejo de Ayrton Senna e de sua família era de que Ayrton pudesse vir a se tornar um piloto profissional, ou seja, um piloto pago para fazer o que fazia.

Em 1982 o principal patrocinador de Ayrton Senna foi o Banerj (Banco Estadual do Rio de Janeiro). Posteriormente o Banco Nacional – curiosamente os dois bancos foram comprados e fundidos ao Banco Itaú. Além dos slogans dessas empresas estampados nos carros de corrida de Ayrton Senna e no seu vestuário principal de competição, seus macacões, capacete, luvas, bonés entre outros, a publicidade deveria partir de propagandas audiovisuais com fotos em jornais e vídeos gravados para a televisão. E toda essa publicidade teria evidentemente um duplo impacto profundo, sobre as disposições de Ayrton Senna e sobre suas representações. A partir de então Senna teria que lidar com o estatuto de “garoto propaganda”. Os pilotos profissionais no automobilismo recorrentemente citam seus patrocinadores em entrevistas, agradecendo-os pelo apoio. A postura nas relações públicas passa a mudar conforme pode se constatar pela pose, mirar um ângulo específico diante das câmeras a fim de aparecer os diversos patrocinadores do vestuário. Tony Stewart, piloto da Nascar por vários anos que se aposentou ao final de 2016, comumente aparecia em entrevista com uma garrafa de Coca-Cola em uma de suas mãos. Essas atitudes mais explícitas passaram a ser mais comuns de alguns anos para cá. Ainda nos anos 1980 era vista como vergonhosa e poucos se sentiam encorajados a tomarem atitudes tão explícitas. No caso de Senna, quando estava sem capacete andando pelos boxes dos autódromos e estando dessa maneira livre para ser fotografado a qualquer instante, comumente caminhava com um boné na cabeça com o logo do Banco Nacional. O Banco Nacional nunca estampou seus logos nos carros de Fórmula 1 de Senna, pois estes espaços publicitários eram mais onerosos, procurava-se, por outro lado, personalizar a publicidade. Em 1982 o BANERJ patrocinava tanto o carro de Senna quanto a figura personalíssima de Senna, como é possível ver no seguinte exemplo:

2 outubro 1982

Banerj: o aditivo do campeão

Sucesso atrai sucesso. Por isso, é muito natural que o Banerj e Ayrton Senna da Silva, o campeão Inglês e Europeu de Fórmula 2000, tenham recebido a bandeirada da vitória. O Banerj sabe que um carro de corrida e seu piloto não usam um tipo de combustível somente. É preciso um aditivo mais forte, um bom patrocínio.

Nós, do Banerj, acreditamos em Ayrton Senna. Um piloto que tem a marca dos campeões. Hoje ele chega ao Brasil. Mas por pouco tempo. Em novembro, enfrenta um novo desafio: estréia na Fórmula 3. E o Banerj estará ao seu lado, mais uma vez. Banerj e Ayrton: uma dupla imbatível.¹⁶⁷

A publicidade de atletas esportivos procurou associar elementos de uma marca ou empresa a um atleta reciprocamente e mutuamente. “Sucesso atrai sucesso.” Os signos que um atleta esportivo é capaz de mobilizar suas práticas são mobilizados nessas publicidades como empreendimentos significantes das marcas estampadas, mas o sentido não se dá unicamente do atleta para a marca, dando se por vezes também da marca para o atleta, porque implicitamente o que essas publicidades revelam são as escolhas pautadas nos gostos desses atletas, posicionando-os no espaço social, guardando todas as correspondências homólogas com os consumidores dessas marcas. Assim as oportunidades de participação em espaços publicitários vêm a cumprir funções decisivas na construção de representações de atletas esportivos que possam encontrar seus correspondentes homólogos em outros espaços sociais distantes dos espaços sociais mais restritivos de suas práticas competitivas e profissionais. São nessas oportunidades como as participações publicitárias, entrevistas em talk shows, ou quaisquer outras apresentações públicas fora dos espaços mais restritos competitivos que dão toda a possibilidade dos atletas comporem o seu “caráter”, algo que pode ser visto sociologicamente como essa representação. Mas apesar de se desenrolar fora dos âmbitos e limites esportivos, essas representações são capazes de afinar os atletas aos seus torcedores, tendo impacto na produção de uma relação afetiva com suas consequências no desenrolar das práticas esportivas. Não em vão, com a ampla participação de Ayrton Senna nos espaços de relações públicas, sua representação vem a se constituir como a de um homem carismático, capaz até de contar com torcedores antes mesmo de sua primeira vitória, como pode se constatar nos Grandes Prêmios do Brasil de 1984 e 1985, em que partes da arquibancada gritam o nome de Senna e estendem bandeiras de apoio ao piloto brasileiro¹⁶⁸.

¹⁶⁷ FOLHA DE SÃO PAULO. Banerj: o aditivo do campeão. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 2 de outubro de 1982.

¹⁶⁸ FOLHA DE SÃO PAULO. Senna confia no carro e já é favorito do público. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 7 abril 1985a.

Em 1983 Ayrton Senna se dedicava ao último ano de aprendizado antes de sua inserção na Fórmula 1 em 1984. Nelson Piquet, nessa época, estava concentrado na conquista do seu segundo título na Fórmula 1. Durante esse período, pôde se observar algumas reportagens destinadas à promoção da imagem de Ayrton Senna, enfim, à sua representação:

Esse moço que parece ter pudor em falar de si próprio e que, com gentil firmeza, passa ao largo de assuntos pessoais, é um nome consagrado no mundo frenético do automobilismo, habituado a conviver com os títulos, as taças e a fama: Ayrton Senna, campeoníssimo das pistas européias, nome virtualmente certo na próxima temporada da Fórmula-1.

“Sempre gostei de carros, desde garoto. Até certa época esse prazer era dividido. Minha infância foi igual à de todo mundo, com figurinhas, balão, bolinha de gude, futebol (batia com a esquerda). Mas em certo momento, decidi que era imperioso deixar tudo de lado. Era a dedicação absoluta ou a desistência. Hoje, o automobilismo significa tudo para mim. O resto secundário.”

Até parece frase decorada. Contudo, em nome dessa determinação, Ayrton Senna abandonou não apenas a perspectiva de uma vida abastada, à qual poderia se dedicar, plenamente (o casarão, os carros e a sala solene garantem isso). Ele pôs fim também a uma breve experiência de casado. E surpreende, ao falar sobre o episódio com a maior naturalidade.¹⁶⁹

“Até parece frase decorada”, confessa assim o escritor do jornal Folha de São Paulo, a intimidade de Senna com o espaço midiático, “parece”, nesse caso, não quer dizer o mesmo que é. Apareta ser um produto de uma dissimulação o que na realidade é a prática realizada com naturalidade, porque do aprendizado de Senna, algo ao qual desde cedo se acostumou, não havendo nele outro modo de agir que não esse precisamente afinado às estruturas desses espaços midiáticos. Piquet, por outro lado, não parecia em situações anteriores, preparado e acostumado para essas situações, tentando fugir delas, como se pode confirmar através da reportagem abaixo:

Piquet, um campeão mais humilde em 83

Quando Piquet conquistou seu primeiro título, no Grande Prêmio dos Estados Unidos, em Las Vegas em 1981, desapareceu por três semanas e voltou dizendo que estava em férias. Bernie Ecclestone, dono da Brabham, ficou horrorizado. Na época falou que se estivesse no lugar de Piquet voltaria rapidamente para o Brasil, a fim de colher sem mais demora os frutos da conquista (principalmente contratos publicitários milionários). Mas aquela atitude não significa que o brasileiro faz pouco caso do dinheiro e ou das coisas que ele pode comprar. Afinal dirige um luxuoso Mercedes Benz, tem um iate – o Gostosa – de 16 metros, ancorado em Monte Carlo e viaja em seu próprio avião.

¹⁶⁹ SOUZA, Alci. Senna, um campeão tímido e humilde. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 12 de abril de 1983.

“Poderia fazer contratos mais vantajosos – diz o bicampeão -, mas não me interessa. O que encanta é o automobilismo. A parte mecânica e o prazer de pilotar, o que espero poder continuar fazendo por mais 10 anos”.¹⁷⁰

A trajetória de Ayrton Senna até a Fórmula 1 tem toda a aparência de ter sido cuidadosamente planejada e calculada, produto de uma intenção antecipadora do futuro, de uma visão capaz de enxergar etapa a etapa para se chegar ao objetivo final, que por um deslize aqui e ali, foi seguida à risca, sem quem qualquer grande risco tivesse afrontado-a. Aos quatro anos de idade Ayrton Senna recebeu de seu pai Milton um kart de apenas 1 cavalo de potência como um presente. Aos treze anos, Ayrton vai às pistas para competir estreando nas categorias menores de kart, passando por várias delas, em campeonatos locais de São Paulo e outros estados brasileiros, depois em campeonatos nacionais e internacionais, tendo chegado ainda antes dos vinte anos de idade a disputar mundiais de kart na Europa, fora do Brasil. Etapas são executadas, uma a uma, não há pulos, não há saltos, não há barreiras nem entraves. Aos vinte anos de idade, no ano que completaria vinte e um, é a vez de seguir rumo à Europa, à Inglaterra, para disputar as categorias de acesso à Fórmula 1. Assim, em 1981, Ayrton Senna disputa a Fórmula Ford e é campeão na categoria. O mesmo acontece no ano seguinte, ainda assim em 1983 disputa a Fórmula 3 inglesa para então se sentir pronto à Fórmula 1.

Seu procurador aqui no Brasil, também amigo da família, montou um esquema de divulgação junto à imprensa brasileira de todos os seus resultados na Europa, além de realizar os contatos junto aos seus futuros patrocinadores. Como uma empresa de pequeno porte, a “Ayrton Senna Promoções Esportivas” foi somando resultados àqueles conseguidos pelo piloto na Europa. O Banerj veio juntar-se a Tranzero e, a partir de então, o sucesso foi crescendo sempre até o resultado final do último sábado.¹⁷¹

Revelação do Campeonato de Fórmula-1 deste ano, Ayrton Senna, que trocou a Toleman pela Lótus, diz que planejou a carreira pacientemente. “Tudo foi programado. Era preciso estar nos lugares certos; nas horas certas. A F-1 não veio prematuramente, mas no momento exato, quando eu estava preparado psicologicamente para entrar numa competição difícilíssima.” O jovem piloto lembra que a temporada de 1984 foi uma espécie de adaptação onde aprendeu muito.¹⁷²

¹⁷⁰ FOLHA DE SÃO PAULO. Piquet, um campeão mais humilde em 83. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 17 outubro 1983.

¹⁷¹ PAVORETTO, Cecilia. Senna chora emocionado com a festa da chegada. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 4 de outubro 1982.

¹⁷² FOLHA DE SÃO PAULO. Senna está onde planejou chegar. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 15 novembro 1984.

Essa trajetória aparece como oposta a de outros pilotos. Muitos pilotos da Fórmula 1 dos anos 1970 e 1980 só vieram a disputar competições organizadas depois dos vinte anos de idade. É o caso de Nelson Piquet. Piquet não teve, ao contrário de Ayrton, um sonho desde cedo de se tornar piloto de Fórmula 1. Com uma criação familiar diferente, foi a contragosto do desejo dos seus pais que Piquet se tornou piloto. Ayrton ao contrário teve orientação de seu pai Milton, sua família preocupada com os perigos da prática do automobilismo por vezes dificultou anseios no Ayrton que ela mesma projetou para ele. Mas na generalidade Ayrton foi orientado, foi ilustrado a ele qual caminho deveria ser seguido, e cada uma das etapas aparecia como um plano a ser seguido por Ayrton, um plano que ele era capaz de projetar e de se ver nele em sua imaginação, imaginando o futuro, de forma diferente a que Piquet não poderia projetar um futuro semelhante, vendo a sua vida rumar para o automobilismo apenas no meio do caminho e não antes da trajetória ser percorrida.

O cálculo (o surgimento das instituições e seus participantes) é resultado de uma modelação dos corpos dos agentes participantes desse processo que podem crer que esse esforço valha à pena, que possam vir a serem saciados em suas vontades, que tomaram a forma de um cálculo sendo na realidade disposições a serem saciadas apenas por uma finalidade a qual não se questiona o seu valor. Por que a Fórmula 1 é uma finalidade na vida dessas pessoas nunca se questiona, ganhando assim a forma de um cálculo as disposições para essa finalidade em que os fins conquistados são vistos como racionais. A generalização dessa disposição aparentemente racional, que se formaria sem as transgressões de estruturas emocionais nos corpos, faz emergir uma série de instituições voltadas para um mundo racionalizado, ou seja, a partir da generalização da disposição que tem como fim à chegada à Fórmula 1, surgem uma série de instituições em que em diferentes posições diversos agentes contribuem para essa finalidade, seja ela própria, ou de outros. Não são diferentes do universo financeiro, das disputas de mercado, todas vistas como produtos de um cálculo racional não produzido pela história, em que as justificações sempre aparentam prontas, não havendo a necessidade de levantá-las. Pois fazem parte de um grupo de condutas que orientadas por uma finalidade que nunca se questiona, pela sua aparência de eternidade, como se fosse uma razão eterna para a existência humana. Por outro lado, as práticas que vão em direção contrária são recorrentemente questionadas para apresentarem suas justificações, e quando as justificações, que não podem fugir muito dos princípios reguladores dessa razão

(histórica que apagou a sua história), fogem aos regulamentos da razão imposta, as práticas são descredibilizadas, vistas pelos outros como produtos de uma irracionalidade, não sensatas, e muitas vezes classificadas com os adjetivos contrários ao da razão imposta, ou seja, classificadas como emotivas e não pensadas, produtos de tudo aquilo que a razão imposta procura distanciar, não as sendo, no fundo, tão distantes. A aparência de cálculo ou de racionalismo sempre existirá quando uma prática se realizar completamente adaptada a uma situação que, não sendo exatamente idêntica, é semelhante a outras que fundamentaram os princípios regulares dessas próprias práticas. Quando há essa consonância entre as estruturas de um corpo e as estruturas institucionais, há toda a probabilidade das práticas aparentarem racionais.

“Bem o Ayrton é uma pessoa que vive da profissão dele, ele vive, come, dorme, bebe Fórmula 1, corrida, e adora isso”. Essas foram as palavras de Maurício Gugelmin em entrevista para a TV Cultura em 1987¹⁷³, quando perguntando sobre vida de Ayrton Senna. Maurício era então um pretendente a um posto na Fórmula 1, Ayrton Senna já estava preparando-se para a terceira temporada pela equipe inglesa e sua quarta na Fórmula 1, já possuindo até então um total de quatro vitórias na categoria e sendo observado por outros pilotos como alguém que por uma questão de tempo viria a se tornar campeão. Ayrton Senna já havia aparecido várias vezes na TV, dessa vez, em uma pequena reportagem para o programa *Vitória*, transmitido pela TV Cultura, é Maurício Gugelmin que é convidado a falar de Senna. Ele faz uma piada, menciona Senna como uma pessoa que tem sua vida regida pela sua principal atividade profissional, mas logo em seguida, Gugelmin faz questão de alegar que a vida de um piloto profissional também envolve um descanso e de que Senna não o deixa de exercer. No entanto, a fala de Gugelmin, que vem de supetão, coloca para fora a impressão de que muitos outros tinham de Ayrton Senna, um homem completamente focado e que fazia da vida competitiva da Fórmula 1 a sua própria vida, colocando em secundário as outras esferas da vida. Este retrato, aqui pintado e delineado por Gugelmin, é um retrato de quem como iniciante já tinha uma distância para com aquele de quem ele fala, que já havia se consolidado. Gugelmin poderia ser encarado naquele instante como uma promessa, tal como Senna havia sido encarado de maneira mais ou menos semelhante anos antes, mas com enormes diferenças. Porém nada que fizesse os outros olharem

¹⁷³ ENTREVISTA AYRTON SENNA. Programa *Vitória*. São Paulo: *TV Cultura*, 1987. Programa de TV.

para ele com os mesmos olhares que tinham observado Senna. Nas reportagens de 1983 é de Senna que a Rede Globo de Televisão se interessa a falar. Então Nelson Piquet, piloto já consagrado e já campeão é convidado a falar de Senna. Aqui, nessa reportagem pela TV Cultura Gugelmin não aparece para falar de si mesmo e sim para falar de Senna, que vem a aparecer já depois da metade dessa reportagem de sete minutos de duração.

Ayrton Senna aparecia em suas entrevistas públicas quase sempre como se tivesse sido chamado, convidado à entrevista e raramente como se o próprio procurasse os jornalistas a fim de aparecer em público. Dificilmente Senna se excedia, suas respostas não eram longas e na maior parte dos casos, não fugia as perguntas solicitadas. Não havia um nítido esforço de auto apresentação. Habilidades que Nelson Piquet não conseguia desenvolver, Piquet desenvolvia conflitos com os jornalistas, Senna procurava ser o mais harmônico e próximo com eles. Piquet por muitas vezes fez questão de parecer não estar preocupado com a apresentação de si, no entanto, isso só demonstrava o quanto ele se preocupava com isso, pois sempre fazia questão de reforçar o fato de que a ele não se foi dada a devida atenção, enquanto para Senna, toda essa atenção foi dada. Essa recusa de Senna de ir atrás dos jornalistas, esperando que eles fossem atrás dele, poderia ser resultado de um esforço de dissimulação, em que por detrás dos bastidores o próprio, ou outros que trabalhavam para ele, fazia essa procura por fora, quando as câmeras e os gravadores estavam desligados, porque uma vez ligados, Senna não poderia demonstrar um interesse em aparecer, em ser midiático. Justamente tudo o que se via de Piquet, que fazia isso explicitamente, na fachada e não no cenário de fundo (para se valer aqui de uma linguagem construída por Erving Goffman). A preocupação de Senna em não revelar os detalhes que podiam tirar a crença da apresentação era contínua. A crença não é desmontada justamente porque o público nunca pode ver o que está por detrás, na maior parte do tempo, sequer se suspeita que exista essa região de fundo. O retrato, a imagem de Senna, sua possível representação, aparecem como idênticos aos princípios modeladores de suas percepções e práticas, enfim, de seu próprio *habitus*¹⁷⁴, em que exterioridade e interioridade não se revelam como desiguais. O cálculo cínico que se pode observar em diferentes atletas, ainda mais nos dias de hoje que o esporte vive uma espetacularização e midiaticização maior que outrora (pode-se citar os casos de Neymar Jr, Ronaldinho Gaucho, Adriano,

¹⁷⁴ BOURDIEU, Pierre. *O Senso Prático*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2009.

outros jogadores de futebol que não escondem muito para o público seus eventos de vida privada, suas festas cheias de mulheres à volta deles e uma espetacularização da vida de uma pessoa totalmente entregue a uma vida de excesso em mulheres, bebidas alcoólicas, por vezes até drogas mais pesadas, a carros superesportivos, mansões e vários outros signos de ostentação que tentam aproximar esses atletas às suas origens, como aqueles que não foram treinados em suas infâncias para lidar com montantes grandes de dinheiro), é fruto também de quem não foi educado para a vida midiática tão cedo e não demonstra uma familiaridade que façam com que possam se sentir em casa nos momentos que devem aparecer em público, sentindo todas as dificuldades de aproximarem suas práticas a representações que tentam formar de si, sem qualquer proximidade dessa exterioridade com sua interioridade. A falta de destreza nessas situações pode ser observada pelo público, nos excessos (falar demais, fuga de respostas para falar de si mesmo, aumentar suas próprias ações e diminuir a dos outros, tão comum em Nelson Piquet) ou então nos escondimentos (a falsa modéstia, quando muito evidente), em que a preocupação da formação de imagem de si é revelada e vem a desmontar toda a crença nas palavras faladas. Só quem já foi preparado e habituado pode se sentir confortável e sem qualquer anseio para a construção de representações. O que se vê, portanto, nas entrevistas de Ayrton Senna, é que o midiático está em seu ser, mas constantemente ocultado, porque se revelado, as crenças são suspensas.

12 de abril de 1983

Senna, um campeão tímido e humilde

Alci Souza

O moço, de jeito modesto, pode ser um estudante; um jogador de basquete, talvez. Econômico nos gestos e nas palavras, roupas simples - um agasalho, tênis comuns. Nada de cordões, pulseiras de ouro; no pulso, só um discreto digital preto. Sua presença contrasta com o casarão nos confins da avenida Nova Cantareira, guarnecido por portões automáticos, interfone e cães; com as árvores (dominadas por dois enormes coqueiros), com os carros alinhados na garagem; com a solenidade luxuosa e intimidadora da sala.

Esse moço que parece ter pudor em falar de si próprio e que, com gentil firmeza, passa ao largo de assuntos pessoais, é um nome consagrado no mundo frenético do automobilismo, habituado a conviver com os títulos, as taças e a fama: Ayrton Senna, campeoníssimo das pistas européias, nome virtualmente certo na próxima temporada da Fórmula-1.

O incrível retrospecto

Descansando no Brasil - volta à Inglaterra no dia 19 - Ayrton tem tido dias mais movimentados, com uma enorme agenda de comparecimento em emissoras de rádio e tevê, uma atividade que conspira contra a recuperação de um problema no nervo ciático, além de uma gripe que contrabandeou da Europa.

Seu retrospecto nas pistas européias é uma rotineira sucessão de vitórias, ocasionalmente interrompidas por boas colocações. (seus resultados) (...)

Mito e método

Mas o moço com cara de rapazola oferece uma imagem que parece não combinar direito com o mundo cheio de "glamour" oferecido pelo "circo", com seus carros de mecânica as belas mulheres, bares de luxo, hotéis de estrela máxima.

"Sempre gostei de carros, desde garoto. Até certa época esse prazer era dividido. Minha infância foi igual a de todo mundo, com figurinhas, balão, bolinha de gude, futebol (batia com a esquerda). Mas em certo momento, decidi que era imperioso deixar tudo de lado. Era a dedicação absoluta ou a desistência. Hoje, o automobilismo significa tudo para mim. O resto secundário."

Até parece frase decorada. Contudo, em nome dessa determinação, Ayrton Senna abandonou não apenas a perspectiva de uma vida abastada, à qual poderia se dedicar, plenamente (o casarão, os carros e a sala solene garantem isso). Ele pôs fim também a uma breve experiência de casado. E surpreende, ao falar sobre o episódio com a maior naturalidade:

"Não ia dar certo. Era impossível manter, ao mesmo tempo, uma união sólida, permanente, e continuar correndo para vencer. Prefiri o automobilismo."

Uma certa audácia

Aos 23 anos, Ayrton Senna é um piloto que os adversários consideram como modelo. Ele recorda que à época do kartismo (estreou em 74, na categoria júnior, em em 79, sagrava-se vice do mundo em Portugal), era um piloto meio precipitado ("embora longe de me aproximar de Jody Scheckter"). Andou dando umas batidas. Hoje, ele considera um corredor que usa estratégia, prudência e técnica em doses equilibradas, ligeiramente condimentadas com uma pitada de arrojo.

O temperamento retraído poderia camuflar uma personalidade fortemente reprimida; sua frieza, um bem sucedido disfarce. Não é, porém, a opinião das testemunhas do acidente em que se envolveu num treino, no ano passado. Pisava fundo quando o carro derrapou e deu quatro cambalhotas, transformando-se num monte de escombros. Deles emergiu o piloto, sossegado e ileso, que, após bater a poeira do macacão com as mãos, pegou outro carro e continuou correndo.

"Sempre me perguntam o que representa essa vida de correria e sobressaltos. Represento um desafio ininterrupto e uma satisfação pessoal. Meu limite é o topo - e ainda não cheguei lá. Para conseguir isso faço qualquer sacrifício. As vitórias seguidas não desgastam a motivação; cada uma é sempre a renovação de um prazer e da consciência de que devo vencer mais e sempre. Não posso dormir no ponto: à minha ré sempre haverá alguém pensando dessa forma."¹⁷⁵

Quais signos são mobilizados para a construção da representação de Ayrton Senna? Antes de responder essa pergunta de forma imediata com uma descrição limpa e clara é preciso ressaltar que essas representações se constituem gradativamente e que seu desenvolvimento não ocorre de maneira linear e coesa, pelo contrário, conta com muitas idas e vindas e diversos conflitos acumulando por muitas vezes imensas contradições, como correspondentemente, o seu lugar de origem, a prática de Senna, gerada por um conjunto de disposições que passa por um desenvolvimento semelhante.

¹⁷⁵ SOUZA, Alci. Senna, um campeão tímido e humilde. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 12 de abril de 1983.

Por conta desse problema os vários cortes sincrônicos que se podem realizar em diversos momentos da trajetória particular de Ayrton Senna quando colocados em conjunto para uma comparação podem aparecer como não pertencentes de uma mesma pessoa. No exemplo citado acima o corte sincrônico de 1983 apresenta timidez como uma das qualidades de Senna, que pode parecer não pertencer à mesma pessoa que outro corte, realizado em outro período, apresentaria desenvoltura como uma das qualidades de Ayrton Senna. Assim a pesquisa deve percorrer um percurso que permite analisar a trajetória em seu desenvolvimento, não sendo suficientes as provas empíricas colocadas nesse segmento para a elaboração de um modelo mais apropriado à realidade.

O moço, de jeito modesto, pode ser um estudante; um jogador de basquete, talvez. Econômico nos gestos e nas palavras, roupas simples – um agasalho, tênis comuns. Nada de cordões, pulseiras de ouro; no pulso, só um discreto digital preto. Sua presença contrasta com o casarão nos confins da avenida Nova Cantareira, guarnecido por portões automáticos, interfone e cães; com as árvores (dominadas por dois enormes coqueiros), com os carros alinhados na garagem; com a solenidade luxuosa e intimidadora da sala.¹⁷⁶

Modesto, o que pode ser também interpretado como contido, somando a descrição de tímido, vem a tornar característica positiva aos olhos dos jornalistas por indicar a ausência daquilo que eles em sua maioria rejeitam: o esnobismo e a arrogância, a exaltação de si, a auto promoção, junto da prepotência e do egocentrismo, muitas vezes encontradas em personalidades como Nelson Piquet, que não conseguiu efetivar uma sadia e amistosa relação com os jornalistas. Que deixasse que seus os resultados nas competições lhe descrevesse por conta própria, sempre foi a expectativa que os jornalistas criavam em torno de Nelson Piquet e também em torno de vários outros atletas, não querendo que esses ganhassem o direito ao discurso, aos prognósticos, e ao julgamento de si, sendo essa tarefa não dos próprios atletas, mas deles, os jornalistas, que como terceiros, se vêem em condições de poder analisar por fora, tendo maiores probabilidades de julgamentos imparciais.

24 janeiro 1984

Não venham com indiretas no esporte.

Torcida e seus maiores ídolos, como Sócrates, Izabel, Zico, Paula, Gilson, Ayrton Senna e João do Pulo, exigem eleições para Presidente

¹⁷⁶ SOUZA, Alci. Senna, um campeão tímido e humilde. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 12 de abril de 1983.

Fotos dos atletas acompanhadas de falas: Ayrton Senna: “Tarefa tão difícil quanto dar meu carro para outro dirigir.”¹⁷⁷

Na primeira metade da década de 1980 no Brasil os movimentos sociais em prol da democracia passaram a ganhar visibilidade em torno de uma pauta conhecida como “Diretas Já”, nome dado pelo desejo de abertura política e destituição do regime militar iniciado em 1964 que retirou a possibilidade de voto direto ao presidente da república. Durante esse período “pegava bem” se alinhar ao movimento “Diretas Já”, e “pegava mal” se colocar contra o movimento, tendo em vista a insatisfação pelo regime ditatorial em seu declínio, com recessão econômica após os anos de prosperidade durante o final da década de 1960 e grande parte da década de 1970. Os agentes que percorrem o espaço da esfera pública se preocupam recorrentemente em não apoiar publicamente pautas que sejam moralmente reprováveis pela maioria da população. “Pegar bem” ou “pegar mal” diz respeito ao posicionamento ético diante dessas pautas morais. Se colocar a favor das “Diretas Já” não é assumir uma específica e única posição política, pois o movimento diz respeito ao grau de participação política conferida ao povo, sem se caracterizar como pertencente a uma ou outra corrente política em específico. É nesse sentido que tanto a “esquerda” quanto a “direita”, essas duas tradicionais posições políticas no Brasil, se unem a favor de uma abertura política em que o voto permitiria a representação de uma ou outra dessas posições políticas. Ayrton Senna ao se colocar como a favor das “Diretas Já” “nada conforme a maré”, ou seja, para se utilizar jargão sociológico mais preciso, adere ao movimento de maior popularidade, para não correr os riscos de ser contrariado, riscos que ele prefere não se envolver não se colocando nem à direita ou à esquerda, nem como conservador ou como progressista, procurando repetir inúmeras vezes não gostar do assunto política.

Para os anos de 1984 e 1985, a representação de Ayrton Senna se configurava como a de um iniciante na Fórmula 1, com os resultados conquistados como o segundo lugar no Grande Prêmio de Mônaco em 1984, e suas duas primeiras vitórias em Portugal e na Bélgica, além de suas primeiras *pole-positions*, veio a ser tomado como “revelação”:

¹⁷⁷ FOLHA DE SÃO PAULO. Não me venham com indiretas no esporte. *Folha de São Paulo*, São Paulo: 24 de janeiro de 1984.

4 novembro 1985

Rosberg vence o duelo com Senna no GP da Austrália

Considerado a revelação da temporada e um dos mais velozes da Fórmula 1, Senna foi o piloto que mais “pole positions” conquistou na temporada (sete no total, incluindo a corrida de ontem), vencendo em Portugal e na Bélgica, e chegando duas vezes em segundo (Áustria e Brands Hatch) e duas em terceiro (Holanda e Itália).¹⁷⁸

O próprio chefe de equipe de Ayrton Senna depositava muita esperança no seu piloto brasileiro: “Temos em Ayrton Senna um piloto de talento excepcional. Ele tem o nível de Jim Clark e de Jackie Stewart”, disse Peter Warr¹⁷⁹. Assim como Niki Lauda: “Existem muitos nomes melhores que eu na atualidade. E Senna é o homem do futuro.”¹⁸⁰. Acreditando que Senna se converteria no “melhor corredor da categoria”.

Depoimentos dos pilotos da própria Fórmula 1, correntes ou já aposentados, de chefes de equipes, e demais especialistas, foram recorrentemente levantados pela imprensa nacional, também aparecendo na televisão pela Rede Globo, especialmente nos programas de pré-temporada.

17 novembro 1985

Imprensa européia fala de Senna

Ivy Fernandes

Os jornais europeus vêm dedicando várias páginas a Ayrton Senna, da equipe Lotus, exaltando a habilidade, a raça e determinação do piloto brasileiro, quarto colocado no Campeonato Mundial de Fórmula 1 deste ano. A Imprensa descobriu em Senna um novo ídolo, que também passou a ocupar mais espaço nas emissoras de televisão. Em Roma, um dos maiores especialistas em Fórmula 1, o jornalista italiano Renato D’Ulisse, entrevistou Senna recentemente e explicou porque o brasileiro foi apontado como revelação este ano.

“Senna é um jovem ambicioso e determinado. Tem um objetivo definido e é muito severo consigo mesmo. É um grande erro pensar que ele entra na pista e corre como um louco, arriscando sua vida e de outros pilotos.”

“Não são todos os pilotos que conseguem dominar o medo de andar numa pista molhada, mas Senna não se deixa influenciar.”

“Ele se propôs a ser diferente de Nelson Piquet, sempre aberto, cordial, e admirado pelos jovens. Como adversário, Senna é temido pelos outros pilotos. Este ano foi marcado por várias polêmicas com pilotos de outras equipes, que têm dificuldades em admitir que um rapaz de 25 anos consiga uma popularidade tão grande.”¹⁸¹

¹⁷⁸ FOLHA DE SÃO PAULO. Rosberg vende o duelo com Senna no GP da Austrália. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 4 de novembro de 1985.

¹⁷⁹ FOLHA DE SÃO PAULO. Lotus confirma Senna como primeiro piloto. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 11 de setembro de 1985.

¹⁸⁰ FOLHA DE SÃO PAULO. Niki Lauda diz que Senna é o piloto do futuro. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 14 de agosto de 1985.

¹⁸¹ FERNANDES, Ivy. Imprensa européia fala de Senna. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 17 novembro 1985.

Este serve como o exemplo mais nítido do problema tratado aqui. A representação de Ayrton Senna vem a ser construída pelos jornalistas brasileiros apoiando-se na solidez da legitimidade dos depoimentos estrangeiros. São levantados os signos associados à figura de “ídolo”, mesmo com apenas dois anos de temporada na Fórmula 1. O “ídolo” neste caso possui como características a juventude, ambição e determinação, e não deve ser mal interpretado como um “louco” que arrisca sua própria vida. Além de tudo, não apresenta também as características de Nelson Piquet que o distanciaram de seu público, é “aberto, cordial”. Surpreende, sem surpreender efetivamente, sua grande popularidade, pois a imprensa levanta os argumentos neste curto texto para dar conta da razão de sua popularidade, mas faz isso, dissimulando sua própria atividade de promoção, também vital na popularização de Ayrton Senna.

O ano de 1984 vem a se caracterizar como um ano de transição na vida de Ayrton Senna. Ele finalmente decide encerrar o ciclo de formação iniciado no kart e finalizado com a conquista do campeonato da Fórmula 3 inglesa em 1983 e inicia então sua carreira na Fórmula 1, o objetivo já planejado em um momento anterior. Nesse primeiro ano Ayrton Senna conta com todos os lucros próprios a quem se posiciona como um novato pode adquirir. Ainda é visto como um “promissor piloto”¹⁸². As expectativas não são as mais exigentes, como se coloca em torno dos demais veteranos, embora o nível de exigência seja um pouco maior que o de fases anteriores, uma condução abaixo dessas expectativas que se fazem sobre um novato pode encerrar prematuramente a carreira de um piloto na Fórmula 1. Sendo assim, completar corridas, pontuar finalizando entre os seis primeiros, conquistar um pódio, são considerados objetivos iniciais a serem conquistados gradualmente. Não há uma cobrança maior por vitórias, mesmo nas condições mais favoráveis, como é o caso de pilotos novatos em equipes de ponta, com carros vitoriosos.

Se aproximar de Nelson Piquet retira Ayrton Senna de uma posição de “mais um brasileiro no fundo do *grid* da Fórmula 1” para a posição de “um dos favoritos aos quais o torcedor brasileiro pode contar”, da passagem do coadjuvante para o protagonista, ao qual Ayrton Senna buscava realizar o percurso para dar continuidade à ascensão de sua carreira automobilística. Sendo assim, ele não poderia se contentar com os elogios

¹⁸² FOLHA DE SÃO PAULO. Lotus domina primeiro dia em Jacarepaguá. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 24 de março de 1984.

“mansos” da mídia esportiva brasileira¹⁸³. É nesse sentido que um rompimento mais claro com as suas representações sociais vem a se realizar ao menos nesse período da carreira automobilística de Senna, ele se auto pressiona muito mais do que pressionam ele, colocando a si próprio em uma etapa seguinte, aquela a qual a pressão exterior é mais presente, e interiorizando a narrativa (clichê) do atleta de alta competitividade que se faz no auge de sua carreira, em uma etapa antecedente. Não é em vão que Nelson Piquet mais experiente e já detentor de dois títulos mundiais no ano de 1984, vê Senna como muito agoniado e apressado, sobretudo diante das críticas que Senna faz a si próprio, já se vendo em etapa inicial de carreira como um produto pronto e finalizado apto a seguir com as etapas seguintes. O primeiro ano serviria, teoricamente, segundo essa concepção de Piquet ao qual muitos outros compartilham, para se assentar, adaptando-se à Fórmula 1, sem nutrir quaisquer grandes expectativas. O segundo ano, um ano em busca de sua primeira vitória. E somente depois, do terceiro em diante, a expectativa pelo título mundial. Já no segundo Grande Prêmio no ano de 1985 Ayrton Senna conquista uma vitória, e com essa conquista, a avaliação auto pessoal de que já se encontrava pronto para uma disputa pelo título mundial. Esse sentimento também se revelou quando após a conquista do segundo lugar no Grande Prêmio de Mônaco de 1984 Ayrton Senna veio a se sentir injustiçado pela término prematuro da corrida através da indicação de bandeira vermelha pelo fiscal da prova Jackie Ickx. Enquanto todos aplaudiam o feito de Senna, vendo como muito além daquilo que se poderia esperar de um novato, Senna se encontrava revoltado, possivelmente porque gostaria de vencer e via somente na vitória a consagração do seu nível de pilotagem naquele momento, não percebendo-se que o segundo lugar já o havia consagrado. Na conquista de seu primeiro ponto ainda na segunda prova do campeonato no dia 7 de abril de 1984, “concluiu corrida impecável”¹⁸⁴, assim qualificou um jornalista da Folha de São Paulo, no que se pode observar que “pequenos” feitos tem sua grandeza relativa ao ponto de vista, sobretudo no que diz respeito às expectativas que se nutre, podendo ser avaliados com dimensões as mais variadas e maleáveis. O próprio Ayrton Senna não possuía o conhecimento preciso da posição conquistada na corrida, avaliando como negativamente sua atuação: “é uma pena enfrentar todo esse esforço para ser o

¹⁸³ FOLHA DE SÃO PAULO. Piquet cumpre promessa e faz pole. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 7 de abril de 1984.

¹⁸⁴ FOLHA DE SÃO PAULO. Lauda vence, Piquet quebra e Senna faz o 1º ponto. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 8 de abril de 1984

sétimo”¹⁸⁵. O esforço, como se pode ver novamente, não é suficiente na visão de Ayrton Senna se não se converte em resultados práticos, ainda que com esses esforços ele possa conquistar experiência, como coloca Wilson Fittipaldi: “Trata-se de uma grande promessa. Ainda teremos muitas alegrias com ele. Mas esse ano servirá apenas para ele ganhar experiência”¹⁸⁶. E ao olhar a si mesmo como já estando em fase posterior em sua carreira, Senna se sente então no direito de exigir de sua equipe um nível de competência próximo ao seu, ou seja, próximo ao de um piloto já consolidado em uma fase seguinte de sua carreira. “Até parece que essa equipe trabalha contra mim”¹⁸⁷.

19 maio 1984

Dijon-Prenois já está ficando pequeno outra vez

Reginaldo Leme

“Mas a maior atração foi a estréia do novo Toleman de Ayrton Senna.”

“Mas acontece que o talento de Ayrton não exige um carro excepcional para se fazer notar.”

“E todo mundo pode esperar ainda mais de Ayrton.”¹⁸⁸

A despeito do carro que tinha, essa fala de Reginaldo Leme permite concluir que a necessidade sentida por Ayrton Senna de conquistar os primeiros postos para se consagrar como piloto apto à Fórmula 1, não é tão necessária, sendo seu talento evidente mesmo nessas circunstâncias.

As recorrentes insatisfações com uma equipe que não lhe permitiria lutar por vitórias e por campeonatos motivaram Senna partir em busca de uma equipe que fosse, de acordo com seu ponto de vista, à altura de seu talento. Ainda no ano de 1984 contrariando as exigências de seu contrato com a Toleman, Ayrton Senna anunciava seu novo contrato com a equipe Lotus, equipe tradicional na Fórmula, a mesma do primeiro título conquistado por Emerson Fittipaldi em 1972.

A partir de então se iniciava efetivamente uma nova etapa na carreira de Senna. Se ele assim se projetou e se colocou nessa posição, diferentemente de 1984 que contava com os generosos elogios, mesmo quando obteve maus resultados, desta vez ele teria que atuar conforme a expectativa ao qual ele próprio se colocou para o ano de

¹⁸⁵ REGINALDO LEME. Lauda faz McLaren reviver os bons tempos de Emerson. *Folha de São Paulo*, São Paulo. 9 abril 1984.

¹⁸⁶ FOLHA DE SÃO PAULO. Torcida e Emerson pedem eleições diretas já. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 26 março 1984

¹⁸⁷ FOLHA DE SÃO PAULO. Toleman já desencanta Senna, *Folha de São Paulo*, São Paulo. 28 de abril de 1984

¹⁸⁸ LEME, Reginaldo. Dijon-Prenois já ta ficando pequeno outra vez. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 19 de maio de 1984.

1985. Ainda que outros pilotos dentro da Fórmula 1 observassem Senna como muito prepotente, como o caso de Nelson Piquet, essa expectativa de Ayrton Senna se estendeu àqueles que o acompanhavam. Se Senna já se auto pressionava no ano de 1984 além do limite médio comum aos outros pilotos novatos, para o ano de 1985 ele passaria a viver tensões maiores, ganhando maior centralidade em sua vida a carreira automobilística, a ponto de se perder em sua moderação nas relações públicas com seus fãs e os jornalistas¹⁸⁹.

4.3 AS PRIMEIRAS CONQUISTAS AUTOMOBILÍSTICAS DE AYRTON SENNA NA FÓRMULA 1 E OS PRIMEIROS PASSOS EM DIREÇÃO A SE TORNAR UM HERÓI NACIONAL

O percurso de Ayrton Senna na categoria mais elevada do automobilismo mundial, a Fórmula 1, contou com vários estágios. Progressivamente o piloto brasileiro foi conquistando o seu espaço dentro da competição internacional. Isto é, foi fazendo o seu nome, construindo uma reputação, através de determinadas conquistas, que, neste espaço social automobilístico, foi capaz de conferi-lo prestígio. Este percurso indica o desenvolvimento de Ayrton Senna como um ídolo, como um herói e como um mito. As realizações práticas de Ayrton Senna pouco a pouco imputam significados que tem como efeitos a estruturação de seu *habitus* e suas representações. O atleta, quando se torna um ídolo, não somente é visto por outros como tal, como também se percebe como tal. Ao realizar em termos práticos a narrativa de um ídolo, de um herói e de um mito, um atleta mobiliza os signos constituintes dessas figurações porque incorporado dos princípios de visão e de divisão do mundo que o fazem ver que, ao realizar certas etapas, cumprir certas finalidades, está se tornando cada uma dessas figurações. Os espaços de realização destinados à constituição dessas figurações são espaços sociais legitimados a realizarem esses ritos de consagração, porque são os únicos destinados a realizarem essas funções. Realizar as mesmas práticas, fora desses espaços, como pode, por exemplo, um atleta realizar um recorde não oficial em sua prática de treinamento,

¹⁸⁹ NETO, Fernando Paulino. Senna e Piquet trocam de imagem na Fórmula 1. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 17 fevereiro 1985.

que não será devidamente reconhecido, não trás a mesma certeza para o atleta de ter realizado ato único e indistinguível. O reconhecimento oficial de uma realização atlética confere ao atleta essa certeza, visto que lhe faz diferenciar o treino do jogo, e, portanto, de acreditar no valor daquilo que ele realiza.

Ao chegar no circuito da Fórmula 1, Ayrton Senna pôde finalmente colocar a prova o grau das suas competências automobilísticas adquiridas em estágios anteriores de sua carreira. Pouco a pouco, ele atestará e comprovará as suas competências automobilísticas nos circuitos das competições oficiais. Trago aqui dois momentos da carreira de Ayrton Senna que definem uma transgressão entre aquele que antes aparecia como uma promessa e que, pouco a pouco, vai se tornando uma realidade.

Com a conquista do segundo lugar no Grande Prêmio de Mônaco de 1984 realizado no dia 3 de junho, o nome de Ayrton Senna vem a aparecer pela primeira vez na capa da Folha de São Paulo: “Senna em segundo, como campeão”¹⁹⁰. O maior destaque da carreira de Ayrton Senna conferido até então pelos jornalistas se dá em razão tanto de seu primeiro segundo lugar conquistado, sendo sua primeira participação no pódio e o lugar da conquista, Mônaco. O Grande Prêmio de Mônaco realizado nas ruas do principado de Monte Carlo desde 1929, fazendo parte do calendário da Fórmula 1 em quase todas as suas temporadas desde 1950, é um dos mais conhecidos e notórios Grande Prêmios. Realizado em um circuito de rua, na cidade de Monte Carlo, o Grande Prêmio de Mônaco é comumente lembrado por duas características: glamour e desafio. Glamouroso porque realizado nas ruas de um rico principado, em que a nobreza não deixa de estar presente, como na participação dos príncipes na entrega das taças aos pilotos no pódio, aos convidados para assistirem a corrida, e aos demais privilegiados capazes de alugar um local para assistir a corrida em um dos caríssimos e chiques hotéis ou então, na orla de Monte Carlo dentro de um iate, restando um ordinário comum não tão menos privilegiado assento de uma das arquibancadas montadas. Desafiante porque a pista é muito estreita, separada das demais ruas e avenidas pelos guard-rails, não dando muita margem de erro aos pilotos, que procuram andar na única trilha rápida do circuito, a única emborrachada e com aderência, tomando o cuidado para não sair dela e entrar em contato com a pista suja empoeirada, sem o mesmo montante de borracha comparado aos circuitos permanentes em autódromos. Essas duas características

¹⁹⁰ FOLHA DE SÃO PAULO. Senna em segundo, como campeão. *Folha de São Paulo*, São Paulo. 3 junho 1984.

correspondem homologamente às próprias características da competição automobilística da Fórmula 1. Grandes montadoras, grandes investimentos financeiros, signos tradicionais de glamour e riqueza somados ao desafio proporcionado pela competição entre os automóveis. As propriedades do Grande Prêmio de Mônaco com as propriedades da Fórmula 1 guardam tantas semelhanças que uma não consegue se ver distante da outra. Quem dirige a Fórmula 1 temporariamente pode detestar o principado de Mônaco e considerá-lo inadequado para uma realização de um Grande Prêmio, mas não poderá contar com a probabilidade de se desfazer dessa ligação entre Mônaco e a Fórmula 1, correndo o risco de desagradar ao romper com uma tradição completamente sagrada. Como se vê, o Grande Prêmio de Mônaco ocupa lugar destacado dentro da competição da Fórmula 1. O Grande Prêmio após a atrapalhada execução de Jackie Ickx e dos demais diretores de prova ignorando uma das regras da competição e dando antecipadamente a vitória a Alain Prost em 1984, correu risco de ser retirado do calendário até que Enzo Ferrari decidiu publicamente alegar sua posição quanto a Mônaco, manifestando o desejo de permanência do Grande Prêmio ameaçando a retirada de sua própria equipe¹⁹¹. Também a equipe Ferrari, única naquela época e até hoje a participar de todas as temporadas da Fórmula 1, possui propriedades homólogas as de Mônaco, tanto o glamour quanto a excitação, colocados lado a lado, que conferem a Ferrari uma identidade especial. Não podendo também qualquer dirigente individual organizador da Fórmula 1 arriscar-se a perder a participação da tradicional equipe italiana na competição. Com a ameaça de Enzo Ferrari, importante, porém não decisiva, voltaram atrás os dirigentes da Fisa (a entidade organizadora da Fórmula 1 à época) e mantiveram no calendário o Grande Prêmio de Mônaco.

Por todas essas razões não é difícil ver como a conquista de uma vitória no principado de Mônaco contava com toda a probabilidade de imediata consagração, fornecendo aos vitoriosos lucros e prestígios únicos e exclusivos, os quais, nenhum piloto brasileiro até então havia passado perto de ter conquistado. A proximidade da vitória de Ayrton Senna com seu segundo lugar conquistado na prova interrompida prematuramente pela forte chuva, não podia, pelos vários fatores somados, deixar de chamar a atenção. Como o contato com o perigo e a coragem necessária aliada à destreza para lidar nessas situações são consagrados pelas instituições da Fórmula 1,

¹⁹¹ FOLHA DE SÃO PAULO. Grande Prêmio de Mônaco é confirmado para maio. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 2 de março de 1985.

uma pilotagem nas condições adversas de pista oferecidas naquele dia em potentes automóveis como os de Fórmula 1, não poderia deixar de chamar a atenção de todos os que ali participavam, ativamente e passivamente, daquele espetáculo. Em um carro dito inferior, sem contar com qualquer probabilidade de vitória em condições normais e tendo que contar com o improvável para contar com alguma chance, Ayrton Senna aproveitou-se da situação improvável, que passou a ser desfavorável a outros, mas não a ele, que poderia naquele dia contar com toda a probabilidade de ver reconhecida a sua destreza para a condução automobilística em pista molhada. Reconhecimento que se faz pelo encontro da prática proveniente de estruturas corporais completamente afinadas às estruturas institucionais, ambas feitas na história. As disposições de Ayrton Senna se fizeram em uma trajetória de um espaço social que só existe em função dessas instituições. O kart existe em função da Fórmula 1, e existe tendo como função desenvolver aquilo que será consagrado na Fórmula 1. Já esta instituição por sua vez, em seu desenvolvimento ao longo do tempo, tendeu a selecionar umas entre várias, competências as quais realizadas pudessem se consagrar. O feito heróico naquele dia 3 de junho de 1984 só o é por todos esses motivos destacados aqui.

Assim não é difícil compreender a relevância histórica do fato, e ao dever a que se sentem os jornalistas brasileiros de não apenas noticiá-lo, mas destacá-lo, exaltando-o.

Garra, habilidade e coragem¹⁹², três qualidades, três virtudes, três adjetivos, utilizados para descrever Ayrton Senna logo após sua primeira vitória na Fórmula 1, conquistada no Grande Prêmio de Portugal realizado em Estoril no dia 21 de abril de 1985. Garra e coragem são colocadas ao lado de uma característica técnica, a habilidade, para qualificarem Ayrton Senna como pessoa, além de piloto profissional. Atributos que são levantados para qualificarem o piloto Senna, para além de sua técnica, são utilizados aqui para unirem o piloto ao seu público, aos seus fãs, em suas características pessoais, que podem ser estendidas para as mais diversas esferas da vida, as quais também participam o seu público. São os valores compartilhados entre muitos, que a reportagem pretende destacar, sutilmente associando-os à nacionalidade brasileira. Sutil, porque não explícito, mesmo que evidente, sua evidência é notória na medida em

¹⁹² FOLHA DE SÃO PAULO. Uma corrida impecável, com recorde e proeza. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 22 abril 1985.

que tais adjetivos são levantados unicamente quando a manchete diz respeito a um atleta brasileiro. As vitórias de outros são estatísticas, e aparecem pela obrigatoriedade e o compromisso da transmissão da informação. As vitórias dos brasileiros, por outro lado, são destacadas, elogiadas e exaltadas, como se fossem de uma espécie à parte.

A primeira vitória de Ayrton Senna conquistada em 21 de abril de 1985 guarda muitas similaridades com o segundo lugar conquistado no Grande Prêmio de Mônaco no ano anterior (1984). Em Estoril, Portugal, sob muita chuva Senna largou na *pole-position*, se manteve na dianteira durante a maior parte da prova e finalizou-a deixando apenas ele e Michele Alboreto na mesma volta. As condições climáticas do GP de Mônaco se repetiram, mas em situações particularmente diferentes. Enquanto o circuito em Monte Carlo não possui muitas áreas de escape não proporcionando uma fácil retirada dos carros abandonados durante a corrida, o circuito de Estoril por outro lado como um autódromo permanente oferecia muito mais segurança e possibilidades de trabalho para a remoção dos carros pelos fiscais de pista. Por outro lado não deixaram de serem perigosas as condições pelo acúmulo de água em muitas localidades do circuito. Quando a água acumulada ganha uma altura maior que a altura entre o chassi dos carros e o asfalto, as chances de aquaplanagem são elevadas. Nessas situações de aquaplanagem os pilotos deixam de ter controle sobre a condução do carro que passa a ser movido pela inércia e a completa falta de aderência com o asfalto. A aquaplanagem de fato veio a ocorrer na volta trinta com Alain Prost que não conseguiu ter controle do carro na reta do circuito de Estoril, vindo a se acidentar. Pela periculosidade proporcionada pela pista muito úmida, e de acordo com muitas testemunhas até mais úmida que na situação de Mônaco de 1984, esperava-se que a prova se desse por encerrada antes de seu término previsto. Ela só foi encerrar-se após 2 horas, limite de tempo previsto no regulamento para um Grande Prêmio na Fórmula 1. Até mesmo Ayrton Senna se sentiu desconfortável durante a corrida. Segundo ele a transmissão televisiva não conseguiu captar dois erros seus. A discrepância entre o desempenho de Senna e demais corredores por outro lado deixaram os diretores de prova numa situação embaraçosa, temendo receberem duras críticas como receberam os diretores de prova em Mônaco no ano anterior. Os diretores de prova do Grande Prêmio de Portugal não se sentiam confortáveis a tomarem uma decisão que pudesse vir a ser reconhecida como parcial. Por conta disso deram prosseguimento à prova. Somente nove pilotos completaram a prova, mesmo diante dos vários abandonos o contraste entre os vários

erros de alguns pilotos e a destreza de Senna permanecendo na chuva aparentemente confortavelmente no primeiro lugar dava toda a impressão de serem os abandonos motivados pela falta de destreza necessária para a condução em condições úmidas. Senna vinha a recorrentemente indiretamente transmitir a mensagem da possibilidade da condução nessas condições. Quando se soma o embaraço dos diretores de prova devido ao desempenho de Senna no ano interior em Mônaco, e sua pilotagem em Estoril em 1985, compreende-se o desenrolar da corrida.

Choro e emoções marcam a primeira vitória na F-1

Foto de Senna no pódio: Senna é batizado com champanhe no pódio, pouco antes de ser cumprimentado pelo presidente José Sarney (foto menor)

Depois da bandeirada de chegada, bastante alegre e sorridente...

Senna não conteve sua emoção ao subir ao pódio e chorou muito quando ouviu a execução do Hino Nacional.

Apesar dos perigos, batidas e derrapagens, Senna demonstrou ser um especialista em pista molhada. Essa aptidão do brasileiro começou a chamar a atenção do público no Grande Prêmio de Mônaco do ano passado, quando nas mesmas condições, acabou cruzando em segundo lugar, depois de uma grande atuação.¹⁹³

Com a primeira vitória conquistada acompanharam as devidas repercussões nacionais e internacionais. Entre todas as competências que um piloto de Fórmula 1 pode desenvolver em sua carreira automobilística somente algumas são determinantes para o seu sucesso. Sucesso compreende não apenas a conquista de determinados objetivos preestabelecidos, mas o devido reconhecimento em conjunto com essas conquistas, portanto, trata-se aqui do prestígio. O prestígio que um piloto de Fórmula 1 pode ter depende da consagração de seus feitos devido as propriedades de uma devida competência que entre todas as competências possíveis está previamente selecionada pelas instituições consagradoras capazes de converter essas competências comuns em competências legitimamente reconhecidas. No que participam dessas instituições consagradoras a própria instituição promotora da competição, a FISA, os críticos jornalistas, os próprios pilotos ainda em atividade como os já aposentados, todos eles nas suas devidas posições com poderes para converterem suas falas comuns em falas legítimas a depender da posição que ocupam nesse espaço social. E pela característica apresentada do espaço social à época, os jornalistas rapidamente vieram a reconhecer a destreza da pilotagem de Ayrton Senna nas condições úmidas como uma competência a

¹⁹³ FOLHA DE SÃO PAULO. Choro e emoções marcam a primeira vitória na F-1. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 22 de abril de 1985.

ser legitimamente reconhecida, e, portanto, como um valor, que lhe distingue e o separa, elevando sua posição no espaço social. Mas fazem os jornalistas essas avaliações crendo nela não tendo nenhuma contribuição de consagração, sob seus pontos de vistas, o piloto auto se consagra. Também, não aparece a competência de Ayrton Senna como uma aptidão, não vendo assim essa competência como resultado de uma incorporação de estruturas provindas de espaços sociais que existem em razão dessas próprias instituições consagradoras.

Esse reconhecimento pelos jornalistas se dá de várias maneiras. Com a vitória Ayrton Senna conquista a capa dos jornais brasileiros e muitas de suas páginas são destinadas a tratarem do tema. Também na televisão ganha relevância o feito de Ayrton Senna. E não menos importante, seu principal patrocinador no Brasil, o Banco Nacional, não perde a oportunidade de associar sua imagem mais uma vez à imagem de Ayrton Senna, ocupando os oferecidos espaços de publicidades nos jornais.

A importância do fato, que os próprios jornalistas têm seu peso em fazê-lo, se estende para dias seguintes. Dessa vez os jornalistas brasileiros procuram destacar o que a imprensa internacional noticiou, em mais uma oportunidade se assentando na suposta imparcialidade dos periódicos estrangeiros não permeados pela necessidade ufanista.

4.4 A PRODUÇÃO DAS REPRESENTAÇÕES SOCIAIS DE AYRTON SENNA E NELSON PIQUET E OS EFEITOS DAS REPRESENTAÇÕES EM SUAS DISPOSIÇÕES

No ano de 1984, Ayrton Senna e Nelson Piquet eram os dois representantes brasileiros na competição oficial da Fórmula 1. Nelson Piquet, com dois títulos mundiais em mãos, se prepara para a disputa de mais um campeonato, em perseguição ao seu terceiro título. Já Ayrton Senna fazia seu ano de estréia na categoria máxima do automobilismo mundial. Os dois pilotos se encontravam, portanto, em estágios distintos da carreira. Sobre os dois pilotos a imprensa nacional também teceu representações distintas, as quais se deveram não apenas pelo estágio em que se encontrava em suas carreiras, mas também pelas diferenças de estilos de vida e pilotagem entre os dois, assim como o grau de proximidade que os dois mantinham, enquanto ídolos nacionais,

com os seus fãs. A seguir trago uma série de episódios que destacam a forma e a maneira que a imprensa brasileira esportiva tratava desses temas e os efeitos sobre a incorporação de disposições que as representações jornalísticas tiveram sobre os corpos desses dois atletas.

Com Ayrton Senna a Rede Globo de Televisão demonstrou um interesse até então inédito. Transmitir uma corrida de uma categoria de base à Fórmula 1. Ao final dos anos 1970, a Rede Globo de Televisão deixou de transmitir as corridas da Fórmula 1, tarefa essa que foi repassada para a TV Bandeirantes, até que com o sucesso do brasileiro Nelson Piquet a Rede Globo retomaria o papel de transmissão da Fórmula 1 no Brasil. Tendo isso em vista, o que motivou a Rede Globo à transmissão de uma corrida de uma categoria base e quais os efeitos dessa transmissão?

Descobrir as motivações reais leva o pesquisador a formular hipóteses especulativas às quais ele não pode provar. Porém, o interesse da pesquisa se volta aos efeitos da veiculação precoce da imagem de Ayrton Senna. Nesse sentido alguém poderia especular que a Rede Globo se interessou em veicular a imagem de Senna pelo nítido potencial que o atleta brasileiro já possuía para vitórias naquele momento. É sabido que no automobilismo nenhum piloto depende de si, mas também de seus patrocinadores, que arrecadam proporcionalmente a exploração da imagem de um atleta, quanto mais exposto um piloto, maiores suas chances de sucesso através do dinheiro arrecadado e investido em equipamentos. Portanto, não é possível dissociar o sucesso de Ayrton Senna, seu potencial à época, da sua própria imagem pública que se desenvolvia a partir do final dos anos 1970 com suas primeiras aparições nos jornais diários da época e a partir de 1982 através da Rede Globo de Televisão. Essa exposição mesma ela é tanto uma causa quanto um efeito, nesse último sentido, que é o que aqui interessa, a Rede Globo de Televisão vem a participar ativamente do empreendimento Senna, impendente se ele mesmo reconhece ou não essa participação.

Não se exhibe Ayrton Senna por uma suposta importância anterior à sua exibição e sim porque a sua exibição lhe dá sua importância. Não se vê o valor das coisas independente dos princípios de visão e divisão de mundo corporificados que nas diferentes posições sociais moldam diferentes pontos de vistas os quais tende a organizar o olhar para ver algumas práticas como mais destacadas de outras. Nesse caso, passam a ser competências (e elas só o são nesse movimento) as práticas de Ayrton Senna nesses momentos iniciais de sua carreira (seus recordes de vitórias, seus

primeiros títulos nas categorias de base e acesso antes da chegada da Fórmula 1) nessas classificações corporificadas e institucionalizadas porque socialmente reconhecidas e já consolidadas através de longos processos históricos os quais são eficazes no apagamento de suas historizações. Nesse sentido, se Ayrton Senna é visto nesse momento como diferente dos demais de trajetória mais ou menos semelhante (todos aqueles que também participam e participaram das categorias de base e acesso e tiveram êxito competitivo nelas) isso se deve a uma classificação estruturada e estruturante socialmente e das realizações práticas de Ayrton Senna que vem a se afinar com as estruturas modeladoras dos princípios de visão e divisão do mundo de quem está colocado em posição para classificar e fazer de sua classificação, uma classificação institucional e não pessoal. Assim, tanto Ayrton Senna, com suas disposições próprias para a realização das práticas consagradas, quanto às instituições consagradoras dessas práticas, participam coativamente para o seu sucesso automobilístico.

Para o ano de 1985 apenas dois brasileiros participariam para a temporada, Nelson Piquet e Ayrton Senna. O programa decide então exibir uma espécie de perfis dos dois pilotos, contando histórias sobre suas carreiras e até um pouco de suas vidas pessoais, como se pode observar dessas citações:

Nelson Piquet já conseguiu muito do que se pretende numa pista, é bicampeão do mundo e tem sete anos de Fórmula 1, sete anos de Brabham. Fiel à equipe e aos seus princípios de vida. Um homem que se dedica às corridas porque gosta daquilo, mas que sabe levar a vida intensamente. Principalmente depois que vieram a fama e a riqueza. Um bom exemplo disso, Piquet mora em Monte Carlo e está de namorada nova. Uma italiana chamada Manuel.

Ayrton Senna ainda é um principiante nessa história. É uma pessoa voltada exclusivamente para a rotina de um piloto de Fórmula 1. Por isso nem teve tempo para viver o que isso representa fora da pista. Ayrton vive sozinho nessa casa simples no interior da Inglaterra. Mas sente muita saudade da família. Um bom exemplo é quando Ayrton vem ao Brasil, os seus pais estão sempre por perto. Seu Milton o pai, Dona Neyde a mãe, acompanharam o Beco nos seus últimos treinos em Jacarepaguá. Beco é o Ayrton na família.¹⁹⁴

De um lado o perfil desenhado é de um já bicampeão, que faz automobilismo porque gosta, vive uma vida intensa, já possui fama e dinheiro e agora vive em Monte Carlo tendo uma namorada italiana. Do outro, o perfil desenhado é de um novato, que acabou de realizar seu primeiro ano na Fórmula 1 se dedica muito para conquistar o seu

¹⁹⁴ BRASIL NA PISTA. Rio de Janeiro: *Rede Globo de Televisão*, 1985. Programa de TV.

espaço na competição. Nenhuma namorada ou parceira afetiva é citada, apenas a relação mais próxima e familiar, características que vieram a ser reforçadas em outras oportunidades como fez Galvão Bueno na entrevista da Roda Viva do final do ano de 1986. Ou seja, a imagem que se visa montar de Ayrton aqui é a de uma pessoa dedicada, mas que nunca se esqueceu daquelas pessoas mais próximas que lhe prestaram carinho e atenção. Ayrton é o “bom moço” que reconhece o auxílio que veio de casa. Piquet, o já emancipado que agora curte a vida de um rico e famoso.

Sorrisos fartos, explicações pacientes sobre o carro e seus problemas, desconcentração e bom humor. É Ayrton Senna? Não. É a versão 85 do duas vezes campeão mundial de Fórmula 1, Nelson Piquet, 31, dono também de dois “Prêmio Limão” (dado por jornalistas internacionais ao piloto mais antipático da temporada).

Ar de enfado, respostas sarcásticas, explicações evasivas, aparente pouco caso com o que se passa em volta do boxe de sua escuderia. É Nelson Piquet? Não. É a versão 85 de Ayrton Senna, 24, o vencedor do “Prêmio Limão” (agora na opinião dos jornalistas brasileiros) dos testes de pneus que terminaram sexta-feira no autódromo de Jacarepaguá.¹⁹⁵

O recurso de linguagem do escritor dessa reportagem da Folha de São Paulo revela as representações de Ayrton Senna e Nelson Piquet comuns à época. Piquet era tido como o antipático pelos jornalistas, já Senna, o simpático. A mudança de padrão do comportamento de Senna pode ser explicada pela tensão, nova em sua vida, que ele viria a viver a partir de 1985, pilotando pela equipe Lotus, com chances de vitória e, portanto, uma maior responsabilidade. Essa tensão teria um peso mesmo nele, mais habituado às relações públicas, porque também nele havia uma disposição maior à competitividade.

O Senna da Lotus não é o mesmo da Toleman, que em 84 conversava com todos nos boxes, falava com humildade sobre seus resultados e passeava entre os torcedores sem ser reconhecido. A promessa, agora, é a estrela, que circula mal-humorado nos boxes, marca hora para falar com os jornalistas depois dos treinos e vive cercado de pessoas pedindo autógrafos.¹⁹⁶

Mas apesar dessa fase turbulenta, de adaptação às novas tensões em sua vida, conquistava popularidade muito rapidamente: “Ayrton Senna é um caso raro: ídolo

¹⁹⁵ NETO, Fernando Paulino. Senna e Piquet trocam de imagem na Fórmula 1. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 17 fevereiro 1985.

¹⁹⁶ FOLHA DE SÃO PAULO. Senna confia no carro e já é favorito do público. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 7 abril 1985a.

antes de conquistar vitórias”, aparecia assim a descrição de uma foto de Senna, também, no mesmo sete de abril de 1985.

Quando comecei na Fórmula 3, na Inglaterra, ganhava todas as provas. Então, chegavam lá os jornais brasileiros. Eu ia nas páginas esportivas e via os títulos do automobilismo falando nas segundas colocações de Chico Serra. Lá no final vinha a notícia que eu tinha ganho. Já daí comecei a me “aporrinhar” com tudo.¹⁹⁷

Já Piquet na generalidade demonstrava antipatia com os jornalistas, não sem razão, justificando-se, como se pode ver nessa fala, pela parcialidade da mídia brasileira no trato com os esportistas brasileiros, exibindo com maior destaque um esportista não por seus resultados conquistados na competição, mas por outro motivo que fica implícito na fala de Piquet, as relações públicas, feitas por terceiros, que entravam em contato com os jornalistas pautando assim suas redações, como no caso citado na própria reportagem o exemplo da mãe de Chico Serra enviando correspondências para os jornais brasileiros.

No final do ano de 1986, Ayrton Senna é entrevistado ao vivo pela TV Cultura no programa Roda Viva¹⁹⁸. No meio da entrevista Marcelo Resende entra com a finalidade de inserir as polêmicas. Trás à tona o assunto Piquet e Senna, qualifica o primeiro de “extremamente mal humorado”, elogiando, em oposição, Senna, como um bem humorado. Novamente, Senna se descontrai, sorri, e faz piada sobre a questão “Poxa vida, tão querendo me botar em fria, né?”. Senna não pretende desqualificar Piquet, que vê como muito competente na sua profissão de piloto de Fórmula 1 (à época bicampeão mundial). E não pretende criar desavenças com o piloto brasileiro já consagrado, colocando suas diferenças particulares como razão de educações divergentes. “Eu diria que a gente talvez tenha uma coisa em comum que é ser piloto de Fórmula 1 gostar de automóveis de corrida, fora isso eu acho que nós temos idéias e criação, educação totalmente diferentes. Então a gente diverge no resto. Mas como piloto eu respeito e como pessoa eu tenho minhas restrições.” O assunto Piquet e Senna é corriqueiro em entrevistas. Já naquela época saltava aos olhos de pessoas como Marcelo Resende, como se vê na entrevista, a diferença da proporção das

¹⁹⁷ FOLHA DE SÃO PAULO. Piquet foge da política, mas torce por Tancredo. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 7 abril 1985b.

¹⁹⁸ ENTREVISTA AYRTON SENNA. Programa Roda Viva. São Paulo: *TV Cultura*, 15 de dezembro de 1986. Programa de TV.

imagens de ambos os pilotos, sendo Ayrton Senna ainda um não campeão. Participe de uma entrevista, e, portanto, não ausente, mas sim presente, Senna vem a se tornar mais próximo, diferentemente de Piquet, que nesse momento, fica distante, que sem “direto à resposta” acaba por se tornar o antipático, o “extremamente mal humorado” na visão de Resende, ou “um cara revoltado, uma pessoa inconstante” da visão de Senna. Difícil encontrar outro momento em que fica explícita à busca de Senna com o seu público e a fuga de Piquet, em que a imagem de um é a da solidariedade, de uma pessoa amigável e “fácil de se lidar”, preocupada não apenas com sua imagem social, mas em não fugir de sua responsabilidade como atleta do Brasil, com quem ele deve lidar satisfações. Do outro, uma pessoa “difícil de lidar” e individualista, que quer ganhar para si, e não assume as responsabilidades atribuídas a quem procura ser um ídolo do Brasil.

Essa responsabilidade à qual Ayrton Senna não foge continua a ser tema de discussão na entrevista através da pergunta de Galvão ao qual Senna responde “Bom, a minha responsabilidade é talvez maior do que todas, principalmente com a meninada, né?” Em seguida à resposta de Ayrton, Galvão Bueno pergunta se ele sente como uma natureza sua ou como obrigação o relacionamento público. Ayrton diz que pra tudo tem hora e que nem sempre é possível atender todo mundo. Mas encara como um prazer. “a maior motivação que um esportista pode ter é a admiração e o afeto das pessoas, em especial das crianças, porque elas são puras, elas só transmitem coisas boas, né?”

Fala-se do Piquet porque é obrigatório. Piquet foi um herói para o Brasil e um motivo para o Brasil assistir a Fórmula 1, ter alguém para torcer. A Rede Globo fez questão de levantar a imagem de Piquet em nome do Brasil, mas não foi além. O próprio Piquet não vestiu bem o papel que a ele foi proposto. Nesse mesmo instante pouco a pouco vinha sendo tecida a imagem de Senna. No jornal O Globo o nome de Senna aparecia desde o final da década de 1970, como demonstrado pelas fontes exibidas até aqui. No início dos anos 1980 o nome de Senna e sua imagem é exibida na Rede Globo de Televisão, em 1983 a Globo transmite pela primeira vez uma corrida de Fórmula 3 ao vivo, algo até então que não havia sido feito.

Em 1984 quando iniciam as transmissões dos Grandes Prêmios e a Rede Globo retransmite imagens geradas por outra televisão, Senna pouco vem a aparecer, disputando as posições finais. Os responsáveis pelas gerações das imagens dão foco para as disputas entre líderes, a visibilidade de Nelson Piquet é muito maior. O narrador principal da Rede Globo naquele ano, Galvão Bueno, dá uma atenção maior a Nelson

Piquet, novamente, como em anos anteriores, ele é incumbido da missão de fazer de Piquet um herói brasileiro, uma esperança de uma vitória brasileira na Fórmula 1. É Piquet já experiente e com dois títulos na mão que tem essa maior probabilidade de vitórias. Piquet conquista vitórias naquele ano enquanto Senna chama a atenção por sua pilotagem no chuvoso Grande Prêmio de Mônaco.

Até este momento, final da primeira metade da década de 1980 tudo estava tudo bem para Piquet, que não se importava tanto com a super exposição de Senna. Ele se encontrava a frente de Senna, com mais resultados favoráveis, já se encontrando em uma posição na carreira que ainda deveria ser conquistada por Ayrton Senna. Mas Piquet, de certo modo, não abraça as oportunidades que lhe são dadas. Não se aproveita do seu bom momento para criar uma maior visibilidade sobre si. Provavelmente, porque naquele momento, realmente e sinceramente Piquet não se importava tanto com essas coisas. Mas em algum momento da vida uma espécie de rancor e ressentimento sobre o tratamento midiático diferenciado entre ele e Senna iria se desenvolver em suas estruturas disposicionais. Como é possível ver em entrevistas citadas aqui em um período posterior de sua carreira, já depois de seu auge¹⁹⁹. Quando Piquet se encontrava em decadência, Senna se encontrava em seu auge e conquistava títulos, empatando com ele com três títulos mundiais conquistados em 1991. No justo momento que Piquet pretende ir de encontro à mídia, essa já não poderia atendê-lo com tanta atenção porque agora toda ela se voltava à Senna. Por isso mesmo, conforme já discutido, Piquet vem a apresentar um comportamento o qual denuncia e revela sua vontade de aparecer, mesmo que ele declare o contrário.

Cada um tem características diferentes, eu adorava desenvolver as coisas e ganhar com as coisas que eu desenvolvia, o Senna adorava ir para o time mais forte, ele queria ir pro time mais forte, achava que o time iria ganhar, ele ia pra lá. Eu nunca na minha vida ia provocar um acidente para ganhar nem uma corrida nem um campeonato. Campeonato de Fórmula 3 ele ganhou, o cara iria ganhar o campeonato ele foi lá ele atropelou o cara. Fórmula 1 ele.... eu não arriscaria minha vida nunca pra ganhar um campeonato, minha vida vale muito mais que um campeonato, porque poderia virar ali de cabeça pra baixo e morrer ali mesmo. Então cada um é de um jeito, cada um sabe... e ele gosta, gostava de aparecer, gostava de estar na mídia, gostava, como o Emerson gostava e eu não gosto.²⁰⁰

¹⁹⁹ ABORDO MAGAZINE. Entrevista Nelson Piquet. Disponível em <<https://www.youtube.com/watch?v=jX409Cv5JLs>>. Acesso em 22 julho de 2014.

²⁰⁰ ABORDO MAGAZINE. Entrevista Nelson Piquet. Disponível em <<https://www.youtube.com/watch?v=jX409Cv5JLs>>. Acesso em 22 julho de 2014.

Há um mito muito grande em torno da figura pública de Nelson Piquet, que ele próprio auxiliou a criar. Piquet sorriu pelo seu segundo título mundial conquistado em 1983, não conseguiu esconder a emoção que sentia e no final da reportagem da Rede Globo de Televisão mal conseguiu se expressar em palavras conseguindo dizer apenas que a sensação de ter sido campeão era semelhante à de não ser humano. Pois bem, anos depois em um documentário muito pouco conhecido chamado a Era dos Campeões, já aposentado, Piquet resolveu tirar sarro alegando que ser campeão não mudava nada. Passam despercebidas em todas essas declarações do piloto, que, Nelson Piquet tardou a ser reconhecido pela mídia e pela imprensa, ficou por muito tempo obscurecido, pois os holofotes se voltavam para Chico Serra que sequer conseguia melhores resultados. Tanto por conta própria, querendo se esconder de seus pais, tanto por não ter mobilizado recursos financeiros e interpessoais para chamar a atenção, Piquet foi ficando de lado. Talvez ele viesse a desenvolver ao longo de anos uma amargura em relação à mídia, ainda mais quando apareceu Ayrton Senna para roubar a cena e chamar toda a atenção midiática. É dali em diante que se vê um Piquet amargo, que igualado a Senna com três conquistas mundiais ficou diminuído e já não conseguia mais se expressar sinceramente, o que contradiz tudo aquilo que os outros dizem dele, Piquet se expressava mais para formar uma auto imagem de sincero, sua incapacidade de reconhecer sua frustração com a mídia mostra, ao meu ver, uma dissimulação por parte do piloto. Ao dizer que não importa para o que dizem dele e para as conseqüências daquilo que ele diz, Nelson se dissimula, esconde o jogo, finge não se importa quando se importa muito, ele quer se sair como vencedor mesmo quando está perdendo. E de fato, pesou muito para Piquet que ao longo de tantos anos não teve o tratamento merecido, restando-lhe a prática de dissimular sua vontade de aparecer não aparecendo para aparecer em uma espécie de falsa modéstia, diminui a si mesmo estrategicamente, para que outros – como eu agora – o aumentem. Piquet assim como outros pilotos mudaram muito rapidamente durante a sua carreira na Fórmula 1. É como uma espécie de faculdade em que alguns iniciam adolescentes e terminam adultos. O desenvolvimento de Piquet se deu a partir da assimilação desse jogo em que ele foi capaz de jogá-lo melhor, de atuar melhor, surge nele tímido e contido, muito similarmente a Senna, para sair dali todo pomposo e saltitante. Piquet se manteve o mesmo no que diz respeito a sua paixão aos automóveis e a Fórmula 1, tanto pilotava quanto acertava os seus carros, com uma atenção concentrada a todos os elementos que

compõem o automobilismo, da construção do carro à sua condução. Mas muda no que diz respeito ao fato de que se antes esquecido e completamente ignorado, até mesmo por seus pais, não tinha mais como se esconder e com microfones mirando os seus lábios por todas as partes não tem como continuar o mesmo no que diz respeito a uma postura pública, nas relações interpessoais. Ninguém consegue se manter o mesmo depois de se tornar famoso.

“O arrojo de Ayrton Senna, é evidente, proporciona fundamento ao empenho promocional montado em torno dele.” Precisas as palavras de Jânio de Freitas²⁰¹ em um diagnóstico daquilo que veio a ser Senna em sua carreira, uma correspondência plena, completamente adaptada, das estruturas internalizadas nas formas incorporadas, o *habitus* de Senna e as estruturas exteriores, institucionalizadas, nesse caso, pertencentes ao universo jornalístico. O pequeno artigo, ou crônica esportiva, de Jânio de Freitas escrito em março de 1986 logo após a vitória de Nelson Piquet em Jacarepaguá, fazendo dobradinha com Ayrton Senna, segundo lugar na ocasião, explicita vários dos problemas de pesquisa e o objeto da mesma, desenvolvidos até aqui. “A palavra de ordem nos de meios de comunicação, eu sei, tem sido a de louvar Ayrton Senna.” O primeiro período aparece como o diagnóstico de Jânio de Freitas acerca das relações muito próximas dos meios de comunicação e Ayrton Senna, em que as intenções são claras de expor o piloto brasileiro e não apenas de expô-lo, mas de louvá-lo.

Por isso foi bom que Ayrton Senna e Nelson Piquet andassem juntos por uma boa quantidade de voltas. Assim como foi bom que o mesmo ocorresse com Senna e Prost. Assim ficaram mais nítidas as diferenças, não entre duas escolas, como costumam dizer, porque não se trata de haver optado por um ou outro modo de pilotar. Mas, sim, a diferença entre qualificações mais profundas esses valores misteriosos que distinguem os talentos distribuídos entre todos os humanos, os gêneros de caráter, os meios aceitos e os fins pretendidos. Ayrton Senna é um piloto que dirige bem com os braços e as pernas. A uns e outros parece estar usando além dos recursos que estes membros limitados oferecem. Membros e músculos que ele tonifica e movimenta com arrojo de uma vontade que também não conhece limites, sejam de que natureza forem.

Piquet dirige com a cabeça e com a alma. Com a cabeça bem organizada para ultrapassar e ser ultrapassado, para vencer e para perder, graças à dosagem equilibrada entre o talento em atividade e a vigilância da humildade. Piquet é possuidor de uma sabedoria dos valores extremamente rara nos brasileiros em geral.²⁰²

²⁰¹ Jânio de Freitas. Piquet, a arte de vencer. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 24 março 1986.

²⁰² Jânio de Freitas. Piquet, a arte de vencer. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 24 março 1986.

Não diferenças entre escolas, e sim “entre qualificações mais profundas”. Que “distinguem”, o que entra em contato com o problema de pesquisa levantado ao longo desta tese. Braços e pernas retomam ao corpo, enquanto a cabeça e a alma retomam a mente. Se Senna é um piloto de arrojo, já Piquet, na opinião de Jânio de Freitas, é o sábio, mas sabedor “de uma sabedoria dos valores extremamente rara nos brasileiros em geral”. Não são as conclusões de Jânio de Freitas e a partir daqui realizo as minhas, Piquet é distinto, mas ser distinto aqui significa estar separado, se possui uma qualidade rara nos brasileiros em geral, ele não se aproxima deles, pelo contrário, se distancia. Já Senna, o arrojado, que pilota “com os braços e as pernas” pode se aproximar da generalidade dos brasileiros. O texto de Jânio de Freitas vem a se encerrar com uma citação de Enzo Ferrari: “Ah, os pilotos de hoje têm muita pressa de se tornar notórios. E ainda mais de ganhar dinheiro”, não sem antes estabelecer as relações entre os pilotos, Senna está próximo de Froilán Gonzalez, Ronnie Peterson, Gilles Villeneuve, Regazzonni entre os pilotos do passado e de Nigel Mansell, Keke Rosberg e Michele Alboreto entre os atuais. Já “Piquet é da estirpe dos Fangio, Moss, Stewart, Lauda. Hoje, tem um só companheiro, Prost. É a estirpe dos artistas.” Aqui a oposição é entre os apressados, e, portanto, tomados por suas compulsões internas e corporais, e os artistas, aquelas que se distanciam dos anseios e afetividades.

O texto de Jânio de Freitas nitidamente prefere não se inserir dentro de uma discussão técnica própria ao universo automobilístico se valendo aos jargões próprios a esse universo e os critérios que são exclusivos à ele próprio, não encontrados, portanto, nos outros campos e espaços sociais. Por isso, não se trata de diferenciar os pilotos nas escolas, mas naquilo que ele considera ser as “qualificações mais profundas”, em conjunto com os “valores misteriosos” e os “gêneros de caráter”. Já, todas essas qualidades podem ser encontradas nos mais diversos espaços sociais, e elas são importantes a serem destacadas e consideradas para esta pesquisa porque são justamente essas que vem a encontrar correspondentes homólogos inclusive entre o público não tão afeito e familiarizado com as peculiaridades do automobilismo, mas que terá toda chance de se afinar e talvez de até se projetar, nas figuras que apresentam essas qualidades comuns aos mais diversos espaços sociais. É nítido também da escrita de Jânio de Freitas, a sua posição e a afinidade que ele estabelece com Nelson Piquet, por considerá-lo um artista, que diferente de Senna, não comete erros, como o ocorrido durante a corrida na colisão entre o piloto da Lotus e Mansell, em que Jânio de Freitas

acusa a mídia brasileira de ufanista, ao defender Senna em seu erro, ao invés de apontá-lo. Piquet, diferentemente de Senna, tem a cabeça bem organizada, tanto para ultrapassar quanto para ser ultrapassado: “o que a vontade de Ayrton lhe permitiu fazer duas vezes em menos de dois quilômetros de corrida, Piquet, ao que se saiba, jamais fez.”

Tendo Piquet já se consagrado à época duas vezes campeão mundial, com já sete temporadas inteiras completadas, e Senna iniciando sua terceira temporada na Fórmula 1 sem nenhum título, ainda era muito cedo para estabelecer uma comparação entre aquele que já havia trilhado boa parte da carreira e outro que estava ainda iniciando e ainda teria muito o que trilhar. Em todo o caso, esse texto de Jânio de Freitas escrito em 24 de março de 1986 ilustra o estado das relações entre os dois pilotos naquele período. Logo após o Grande Prêmio do Brasil, é a vez do Grande Prêmio da Espanha, dessa vez, com vitória de Ayrton Senna, Luiz Fernando Rodriguez é o encarregado dessa vez de fazer o texto sobre Senna, com o título “Piloto mostra seu talento”²⁰³, de 14 de abril de 1986. Talento e ousadia são qualidades destacas no texto de Luiz Fernando Rodriguez, mas ele não deixa de apresentar qualidades mentais, como o cálculo de Senna na contagem do combustível restante.

Enfim, quando foi preciso calcular o que sobrava dos 195 litros de gasolina para concluir as 72 voltas no circuito e enfrentar um adversário que trocara os pneus, há cinco voltas e ganhava quatro segundos a cada quatro mil metros de distância, Senna foi tão perfeito quanto se pode imaginar quem faz uma corrida de 1h48m47s7 e cruza a linha de chegada a 1,4 centésimo do segundo colocado.²⁰⁴

Não deixa também de estabelecer uma comparação, também com Gilles Villeneuve, tal como havia feito Jânio de Freitas.

Pode-se dizer que, se houvesse uma volta mais, o inglês Nigel Mansell venceria. Mas eram 72 voltas exatas, e Ayrton Senna mostrou que sabia disso, concluindo a segunda etapa do mundial de F-1 com a competência de quem pode conquistar títulos, apesar da impetuosidade que dá emoção ao automobilismo, mas lembra demais a carreira de Gilles Villeneuve, o louco canadense de grandes performances e fim trágico.²⁰⁵

²⁰³ RODRIGUEZ , Luiz Fernando. Piloto mostra seu talento. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 14 abril 1986.

²⁰⁴ RODRIGUEZ , Luiz Fernando. Piloto mostra seu talento. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 14 abril 1986.

²⁰⁵ RODRIGUEZ , Luiz Fernando. Piloto mostra seu talento. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 14 abril 1986.

As duas visões, de Jânio de Freitas e Luiz Fernando Rodriguez são antagônicas, mas guardam suas semelhanças. Ambos comparam Ayrton Senna a Gilles Villeneuve, nesse ponto concordam que ambos correspondem a uma mesma posição nesse espaço social. Também levantam qualidades que pertencem a uma mesma posição, se Senna é arrojado na visão de Jânio de Freitas, é ousado na visão de Luiz Fernando Rodriguez, são qualidades que pertencem a uma mesma posição. O que diferencia os dois jornalistas e os colocam como de lados opostos, pertencendo a posições diferentes no espaço social, são as relações que eles estabelecem com essas qualidades. Jânio de Freitas reconhece o arrojo de Senna, mas não vê essa como uma qualidade capaz de colocar Senna na “estirpe dos artistas”, considerando ao contrário, as qualidades mentais de Nelson Piquet como as mais elevadas. Luiz Fernando Rodriguez por outro lado, dando valor aos escritos de Jânio de Freitas, parece interessado em convencer o jornalista a elevar qualidades mentais de Senna, o seu cálculo, mas aquilo que ele realmente prefere destacar é o talento, colocando essa qualidade logo no título de seu texto. Não deixa, também, Jânio de Freitas, em estar interessado em destacar qualidades automobilísticas de Piquet, quando descreve como o piloto brasileiro realiza a curva mais desafiadora do circuito de Jacarepaguá. Mas o título de seu texto chama a atenção para a arte.

Ainda haveria muitas disputas entre Piquet e Senna, dentro e fora das pistas, para tomar o duelo entre esses dois jornalistas como representativo do espaço social percorrido por Piquet e Senna ao longo de todas as suas carreiras. Mas certamente aqui aparece como uma fotografia, estática, imóvel, o texto impresso não se altera ao longo do tempo, e pode ser inclusive recuperado graças aos acervos fornecidos digitalmente e disponíveis a qualquer um pela internet nos dias de hoje. Esse espaço social vem a se desenvolver de acordo com várias tensões. Mas à época chama a atenção o ponto de vista de Jânio de Freitas como contrastante à tendência generalizante entre os meios de comunicação, de “louvar Senna”. Desse modo Jânio de Freitas vem a se apresentar como o que observa de fora e que pode oferecer uma opinião mais sincera, porque distante das pressões que se realizavam dentro do universo dos meios de comunicação, pressões que forçavam os jornalistas a seguir uma linha editorial não tão autônoma. O argumento de Jânio de Freitas, portanto, se faz a partir disso, colocando-se também como distinto, tal como vê Nelson Piquet, se é assim o é, só pode ser reconhecido por poucos. À massa, resta captar as sensações mais imediatas e visíveis, essas que se movem com os braços e as pernas, enquanto apenas os mentais podem observar as

qualidades de Piquet, não tão evidentes e explícitas. Ademais, Jânio de Freitas parece ter convicção em suas próprias palavras, enquanto vê que os outros apenas seguem a tendência generalizada de promover Ayrton Senna. Não deixa de reconhecer, porém, que no caso de Senna, a sua promoção, não vem sozinha, sem suas realizações na pista. Mas Jânio de Freitas não toma as realizações em pista de Ayrton Senna como motivos de sua promoção, estas, viriam a acontecer com ou sem as realizações práticas. O que interessa bastante para os propósitos dessa pesquisa, é que a promoção de Ayrton Senna são sim importantíssimas e devem ser levadas em consideração, mas é na realização prática de Ayrton Senna que encontra as estruturas objetivas consagradas de suas práticas, que Ayrton Senna vem a se constituir como mítico. O que deve ser destacado, portanto, é como existe essa relação quase que simbiótica entre o que se fala a respeito de Senna e o que ele mesmo é e faz, fazendo com que a narrativa que aparecia como anterior à sua própria existência, vem a se escrever concomitantemente na realização prática de Ayrton Senna, deixando assim, pouco a pouco, de ser apenas um prognóstico, que poderia ser feito a qualquer um, para ter ares de exclusividade. A narrativa mítica e Senna se confundem, tornando-se ele próprio o exemplo mais característico dela.

Já em “Piquet em seu lugar” de oito de setembro de 1986, no dia seguinte ao Grande Prêmio da Itália em Monza, Jânio de Freitas²⁰⁶ retoma vários pontos do seu antigo artigo/crônica, como o olhar para as coisas não tão espetaculosas e mais sutis. A técnica aparece aqui dessa vez como mesclada e indissociável da arte, logo após descrever a técnica de pilotagem de Piquet no circuito de Monza, Jânio de Freitas conclui: “Nelson Piquet está para Monza como Monza está para o Louvre. Aos artistas, o lugar da arte.” São momentos como esses que explicitam as relações que os humanos têm com a natureza, naquilo que eles chamam de técnica, uma espécie de controle sobre a natureza, que se faz a partir do conhecimento de suas regularidades, e porque de aparência estável, controlável. A técnica neste caso é a pilotagem de Piquet, um domínio sobre as regras das leis da física que se reveste num controle do carro, uma condução, e, portanto, uma prática, que não pode existir sem seus significados. Por isso, é arte, aos olhos de Jânio de Freitas, porque nessa prática, em seu significado, ele vê arte. A técnica não pode ser isenta de significados como os seres humanos acreditaram ser a natureza, um conjunto de leis regulares que não deve alterar suas propriedades conforme os pontos de vista e as práticas humanas. Não é essa natureza que aparece

²⁰⁶ FREITAS, Jânio de. Piquet em seu lugar. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 8 setembro 1986.

aqui, mas alguma outra coisa, mais imediata, não interpretada, presente no cotidiano daqueles que fazem sem se refletirem sobre, em que tudo irá lhes aparecer como eles expressam. Dessa forma, Jânio de Freitas crê naquilo que expressa, sendo a sua caracterização da condução automobilística de Nelson Piquet uma arte uma crença do artístico nessa condução que tem de negar que aquilo que o vê é produto de uma crença, sendo assim uma *illusio*.

Para quem prefere ou só sabe ver as coisas espetaculosas da corrida, muito adequadas à necessidade brasileira de fabricar heróis com urgência e sem critérios, o 51º Grande Prêmio da Itália talvez não tenha sido muito estimulante. (...) E hão de ter alquebrado, também, os que vêm a corrida mais com os olhos turvos de quem torce do que com os olhos atentos de quem aprecia.²⁰⁷

Novamente se pode ver o posicionamento de Nelson Piquet no espaço social, que pode ser observado sobre vários pontos de vistas e tende a ganhar novas propriedades nos deslocamentos dos pontos de vistas, do ponto de vista de Jânio de Freitas. Piquet não é o espetaculoso, e sua condução automobilística só poderá ser reconhecida por aqueles que têm olhos para o fino, o sutil, vindo assim a ser reconhecido por um grupo menor de pares e não tendo as mesmas probabilidades de se tornar um ídolo, ou herói, como já vinha acontecido com Senna, com suas atuações em Mônaco e em Estoril (Portugal) debaixo de muita chuva, que podem ser facilmente notáveis até por aqueles que não possuem o olho para a coisa, para as sutilezas. A descrição de Jânio de Freitas sobre a pilotagem de Piquet trás elementos não destacados comumente pelos outros jornalistas:

Ali Piquet tocou a zebra da primeira curva sempre mais à frente do que o faziam os outros pilotos. Em razão disso, e também diferentemente dos demais, precisava fazer um pouco mais de curva, mesmo, na segunda virada da chicane, realizando toda a manobra em linha menos reta (a ideal) do que os outros. Mas extraía desse traçado duas compensações extraordinárias, preservava a suspensão, reduzindo os riscos pela metade ao pegar só uma de duas zebras, e, mais importante ainda, entrava na retinha com muito maior equilíbrio do que os outros, pronto para atacar a curva seguinte. Como provou na obra-prima de sua ultrapassagem sobre Mansell. Graças a Alboreto, viu se a pleno risco implícito no traçado feito pelos outros pilotos e pelo qual todos, à exceção de Piquet, sofreram em alguma medida.²⁰⁸

²⁰⁷ FREITAS, Jânio de. Piquet, a arte de vencer. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 24 março 1986.

²⁰⁸ FREITAS, Jânio de. Piquet, a arte de vencer. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 24 março 1986.

Não deixa de esconder assim uma espécie de ressentimento pela falta de devido reconhecimento dado à Piquet pela generalidade dos jornalistas e também dos espectadores do automobilismo e mais destacadamente a Fórmula 1. Mas o ponto de vista de Jânio de Freitas não deve ser elevado e retirado do espaço social ao qual se molda e se realiza, ele é mais um entre tantos outros, que só se pode assumir como verdadeiro e autêntico do lugar em que ele se coloca no espaço social. Essa posição é a de quem vê o automobilismo como um objeto semelhante à arte, que deve ser apreciada, não havendo na prática automobilística uma função nacionalíssima, um potencial pra emergência de figuras heróicas, ou funções de quaisquer outros tipos. A figura heróica é mais propícia quando se assume um ponto de vista numa direção contrária, porque mais popular e mais generalizada, pode encontrar uma correspondência homóloga às mais diversas propriedades disposicionais também além dos limites automobilísticos. Por isso mesmo mais espetaculosa, não é porque mais visível por emitir mais ondas de luz ou ter quaisquer características naturais extremamente evidentes. Mas porque mais afinadas ao olho estruturado por uma estrutura estruturante muito mais generalizada, afinado às narrativas mais comuns e diárias, clássicas, mais conhecidas pelo senso comum. Os limites do visível e do invisível sempre dependem, portanto, da probabilidade de certas estruturas disposicionais que orientam a percepção, visão de mundo e suas divisões, as possíveis classificações, que podem se corporificar num número maior ou menor de corpos. A raridade de algumas dessas disposições fazem com que elas apareçam como exclusivas de alguns poucos, mas tanto essas quanto aquelas mais generalizadas, dependeram da estruturação do espaço social, moldando uma distribuição desigual dessas disposições, sendo estas todas resultantes de um mesmo processo, por mais que possam ter a aparência de estarem divididas entre a pureza e ordinariedade, são todas elas, portanto, mundanas, e tendo assim o olho ter que admitir que ele só pode ver, por ser pertencente a essa mesma estruturação histórica.

Logo após o tricampeonato conquistado por Nelson Piquet, em 1988, antes de iniciar a próxima temporada da Fórmula 1, A Rede Globo de Televisão exibiu um documentário de 18 minutos e 30 segundos especial sobre a competição e a participação dos brasileiros na competição. O documentário faz um retrospecto da história da Fórmula 1, desde o seu início, dividindo em eras através das décadas, de 1950, 1960,

1970 e 1980, esta última a atual à época. Nos últimos minutos, a última conquista de Nelson Piquet em 1987 é resumida.

Durante a transmissão do Grande Prêmio do Brasil de Fórmula 1 de 1988, etapa que iniciava o campeonato, disputado em Jacarepaguá, Galvão Bueno e Reginaldo Leme fazem menção ao conflito desenvolvido entre Nelson Piquet e Ayrton Senna durante o período de férias. Não explicitam claramente a polêmica entre os dois pilotos brasileiros. Mas se por um lado, Galvão Bueno insistentemente se sentiu motivado a realizar a tarefa de alçar Nelson Piquet como herói brasileiro nas temporadas anteriores, - seja por quais razões ele tenha feito (pessoais, obrigações impostas pelos editores chefes da Globo, ou outras) – e construindo uma narrativa durante a temporada de 1987 acentuando as disputas internas dentro de uma mesma equipe inglesa entre o brasileiro Nelson Piquet e o inglês Nigel Mansell, em que Piquet teria que arranjar maneiras de colocar a seu favor uma equipe que estaria contra ele, por outro lado, a partir de 1988 se vê uma predominância na competição interna à equipe McLaren, vencendo 15 dos 16 Grande Prêmios disputados naquele ano, tendo ao final a conquista do primeiro campeonato de Ayrton Senna com oito vitórias no total. Se a Fórmula 1, ou melhor, se a FIA, como órgão máximo dirigente daquela competição, sentia a necessidade de desenvolver narrativas de disputas que iam além das questões técnicas próprias ao automobilismo complementando-as com as disputas entre características pessoais dos pilotos, as temporadas de 1988, 1989 e 1990, trouxeram componentes de um grau maior que aqueles das temporadas de 1976 entre James Hunt e Niki Lauda, e também de 1987, entre Nelson Piquet e Nigel Mansell. Sendo assim, a rivalidade que se desenvolveu entre Ayrton Senna e Alain Prost ofuscou as rivalidades anteriores. E a partir de 1988, já com 35 anos de idade, Nelson Piquet entraria em um declínio em sua carreira como piloto. Assim, se Piquet já não recebia muito atenção midiática no auge de sua carreira, nesse período a partir de 1988 ele vem a ser chamado não mais para falar de si mesmo, mas para falar de outros, principalmente de Ayrton Senna.

4.5 ASSÉDIO, PAPARAZZI, IDEOLOGIZAÇÃO, FÃS

Sempre que se aproxima um Grande Prêmio do Brasil, Ayrton Senna fazia questão de antecipadamente retornar ao Brasil, descansando e se preparando para a próxima corrida em Angra dos Reis²⁰⁹, onde procurava um ambiente tranquilo, nem sempre presente, pela proximidade dos fotógrafos paparazzi que rondavam o brasileiro em busca de fofocas e materiais jornalísticos.

As incessantes aproximações de jornalistas aos territórios privados de Ayrton Senna não se realizaram sem causar efeitos no temperamento do piloto brasileiro. Assim como Piquet²¹⁰ que no passado teria reagido fervorosamente contra um grupo de jornalistas, Ayrton Senna que sempre tentara se conter, mesmo sob as mais anti éticas violações de privacidade, não foi tão eficiente em controlar a calma até os últimos minutos²¹¹.

Com a primeira vitória conquistada em sua Terra Natal em 1991, Senna teria ainda mais dificuldades para se esconder do assédio de seus fãs. Senna se encontrava completamente cansado, necessitando de um profundo descanso para uma recuperação plena, a fim de se colocar à disposição para as próximas corridas. E por essa razão, pedia privacidade²¹². Havia uma incompreensão por parte de alguns de seus fãs mais fanáticos, que desejavam mais a possibilidade de um contato próximo, presencial, bem de perto, com o seu ídolo, uma oportunidade rara, concedida a poucos, e por conta disso, considerada bastante valiosa, do que a preservação da privacidade e da intimidade do piloto brasileiro. Estar próximo de um ídolo, poder tocá-lo, receber um autógrafo, ter qualquer tipo de contato, eram práticas que retiravam os fãs de seu cotidiano comum e

²⁰⁹ Como os exemplos a seguir destacam:

TORRES, Sérgio. Senna faz retiro em Angra para vencer GP Brasil. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 16 de março de 1991.

FOLHA DE SÃO PAULO. Preço da mansão é segredo. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 16 de março de 1991.

FOLHA DE SÃO PAULO. Senna procura privacidade em Angra. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 16 de março de 1991.

FOLHA DE SÃO PAULO. Senna escolhe Angra como "refúgio". *Folha de São Paulo*, São Paulo, 6 de outubro de 1991.

²¹⁰ FOLHA DE SÃO PAULO. Piquet hostiliza fotógrafos e cinegrafistas em Brasília. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 14 de abril de 1987.

²¹¹ TORRES, Sérgio. Senna persegue fotógrafo da Folha em Angra. Sérgio Torres. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 17 de março de 1991.

²¹² ANDRADA E SILVA, Mario. Senna pede privacidade e paz em Angra. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 26 de março de 1991.

ordinário e colocavam os em situações extraordinárias, imbuídas de uma aura especial. Havia até mesmo aqueles que sentiam que essa proximidade valia tanto a pena de ser sentida, que os intermediários éticos poderiam ser transgredidos, importava que o contato pudesse transmitir a aura especial que envolvia o corpo de Senna. Para esses fãs mais aficionados, o corpo de Senna não era o de homem comum, mas possuía propriedades excepcionais e particulares, capazes de fornecer uma espécie de poder mágico, que se revelava a cada um dos seus feitos. O Grande Prêmio do Brasil aumentou ainda mais essa convicção, quando Senna teve de lutar contra as forças da física e da natureza.

Essa crença era um dos efeitos do tratamento midiático da imprensa, tanto nacional, quanto internacional, em relação às pessoas que recorrentemente eram destacados como de maior importância, mais capazes de ter influência sobre aquilo que se definiu como “grandes acontecimentos”, ou das pessoas mais talentosas, seja no campo artístico ou no espaço social esportivo. Essas pessoas eram elevadas e colocadas à parte, como extraordinárias, e não mais comuns, como as outras, que só poderiam ter a oportunidade de viverem algo como “quinze minutos de fama”.

O universo jornalístico faz crer que exista uma agenda que deve ser de interesse comum, importante a todos, em que ocorrem os grandes acontecimentos, os quais as pessoas de maior importância contribuem para intervir, dando continuidade ou gerando descontinuidade ao conjunto das práticas contidas nesse universo. Universo ao qual só existe como efeito dessa própria seleção, das composições das agendas, que o espaço social jornalístico, não tão autônomo como os outros campos que conquistaram um maior grau de autonomia relativa, não refrata as diversas influências do campo do poder, político e econômico, mais capazes de influenciar e compor a agenda, de dizer o que se é de importância, do que se deve saber, e simultaneamente, daquilo que não se precisa saber, do que é desnecessário e de menor importância.

É importante destacar não somente os conteúdos que são geralmente levantados por essas agendas, mas quais os meios, ou seja, qual a forma recorrentemente utilizada para que os conteúdos sejam recepcionados com as finalidades propostas, com os objetivos levantados. O universo jornalístico é compreendido pelo senso comum como uma produção massiva de ideologias, tendo este conceito na compreensão de senso comum como uma espécie de mentira, que oculta a verdade ao ter em seu lugar uma falsa representação. A produção ideológica midiática, para o olhar do senso comum, é

mais forte e mais intensa quando se trata dos assuntos pertencentes ao campo político, e em segundo lugar, ao campo econômico, sendo menos presente e atuante nos outros campos.

Aqui em especial o que se deve destacar e tomar com maior atenção é a produção ideológica midiática na sua fabricação de ídolos.

20 dezembro 1992

Xuxa aos 30: A Rainha está só

A marquesa d'Aiglemont, a mulher de 30 de Balzac, recusava o sexo por ter perdido um grande amor. Xuxa se abstém por não tê-lo encontrado. Ela diz que está sem transar há dois anos: não teria descoberto sucessor para o piloto Ayrton Senna. "As pessoas podem até achar que estou errada, mas sexo para mim não é fundamental", afirma. "Acho carinho mais importante do que sexo. E tenho carinho de todo o meu público."²¹³

Senna se interessa por uma mulher, ou se apaixona, e tem um encontro particular, evento recorrente e ordinário comum a muitos homens jovens. Porém, o objeto de seu interesse é uma modelo que também é uma celebridade. No que Senna supostamente retornaria ao espaço comum das pessoas ordinárias, o leitor comum e ordinário é obrigado a experimentar um novo distanciamento. Um dos mais famosos relacionamentos amorosos da vida de Ayrton Senna se desenvolve com Xuxa Meneghel, também conhecida como “Rainha dos Baixinhos”, uma vez que apresentava à época um programa de auditório infantil. Mas o relacionamento entre os dois não se desenvolve plenamente, tendo um final não feliz, nas palavras da própria: “uma dolorosa separação”²¹⁴, que vem a ser de conhecimento público. Xuxa expõe publicamente detalhes de seu relacionamento com Ayrton Senna, como, por exemplo, ao chamar o piloto brasileiro de pão duro²¹⁵. Anos depois, a modelo que já vinha sendo destacada²¹⁶ pelo jornalismo de fofoca brasileiro, Adriane Galisteu, vem a ser a sua nova namorada.

²¹³ FOLHA DE SÃO PAULO. Xuxa aos 30: A Rainha está só. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 20 de dezembro de 1992.

²¹⁴ FOLHA DE SÃO PAULO. Infeliz dia nas pistas. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 21 de julho de 1991.

²¹⁵ GIRON, Luís Antônio. Super Xuxa enfrenta o baixo astral. *Folha de São Paulo*, 22 de setembro de 1991.

²¹⁶ FOLHA DE SÃO PAULO. Senna troca beijos e carícias com modelo. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 15 de maio de 1993.

11 julho 1993

Revista Folha

Big loira

Cheia de curvas, a modelo Adriane Galisteu, especialista em posar de calcinhas, não pára mais de trabalhar desde que começou a namorar o piloto Ayrton Senna. Arrimo de família desde os 16 anos, fez sua primeira foto aos 9, mordiscando um Big Mac. Louca por hambúrguer e Coca-Cola, chama o namorado famoso de Big Coke. "Está tudo lindo", diz. Não está?

Não é o que pensam os vários inimigos de Senna. Para eles, esse é mais um namoro arranjado, de conveniência, que serve tanto para reforçar a masculinidade do piloto quanto a carreira da modelo. Os olhos verdes de Adriane, essa insinuação já não enfurece. "Boto fé no meu taco", diz.

A última do Senna

A modelo Adriane Galisteu esbanja suas curvas na publicidade e saboreia o namoro com o tricampeão Ayrton Senna, a quem apelidou de Big Coke²¹⁷

Adriane Galisteu não era tão famosa quanto fora Xuxa. Ao não se conhecer com mais detalhes Adriane Galisteu, o público leitor do jornalismo de fofocas tem toda a probabilidade de se deixar levar pelas representações tecidas pelos jornalistas. Adriane aparece então como uma modelo, mulher de boa aparência física, o que leva o jornalismo a acreditar que a escolha de Senna se deve por conveniência, por se tratar de um “namoro arranjado”. Verdade é que diferentemente de seu antigo relacionamento com Xuxa Meneghel, Senna se demonstrou mais disposto a namorar de fato Adriane Galisteu. Mas neste estágio de sua carreira enquanto ídolo nacional, a tentativa de fugir de qualquer paparazzi não seria tão fácil. Adriane Galisteu vem pouco a pouco ser de conhecimento notório como a namorada de Ayrton Senna. Essa impossibilidade de ter um convívio mais íntimo com Adriane Galisteu deixou Senna irritado por diversas vezes.

1 maio 1993

Senna agride repórter depois de ver 'Herói por Acidente'

Piloto danifica equipamento do fotógrafo e grita 'vai procurar sua turma'

O tricampeão mundial de Fórmula 1 Ayrton Senna agrediu ontem à noite o repórter Otávio Cabral, 21, do jornal "Notícias Populares", e danificou o equipamento do fotógrafo Sérgio Andrade da "Folha da Tarde".

Senna saía do cinema Liberty, na Avenida Paulista, às 21h45, depois de assistir o filme "Herói por Acidente", acompanhado da modelo Adriane Galisteu, da agência Elite.

Ao se deparar com os jornalistas, Senna reclamou que os jornalistas estavam invadindo sua privacidade. O repórter perguntou se eram verdadeiros os rumores de que a modelo Marcella Prado estaria esperando um filho do piloto. "Vai se foder, vai procurar sua turma", gritou Senna.

Em seguida, o repórter falou que estava trabalhando. "Trabalhando, o caralho", retrucou Senna, desferindo um tapa na orelha de Cabral. Na sequência, tomou a máquina fotográfica de Andrade e atirou-a na parede com força. Depois, ainda chutou o equipamento.

²¹⁷ FOLHA DE SÃO PAULO. Big Loira. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 11 de julho de 1993.

"Eu não posso me divertir que a imprensa vem atrás. Vocês vivem me caluniando. Primeiro dizem que eu não sou homem. Agora, inventam essa gravidez. Me deixem em paz", gritou.

Enquanto o fotógrafo recolhia as peças da máquina, Senna exigiu que lhe fosse entregue o filme. Andrade deu um filme virgem ao piloto, que desenrolou a bobina. Os jornalistas se retiraram em seguida.

A modelo Adriane Galisteu conheceu Senna na boate Limelight, na festa da vitória do Grande Prêmio Brasil de 93, conquistado pelo brasileiro. Dias depois, Adriane viajou com ele para Angra dos Reis, onde passaram um fim-de-semana juntos. "Somos apenas bons amigos", disse Adriane quando voltou para São Paulo.²¹⁸

Mais um episódio de explosão de raiva e irritação voltaria a se repetir com Ayrton Senna, dessa vez, não em Angra dos Reis ou qualquer uma de suas hospedagens privadas. E sim em local público, em um momento de lazer ao qual o ídolo brasileiro se permitiu se divertir e viver uma vida comum e ordinária a qual qualquer pessoa tem o direito de vivenciar. Ao freqüentar o cinema acompanhado da modelo Adriane Galisteu, o famoso piloto brasileiro Ayrton Senna sentiu sua privacidade violada no instante em que um repórter o perguntou sobre um boato calunioso. Senna se revoltou e agiu de maneira agressiva, se esquecendo da publicidade que a briga e a discussão que tivera viria a ser de conhecimento notório.

10 abril 1991

Senna passa noite com modelo no Gallery

Senna foi um dos convidados especiais na festa de coroação da Miss Brasil 91, a paulista de São Carlos Patrícia Godoy, 20.

O piloto passou boa parte da noite em companhia da modelo gaúcha de Esteio, Vanusa Spindler, 20, madrinha da seleção brasileira de futebol na Copa da Itália e capa da revista "Playboy" no ano passado. Foi o primeiro encontro da modelo com Senna. "Ele é amável e super-simpático", disse a modelo.

"É difícil saber se a escolha foi justa, porque cada pessoa tem opinião diferente sobre beleza. Mas se a pessoa é bonita interiormente sua beleza se completa".²¹⁹

Não passa despercebida à análise realizada nesta pesquisa o recorrente interesse por parte da imprensa nacional brasileira de tecer uma representação de homem ao relatar episódios de paqueras e namoros de Ayrton Senna. Seus traços de masculinidade são ressaltados, seu gosto por mulheres, e de que tipo de mulheres, assim como a maneira que as trata. Mas sempre que se menciona uma mulher ao lado de Ayrton

²¹⁸ FOLHA DE SÃO PAULO. Senna agride repórter depois de ver 'Herói por acidente'. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 1º de maio de 1993.

²¹⁹ FOLHA DE SÃO PAULO. Senna passa noite com modelo no Gallery. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 10 de abril de 1991.

Senna, sua importância como pessoa é negada. É sempre de Senna que se fala. Senna é levantado como uma espécie de homem ideal o qual as mulheres apenas poderiam esperar a aproximação do ídolo brasileiro. O direito de escolha de um parceiro para uma relação não era sequer cogitado para as mulheres. Estas deveriam apenas se cuidar na esperança de que possuindo as características certas poderiam contar com maior probabilidade de virem a ser escolhidas pelos homens de sucesso.

Não pode passar despercebido também que somente na condição de homem solteiro o jornalismo de fofoca poderia especular sobre a possível próxima mulher de interesse de Ayrton Senna, seja para relacionamentos curtos, seja para relacionamentos mais longos. Senna estendeu para praticamente toda a sua vida a condição de solteiro. Seu primeiro casamento não se estendeu por muitos anos, vindo a se encerrar antes mesmo do piloto brasileiro tornar-se famoso. Sendo Senna solteiro, também nunca veio a ser um homem de família. Senna não se apresentava como um homem de família, como uma figura pertencente ao passado. Pelo contrário, se apresentava como um homem moderno, o qual possuía o direito de desfrutar de uma vida de solteiro. Senna possuía hobbies, se divertia em seu tempo livre e procurava estender por bastante tempo as possibilidades oferecidas pela vida de solteiro. Ele não se tornou um pai, portanto, não se tornou um papel em uma relação familiar. Ao renunciar ser pai, Senna conquistou o direito de construir uma identidade para si, uma vez que ele não vive para ninguém, apenas para si mesmo. Entre as várias imagens que a modernidade construiu a de homem moderno capaz de construir uma identidade para si foi uma delas. Ayrton Senna porque perpassado pelas mesmas tramas sociais que desenvolvem essa figuração em particular tornou-se um de seus exemplos mais característicos entre as personalidades conhecidas brasileiras em seu tempo.

Os mais comuns, banais e ordinários eventos da vida cotidiana de Ayrton Senna tornavam-se manchetes a ocuparem os cadernos destinados ao mundo das celebridades, compostos em geral por fofocas, como o exemplo citado acima destaca. Uma fofoca é senão a transmissão comunicativa de um fato semi-ordinário, que possui não muita importância, ainda assim contando com relevância suficiente para ser comentada ao despertar a curiosidade de um público em desvelar o privado, abrir a fachada, revelar aquilo que fica escondido, a respeito da vida de uma pessoa. A fofoca de uma celebridade tem como efeito retornar o lado ordinário de uma celebridade para

imediatamente devolvê-lo ao extraordinário. Isto porque a fofoca faz de uma celebridade uma pessoa comum, com hábitos comuns e ordinários, mas ela toma alvos específicos em particular, não é qualquer um que pode ser tomado como alvo de uma fofoca. Ao estar na mira de uma fofoca a celebridade mesmo ao deixar se escapar como ordinária retorna a sua condição extraordinária ao se voltar como objeto de uma fofoca.

18 de março de 1993

Senna faz passeio de lancha

O piloto Ayrton Senna passou toda a tarde de ontem passeando de lancha com uma mulher morena de cabelos compridos. Senna chegou anteontem de helicóptero à sua casa de veraneio, no condomínio Portugal, em Angra dos Reis, a 130 km do Rio. O piloto evitou contato com a imprensa.

O piloto só saiu de dentro de sua casa por volta das 12h, usando um short laranja. Ele caminhou então até a areia ao lado do deck de sua casa, e sentou em um espreguiçadeira para conversar com a mulher morena, não identificada. Às 13h25, já com sua lancha abatescida com uma geladeira térmica, Senna saiu de lancha com a mulher, e rebocando seu jet-ski.

Senna teve o cuidado de tomar a direção oposta das pedras onde estavam os jornalistas, a cerca de 200m de sua casa. Ele só retornou às 16h10, em sua lancha Joana. O cachorro preto pulou na água e nadou até a lancha que já se aproximava do atracadouro.

Senna ficou brincando com o cachorro, e acenou depois para dois pescadores que passavam em uma canoa. Em seguida, entrou em sua casa.²²⁰

A passagem destacada acima, e a notícia publicada dias depois “Senna passeia com cachorra”²²¹ descrevem atos cotidianos de Ayrton Senna flagrados pelos paparazzi que constantemente se aproximam do ídolo com o intuito de o flagrarem nas mais banais e ordinárias situações. A descrição apresentada acima revela um pouco mais sobre a vida privada de Ayrton Senna, aquela que não é possível observar no trânsito de Senna pela esfera pública. O Ayrton Senna que aparece na descrição não é o Senna enquanto piloto de Fórmula 1 e sim o Senna enquanto uma pessoa comum, em seu momento de descanso e lazer. Momentos esses que são capazes de revelar mais sobre o Senna, sobre sua pessoa, já que os seus hábitos cotidianos, como passeios na praia em vestimenta completamente descomprometida e a busca de diversão na condução de uma lancha e um jet ski, revelam ao público um pouco mais sobre os gostos do piloto.

Não deixa de ser marcante, porém, que apesar de Senna ter uma vida bastante comum, ao realizar práticas comuns da vida de vários brasileiros, como é o caso de sua

²²⁰ FOLHA DE SÃO PAULO. Senna faz passeio de lancha. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 18 de março de 1993.

²²¹ FOLHA DE SÃO PAULO. Senna passeia com cachorra. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 19 de março de 1993.

afeição por animais de estimação, gosto comum e ordinário, por outro lado, a recorrência de Senna por práticas mais raras, porque não tão abundantemente presentes em todas as classes, como os passeios de lancha e jet ski, não apenas revelam o gosto pelo raro e extraordinário e uma condição excepcional de vida de Ayrton Senna quanto ao seu aspecto econômico. Essas passagens revelam o fascínio que os fãs têm por um Senna que perpetua em suas horas de lazer a sua vontade em satisfazer sua necessidade de velocidade. Neste ponto, o Senna novamente volta a aparecer distante e é essa distância mesmo, não apenas pela condição econômica, mas também por essa inabitual disposição presente na corporeidade de Ayrton Senna.

5 outubro 1991

Andretti pode conquistar título em casa

Ayrton Senna está no Brasil para descansar, mas seu esforço para passar incógnito não é dos mais inteligentes. Ontem ele saiu para passear em São Paulo numa reluzente moto italiana Ducati vermelha usando um capacete inconfundível - o mesmo que veste nas corridas de Fórmula 1, amarelo, com uma faixa verde e outra azul, e todos seus patrocinadores pintados. Enquanto isso, em Angra dos Reis, sua casa de praia continua em reformas, assim como a sede de sua fazenda Tatuí, outro refúgio habitual.²²²

A presença tão próxima dos paparazzi em torno de Ayrton Senna nem sempre se mostraram tão incômodas ao piloto brasileiro. Tendo em vista a impossibilidade de uma fuga total e plena dos paparazzi, Ayrton Senna começa a desenvolver uma relação entre ele e os jornalistas sedentos por eventos ordinários de sua vida privada. Não deixa Ayrton Senna de se fazer imune de todas as representações de ídolo que são construídas em torno dele, sendo afetado também por todas essas representações. Ademais, Senna, como a passagem acima revela, nem sempre está interessado em se esconder, revelando que em determinados momentos está interessado nas imagens que são construídas em torno de si. A fuga as paparazzi passa a não ser totalmente interessante para Ayrton Senna, este agora escolhe à maneira como será apresentado, deixando ser flagrado quando a representação que se constrói de si lhe parece favorável. Porém, quando acompanhado de mulheres, Senna busca relações mais íntimas e se sente bastante incomodado com a presença dos paparazzi. Quanto mais familiar e amorosa for uma relação, mais Senna se sente incomodado com a presença dos paparazzi. Se, pelo contrário, os flagrantes dizerem respeito ao fascinante Senna que possui qualidades

²²² FOLHA DE SÃO PAULO. Andretti pode conquistar título em casa. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 5 de outubro de 1991.

extraordinárias, como são as descrições que exibem o Senna em sua diversão na busca pela velocidade, que é o caso da passagem acima em que Senna dirige uma moto esportiva Ducati, menor é o incomodo de Ayrton Senna.

4.6 A REPRESENTAÇÃO DE ÍDOLO E O ÍDOLO SE CONFUNDEM: O CORPO FEITO PARA ATUAR NOS ESPAÇOS PÚBLICOS

21 julho 1991

Infeliz dia nas pistas

"O mais veloz, o mais bem pago, o mais religioso, o mais detestado e também o mais desafortunado com as mulheres", diz a revista italiana "Epoca" sobre o piloto brasileiro Ayrton Senna (na foto, com uma modelo desconhecida), na edição de 5 de junho. A revista conta a vida de Senna dentro e fora das pistas, destacando seus casos com mulheres. Sobre Xuxa, o campeão declarou: "Uma das minhas várias dolorosas separações".²²³

Uma vida de excelências. Ayrton Senna é tomado como um ídolo pelas suas competências raras e extraordinárias, que o colocam a parte, como se não pertencente a este mundo. É uma vida de excessos, em que qualquer coisa que seja feita, terá que ser feita com uma entrega e disposição, com inserções profundas e não rasas. Conforme as próprias palavras de Ayrton Senna: "No que diz respeito ao empenho, ao compromisso, ao esforço, à dedicação, não existe meio termo. Ou você faz uma coisa bem feita ou não faz."²²⁴

O conjunto das representações que seguem o padrão destacado ao longo de todo este capítulo definiu Ayrton Senna como um ídolo dotado de capacidades ímpares. Este ídolo teve de ser desenvolvido ao longo de vários estágios, passando de promessa para realização. O que Senna realizou o colocou num lugar simultaneamente próximo e distante dos demais brasileiros. Suas qualidades vão sendo pouco a pouco destacadas pela imprensa nacional brasileira, mas sem nunca desvinculá-las de seu lugar de origem na medida em que também as marcas e os traços tipicamente associados à nacionalidade brasileira são associados. Essa representação não se dissocia daquilo que Ayrton Senna é, é preciso que ele realize as práticas que mobilizam as construções dessas

²²³ FOLHA DE SÃO PAULO. Infeliz dia nas pistas. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 21 de julho de 1991.

²²⁴ PENSADOR. Disponível em: <<https://www.pensador.com/frase/MTYxNjQx/>> Acesso em 7 de fevereiro de 2019.

representações por terceiros em um primeiro instante, em um segundo instante essas próprias representações o afetam. Pouco a pouco é difícil ver o Ayrton Senna descolado da imagem de ídolo que lhe coube, de maneira tal que qualquer prática que o faça sem precisar mirar conscientemente para isso colocará Senna separado dos demais, uma vez que os princípios estruturantes de sua prática estão completamente afinados aos imaginários construídos em torno da figura de um ídolo, de um herói e até mesmo de um mito.

Esses são os pré-requisitos para que Ayrton Senna venha a se colocar como mito nacional. Em seu estágio final de carreira, o trânsito em espaços da esfera pública com enorme desenvoltura e naturalidade mobilizando os signos nacionais mais destacados para a composição de uma identidade nacional moderna, farão de Ayrton Senna um mito para a nação brasileira. O capítulo a seguir tratará da narrativa que se desenvolve a partir de então e de que mito precisamente está sendo tratado ao longo de todo este texto.

5 O MITO AYRTON SENNA E O PERCURSO FINAL DA REALIZAÇÃO CONCRETA DA MODERNIDADE BRASILEIRA

Nos anos finais de sua vida, Ayrton Senna gozava de uma amistosa relação enquanto ídolo com os seus fãs brasileiros. O piloto de Fórmula 1, com três títulos mundiais em mãos, era prestigiado pela imprensa nacional e internacional. Senna era um ídolo e a propriedade de ídolo o definia, de modo que não pudesse mais se desvencilhar dela. O privado e o público, nesse estágio de desenvolvimento, se entrelaçavam.

As realizações práticas de Ayrton Senna – na Fórmula 1, a destacar aqui as vitórias conquistadas nos Grandes Prêmios do Brasil de 1991 e 1993, somadas a uma série de participações em espaços da esfera pública – neste momento da carreira de Ayrton Senna eram um exercício de produção presencial de uma narrativa de nação brasileira moderna. Através do corpo de Ayrton Senna em ação, desenhava-se essa narrativa de nacionalidade brasileira, nos espaços próprios destinados a comunicação e desenvolvimento dessas próprias narrativas. Portanto, as narrativas mitológicas dependem de exercícios práticos para se comunicarem, a linguagem não é nada sem o ato de fala que a perpetua.

Descrever os últimos passos de percurso nos espaços da esfera pública nacional brasileira de Ayrton Senna é descrever uma narrativa que se desenha nesse mesmo percurso. O objetivo deste capítulo é realizar essa descrição e explicá-la.

5.1 BRASIL VENCEDOR, BRASIL PERDEDOR: AYRTON SENNA E O BRASIL, IMAGENS CONTRASTANTES

15 julho 1991

Brasil vira 'nerd' no planeta dos entediados

Marcelo Rubens Paiva

Está se moldando a identidade do povo brasileiro. Aquilo que fez muitos historiadores perderem os cabelos veio em forma de estigma. Hoje, uma das únicas unanimidades daqui e do mundo é falar mal do Brasil. Somos um povo derrotado, clandestino e caloteiro.

(...)

As derrotas acumuladas fazem de Ayrton Senna a única válvula que se acende ao comando "vitória". O "jeitinho" versus o futuro. Admitimos não termos grana nem tecnologia para construir carros de Fórmula 1. Mas pilotamos como ninguém.²²⁵

8 novembro 1991

Torcida recupera um pouco do ânimo perdido

Fernando Gabeira

Numa semana em que o "Economist" afirmou que a autoestima dos brasileiros nunca esteve tão baixa, a volta de Ayrton Senna, o maior piloto de Fórmula 1 do mundo, lava a alma de milhares de torcedores e recupera um pouco do ânimo perdido, na sucessão de crises econômicas e baixarias políticas.

Volta aos anos 70? Embora a cerimônia para saudar o herói que volta tenha semelhanças formais com a chegada da seleção brasileira, o quadro agora é diferente. Em 1970, um governo militar tentava se legitimar através da identificação com os grandes craques do futebol. O governo de agora foi o que teve mais votos na história do Brasil e, além do mais, conhece, pela sua familiaridade com o marketing, como seria difícil explorar demais uma vitória nas pistas de corrida.

Senna não é só o Brasil pra frente. É o Brasil na frente de todo mundo, superando as armadilhas, driblando batidas, escapando de complôs da cúpula da F-1. Senna é o maior. (...)²²⁶

A figura de Ayrton Senna como um herói brasileiro vencedor em disputas internacionais revela um contraste entre a imagem que uma parte dos brasileiros construiu para si, de país derrotado em oposição à imagem da modernidade dos países do Norte, vencedores. As duas passagens acima expressam esse contraste. "O 'jeitinho' versus o futuro." Segundo esse ponto de vista, o Brasil teria ficado para trás na corrida pelo desenvolvimento em direção à modernidade, tendo em vista que os padrões culturais típicos da nacionalidade brasileira seriam arcaicos demais e não completamente adaptados para essa realização. No Brasil predominariam padrões de sociabilidade personalistas que são avessos a uma lógica racionalista burocrática e profissional. "Somos um povo derrotado, clandestino e caloteiro". A obediência às normas legais e burocráticas não teriam desenvolvido plenamente e suficientemente para a possibilidade de surgimento de instituições impessoais. Se a vitória é o alcance do pleno desenvolvimento de uma sociedade regulada por normas racionais, o Brasil seria então um país derrotado. Não apenas esses foram considerados empecilhos para o desenvolvimento racional, como também para o desenvolvimento tecnológico. Mas por outro lado, se o Brasil não conseguiu erguer uma indústria tecnológica avançada como

²²⁵ PAIVA, Marcelo Rubens. Brasil vira 'nerd' no planeta dos entediados. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 15 de julho de 1991.

²²⁶ GABEIRA, Fernando. Torcida recupera um pouco do ânimo perdido. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 8 de novembro de 1991.

poderia ter surgido através do protecionismo à indústria automobilística, por outro lado, através de Emerson Fittipaldi, Nelson Piquet e Ayrton Senna, pôde se observar o desenvolvimento de mãos qualificadas não para a produção de automóveis e sim para a condução dos mesmos. O contraste aqui é então marcado pela carência de competência científica e tecnológica e a abundante competência em arrojado e destreza necessários para a condução automobilística. Contraste que também pode ser observado no fracasso do projeto idealizado pelos irmãos Fittipaldi na construção de um carro para a competição na Fórmula 1, a Copersucar Fittipaldi, quando seus resultados como equipe construtora de carros é comparado aos resultados conquistados pela tríade mais bem sucedida de pilotos brasileiros na história da Fórmula 1.

Mas mais que apenas um piloto arrojado e dotado de uma destreza rara para a condução automobilística, também o piloto brasileiro Ayrton Senna apresentou muitas outras qualidades nos seus trânsitos pela esfera pública tanto nacional quanto internacional. Qualidades que fugiam às tradicionais marcas da identidade nacional brasileira vigente até então. Senna não estava próximo de ser um cafajeste, caloteiro ou malandro. Apesar do piloto brasileiro não ser exigido em sua profissão uma alta escolaridade, Senna logo aprendeu a ouvir e falar a língua inglesa, a formar frases gramaticalmente corretas tanto em sua língua nativa quanto na língua estrangeira. Também aprendeu a língua italiana. Em suas aparições públicas, Senna comumente apareceu como um homem muito mais educado e cordial.

Mas também Senna não deixava de ser um brasileiro, não escondendo o orgulho pela sua nacionalidade. Sendo assim, não seria uma espécie de não brasileiro nascido em terras brasileiras. Pelo contrário, Senna aparecia como um dos exemplos mais bem acabados de novo brasileiro, completamente adaptado aos protocolos da modernidade. Essa nação brasileira teria demonstrado através de Senna ter sido capaz de superar seus próprios dilemas. Não apenas ela demonstrou a capacidade de desenvolver em seus próprios limites territoriais uma pessoa plenamente adaptada aos protocolos modernos, como também não deixou de exercer a sua influência em muni-lo de competências arrojadas, fazendo de Senna, uma espécie incomum e rara, que trouxesse em si aquilo que existe de melhor no antigo e novo mundo. A vitória de Ayrton Senna expressa a vitória da nação brasileira, dessa nova identidade brasileira, que tanto carrega os símbolos antigos modificados quanto os novos maleados.

9 maio 1993

Senna é inspiração para desenho de lancha

O designer norte-americano Tom Fexas diz que projeto será um marco na construção de barcos no Brasil

Luís Perez

Folha - Qual a inspiração para o design da lancha? O que ela tem de Ayrton Senna?

Tom Fexas - É um projeto moderno e de alta tecnologia, características com as quais o Senna está envolvido. É um barco que deve estar à frente em seu tempo, utilizando computador e todos os processos para criar um produto leve e forte.²²⁷

21 outubro 1991

Para jovens, Senna é símbolo de sucesso

Torcida organizada faz festa na discoteca Zoom, em Santana, para acabar com a vergonha de ser brasileiro

Gilvan Ribeiro

A festa da Torcida Ayrton Senna (TAS) na discoteca Zoom, em Santana, na madrugada do GP do Japão, foi além de uma simples comemoração pela conquista do tricampeonato mundial de F-1. O piloto da McLaren tornou-se símbolo de sucesso, referência única para uma geração atormentada pelo fracasso, num país que despenca para o Quarto Mundo.

"Senna é a única coisa do Brasil que ainda dá certo", comentou, emocionada, a estudante Rosana Paranhos, 18.²²⁸

(...)

13 julho 1993

Encontro internacional debate formas para atrair consumidor

Outra palestra que mencionou o consumidor - neste caso o jovem consumidor - foi feita por Jaime Troiano, da agência MPM; Lintas. Ele planejou e coordenou uma pesquisa feita pela Senso sobre o perfil de jovens estudantes das classes A e B. Constatou-se, por exemplo, que a atual geração é extremamente individualista. Tem projetos de vida conservadores e seus maiores ídolos são o piloto Ayrton Senna e a apresentadora Xuxa.²²⁹

10 outubro 1993

Nem a decadência da McLaren atrapalha os negócios de Senna

Moraes Eggers

A marca Senna, um "s" em forma de curva inspirada em uma do circuito de Estoril, em Portugal, se baseou em uma pesquisa feita há três anos. Ela também constatou um público-alvo com identificação imediata da F-1 como esporte e estilo de vida, associando conceitos como dinamismo, modernidade e sofisticação. O consumidor deseja identificar a marca com produtos que tenham qualidade e status.²³⁰

Participando de um circuito recheado das mais novas tecnologias automotivas, em seu estado da arte, ainda em fase de elaboração e desenvolvimento, Ayrton Senna na

²²⁷ FOLHA DE SÃO PAULO. Senna é inspiração para desenho de lancha. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 9 de maio de 1993.

²²⁸ RIBEIRO, Gilvan. Para jovens, Senna é símbolo de sucesso. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 21 de outubro de 1991.

²²⁹ FOLHA DE SÃO PAULO. Encontro internacional debate formas para atrair consumidor. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 13 de julho de 1993.

²³⁰ EGGERS, Moraes. Nem a decadência da McLaren atrapalha os negócios de Senna. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 10 de outubro de 1993.

Fórmula 1 expressava o encontro de uma pessoa, em seus gostos, com o mais avançado estágio da sociedade, a modernidade. Modernidade que se encontrava nesses carros munidos de novidades pertencentes ao universo da engenharia mecânica e também da computação, sendo este último caso, o mais expressivo, porque recorrentemente associado, à idéia de modernidade. Essa proximidade de Ayrton Senna com os signos associados à modernidade foi recorrentemente explorada por criadores de produtos, em que estão inseridos os designers, e os responsáveis por sua divulgação, em que estão inseridos os publicitários, unindo a imagem de piloto brasileiro a diversas marcas, contando com o valor da imagem de uma pessoa transferindo-o para diversos bens e serviços. A imagem de Ayrton Senna, os significados recorrentemente associados ao piloto, surgiam como os toques finais para que se transferissem os signos de dinamismo, modernidade e sofisticação. Nesses usos da imagem de Ayrton Senna, como os trechos destacados acima exemplificam, é possível observar de que espécie de ídolo Ayrton Senna e que posição ele ocupava no espaço social. O conjunto das escolhas pautadas por um gosto produto de uma trajetória no espaço social revela a história dessa própria trajetória. De uma trajetória bastante particular, que o contraste entre as escolhas possíveis a tudo o que diz respeito às práticas que definem um estilo de vida é bastante explícito quando Ayrton Senna é comparado aos tradicionais ídolos da nacionalidade brasileira, em destaque, no universo esportivo, os tantos vários ídolos jogadores de futebol.

As pesquisas²³¹ realizadas por institutos como o Data Folha revelam o favoritismo de Ayrton Senna como o ídolo mais importante para a nova geração de jovens em camadas da classe média brasileira. Em meio ao sentimento de vira-lata, de pertencimento a uma nação fracassada, que mal pode ser tomada como motivo de orgulho e ao lado dos sucessivos fracassos da seleção brasileira de futebol, essa nova geração se inspira no modelo de sucesso de Ayrton Senna.

7 novembro 1991

Senna é recebido no clima dos anos 70

Piloto será homenageado como a seleção brasileira tricampeã em 1970 e Emerson Fittipaldi em 1972

Alessandra Alves

²³¹ FOLHA DE SÃO PAULO. Veja o resultado da eleição dos leitores. Guns N' Roses ganha disparado em 'disco' e 'grupo'; Ayrton Senna também abafa como 'craque' e 'esperto'. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 6 de janeiro de 1992.

São Paulo revive hoje o clima "prá frente Brasil" da década de 70. Ayrton Senna desembarca de seu jatinho particular no aeroporto de Congonhas para uma festa ufanista. Como os jogadores da seleção de futebol, em 1970, e Emerson Fittipaldi, em 72, o novo tricampeão de Fórmula 1 vai ser o centro de uma entusiasmada comemoração, misturando esporte e política.

Logo depois de pisar em solo nacional pela primeira vez depois do título conquistado no Japão, Senna vai receber honras dispensadas aos "heróis do Brasil". A prefeita Luiza Erundina, fã confessa do piloto, entrega a ele a chave da cidade de São Paulo.²³²

29 julho 1991

Títulos de Senna atraem jovens às pistas

Número de pilotos em São Paulo duplica no vácuo das seguidas vitórias do campeão mundial de Fórmula 1

Paulo Silva Pinto.²³³

Fantasia do futebol já era

Emerson Figueiredo

Mudam os resultados, mudam os ídolos. Baseados nesse raciocínio, os filhos daqueles que sonharam um dia em ser Pelé preferem imaginar um futuro tipo Ayrton Senna e Néelson Piquet. O automobilismo pode ainda não ter superado o futebol em preferência nacional, mas já tem um grande espaço entre os garotos que querem dinheiro e fama.²³⁴

7 abril 1992

Audiência da Globo cai 4 pontos com a saída de Senna

Marcos Malafaia.²³⁵

Ayrton Senna vai para o inferno dos derrotados

Mario Cesar Carvalho

Ayrton Senna acabou vítima de algo que detesta - a derrota. Brasileiro também não gosta de derrotados; logo, não gosta mais de Senna.

A prova dos nove pôde ser vista anteontem em Interlagos: Nigel Mansell acabou aplaudido pelos seus antigos arqui-rivais, os torcedores brasileiros. Como Senna, que jogou o capacete no chão e esmurrou sua McLaren quando parou, seus fãs também são histéricos: abandonaram o GP Brasil antes do final da prova. Eles se merecem.

O descarte de Senna, não se sabe se temporário ou não, é chocante pelo tempo que separa o herói do franco perdedor.

A derrocada de Senna tem um carga simbólica similar aos movimentos do Brasil. O auge de Senna coincide com a exacerbação do sonho primeiro-mundista brasileiro: abertura do mercado aos importados, ênfase na competitividade, ministros com fachada de yuppies arrogantes. E lá estava Senna impondo derrotas a ingleses, franceses, alemães, sinalizando que o sonho é possível.

A torcida é impiedosa. Não quer nem saber se o carro de Mansell é de outro planeta - a justificativa de Senna para suas derrotas consecutivas. Esquece que em três meses uma carreira de oito anos na F-1. Mas só assim ela cumpre

²³² ALVES, Alessandra. Senna é recebido no clima dos anos 70. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 7 de novembro de 1991.

²³³ PINTO, Paulo Silva. Títulos de Senna atraem jovens às pistas. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 29 de julho de 1991.

²³⁴ FIGUEIREDO, Emerson. Fantasia do futebol já era. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 29 de julho de 1991.

²³⁵ MALAFAIA, Marcos. Audiência da Globo cai 4 pontos com a saída de Senna. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 7 de abril de 1992.

sua função: é o oráculo mais fiel do que vai pela cabeça da massa. Há, pelo menos, uma boa notícia nessa história: a patriotada hiberna com Senna.²³⁶

Aos poucos, a representação social do espaço social formada pelos seus próprios partícipes deslocaria determinados signos para o passado associando-os ao derrotismo emergindo em seu lugar novos signos colocando-os como pertencentes ao presente e ao futuro associando-os ao sucesso. Nessa nova representação do espaço social brasileiro formada por diversos agentes e instituições que ocupam esse próprio espaço e possuem visões parciais a respeito deste próprio espaço conforme os pontos de vista limitados pela posição a qual pertencem neste espaço, os sentidos da nova identidade brasileira estão em disputa. Os que ocupam posição privilegiada, estando mais próximos dos dispositivos de comunicação, contam com maior probabilidade de fazer suas representações sociais as mais legítimas, tornando em consequência as outras representações menos legítimas. Nesse sentido, quando se toma essas descrições realizadas pela imprensa nacional brasileira, pelo poder de alcance dessas mídias, e com o grau de legitimidade que contam, pode se observar o processo de redefinição da identidade brasileira. Ayrton Senna é tomado nesses periódicos como um exemplo ilustrativo dos novos sentidos da identidade nacional brasileira. Seu sucesso no circuito internacional da Fórmula 1 é expressivo do valor dos signos associados à essa nova identidade. As práticas que mobilizavam os signos da identidade nacional brasileira tradicional e antiga não conquistavam maiores resultados, como se observava nos repetidos insucessos da seleção brasileira de futebol em Copas do Mundo, servindo assim essa totalidade de fracassos, não apenas fracassos esportivos, como também fracassos políticos e econômicos, como se observava na recessão econômica enfrentada pelos brasileiros durante os anos 1980, como demonstrativos de que essas práticas não poderiam perpetuar-se para sempre, e que o Brasil precisaria renovar-se. O Brasil, segundo esses periódicos, deveria se espelhar cada vez mais em Ayrton Senna e abandonar as suas antiquadas práticas.

²³⁶ CARVALHO, Mario Cesar. Ayrton Senna vai para o inferno dos derrotados. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 7 de abril de 1992.

5.1.1 O DERROSTIMO DO FUTEBOL E AS NOVAS POTÊNCIAS NACIONAIS

Jogar com a camisa, expressão recorrentemente usada no futebol quando um clube de grande expressão e com história já consagrada consegue derrotar um clube de menor expressão pressionando-o emocionalmente, muito mais que tecnicamente e taticamente. “Setenta neles”, foi a expressão comumente utilizada por jornalistas brasileiros durante a Copa do Mundo de Futebol no México em 1986, no mesmo local da Copa de 1970 conquistada pela seleção brasileira. A camisa deveria, supostamente, pesar. No entanto, não ocorreu. A seleção brasileira de 1986 não venceu como a de 1970, nem fez uma atuação memorável e comparável. O mito “setenta neles” trás em seu pacote outro mito, os brasileiros são talentosos no futebol, geralmente vencem as Copas realizadas fora da Europa, e tudo graças a esse talento natural do brasileiro.

De todas as imagens que se foram e das que inesperadamente surgiram, fica a suposição de que agora o Brasil, começará a conviver com o fato de que não se pode ter, durante todo o tempo, gerações de super-homens futebolísticos capazes de enfrentar qualquer adversidade (aí incluindo o “azar”). Um mito – setenta neles – que as TVs difundem em “jingles”, personagens (Araken) ou comentários, até porque isso agrada dois fregueses: o público e os anunciantes.²³⁷

Assim escreveu Inácio Araújo em 24 de junho de 1986, pouco depois da derrota da seleção brasileira contra a França. Não é sempre que se poderá contar com jogadores acima da média, extraordinários, capazes de vencer os mais diversos desafios. Talvez o problema maior do mito seja as comparações, como se de algum modo a seleção de 1986 pudesse reencenar o espetáculo de 1970, o que é uma negativa à a extraordinariedade da seleção de 1970, ela é comum, pode ser repetida, e não apenas pode ser repetida, pode ser repetida corriqueiramente, a todo instante, porque é como se tivesse ela se colado e se fundido à camisa da seleção brasileira, e a camisa, nesse caso, supostamente joga. Porém, o demonstrado, ao longo de vinte e quatro anos, é que a camisa da seleção brasileira, sozinha, não joga, não atua, não é vencedora.

“México! A esperança de cada um de nós estava lá. As vitórias do Plano Cruzado, o esporte contra a politicagem etc. Restou Ayrton Senna com uma bandeira tão pequenina e um coração tão grande.” Carlos César Rennô (São Paulo, SP) Diz assim

²³⁷ ARAÚJO, Inácio. Setenta neles. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 24 de junho de 1986.

um leitor da Folha de São Paulo (1986) no dia 26 de junho²³⁸. Se o mito da super potência individual humana se desfacelava no futebol, por outro lado, se mantinha vivo em outros esportes. O Plano Cruzado chegou como uma dessas esperanças messiânicas ao qual fracassou. E perante desse fracasso, a quem se poderiam agarrar as esperanças do brasileiro? Ayrton Senna, no dia seguinte à eliminação da seleção brasileira da Copa do Mundo de Futebol de 1986, vence o Grande Prêmio dos Estados Unidos de Fórmula 1 em Detroit. Como uma espécie de repositório das esperanças. Mas não se trata aqui, nesse instante de um mito Senna, e sim de um mito outro, que tende a percorrer, não se permanece imóvel, é mutável e transfigura-se nas mais diversas formas, nesse instante como Senna, mas em algum momento pode tomar alguma outra forma. É esse mito, da super potência individual humana, à qual de certa forma a imagem de Brasil se fazia a partir dela.

5.1.2 A ANALOGIA ENTRE AYRTON SENNA E SANTOS DUMONT: A AMABILIDADE PELA EXCEPCIONALIDADE

7 de setembro de 1987

Vi mais 'outdoors' do que corrida

O Piquet, por exemplo, já fala com acento de Ives Montand. Ele me lembra outro brasileiro ilustre, que inventou o avião numa garagem francesa, voou em Paris e chamou seu aparelho de Demoiselle. Vejam bem, Demoiselle e não "Senhorita".²³⁹

Apesar de Ênio Mainard no trecho destacado acima comparar Santos Dumont com Piquet, o que é uma válida comparação e diz respeito às relações que ambos possuíam com suas nacionalidades, por outro lado a comparação com Ayrton Senna também é válida, dessa vez, sob outro ponto de vista, mais orientado a comparar as trajetórias sociais e nessas trajetórias os espaços sociais percorridos por ambos. A comparação permite constatar, já antecipando aqui uma resposta, situações muito privilegiadas que refletem condições excepcionais no espaço social brasileiro e não ordinárias. Explico, ainda que as imagens de Santos Dumont e posteriormente Ayrton

²³⁸ CARTAS DO LEITOR. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 26 de junho de 1986.

²³⁹ MAINARD, Ênio. Vi mais 'outdoors' do que corrida. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 7 setembro 1987.

Senna vieram a se tornarem imagens representativas da nacionalidade brasileira no que diz respeito a uma criatividade do brasileiro ou a um talento do brasileiro, no primeiro caso Santos Dumont e no segundo Ayrton Senna, tais imagens contrapõe às estruturas do espaço social brasileiro e as condições de emergência desses casos singulares. Em outras palavras, é difícil explicar a criação do avião retomando as condições de emergência estruturais do espaço social brasileiro, de maneira semelhante, difícil explicar o sucesso de um atleta em um esporte de elevada tecnologia automotiva, neste caso, um pouco menos difícil de explicar quando se leva em conta fatores como a diferença temporal entre caso Dumont e caso Senna, em que já em uma época com uma indústria automotiva instalada no país e competições de automobilismo em diversas categorias contemplando a base, como o kartismo e outras etapas intermediárias e finais, como era o caso da Stock Car Brasil. Mais ainda assim, excepcionais as duas no espaço social brasileiro. Santos Dumont foi neto de imigrantes franceses e filho de Henrique Dumont, engenheiro formado pela Escola Central de Artes e Manufaturas de Paris. Seu pai contribuiu na criação do primeiro carro à gasolina junto de Henry Ford. E como se pode observar na crônica de Ênio Mainard, não foi no Brasil que Santos Dumont construiu o avião 14 bis, tão pouco realizou o primeiro vôo oficial, assistido por testemunhas e gravado em filme para a fabricação de uma prova. De maneira semelhante, Ayrton Senna veio a se consagrar em outras localizações, majoritariamente na Europa, em algumas oportunidades no Brasil, mas ainda assim, e esse é o fato a ser considerado com maior relevância aqui, competindo em uma competição organizada por uma entidade originada na Europa, com sede em território europeu e com finalidades internacionais, não se situando em um espaço social regionalizado e sim global.

Do que se é descrito acima surgem problemas sociológicos a serem destacados aqui. Das construções de representações de nação, que são imagens, de diversos tipos, visuais, sonoras, táteis, que se compõem de vários elementos que tomados em conjunto servem como representativos daquilo que se compreende por nação brasileira ou nação de qualquer outro tipo. São conjuntos de elementos, como o samba e o carnaval, cidades como Rio de Janeiro, elementos da “natureza” como a Floresta Amazônica, e soma-se aí figuras individuais como é o caso de Santos Dumont e também de Ayrton Senna. Ou seja, essas figuras individuais, ou melhor, esses indivíduos, vistos aqui sob o ponto de vista sociológico, tal como Norbert Elias apontou uma vez, que são figurações,

emergentes em determinados contextos e que nesse caso aqui estudado e pesquisado possui fortes funções sociais, são modelos os quais uma nação deve se espelhar e pode se orgulhar. Esse é um fenômeno social que guarda suas correspondências com o seu contradito, já explicitado, essas representações, e aqui devem realmente ser entendidas como representações, não são espelhamentos ou reflexos das condições sociais dessas nações, a não ser no que diz respeito às excepcionalidades, trajetórias que dependem de trânsitos internacionais e não apenas nacionais. Isso porque o próprio contexto da emergência das nações é um contexto internacional, as nações partem de fora e não de dentro de suas regionalidades, elas se fazem nas relações que mantêm umas com as outras, como uma necessidade de uma identidade que vêm a emergir em um contexto global.

Bom, considerando que na Fórmula 1 tudo é propaganda, pergunto: será que “vende” Brasil lá fora quando ganham os pilotos brasileiros? Se fosse assim, talvez o Bresser teria uma chance de convencer o FMI, agora que o Brasil ganhou na “categoria maior do automobilismo internacional”, como dizem os locutores esportivos. Mas acho que nossa dívida vai continuar tendo tratamento igual, pois nós não ganhamos em Monza. Isso só aconteceria se estivesse correndo um Gurgel.²⁴⁰

O texto de Ênio Mainard chama a atenção para a natureza global do esporte de alto rendimento, nele incluído a Fórmula 1. Para pensar sociologicamente a emergência da representação singular Ayrton Senna que vem a se somar com outras representações formando uma imagem de nação, bem como seu percurso realizado presencialmente, ou seja, sua prática e seu êxito competitivo, que não é nada mais que uma prática advinda de disposições completamente afinadas às instituições consagradoras que lhe conferem, nessa soma, e somente nessa soma, significados singulares às suas práticas, neste caso, próprias de um herói e até mesmo de um mito. Portanto, é preciso pensar concomitantemente a formação das estruturas disposicionais de Senna, um aprendizado inculcado aqui no Brasil pelas instituições pedagógicas do automobilismo como o kartismo, também o estabelecimento das instituições consagradoras, como as organizações que organizam e regulam a Fórmula 1 e isso somado às instituições comunicativas, pois a Fórmula 1 veio a ser transmitida internacionalmente na televisão.

²⁴⁰ MAINARD, Ênio. Vi mais ‘outdoors’ do que corrida. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 7 setembro 1987.

Em se tratando de trajetória de Ayrton Senna, inicialmente ela se dá em território nacional, apenas, mas ainda adolescente, Senna vem a competir internacionalmente nos pan americanos e mundiais de kart, ainda com vinte anos de idade próximo de completar vinte e um anos de idade muda-se para morar na Europa e competir em outras categorias de base e acesso para a Fórmula 1 como a Fórmula Ford 1600 e 2000; e a Fórmula 3 inglesa. Chegando perto de completar vinte e quatro anos de idade à Fórmula 1.

Em se tratando das instituições consagradoras, a Fórmula 1 surge em 1950 como uma regulação para uma série de eventos antes desligados e desconectados uns aos outros que passam a formar em conjunto uma única categoria e um único campeonato. A Fórmula 1 surge na metade do século XX com uma forte ligação com a indústria automotiva por um lado e pela sede e necessidade de tensões proporcionadas pela competição perigosa do automobilismo, que vem a se fazer presente tanto nos partícipes diretos da competição que são os atletas e as equipes quanto nos partícipes indiretos que é o seu público espectador. A Fórmula 1 vai ganhando mais e mais contornos globais, seus eventos competitivos que são os Grande Prêmios são realizados em diversas nações em mais de um continente.

E por último a participação dos meios de comunicação como o rádio, a televisão, os meios impressos como jornais e revistas, que possuem sedes locais e espectadores e leitores locais, porém comunicam informações que fazem parte de circuitos globais e seleciona uma parte das comunicações globais direcionando-as para contextos regionais, fazendo dessa seleção o que é de importância no contexto global, assim como, o que é de importância dos contextos regionais, tendo o esporte uma preponderância nesses meios de comunicação. Os êxitos esportivos nacionais ganham destaques com várias horas reservadas no rádio e na televisão e nas primeiras páginas de jornais e revistas.

“O Piquet, por exemplo, já fala com acento de Ives Montand. Ele me lembra outro brasileiro ilustre, que inventou o avião numa garagem francesa, voou em Paris e chamou seu aparelho de Demoiselle. Vejam bem, Demoiselle e não ‘Senhorita’”²⁴¹. A fala de Ênio Mainard também serve de auxílio para a construção de outros problemas sociológicos. E em se tratando do contexto global e a construção das representações dos atletas brasileiros, como é o caso de Nelson Piquet e Ayrton Senna, se levanta outro

²⁴¹ MAINARD, Ênio. Vi mais ‘outdoors’ do que corrida. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 7 setembro 1987.

problema relacionado à forma e o conteúdo dessas representações. A imagem de Nelson Piquet inicialmente exaltada pelos seus êxitos competitivos, a conquista de um tricampeonato na Fórmula 1, vem rapidamente a ser colocada em segundo plano pelos meios comunicacionais brasileiros em razão dos seus conteúdos. Ela é pouco frutífera para os objetivos desses meios comunicacionais que é tentar estabelecer uma união dessa representação com a imagem da nação brasileira. A antipatia de Piquet com os jornalistas em conjunto com o seu “exílio” na Europa, não se associando, nem procurando se associar, com os tradicionais signos da nação brasileira, fizeram com que os jornalistas buscassem outro caso, outra figura, para o cumprimento de seus objetivos. Quando surge Ayrton Senna, tão hábil quanto Piquet no que diz respeito às habilidades técnicas para a condução dos carros de Fórmula 1, mas muito divergente de Piquet no que diz respeito ao trato nas situações públicas como corriqueiramente acontecia com jornalistas, estes por sua vez se sentiram muito mais confortáveis para realizarem seus objetivos. A fala a seguir de George Alonso demonstra justamente esse ponto:

A personalidade dos pilotos brasileiros esquentava a polêmica. Para os torcedores, Senna é sinônimo de nacionalismo. Piquet não. Senna é tido como afável com a imprensa. Piquet já tentou agredir repórteres que invadiam sua privacidade. Senna é o simpático. Piquet, o seu oposto.²⁴²

Uma questão parte das colocações aferidas acima: por que o jornalismo vem a se sentir como destinado a trabalhar tão forte e exaustivamente no cumprimento da função da construção da imagem nacional? Para responder essa pergunta é preciso verificar o grau de autonomia o qual os meios de comunicação que compõem o espaço jornalístico possui em relação ao espaço social maior, observando aí as demandas a que os jornalistas têm de cumprir pautando assim os seus interesses. E nesse sentido pode se levantar como hipóteses as permutações que o espaço jornalístico tem com o Estado e seus projetos de governo, além das óbvias constatações do senso comum como o interesse do público espectador e leitor, interesses que são modelados não individualmente, mas tendo os próprios meios de comunicação um papel preponderante em montarem as pautas de interesse de seus públicos, como se pode ver, por exemplo, na divisão dos cadernos de um jornal, aparecendo os interesses políticos e econômicos como de maior destaque, e em segundo plano os interesses esportivos entre vários

²⁴² ALONSO, George. Torcida brasileira faz o Fla-Flu da Fórmula 1. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 21 setembro 1987.

outros. Sendo assim, não é possível concluir que é atendendo a uma necessidade do público aparentemente originária de si mesma, que os meios comunicacionais vêm a fazer de representações como a Nelson Piquet e de Ayrton Senna, importantes em suas vidas, mas pelo contrário, são esses meios de comunicação que também têm papéis decisivos em fazer de suma importância essas representações, fazendo das vidas particulares desses atletas tão importantes a serem noticiadas como de amigos, parentes e entes queridos de qualquer pessoa. E é aí que é possível começar a ver como é que pouco a pouco vem a se desenhar uma relação afetiva entre o público espectador e a vida dessas pessoas, fundamental nos esportes, em que essa relação vem a se tornar uma relação de torcida, que por sua vez tem toda sua importância no fornecimento dos componentes da estruturação de disposições que afetem os corpos para as questões nacionais. Eventos como êxitos competitivos nacionais exercem toda a sua função nacional por esses fatores. O drama e o espetáculo do esporte, como fica muito mais nítido no caso da conquista da primeira vitória de Ayrton Senna no Brasil em Interlagos pela Fórmula 1, vem a ter toda sua importância social por estar dentro do circuito em que se dá a construção da imagem da nação brasileira, e que depende da correspondência afetiva, dos corpos afetados, afetados por conta das disposições nacionalíssimas neles incrustados e que são ativadas por uma necessidade modelada nessa estruturação dos meios de comunicação em conjunto com o Estado e com as instituições esportivas. Mas eventos que só podem se realizar quando todos os elementos da “orquestra” estão presentes, não sendo possíveis, se os “músicos” estiverem ausentes, por isso mesmo de muita importância a realização presencial e prática de Ayrton Senna.

Se a estruturação de Ayrton Senna é explicada por condições sociais excepcionais do espaço social brasileiro, como também era o caso de Santos Dumont, por outro lado, o esporte de auto rendimento, também, por um lado, excepcional, dado a sua rara presença como prática na vida cotidiana dos brasileiros, porém, por outro lado, é maciçamente presente enquanto um espetáculo que se assiste, de fora. Ao fazer parte da vida cotidiana, ser capaz de mexer com as mais diversas tensões e emoções, o espetáculo da alta periculosidade da Fórmula 1 em sua condição de cenário de disputa internacional que mobiliza uma série de signos recorrentemente associados às nacionalidades, conta com a maior probabilidade de ser um dos espaços por excelência reservados às estruturações corpóreas intimamente associadas à nacionalidade. Escapa

então à visão reducionista de Enio Manard²⁴³ os efeitos que o esporte pode ter na construção das identidades nações, e, portanto, a ligação, o elo, que imagens como a de Santos Dumont, Nelson Piquet e Ayrton podem ter com a nacionalidade brasileira. Faltou a Enio Manard realizar a investigação realizada durante esta pesquisa, que não se prestou apenas para os indivíduos citados, mas para o espetáculo da Fórmula 1 como um todo, com todos os seus participantes envolvidos, inclusive os seus próprios espectadores, em que qualquer analisador mais atento se daria conta para a espécie de rito que é tramado nesses espetáculos. O espetáculo da Fórmula 1 desenvolve uma relação de afetividade entre os que competem e os que assistem mobilizando uma série de signos associados às nacionalidades. São poucos os eventos da vida cotidiana capazes de fazer corpos tão emocionados diante de questões nacionais e internacionais.

5.2 O EXTRAORDINÁRIO E ORDINÁRIO SENNA

Entre o fim da temporada de 1989 e o início da temporada de 1990, João Doria Junior se reúne com Ayrton Senna da Silva para uma entrevista²⁴⁴ à beira da praia, próximo à sua casa, local de retiro em suas férias, em Angra dos Reis, no Rio de Janeiro. De camiseta branca com finas listras horizontais pretas e manga na altura do cotovelo, vestindo uma bermuda curta expondo grande parte de suas pernas e já com o cabelo quase em ponto de um novo corte, afetado pela maresia e pelos contínuos movimentos de suas mãos à cabeça, seja para coçar um ponto aqui e ali, seja para tentar uma nova ajeitada no cabelo, Senna não aparece maquiado o suficiente, como se pudesse esperar, de uma pessoa famosa para uma entrevista séria, mas no tom adequado e apropriado para uma situação não tão comprometida, em um tom de descontração.

Essas escolhas não são em vão. João Doria Junior veste uma camiseta azul de botões brancos, erguendo as mangas para ficarem mais próximas ao cotovelo. O uso de uma vestimenta mais social poderia provocar uma distância maior entre o entrevistador, o entrevistado e os espectadores, como se ambos pudessem estar em tom de pedantismo, querendo ostentar os seus bens mais valiosos. Porém, ao contrário, a seleção da

²⁴³ MAINARD, Ênio. Vi mais 'outdoors' do que corrida. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 7 setembro 1987.

²⁴⁴ ENTREVISTA AYRTON SENNA. Brasil: Videomax, Miksom. Realização CNT. 1990.

vestimenta não se dá por acaso, como se fosse qualquer roupa encontrada em uma loja comum de um shopping popular. É uma vestimenta que denota descontração, sem de fato não caracterizar-se como efeito de uma escolha por um gosto incomum, produto de uma seleção advinda de quem pertence a posições mais extraordinárias. Senna é seletor, apresenta requinte, o que confere valor a sua marca em meio ao mercado direcionado para a produção de produtos confeccionados precisamente para as altas posições sociais. Simultaneamente, ele esconde e camufla para todo aquele não dotado do olho oriundo dos espaços sociais mais seletos, a posição social a qual ele ocupa, só se distinguindo para quem ele realmente precisa se distinguir, se aproximando de todos os demais que recusariam uma aproximação caso enxergassem a distância social entre Senna e seu público.

A entrevista de Doria se inicia convocando Ayrton Senna a tecer uma comparação entre a Fórmula 1 e a Fórmula Indy. Em seguida, é a vez de Ayrton Senna tentar dar uma resposta a uma difícil questão: qual a razão do sucesso brasileiro no automobilismo mundial?

As primeiras perguntas de João Doria são centradas ao universo do automobilismo e ao sucesso individual de Ayrton Senna. Aqui é o momento de levantar as motivações pessoais de Senna que o levaram à prática do automobilismo.

Após a checagem inicial, em um rápido resumo autobiográfico de Senna, Doria retoma ao presente, retomando as recentes acusações as quais Senna teve de lidar, de ser um piloto excessivamente audacioso. Novamente, não em vão, a pergunta surge para posicionar Senna, revelar que posição ele ocupa no espaço automobilístico e como ele se define nesse mesmo espaço em relação aos seus opositores.

João Doria Junior: Vencer é uma obsessão?

Ayrton Senna: Eu tenho certeza que eu já conquistei definitivamente uma posição na Fórmula 1, no automobilismo mundial. Nem por isso, eu acho que já fiz muito. Eu acho muito pelo contrário, acho que tenho muito ainda a fazer. E muito a aprender. Muito pra melhorar, não só minha condição de piloto, como tecnicamente falando, mas como profissional e também como homem. Pra, a cada prova, a cada treino, a cada conquista que eu tiver, deixar mais do que nunca, firmado, bem claro, os princípios de vida e os princípios de educação que pra mim são muito importantes.²⁴⁵

Passados alguns meses após o acidente ocorrido com o envolvimento de Alain Prost no Grande Prêmio do Japão de 1989 em Suzuka, assim como da desclassificação

²⁴⁵ As passagens aqui expostas referentes a entrevista realizada por João Doria Junior são todas encontradas em: ENTREVISTA AYRTON SENNA. Brasil: Videomax, Miksom. Realização CNT. 1990.

da prova após terminá-la em primeiro lugar, mais distanciado no tempo, e não tão envolvido, Ayrton Senna é levado a responder mais uma vez sobre os eventos do passado, desta vez, nessa entrevista pública para televisão realizada por João Doria Junior.

Senna: Foi uma situação, extremamente desagradável, que teve como consequência quase o meu abandono na Fórmula 1 e de corridas. O porquê do acidente, culpa de quem? As consequências após as medidas que foram tomadas... tudo isso foi muito polêmico, né? Se quiser falar sobre isso vai falar horas e horas e não vai sair muito do assunto. Então eu prefiro ir mais para o lado que foi uma situação desagradável, infeliz, e as consequências foram desastrosas, para todo mundo. Pra mim, pro próprio Prost, pra Fórmula 1, pros dirigentes, mas uma situação que passou.

Tá marcado, não vai deixar de... desaparecer da minha vida. Tá marcado mas, ficou pra trás. E eu dali tirei uma reta bem longa pra frente, pro futuro. E tou olhando lá no ponto, bem lá, bem distante, no futuro. E prefiro deixar, esse passado apenas como uma experiência de profissão e de experiência de vida.

Quando Doria pergunta à Senna a respeito da saída de Alain Prost da McLaren e sua transferência para uma nova equipe, a Ferrari, Senna esboça um sorriso em tom humorado, e brincando responde: “Essa resposta você vai ter no final de 90”, rindo ao final de sua resposta.

Senna: É imprevisível, é óbvio que o clima na equipe em 89, sobretudo do meio, de maíó pra frente, ficou muito difícil, pra todo mundo, pra mim, pra ele, pros engenheiros, pra todo mundo. E a saída dele, foi inevitável. Então a equipe vai tentar restabelecer um pouco mais de equilíbrio interno com o Berger, que é importante, mesmo pra sua motivação de trabalhar no dia a dia e tudo mais. Mas tecnicamente falando é difícil prever, porque os carros vão mudar muito, é imprevisível que a Ferrari um dia se torne as vezes melhor que a própria McLaren. E a Ferrari tendo aí um piloto do gabarito do Prost se torne um páreo difícil de se bater. Mas seja como for, vai ser um campeonato muito disputado. O Prost na Ferrari, ou fosse na McLaren, vai ser um campeonato muito disputado.

Em seguida, Doria pergunta à Senna, se ao ser convidado, sentaria a um jantar ao lado de Prost. Senna pega o copo d’água para dar um gole, com um leve sorriso, responde de maneira simples e rápida com um súbito “não”.

Senna: Tento o meu melhor em tudo o que eu faço. Que é o meu temperamento, não consigo fazer nada pela metade. Quando me disponho a fazer alguma coisa, eu vou a fundo e dou o meu melhor.

Doria: O Ayrton Senna é romântico?

Senna: Demais

Doria: E namorado?

Senna: Sou, sou namorado, e minha profissão não ajuda muito não. Porque viaja demais, é um problema pra mim.

Doria: Marinheiro

Senna: Não, não sou marinheiro não, porque marinheiro tem um em cada porto. Não é o meu caso, nesse aspecto eu sou o oposto do marinheiro.

Doria: Família

Senna: Se sou o que sou eu devo muito à minha família e aos meus pais, sobretudo, de quem eu adquiri toda a educação, os princípios de vida. E eles se mantêm vivos, né? Ativos, todos esses princípios, essa educação. Então é fundamental pra mim, esse contato, porque todo o equilíbrio meu como pessoa e também os meus valores eles se renovam a cada dia que passa e que estou com eles.

Doria: O Ayrton Senna é vaidoso?

Senna: Bastante.

Doria: Um medo?

Senna: Medo de me machucar, medo de morrer.

Doria: A maior expectativa para o futuro?

Senna: Continuar sempre como um lutador e como um vencedor, e saber parar na hora certa.

Ao final, Ayrton Senna é levado a dar sua fala final, em frente à câmera, olhando para as lentes. Dentro do enquadramento, apenas o rosto de Ayrton Senna. São essas as suas palavras:

A todos vocês que assistiram esse programa e já viram tantas outras entrevistas minhas, seja papai, mamãe ou vovô, vovó, criança ou adolescente. Talvez eu tenha passado muitas realizações, muitos desafios, muitos sonhos, de uma vida maravilhosa, de uma vida de sucesso, uma vida de diversões. E eu realmente sou privilegiado, sempre tive uma vida muito boa. Tudo isso que consegui foi através de dedicação, perseverança... e muito desejo de atingir os meus objetivos.

Muito desejo de vitória, vitória na vida, não vitória como piloto. E a vocês todos que assistirem e estão assistindo agora, eu digo que, seja quem você for, seja qualquer a posição que você tenha na vida, nível altíssimo ou mais baixo social, tenha sempre como meta muita força, muita determinação, e sempre faça tudo com muito amor, e com muita fé em Deus, que um dia você chega lá. De alguma maneira você chega lá.

É dada a oportunidade de uma mensagem motivacional a Ayrton Senna, que é colocado para falar diretamente ao público, olhando de frente, sem que passasse pela figura mediadora do entrevistador. Senna é convidado a falar para todos, como o seu próprio discurso se oferece, é direcionado para qualquer um, e não a um ou outro alvo específico. Não é uma mensagem direcionada somente para os espectadores de Fórmula 1 e automobilismo, mas a todo brasileiro, sem exceção. Este quem fala então, não é o Senna dos circuitos fechados que compõem a rede de agentes e instituições da Fórmula 1. Este quem fala, é o Ayrton Senna do Brasil, o ídolo, eis a figuração que emerge, que se tece, é desenhada, e escolhida para aparecer ao grande público expectador brasileiro. O que se vê é uma dissimulação do pertencimento a uma ou outra posição social específica. A fala de Senna é genérica, e não há remorso algum de o ser, e de pronunciar

palavras já recorrentemente utilizadas nesses mesmos discursos motivacionais. O importante é que a mensagem se encaminhe para todos, sem exceção.

O que Senna pode expressar é o unânime, o aceito por todos, o que encontra correspondência com os valores e os ideais projetados ao longo da história da produção semântica de uma nação. Daquilo que se compreende por correto, em que esforços disciplinados aplicados com dedicação e perseverança resultam nos cumprimentos dos objetivos sem que exista a necessidade de sobrepor à legalidade. Por fim, a concepção vocacional trabalhista aparece no discurso de Senna, que não deixa passar batido a sua inspiração religiosa, cristã, crente em Deus, não diferente da crença de grande parte da nação brasileira. O que se vê, portanto, em Senna e nas escolhas de suas palavras, é o exemplo mais bem acabado, que expressa com nitidez e expressão, os próprios valores que a sociedade brasileira sedimentou.

Extraordinário e ordinário, Senna conseguia se passar como duas coisas opostas e excludentes ao mesmo tempo, algo que somente o duplipensar, conceito originado na distopia fictícia de George Orwell em 1984, poderia dar sentido e coerência. Mas não se trata aqui de um paradoxo insolúvel, e sim de raridade de certas competências por um lado e abundância de outras encontradas em um mesmo corpo. A raridade da competência automobilística tornava Senna um ídolo, mas isso o distanciaria de sua própria nação à qual ele teria de retornar. E o fazia, a partir das constantes viagens de volta ao Brasil em seus períodos de descanso, e dos recorrentes gestos de amabilidade a tudo aquilo que o Brasil criou e aprender a amar. Como eram: o caso da natureza praiana de Angra dos Reis na proximidade da Mata Atlântica, o gosto culinário pelos pratos simples cotidianos (arroz, feijão, bife e batata frita), e uma procura por aquilo que se definiu como “calor humano”, ao se distanciar da frieza presente na competição automobilística, “ambiente pesado” e carregado de muitas pressões, os quais um *habitus* incorporado das disposições mais quentes não dava conta de se habituar. As amizades européias não foram muitas, ou se existiram, não chegaram a ser de conhecimento público. Senna sempre recorria aos hábitos do seu passado, de sua infância e adolescência retornando sempre ao mesmo salão de beleza para aparar o seu corte de cabelo, fugindo das novas modas européias ou dos cabeleireiros mais famosos de renomadas grifes.

Era um ser humano comum, ordinário, para o olhar vindo de uma posição distanciada, era difícil enxergar o gosto peculiar de Senna, que só se revelava para os

olhares mais raros, dotados do código apropriado para perceber a percepção, para reconhecer os princípios que ordenavam as escolhas. (Já expus sobre isso acima e não vale à pena repetir). Assim Senna se passava como um ordinário, sem de fato o sê-lo. Dotado de competências muito peculiares, assim como Santos Dumont, foi erguido como ídolo por aquilo que era raro, escasso, e uma exceção de uma regra. Daquilo que uma nação não era, mas queria ser, e poderia tomar como exemplo, mas não apenas para ser seguido, como também para se ter orgulho, com suas qualidades extraordinárias que confeririam valor à nação brasileira em sua relação no mercado internacional.

O programa se encerra com mais imagens da infância e adolescência, além dos primeiros anos de carreira de Fórmula 1, de Ayrton Senna sendo exibidas em conjunto ao som de “We are the champions”, em versão instrumental.

5.3 O SUCESSO DE SENNA E O SUCESSO DO BRASIL: O ESPORTE E A FORMAÇÃO DAS DISPOSIÇÕES NACIONAIS

5.3.1 A PRIMEIRA VITÓRIA BRASILEIRA DE SENNA

Voltando para o início do ano de 1991 as expectativas²⁴⁶ eram de que Alain Prost poderia ainda se manter como um dos favoritos para a disputa do título mundial de

²⁴⁶ Como ilustra o exemplo: “O atual campeão mundial está cada vez mais maduro e já traça com desenvoltura uma tática para as corridas. O francês Alain Prost tentou mudar seu estilo na metade da temporada passada, altamente técnico, para correr atrás da vantagem que o separava de Senna. Não deu muito resultado e em 91 o mais provável é a volta do ‘professor’ Prost, como sempre terminando as provas com seu carro inteirinho, pilotando ao estilo “relógio”, sem errar curvas ou freadas. Néelson Piquet está em grande forma física, técnica e moral. O tricampeão não deixa dúvidas quanto a sua competência em acertar carros. Não vai dispor de material tão bom quanto Ferrari e McLaren, mas tira a diferença com a sua experiência de 14 temporadas e com a confiabilidade de seu Benetton. Piquet gosta de correr. Acelerar o deixa feliz e à vontade. Se o novo carro de John Barnard for bom, Néelson vai tratar de deixá-lo ainda melhor com suas soluções mágicas de acerto. Nada mais é segredo para o tricampeão dentro de uma pista: ele sabe andar quando é preciso, já venceu, já perdeu, já teve carro bom, ruim, e agora está animado em participar no desenvolvimento de um carro e times campeões. Nigel Mansell é o homem-show da F-1. Seu currículo é repleto de destruição de carros. Em 90, a habilidade do inglês pôde ser vista cada vez que rodopiava com a Ferrari e, em seguida, apontava o bico para o lado certo e acelerava mais forte ainda. Mas seu destino não é o de ser campeão.”

Meu ano na F-1. 'Briga pela pole-position será maior'. Ayrton Senna. “A temporada de 1991 vai ser muito competitiva e quem quiser disputar a ponta vai ter de trabalhar bastante. A Ferrari tem as maiores chances de começar na frente. Eles têm tudo praticamente pronto desde o ano passado, enquanto os outros

pilotos da Fórmula 1 em mais uma temporada. Jean Alesi era observado como uma espécie de garoto prodígio, por conta de seu estilo agressivo e arrojado, uma espécie de possível novo Senna, agora na Ferrari cresciam as expectativas por bons resultados. Nelson Piquet, ofuscado pelas conquistas de Ayrton Senna, após duas vitórias ao final da temporada de 1990, animava-se, e não sem razão, pois John Barnard que recentemente desenvolvera o postulante a título Ferrari 641, transferia-se para a emergente Benetton. A experiência de Piquet auxiliaria no desenvolvimento do carro que poderia se colocar como um dos favoritos. Em Mansell, só se podia esperar que algo de bom resultasse do seu talento, de um temperamento explosivo que pudesse dar em qualquer coisa, ou um grande triunfo, ou um grande fracasso. Ainda não se esperava que a equipe Williams, a qual Mansell retornaria depois de dois anos de ausência, pudesse ter um carro competitivo à altura das Ferraris e das McLaren. Esse prognóstico se mostrou o dos mais errados, tendo Mansell feito uma aposta ousada e acertada, se transferindo da Ferrari, equipe à qual não era bem recebido, para a sua antiga equipe dos anos de 1985, 86 e 87, disposta a ser receptiva ao retorno do Leão. Mansell, que havia lutado pelos títulos de 1986 e 1987 até as últimas corridas, conquistando várias vitórias, mas sendo irregular em seus resultados, fracassara. Por isso não era visto como um dos favoritos.

Próximo de completar trinta e um anos de idade, Ayrton Senna parecia estar em sua melhor forma. Com dois títulos em mãos, nos últimos três anos passou de um piloto em potencial para um dos grandes da principal categoria do automobilismo mundial, a Fórmula 1. A McLaren contaria mais uma vez com a Honda, mas dessa vez, fornecendo um motor com dois cilindros a mais, para uma potência extra, não possível de ser alcançada com os motores de 10 cilindros. O chassi MP/6, porém, continuava antiquado, mas tinha a vantagem de ser conhecido pela equipe e pelo seu principal piloto. Sem mudanças radicais, oferecia confiabilidade. Nas mãos do piloto certo, poderia conquistar vários resultados vitoriosos. Senna era, portanto, o grande favorito para a conquista do título mundial de pilotos da temporada de 1991 da Fórmula 1. O

precisam de muitos testes nos novos carros. Com isso, as previsões para esta temporada não podem ser feitas agora, porque vai depender de cada equipe se adequar a estas novas regras. As corridas vão continuar sendo disputadas pelas equipes de sempre e novas forças aparecem principalmente na formação do grid.” NASCIMENTO, Silvio. Alesi pode ser a grande surpresa. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 2 de março de 1991.

favoritismo de Senna seria confirmado no primeiro Grande Prêmio do ano, em Phoenix, Estados Unidos. Ayrton Senna conquista a *pole-position*. Na corrida em que Prost largou ao seu lado, Senna não deixou margens para uma possível vitória da Ferrari, vencendo a corrida.

Ayrton Senna completava trinta e um anos de idade no final de semana da realização do Grande Prêmio do Brasil de 1991 em Interlagos. Sua equipe não deixou de comemorar, como de costume, presenteando o piloto com uma torta e cantando os parabéns. Mas mesmo já em idade avançada, no seu oitavo ano como piloto de Fórmula 1, Senna não havia conquistado o que seu grande rival, Alain Prost, conquistara logo em sua segunda temporada, uma vitória em sua terra natal. Prost conquistou a sua primeira vitória na Fórmula 1 em um Grande Prêmio da França, repetindo o feito de vencer em no território de sua nação de origem mais cinco vezes (1983, 1988, 1989, 1990, 1993). Jean Alesi, companheiro de equipe de Alain Prost na Ferrari, declarou em 1991: “Deve haver um vazio enorme dentro dele por nunca ter vencido uma corrida no seu país. Imagine se o Prost jamais tivesse ganho uma corrida na França, com três títulos mundiais. Acho que não seria um título completo.”²⁴⁷ A comparação se fazia inevitável, já que quem reinava nos Grandes Prêmios Brasileiros era aquele que ficou conhecido sob o apelido de Rei do Rio, sendo não apenas o mais vitorioso piloto no circuito de Jacarepaguá no Rio de Janeiro (local de realização do Grande Prêmio do Brasil por grande parte da década de 1980), mas também o primeiro conquistador de uma vitória no novo circuito de Interlagos em São Paulo em seu retorno à Fórmula 1 em 1990. Prost parecia levar mais sorte quando pilotava em sua própria casa e também na casa de seu principal rival. Senna parecia desfavorecido, ter se tornado um piloto vitorioso em sua carreira não parecia ter sido suficiente para lhe conferir toda experiência e competências necessárias para a conquista de uma vitória em sua terra natal. Faltava-lhe também o atributo da sorte.

Colocava-se em questão se os estímulos fornecidos pelo ambiente caseiro eram mais favoráveis ou desfavoráveis ao até então bicampeão mundial Ayrton Senna em 1991²⁴⁸. Seriam os estímulos favoráveis em fazer Senna se sentir motivado a ir além de

²⁴⁷ FOLHA DE SÃO PAULO. Alesi descarta problemas no câmbio em Interlagos. Folha de São Paulo, São Paulo, 22 de março de 1991.

²⁴⁸ Ayrton descarta câmbio semi-automático em 91. “A tensão, de acordo com ele, pode ser prejudicial à concentração do piloto antes da prova. No ano passado, ele chorou antes da largada. ‘O calor humano e o entusiasmo da torcida contagiam, emocionam’, disse. Apesar do choro, o piloto disse que consegue controlar a emoção quando disputa provas no Brasil. Ele assinou ontem um novo contrato com o Banco

suas capacidades comuns e repetidamente mobilizadas em seu cotidiano ou seriam os estímulos desfavoráveis em torná-lo muito mais ansioso, embora mais comprometido, menos concentrado em consequência, afeito ao cometimento de erros principiantes? Até aqueles anos, se provava que Senna não se deixava contagiar pelos estímulos mais favoráveis, cometendo erro primário em sua primeira prova no circuito de Interlagos. Parecia ser bem o caso de que um piloto mais afoito, mais arrojado, teria mais dificuldades em encontrar o balanço ideal para canalizar os efeitos de um ambiente ao seu redor em estímulos mais favoráveis para a execução de suas competências mais elevadas. Alain Prost indicava, até àquele momento, que o seu tipo de disposição, aparentava como o mais adequado para os acertos mais finos e equilibrados, ideais para as situações mais eufóricas, em que os pilotos se colocam em alto grau de envolvimento. O Grande Prêmio do Brasil de 1991 estaria reservado a demonstrar que, essas “ciências” não se aplicam tão adequadamente à realidade, uma vez que os diferentes tipos de disposições contariam com probabilidades próximas de realizarem os mesmos feitos.

No primeiro dia de treinos oficiais no autódromo de Interlagos, em São Paulo, véspera da realização do Grande Prêmio do Brasil, o circuito foi tomado pela chuva intermitente. A condição climática alterava-se rapidamente, tornando as previsões futuras sobre as condições de aderência do asfalto incalculáveis. Os vários pilotos que competiam decidiram ir à pista com pneus sulcados, próprios para a pista molhada, fazendo várias e várias voltas consecutivas, algumas pouco velozes, outras, bastante lentas, qualquer uma delas fora do ideal a ser atingido. Mas a imprevisibilidade os motivava a seguir, com o risco de uma piora repentina das condições, ou até mesmo de um provável cancelamento da segunda sessão de treinos qualificatórios, caso uma grande chuva inundasse o autódromo de Interlagos.

A pista de Interlagos, após as chuvas intermitentes, era um misto composto por diferentes níveis de aderência distribuídos ao longo de todo o circuito, em alguns lugares havia poças d'água, em outros, os quais os carros passavam em alta velocidade, curtos trechos de asfalto seco se encontravam na pista. A dúvida repousava sobre a escolha dos pneus, sulcados ideais para asfalto molhado, mas que se superaqueciam rapidamente nos trechos mais secos? Ou pneus lisos, os ideais para asfalto seco, mas

Nacional, empresa que o patrocina há sete anos.” FOLHA DE SÃO PAULO. Piloto faz 31 anos hoje. Folha de São Paulo, São Paulo, 21 de março de 1991.

que escorregavam sobre os trechos mais úmidos da pista? Os pilotos arriscavam das diversas formas.

A Rede Globo de Televisão decidiu levar ao ar as duas sessões de treinos qualificatórios. Era a primeira temporada que contava com a transmissão dos treinos oficiais para os televisores brasileiros, e essa era a segunda vez que a Rede Globo de Televisão realizava a transmissão. Com um pouco de atraso, já com o treino em curso por vinte e quatro minutos, a Rede Globo iniciou a transmissão do primeiro treino.

Nigel Mansell dominou a primeira metade da primeira sessão de treinos oficiais. Até que, com o tempo de 1:19:811, Ayrton Senna, sendo apenas 1 milésimo mais rápido que Jean Alesi, toma a posição provisória de *pole-position*. Mas sua posição de *pole-position* é rapidamente superada por Jean Alesi, com o tempo de 1:19:350. Nesse meio tempo, Ayrton Senna decide voltar aos boxes, para fazer modificações em seu carro. Com pneus novos, Senna decide voltar para mais uma tentativa. A pista se encontra mais seca neste momento. Em sua volta de aquecimento de pneus, Senna percorre o circuito de Interlagos lentamente nas suas longas retas, evitando o menor desgaste dos pneus, guardando-os para as voltas voadoras seguintes. Não sentindo a possibilidade de melhoria do seu tempo, ao ver novas gotas d'água caírem sobre o circuito, retorna mais uma vez aos boxes.

A última tentativa de Ayrton Senna só se realizaria restando menos de cinco minutos para o término do treino. Senna se preparava para uma única volta rápida, sem saber se o segundo treino a ser realizado para mais tarde contaria com condições de pista mais favoráveis. Novamente, realiza o percurso da volta de aquecimento devagar. Ainda havia várias poças d'água sobre o circuito de Interlagos, mas isso não impediu para Senna melhorasse o melhor tempo e cravasse a volta mais rápida da primeira sessão oficial com o tempo de 1:18:711.

Já o segundo treino oficial de qualificação contaria com condições de pistas mais previsíveis, sem chuva, o circuito inteiro do autódromo de Interlagos se encontrava seco, em condições ideais para as voltas mais rápidas. Quando as condições climáticas são previsíveis e favoráveis, pode se criar a expectativa de que a pista se tornará mais aderente conforme os carros passem pela linha ideal do circuito. Pouco a pouco vai se formando uma camada de borracha que unida ao asfalto permite o nível ideal de aderência para uma volta de qualificação. As equipes menores tendem a levar os seus pilotos à pista primeiro, e os favoritos para as primeiras colocações deixam apenas os

últimos minutos de treino as tentativas de voltas voadoras. Isso porque os jogos de pneus são limitados, apenas dois jogos de pneus disponíveis para a qualificação. São pneus de borracha super macia, que se aderem ao asfalto mais facilmente, porém se desgastam rapidamente. Já na segunda tentativa de uma volta voadora, o nível de aderência da borracha encontrado nos pneus de qualificação não é mais o mesmo. Disso resulta que a dinâmica de um treino oficial de qualificação, que define as posições do *grid* de largada de um Grande Prêmio, em geral é entediante na maior parte do seu tempo para os espectadores.

Tirando o risco do tédio, Nelson Piquet é um dos primeiros a ir à pista. Mas mesmo sob condições de pista mais favoráveis das oferecidas no treino anterior, Piquet é incapaz de levar seu carro a uma boa posição para o *grid* de largada e não anima a torcida brasileira. Depois dele é a vez de Nigel Mansell, que mostra pela primeira vez todo o potencial do carro projetado por Adrian Newell, antigo engenheiro da March, que levou até a equipe Williams o conceito do bico dianteiro levemente levantado, permitindo um mais eficiente deslocamento de ar na parte frontal do carro. Mansell faz o tempod e 1:17:356, logo no início da pista, com o asfalto ainda “verde”, sem o devido nível de emborrachamento, indicando que lutaria até o resto do treino qualificatório pela *pole-position*. A essa altura Galvão Bueno já fazia previsões de tempos abaixo de 1:17.

No momento em que Alain Prost vai à pista para a sua primeira tentativa, são audíveis as vaias dos torcedores brasileiros pela transmissão da Rede Globo de Televisão. Sem o devido conhecimento do que estava por vir, os torcedores brasileiros ainda encaravam Prost como o principal rival e adversário de Ayrton Senna para a temporada de 1991. Galvão Bueno preferiu não hostilizar Prost, e sim elogiá-lo, considerando uma honra a oportunidade de poder ver de perto todas as habilidades de condução automobilística de Prost, proporcionadas pela câmera on board colocada em seu carro. 1:17:821 é o seu tempo, não ameaçando a temporária colocação de *pole-position* de Nigel Mansell.

Enquanto Alesi vai a pista, numa curta tomada, a transmissão da Rede Globo de Televisão foca a preparação de Ayrton Senna, se ajeitando dentro de seu macacão, antes de entrar no seu carro. Seu companheiro de equipe, Gerhard Berger, é o primeiro piloto da McLaren a ir à pista, conquistando o tempo de 1:18:249, desanimando momentaneamente as chances da conquista da *pole-position* por um dos carros da McLaren.

Quando Ayrton Senna vai à pista, é a vez da torcida presente no autódromo de Interlagos aclamá-lo, ovacionando o piloto brasileiro. O tempo de Ayrton Senna, 1:17:282, retoma a motivação da equipe McLaren para a disputa da *pole-position*.

A previsão de Galvão Bueno feita alguns minutos antes é confirmada no momento em que Nigel Mansell percorre a reta principal do circuito de Interlagos, mais uma vez, finalizando sua volta voadora com o tempo de 1:16:844 retomando a colocação provisória de *pole-position* mais uma vez. Logo em seguida, é a vez de Patrese tomar pela primeira vez a liderança provisória do treino de qualificação.

Nuvens se aproximavam do autódromo de Interlagos, tornando imprevisíveis mais uma vez as futuras condições climáticas sobre o circuito, colocando novas dúvidas e incertezas, levando certos pilotos a levarem seus carros à pista em busca das tomadas de tempo. Exceto Senna, que prefere esperar, trabalhar no acerto do carro, para só voltar ao final do treino, com o nível máximo de emborrachamento da pista. Enquanto isso, Berger melhora o seu tempo para 1:17:472.

Ao final, Alain Prost, seguido por Ayrton Senna, são os dois últimos pilotos a tentarem voltas voadoras no circuito de Interlagos. Alain Prost logo ao abrir sua volta voadora encontra carros mais lentos à sua frente que o atrapalham a seguir pelo traçado ideal da pista. Já Senna, se encontrava no lado oposto da pista, e não encontrava quaisquer empecilhos para seguir por cima do traçado ideal durante toda a sua volta voadora.

Galvão Bueno: Você vai vendo Senna. Ele tá medindo certinho pra que ninguém fique à sua frente. Nós temos dois minutos e meio. Dois minutos agora para o final do treino. Aí Senna, abriu a sua volta. Você vai de olho em Senna, em vou de olho, fico também no tempo de Prost. Aí vai Senna, vai a sua torcida com ele. Ele deixa o S do Senna. Vai acelerando fundo. Curva do Sol pra ele. Faz redondinha, vai lá no limite da zebra e vem rasgar na reta oposta. Dezoito, dezenove, vinte segundos. Ele tem que tentar a marca de 1 16 755, é a marca de Ricardo Patrese. O Prost está na pista, (...) zebra virou pista faz tempo pro Senna. Ele vai por cima da zebra, vai beliscando a grama, vem na zebra de novo, vai que vai quer o tempo. Quer a pole Ayrton Senna. 1 17 você viu o tempo do Prost. 1 17 7389. Não chegou, na briga pela pole. Aí Ayrton Senna, vamo ver no mergulho, quero ver no mergulho. Tem tempo para Senna, ele passou em 58. Tem retardatário à frente. Aí vem Senna, o tempo a ser batido, 1 16 755. Sai do carro à sua frente, 1 e 10, 11, é nos milésimos, 14, 15, 16 393 é pole-position Ayrton Senna!²⁴⁹

²⁴⁹ TRANSMISSÃO AO VIVO GRANDE PRÊMIO DO BRASIL. Rio de Janeiro: *Rede Globo de Televisão*, 24 de março de 1991. Programa de TV.

Assim que termina a entrevista particular com um repórter da Rede Globo de Televisão, ao caminhar pelos boxes, Ayrton Senna é assediado por vários jornalistas, cenógrafos e fotógrafos que rondam o piloto brasileiro em busca das suas palavras, dos seus gestos e das suas expressões.

O repórter da Rede Globo procura antes o irmão de Senna para entrevistá-lo:

Repórter: De onde o Ayrton tira essa... esse gasto no final, na pressão, ele comenta sobre isso? Como é que é?

Irmão de Senna: Acho que ele se concentra muito. Ele é muito frio nessa hora, ele se desliga de tudo.²⁵⁰

Assim que Senna chega aos boxes, é a sua vez de ceder entrevista à Rede Globo de Televisão:

Repórter: Tem explicação ou não tem? Esse aqui é o Ayrton Senna.

Ayrton Senna: A explicação é um desejo enorme de vitória. É uma vontade que eu tenho dentro do meu coração, dentro da minha alma de... e acredito que eu posso fazer. E eu dou tudo que tenho. Aqui com essa torcida toda, esse calor humano tremendo, é uma sensação que a gente não experimenta em lugar nenhum, e a gente consegue tirar mais alguma coisa.

Repórter: Quando você foi pra sua volta, você sabia de onde podia ter coisa pra tirar? Era do homem ou era da máquina? De onde você podia ainda enxugar o seu tempo?

Senna: A gente mexeu um pouquinho na máquina, mas muito pouco. E eu sabia que eu tinha que dar um pouco mais de mim numa série de curvas, lembrando da primeira tentativa, e eu consegui acertar melhor alguns pontos que é a primeira curva, na primeira tentativa, e outros pontos eu tentei um pouquinho mais e deu, até que faltou um pouco de mais na terceira curva, na reta oposta, peguei na zebra, eu perdi um pouquinho de um tempo lá. Mas no geral eu consegui melhorar em 1 segundo, isso é que vale. E é legal, muito bonito ver essa torcida toda aí, delirando. A galera, é uma coisa incrível. Amanhã, não sei o que vai ser. Honestamente falando não tá fácil, e o carro não tá bem equilibrado ainda, a gente não conhece o carro numa pista como essa e tá muito, muito difícil de acertar. A gente vai tentar o nosso melhor. E vamos esperar, pra ver se a gente consegue... consegue amanhã. Mas não sei, vamos esperar.²⁵¹

Galvão Bueno encerra a transmissão reforçando a explicação de Ayrton Senna, as dificuldades da McLaren, os avanços da Ferrari e da Williams. Estas duas últimas equipes se encontravam mais preparadas, pelo conhecimento mais vasto do carro. A McLaren teria que contar com o “braço” de Ayrton Senna para poder vencer a corrida, conforme a opinião de Galvão Bueno. Apesar da *pole-position*, pelos vários treinos em

²⁵⁰ TRANSMISSÃO AO VIVO GRANDE PRÊMIO DO BRASIL. Rio de Janeiro: Rede Globo de Televisão, 24 de março de 1991. Programa de TV.

²⁵¹ TRANSMISSÃO AO VIVO GRANDE PRÊMIO DO BRASIL. Rio de Janeiro: Rede Globo de Televisão, 24 de março de 1991. Programa de TV.

toda a véspera do Grande Prêmio, a expressão de Senna não revelava uma plena confiança na vitória, o piloto brasileiro esperava contar com um acaso, com uma eventualidade que freasse o ritmo mais avançado dos carros da equipe Williams.

À tarde e sob céu nublado, coberto pelas nuvens, com ameaças de uma garoa ou até mesmo uma chuva mais forte, ocorreria a segunda etapa do campeonato mundial de Fórmula 1 de 1991, o Grande Prêmio do Brasil, no circuito de Interlagos, em São Paulo.

A transmissão extensiva e em loco da Rede Globo de Televisão abria desde cedo o espetáculo do Grande Prêmio do Brasil. Diferentemente do que comumente se praticava ao longo de uma temporada de um campeonato de Fórmula 1, a Rede Globo alargava os minutos de atenção dedicada de sua rede para o Grande Prêmio do Brasil. Os demais veículos midiáticos que se dedicavam ao esporte, nos tempos áureos do automobilismo brasileiro no cenário internacional, também faziam o mesmo. Os torcedores lotavam as arquibancadas do autódromo de Interlagos esperando que o piloto Ayrton Senna, em sua sétima tentativa, finalmente subisse no lugar mais alto do pódio após completar um Grande Prêmio em sua terra Natal. No auge da carreira do piloto brasileiro, depois da conquista de dois títulos mundiais, e com a proximidade de uma chuva, mesmo que tímida, na forma de uma garoa, as expectativas podiam ser as mais otimistas.

Quando os carros se alinharam, a largada foi autorizada. Primeiro acende a luz vermelha e somente então a verde, quando esta luz é acesa, dá-se a largada para a corrida. Nesses poucos instantes, os pilotos sobem os giros de seus motores, em marcha neutra, acionando a embreagem, para então engatarem a primeira marcha, removendo o pé da embreagem somente com o sinal verde. O ronco dos motores em conjunto se torna uma sinfonia ensurdecadora, e a excitação aumenta na medida em que o momento da largada propicia a maior oportunidade de trocas de posições na corrida, e eventualmente algum acidente. A corrida não pode ser vencida na largada, porém, pode ser perdida.

Ayrton Senna dispara na largada, sem a aproximação de qualquer piloto, para a tomada da primeira curva do circuito de Interlagos, o “S” do Senna, curva desenhada sob as orientações do próprio piloto brasileiro. Já Patrese é superado pelo seu companheiro de equipe Nigel Mansell.

Ainda nas primeiras voltas, era possível observar uma gota de chuva captada por uma câmera colocada próximo à pista, que recorrentemente era escolhida pelo diretor de

transmissão para exibir a corrida, quando os carros percorriam os metros finais do “S” do Senna.

Nos momentos iniciais da corrida, Senna imprimia o ritmo mais forte, colocando pouco a pouco uma vantagem sobre o segundo colocado Nigel Mansell. Após quinze voltas, Mansell repentinamente consegue diminuir em dois segundos a vantagem de Ayrton Senna. Os ritmos se invertem, Mansell volta a volta se aproxima cada vez mais do líder Senna. Os dois pilotos eram os mais rápidos na corrida. Ricardo Patrese já se colocava a 14 segundos atrás dos dois primeiros depois de 20 voltas. Os demais, já se distanciavam a mais de 20 segundos. Volta 26 é a vez de Nigel Mansell parar para fazer a sua troca de pneus, quanto Senna segue na pista. Mansell teve dificuldades em sua troca de pneus, levando mais que o tempo habitual, em sua parada, um total de 14,59 segundos. Na volta seguinte é a vez de Senna fazer a sua parada, que levou apenas 6,93 segundos. Em seu retorno à pista, consegue se colocar à frente do segundo colocado, Ricardo Patrese, que ainda não tinha feito a sua parada. Após 27 voltas, Senna continuava o líder, com Patrese três segundos atrás e Mansell mais atrás ainda, oito segundos em relação à Senna.

No segundo stint, Mansell volta mais rápido à pista, fazendo na volta 28 a volta mais rápida da corrida em 1:21:290. Com uma sequência de voltas mais rápidas em relação à Senna, pouco a pouco Mansell foi tirando a diferença para o líder da corrida. Mansell tivera a sua corrida prejudicada pelo erro na parada para troca de pneus, porém não desistia de sua tentativa de aproximação ao líder Ayrton Senna. Na metade do Grande Prêmio do Brasil, a disputa pela vitória ainda se colocava em aberto. A diferença que havia sido alargada para oito segundos, na volta 45 havia diminuído para apenas três segundos. Momento em que os retardatários apareciam em abundância frente aos líderes para serem superados. Senna consegue lidar com os retardatários com maior facilidade do que Mansell, voltando a aumentar a diferença. Galvão Bueno aumenta o volume de voz e chama a atenção do telespectador para o momento crucial da corrida, em que Senna poderia colocar uma vantagem insuperável sobre o seu rival na corrida, Nigel Mansell. A diferença, como esperava Galvão Bueno, voltava a aumentar para quase seis segundos. Porém, a causa da diminuição do ritmo de Mansell passou despercebida por Galvão. Mansell teve um dos pneus de seu carro furado, por conta de detritos na pista, e teve que realizar a sua segunda parada para trocas de pneus na volta 50. Também passava despercebidas as perdas das marchas no carro de Ayrton

Senna, não notadas pelo narrador Galvão Bueno, nem pelo comentarista Reginaldo Leme.

Enquanto a parada de Mansell demorou pouco mais de nove segundos, Senna permanecia na pista, agora com uma vantagem maior que 30 segundos. Com a proximidade de uma garoa que poderia depositar água sobre o circuito de Interlagos, a equipe McLaren decide manter o carro de Senna na pista, sem saber de fato qual escolha de pneus teria que fazer na troca seguinte. Restando 16 voltas para o final, Senna faz uma volta com o tempo de 1:27:3, fugindo ao habitual ritmo imposto anteriormente, com voltas próximas de 1:21 e 1:22.

Depois de 57 voltas, a diferença de tempo entre Senna e Mansell que já fora maior que 30 segundos, reduziria para 21 segundos. De Senna para Patrese, 37 segundos. Até que na volta 61, Mansell roda o seu carro por conta de uma falha em seu câmbio. Galvão narra mais uma vez: “Aí a rodada, de Mansell! É a rodada, é rodada, de Nigel Mansell, o Leão ficou de costas! Aí Nigel Mansell, rodou Mansell e vai encostando. O rádio a essa altura vai avisando o Senna que o Leão virou ao contrário.”

Restando então apenas 10 voltas, Senna tem uma larga vantagem para o novo segundo colocado na prova, Ricardo Patrese e teria tudo para vencer a corrida, exceto uma eventualidade não esperada.

Assim como o final do campeonato de 1988 no Grande Prêmio de Japão, quando uma corrida segura e fácil parecia se realizar futuramente para Senna, o inesperado aparece em sua frente, determinando um novo obstáculo a ser superado. Senna que havia alongado o seu segundo stint, recusando-se a se fazer a troca de pneus, teria que encerrar as últimas voltas do Grande Prêmio do Brasil de 1991 com pneus desgastados. Embora tivesse sido uma grande sorte que seu principal rival na corrida teria de abandonar após o problema no câmbio de seu carro, Senna também teria o azar de perder as marchas do seu carro.

Senna decidiria então que para não correr o risco de perder todo o câmbio, colocaria o seu carro engatado na sexta marcha e não realizaria mais trocas. Um motor de um carro de Fórmula 1 é produzido para render o máximo de potência nos giros mais altos, sendo essenciais as trocas de marcha para manter o motor cheio, em sua faixa de melhor rendimento. Sem as trocas, o motor teria que sair da sua faixa de melhor rendimento constantemente. A Honda havia desenvolvido dois sistemas que atenuavam a perda de potência nos giros mais baixos, o comando de válvulas variáveis e o controle

das borboletas do motor variáveis, dando a possibilidade de um respiro extra, uma melhor alimentação do motor, conforme o seu giro e a rotação. Não eram tecnologias que forneciam ao motor um rendimento contínuo em todas as faixas de rotação, mas aliviava as perdas quando o motor saía das suas faixas ideais. Isso permitiu que Senna perdesse menos potência do que poderia perder, caso o seu carro não contasse com essas tecnologias.

A maior briga de Senna agora era outra. Deixando o seu carro em uma única marcha, em um circuito como o de Interlagos, com trechos de altíssima velocidade como a reta principal e a reta oposta e curvas de baixíssima velocidade como o Bico de Pato, Pinheirinho e a Junção, e que ainda contava com declives e elevações, sem poder acionar a embreagem e sem realizar trocas de marchas, o volante do seu carro foi se tornando cada vez mais rígido e difícil de manobrar, tornando-se uma atividade física desgastante o manuseio do mesmo.

Não bastassem todos esses problemas, uma intermitente leve chuva umedecia o asfalto do circuito de Interlagos, não suficientemente para fazer valer à pena a troca pelos pneus sulcados, porém, suficientemente para tornar a pista mais escorregadia e perigosa, mais propícia a levar os pilotos ao erro.

A folgada distância de Senna e Patrese vai se obliterando a cada volta, em que Patrese motivado a lutar pela vitória começa a acreditar na possibilidade de superar Senna, enquanto que o piloto brasileiro luta contra seu próprio carro para fazer da vantagem imposta suficiente para a obtenção da sua primeira vitória no Brasil.

Senna chega a fazer uma volta com o tempo de 1:28, enquanto seu companheiro de equipe, Berger, também com um McLaren, faz uma volta de 1:21.

Reduzindo a vantagem da liderança de Senna na média de seis segundos por volta, Ricardo Patrese se colocava como favorito a vencer a prova, o Grande Prêmio do Brasil. Restando apenas cinco voltas, a vantagem era de 14 segundos. Nesse momento, a transmissão televisiva exibe a câmera on board instalada no carro de Senna. É visível que o piloto brasileiro mantém as duas mãos ao volante constantemente, sem retirá-las para trocas de marchas.

Eis que Senna reage, fazendo uma volta com o tempo de 1:25:8. Com apenas quatro voltas para o término da corrida, Patrese se colocava nove segundos atrás de Senna, precisando tirar uma média de 2 segundos e meio de diferença por volta para vencer.

Nem mesmo Mansell havia ameaçado a liderança de Senna na corrida como nos momentos finais Patrese o ameaçava. Era necessária uma volta fora do comum por Ayrton Senna para evitar a aproximação de Patrese, com o tempo de 1:24:7, ele consegue aliviar a perseguição de Patrese, que ao encontrar com retardatários, só consegue diminuir em 1 segundo a diferença. Agora restariam apenas duas voltas.

“Esta foi a volta muito importante. A volta que ele pode ter ganho a corrida.”
Dizia Reginaldo Leme ao telespectador.

Nessas duas últimas voltas, a chuva volta a molhar o circuito de Interlagos²⁵².

Galvão Bueno: Aí vai ele. 1 volta, 1 volta! Mihale Midase aponta pra ele 1 volta, tá ali o Mihale! Volta final. Ele virou 25 e 1. Patrese 24 e 7. Pouco mais de 4 kms, mas são 4 kms difíceis porque a pista está molhada. Seria o drama reservado no final desta prova. O Senna, acena, avisa, aponta. Aí vai ele, aí vem Senna, puxa de um lado, acelera, puxa pra direita. Tá chovendo. As gotas caem ali, na câmera colocada no carro de Senna. São poucas curvas para o final. Ele vai deixando o misto. Vai no capricho o Senna. Vai pra quebrar mais um tabu. Vai pra vigésima oitava vitória. Aí vem Senna, de ponta a ponta no Grande Prêmio do Brasil. Fica de pé a torcida. As bandeiras começam a se agitar. A quadriculada em preto e branco está nas mãos de Midale Mihase. Senna vai apontar. Patrese está perto mas ele vai apontar. Aí Senna, de ponta a ponta. Vai apontar Ayrton Senna, depois desta curva. Aponta Senna, vem pra reta, vai pra vitória, Mihale Midase, Ayrton, Ayrton, Ayrton Senna do Brasil! De ponta a ponta ele vence em Interlagos! Uma grande vitória de Senna, de ponta a ponta, ele vibra muito. Você e Senna dentro do seu cockpit.²⁵³

Eram audíveis os berros de Ayrton Senna de dentro do seu *cockpit* que foram captados pela câmera instalada em seu carro. Senna não se conteve, incluindo palavras como “puta que pariu”, não sabendo que o áudio captado pelo microfone dentro do seu capacete estava sendo transmitido ao vivo pela televisão. Gritos de “eu não acredito!” também foram captados. Ao chegar à reta oposta com o carro quase parando, um fiscal de pista entrega a bandeira brasileira para Ayrton, que logo em seguida deixa o carro morrer. Depois de tanto esforço físico, Senna se sentia esgotado e mal dava conta de se retirar de seu carro, tomado pelos espasmos musculares em todo o seu corpo. Teve de contar com a ajuda dos médicos auxiliares que rondavam o circuito de Interlagos para um eventual pronto socorro em caso de um acidente mais grave.

Galvão narra todo o retrospecto de Senna em suas participações em Grandes Prêmios no Brasil.

²⁵² Nota: os caracteres “Senna vencedor do Grande Prêmio” aparecem antes do encerramento da corrida.

²⁵³ TRANSMISSÃO AO VIVO GRANDE PRÊMIO DO BRASIL. Rio de Janeiro: *Rede Globo de Televisão*, 24 de março de 1991. Programa de TV.

O público espectador presente nas arquibancadas de Interlagos começam a cantar “vai Senna, vai Senna, olé, olé, olé!”

Ao subir ao pódio, Ayrton Senna é ovacionado mais uma vez pela torcida brasileira, ao levar consigo a bandeira brasileira.

O hino brasileiro é tocado, com Ayrton Senna no posto mais alto do pódio. Com sua mão direita, apoiando o mastro em seu ombro, segura a bandeira brasileira. Com sua mão esquerda, um boné cedido pelos patrocinadores. Ao final da execução dos hinos nacionais do Brasil e da Inglaterra, Senna coloca o boné sobre sua cabeça. E então recebe o pesado troféu pela vitória de mais um Grande Prêmio, com dificuldades, mal consegue erguer o troféu com as duas mãos, quase que deixando o cair. Até que encontrando forças que já se pensava não estarem disponíveis, com apenas um dos braços, ergue o troféu. “Não há dor que possa impedir de comemorar a sua vitória.” Diz Galvão Bueno. Ao invés de fazer o de sempre, como de costume entre os pilotos vitoriosos que sobem ao pódio, tradicionalmente atirando o Champagne sobre os outros pilotos, Senna decide jogá-lo em cima dos espectadores que estão próximos e ao final, em si mesmo, sobre a sua cabeça, deixando que o líquido derrame sobre si, tomando um verdadeiro banho de Champagne.

Depois de duas horas ininterruptas de transmissão, a Rede Globo de Televisão finalmente fornece espaço televisivo para os seus anunciantes.

Repórter: Senna, como é que você chegou a essa vitória?

Senna: Ganhando de ponta a ponta, primeiro de tudo. Foi uma corrida fantástica pra mim. É, memorável. É... é um dia que vai ficar na minha memória por toda a minha vida, com certeza. Eu tive uma corrida muito difícil, no início com problemas de pneu, depois mais tarde com o segundo jogo de pneus, o Mansell andava bem mais rápido do que eu, mas eu tentei jogar um pouco com ele, até que eu consegui me livrar dele um pouco. E o meu problema passou a ser o câmbio, começou a pular a quarta fora, da metade da corrida em diante, de repente eu perdi totalmente a quarta, faltando vinte voltas para o final. E aí foi, foi... quase o fim pra mim, porque... pra eu mudar as marchas sem passar pela quarta eu tive que fazer um esforço tremendo no braço. E com isso, além de perder tempo, eu comecei a ter um desgaste muito a mais do que eu poderia ter. Já com o desgaste acumulado da corrida. E eu comecei a ter dores no pescoço, no ombro, e nos braços, e aí, de repente eu fiquei sem a quinta, sem a terceira, nada funcionou faltando sete, oito voltas do final. E a única marcha que entrou foi a sexta. Eu tentei mudar e as marchas ficavam em ponto morto. Aí eu coloquei a sexta e fui em sexta essas últimas sete voltas. E na reta tudo bem, mas nas curvas lentas era quase que impossível guiar o carro. E o esforço que eu tinha que colocar pra guiar, pra segurar o carro no volante era maior ainda, porque o motor empurra o carro pra fora da curva, nas curvas lentas. Além disso, o problema era que o motor ficava com o RPM tão baixo que não tinha potência fora das curvas, e eu vi o Patrese chegando, chegando e eu procurei mudar o estilo de guiar

para tentar manter o RPM mais em cima, mas com isso eu tinha que ir mais forte em cima da curva. Segurar mais ainda nos braços, literalmente no volante. E no finalzinho começou a garoar, quase passar reto, sem poder trocar marcha, sem poder fazer nada, com a pista molhada foi quase tudo ali, e eu achei que não ia ganhar nas duas últimas três voltas com o problema do câmbio. Nas últimas sete voltas. Mas quando deu três, duas voltas se der vai ser no grito. Aí eu pensei comigo, eu lutei tanto, tantos anos, pra chegar a isso. E hoje tem tanto, vai ter que dar, vai ter que dar e vai ter que chegar em primeiro porque Ele é maior do que todos. E Ele vai me dar essa corrida, depois de tudo. E foi isso mesmo, Deus me deu essa corrida e valeu, eu tou feliz demais e a emoção foi muito grande.²⁵⁴

Não foi a primeira vez que Ayrton Senna encerrou um Grande Prêmio de Fórmula 1 completamente exausto. Em sua segunda corrida na categoria principal do automobilismo mundial, no Grande Prêmio da África do Sul de 1984, Senna sentiu pela primeira vez a intensidade e o nível de esforços físicos exigidos para a condução de um carro de Fórmula 1. Ainda em início de carreira, a compleição física de Ayrton Senna era de um homem comum, magro, com aparência de um menino no final de sua adolescência, mesmo já aos seus vinte e quatro anos de idade Senna não se diferenciava como um atleta. Pelas suas deficiências físicas procurou quando pôde o auxílio de Nuno Cobra²⁵⁵ para prepará-lo adequadamente. Ainda assim, se desgastou demasiadamente no Grande Prêmio do Brasil de 1991, ao final da corrida se sentia completamente esgotado, como se não pudesse dirigir por nenhuma volta a mais, fazendo parecer que coincidentemente Senna utilizou plenamente as suas energias nas 71 voltas que percorreu em Interlagos. Mas e se tivesse que percorrer uma volta a mais? Duas? Três?

A vida de Senna não dependia dessa vitória no Grande Prêmio do Brasil. Não foi uma luta pela sobrevivência, nem a de si mesmo, nem por um ente querido. Embora não fosse o caso, o corpo humano em suas propriedades fisiológicas não é capaz de diferenciar uma situação de outra. A plasticidade do corpo humano resulta em que as reações fisiológicas mais básicas dependem de uma complementaridade com o meio, ou seja, não nascem prontas, se desenvolvem ao longo de uma vida. E dependem de um componente semiótico, propriamente, de um significado. Senna lutava por um

²⁵⁴ TRANSMISSÃO AO VIVO GRANDE PRÊMIO DO BRASIL. Rio de Janeiro: *Rede Globo de Televisão*, 24 de março de 1991. Programa de TV.

²⁵⁵ É meu trabalho mais bonito'. "Um dia o Ayrton me procurou. Em 84 ele era magrinho, franzino, fraco. E tudo aconteceu. Eu não sou nenhum feiticeiro. O que eu fiz foi tocar nos cordões maravilhosos de seu potencial. Ele me ligou depois de ser campeão mundial em 88 e disse: 'Estou muito feliz, porque eu não cansei'. Essa era a coisa bárbara para ele. Ter saído lá atrás e chegado em primeiro lugar e não cansou. Eu não fiz nada demais, só desenvolvi o potencial dele que é absurdo. É o trabalho mais bonito que eu fiz." (Nuno Cobra sobre o tricampeão Ayrton Senna) GOMES, Flavio. Cobra quer levar sua 'mensagem' ao povo. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 22 de agosto de 1993.

significado. O que nos torna humanos, é a vontade de lutar por aquilo que nenhuma outra espécie é capaz de lutar. É de se sentir motivado, disposto, a realizar práticas, que as outras espécies não realizam. A história que uma parte da humanidade vivenciou, encontrava-se no corpo de Senna, em sua fisiologia, uma disposição pronta para ser acionada nas devidas situações que foram desenvolvidas para atuarem, como era o caso no Grande Prêmio do Brasil de 1991. O corpo de Senna é tanto o receptáculo quanto a ferramenta, sendo uma espécie de união das disposições luteranas e calvinistas, como Weber as descreveu separadamente. Receptáculo e ferramenta da história de uma nação em sua inserção no esporte. Receptáculo e ferramenta não se separam como apareciam separadas na descrição típico ideal de Weber no papel. E somente no papel essas duas facetas apareciam separadas. O mimetismo é o resultado de uma repetição de uma prática em que o exemplo de aprendizado depende sempre de um exercício prático, e não de um modelo representacional, mentalista, que existe fora do contexto prático. Disso, se desprende que os signos mobilizados na prática automobilística e esportiva de Ayrton Senna, da nação brasileira, colocada em situações de combate proporcionadas pelas instituições internacionais esportivas modernas, são sempre visíveis somente a partir de aplicações práticas, resultados de disposições corporificadas. Não difícil ver aí, porque esses símbolos, que sob uma ótica mentalista, focada nas representações, a qual distanciaria os símbolos do seu lugar de origem, e das suas atuações, dos contextos práticos aos quais são exercidas, podem aparecer como pertencentes em um espectro no lado oposto ao qual ocupam as emoções humanas, em que surge um modelo de humanidade típico ideal, não presente na história, racional, não afetado. Mas a afetação é sempre uma constante, porque é ela que leva a decisão de agir, de continuar, de persistir, ou até mesmo de se abster. Porque o signo nada diz, se não afeta.

O esforço incomensurável de Ayrton Senna no Grande Prêmio do Brasil de 1991 é uma demonstração da realização prática do mito da nação o que Senna expressa. Em meio ao período de transição da ditadura militar para a democracia, no qual os brasileiros enfrentavam uma longa recessão econômica resultante em uma elevada concentração de renda, contexto o qual pouco a pouco o Brasil se fez, em uma relação de diferenciação, nos espaços sociais propícios porque compostos das instituições de colocar em comparação, como é o caso das instituições esportivas internacionais, sendo a Fórmula 1 um dos seu exemplos, uma brasilidade então surgia, na afinidade eletiva entre as disposições corporais da dedicação, da raça, da persistência, da vontade de

vencer, em meio aos mais diversos obstáculos e as outras instâncias sociais também mobilizadas pela agenda de nação, como o Estado, o espaço social jornalístico entre outros, que comunicavam e trocavam entre si esses mesmos símbolos. Não em vão, todos os pertencentes a esses espaços, colocaram em evidência os feitos heróicos de Senna da tarde de domingo de 24 de março de 1991.

Uma conquista que não aparecia como individual. Sentida por cada torcedor brasileiro, sua dose de contribuição para a motivação de Ayrton Senna, para a sua persistência na corrida, com que voltas ela tivesse que durar. Colocados em lados opostos, na pista e na arquibancada, os pilotos pilotavam, os torcedores torciam, mas todos eles homologamente mobilizavam os mesmos signos, e em conjunto, realizavam o espetáculo. Uns não seriam os mesmos sem os outros. Não haveria a devida motivação para Ayrton Senna, sem que o devido valor construído em uma longa história, estivesse colocado em um único desafio: a vitória no Grande Prêmio do Brasil. Estava reservada para essa única situação a mobilização de emoções especiais proporcionadas ao piloto brasileiro, que já via como comuns e ordinárias as vitórias conquistadas em outros países, outros territórios. A hierarquia dos valores esportivos é simultaneamente presente nas instituições, capazes de consagrar com os títulos, como nos corpos, os receptáculos e as ferramentas das emoções esportivas.

O oculto, que não se revela tão aparentemente, poderia fazer desvencilhar essa crença, essa *illusio*, se fosse colocado como explícito, que como um produto histórico, poderia ter hierarquias de diversas ordens diferentes, fazendo com o que fosse vencer torna-se perder e vice-versa. O corpo carrega em si a hierarquia, sem questioná-la, porque afetado, não pode olhar mais pelo ponto de vista de outra afetação, produto de outra história, seletiva de outros valores. A crença, portanto, depende dessa própria afetação. E sem afeto, nada se pode crer, por conseguinte, nada se pode sentir, de modo que, não há até mesmo razão, sem crença alguma.

25 março 1991

Pit Stop

Os três brasileiros colocados entre os sete primeiros do GP Brasil - receberam telegramas do presidente Fernando Collor de Mello. Para Senna, Collor ressaltou o esforço físico e a quebra do "tabu" no GP Brasil. Piquet e Moreno foram cumprimentados pelas "conquistas" e receberam votos de "sucessivos êxitos". Gugelmin, que tentou correr mesmo com a perna queimada pelo disparo acidental do extintor de incêndio, foi esquecido.²⁵⁶

²⁵⁶ PIT STOP. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 25 de março de 1991.

Com a vitória, Ayrton Senna fora condecorado pelo atual presidente à época Fernando Collor de Mello, entusiasta dos esportes e dos feitos esportivos realizados por atletas brasileiros em competições internacionais. Crente da importância da realização desses feitos, o presidente Collor se encontrava posicionado para conferir ainda mais importância à crença. Os agentes posicionados nas devidas instituições produtoras do significado da nação, mobilizavam a nação a dar crédito e conferir valor em ações de reconhecimento, que como o próprio prefixo da palavra indica, não são exatamente ações de fazer valer conhecer, o que até então não era conhecido, mas de reconhecer o que já se conhecia. Não existiam margens para que o presidente Collor fizesse reconhecer quem os seus anseios pessoais gostariam que fossem reconhecidos. A ação do presidente é de um sacramento, no qual aparece como agente finalizador de uma consagração à qual ele executa, mas que não pode ocorrer sem o conluio de uma série de agentes posicionados, cada um com os seus investimentos crédulos de contribuição. Os diversos agenciamentos contributivos das composições de agendas estatais condecorativas dos atletas nacionais são despercebidos a quem realiza tais consagrações.

27 março 1991

Ingo crê na façanha de Ayrton

Drago disse que se não se pode comparar as marchas de um F-1 com as de um carro comum. "As marchas na F-1 são muito grudadas. A diferença de rotações é pequena. Com apenas a sexta, Senna perdeu tempo na recuperação da velocidade no fim das curvas. Então, mudou o traçado para evitar prejuízo no início das retas. É coisa de gênio."

Para Hoffman, Senna "queimou bastante embreagem. Fazer o que ele fez é possível, mas não é qualquer piloto que consegue, como não é qualquer piloto que faz 54 poles".²⁵⁷

A Frase

Se isso for verdade, ele não estava só com a sexta marcha. É mentira. É cascata. Ele "apagou" mesmo e não tinha mais força no braço. Nelson Piquet.²⁵⁸

Ingo Hoffman e Nelson Piquet se divergiram ao comentarem o feito de Ayrton Senna. Ingo elogiou, já Piquet, desconfiou. Ingo Hoffman via o feito de Senna como "coisa de gênio", por mudar radicalmente o estilo de pilotagem e contorno de pista, se adaptando rapidamente à situação, e fazendo o necessário para a conquista da corrida. Já

²⁵⁷ FOLHA DE SÃO PAULO. Ingo crê na façanha de Ayrton. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 27 de março de 1991.

²⁵⁸ A FRASE. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 27 de março de 1991.

Nelson Piquet inverteu a ordem dos fatores, para ele, o cansaço nos braços de Senna veio antes de uma suposta perda de marchas. E por isso o piloto brasileiro preferiu correr com as duas mãos no volante as voltas finais, para não realizar esforços extras. Não havia evidências suficientes que corroborassem com o argumento de Piquet, que não escondia o seu sentimento de inveja gerado pelo concentrado foco da mídia no feito de Senna. Piquet via acontecer com Senna o que não lhe ocorrera. Senna era elogiado, as fotos tiradas durante o Grande Prêmio do Brasil, seja com Senna na pista em seu McLaren, seja no pódio vestindo o macacão vermelho e segurando a bandeira brasileira, estavam as capas dos principais periódicos da imprensa nacional. Senna emergia como herói e dele se fazia um mito, Piquet nunca sentira ser elevado a essa maneira pela imprensa brasileira.

5.3.2 A INVASÃO DA TORCIDA BRASILEIRA EM INTERLAGOS EM 1993: A FORMAÇÃO DA CONEXÃO AFETIVA COM OS SIGNOS NACIONAIS

25 março 1993

Ainda há ingressos à venda em Ribeirão

Piloto francês é o 'Rei do Brasil'

Gilberto Garbi

Brasil e F-1 precisam de Senna

Alessandra Alves e José Henrique Mariante

Ele é frio, calculista, não mede esforços para chegar onde quer, coloca a profissão acima de tudo, responde com um suspiro mal-humorado às perguntas que não o agradam e não sabe perder. Com tudo isso ele poderia ser o vilão, mas é o herói. Ayrton Senna é um modelo bem acabado de vencedor.²⁵⁹

Briga beirou agressão física

Prost se alimenta do ódio alheio

Flavio Gomes

Ele tem o nariz torto, fala baixo e dificilmente te olha nos olhos. Não fosse um piloto de Fórmula 1, um dos melhores, talvez passasse por esta existência sem ser notado. Casado, dois filhos, rói as unhas, gosta de jogar bola e sua bebida preferida é água mineral. Nada mais sem graça. Não fosse ele Alain Prost, francês de Saint Chamond, 38 anos, três títulos mundiais e 45 vitórias num currículo que faz dele o homem que mais ganhou corridas na história da categoria. Seis delas no Brasil, duas na "era Senna". O suficiente para

²⁵⁹ GARBI, Gilberto. Ainda há ingressos à venda em Ribeirão. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 25 de março de 1993.

transformá-lo, aos olhos da legião senista do país, do inimigo número um da nação.²⁶⁰

26 março 1993

Dirigente quer casa cheia, apesar do preço

Ingresso mais barato este ano subiu 154,5% em relação ao GP de 1990, em dólar; o mais caro, 79,1%

Max Alberto Gonzales.²⁶¹

Diretor ironiza relação com Ford

Equipe confia no brasileiro

'Prost é muito político', afirma Senna

Brasileiro abandona o "sem comentários" e diz que "pontos-chave" de sua personalidade o diferem do rival

A repentina paixão de Alain Prost pelo Brasil pode convencer o mundo inteiro, menos uma pessoa. Ayrton Senna não se comoveu nem um pouco com os "eu amo os brasileiros" e a torcida aqui gosta de mim" que o francês da Williams destilou desde que chegou a São Paulo.

"Em primeiro lugar, ele é muito político", começou. "Ele está no Brasil e procura criar um clima mais propício, não hostil, diante de uma situação que é contrária a ele."

"Trabalhamos juntos, eu e ele cometemos nossos erros, mas existe algo que não dá para contestar. Eu entrei numa equipe que era dele para dividir o espaço e depois de um ano ele ficou sem clima na McLaren e teve que sair. Não por minha causa, mas por suas próprias atitudes. Hoje eu estou aqui, há seis anos. Ele não. Isso é um termômetro que mostra bem o que aconteceu."²⁶²

Fechando um curto acordo para somente mais uma corrida com a equipe McLaren, como viria a se tornar habitual ao longo de todo o decorrer da temporada de 1993, Senna vinha para o Grande Prêmio do Brasil desesperançoso da possibilidade de vitória. Em Kyalami, primeiro Grande Prêmio de 1993, Senna só cruzou a linha de chegada mais de 1 minuto depois de Alain Prost, uma diferença descomunal para as proporções competitivas que a própria Fórmula 1 definira anos atrás, quando o próprio Senna, vencia um Grande Prêmio por uma diferença da ordem de milésimos sobre o seu rival Nigel Mansell em Jerez de La Frontera, na Espanha, em 1986.

Ainda assim, a torcida brasileira lotava as arquibancadas do circuito de Interlagos, em São Paulo, crendo que o talento extraordinário de Ayrton Senna lhe fornecesse capacidades mágicas para derrotar o cerebral Alain Prost conduzindo o mais sofisticado carro de Fórmula 1 em todas as qualidades que se pode exigir de um carro de corrida. Via-se aí um conjunto quase que imbatível e só uma eventualidade retiraria

²⁶⁰ GOMES, Flavio. Briga beirou agressão física. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 25 de março de 1993.

²⁶¹ GONZALES, Max Alberto. Dirigente quer casa cheia, apesar do preço. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 26 de março de 1993.

²⁶² FOLHA DE SÃO PAULO. Diretor ironiza relação com Ford. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 26 de março de 1993.

mais uma vitória do colecionador de lugares no pódio, principalmente do mais alto deles, Alain Prost.

Mais uma vez a Rede Globo de Televisão se dedicaria para uma extensa transmissão televisiva para o Grande Prêmio do Brasil, iniciando sua cobertura já desde os primeiros treinos livres com coberturas breves em seus principais programas jornalísticos, no sábado a transmissão completa do segundo treino oficial e no domingo, já a partir de meio dia e quinze no horário de Brasília, com a antecedência de 45 minutos, abrindo a programação para a corrida programada para as 13 horas de 28 de março de 1993.

“Foi mais divertido hoje do que ontem.” Senna, que reconheceu a superioridade das Williams.

Porque a gente teve uma manhã mais proveitosa, melhorou um pouco o carro, a pista também melhorou em aderência com mais borracha. Isso acho que ajudou um pouco mais a gente porque o nosso carro ta muito leve nas curvas, e tem mais aderência no asfalto em si, propiciou a gente melhorar um pouco as voltas.

Mas era inviável alcançar as Williams eu sabia isso desde ontem. A gente apenas procurou manter a terceira colocação do grid que era importante. E fazer uma avaliação do carro na parte da manhã com o tanque cheio.

Olha, existem dois fatores, eu tou motivado no momento por correr aqui, em Interlagos, aqui no Brasil, pelo coração, e motivado... É como eu dizia, a motivação minha tem duas razões. Uma é por eu tar correndo aqui em Interlagos, em frente de toda a torcida. E a outra é competir com os carros que a gente tem condições de competir, onde a diferença técnica é pequena, e existe realmente uma competição humana. As Williams estão tecnicamente inviáveis de qualquer outra equipe alcançar e eles tem um campeonato particular entre eles, na verdade é só o Prost porque o Hill por mais veloz que ele seja, ele é novo, inexperiente, o Prost tem toda uma bagagem por trás que lhe favorece muito.”²⁶³

Em entrevista o próprio Ayrton Senna não pareceu muito animado para a possibilidade de uma vitória na corrida, admitindo a distância que o separava dos dois carros da Williams. Ainda assim, respondia ter duas motivações especiais para correr em Interlagos.

No encerramento da transmissão do segundo treino oficial, Reginaldo Leme e Galvão Bueno aparentavam estarem mais esperançosos para uma eventual vitória de Ayrton Senna. Na realidade, os dois faziam o papel de chamar o espectador a assistir a corrida realizada no dia seguinte, no domingo.

²⁶³ TRANSMISSÃO AO VIVO GRANDE PRÊMIO DO BRASIL. Rio de Janeiro: *Rede Globo de Televisão*, 28 de março de 1993. Programa de TV.

“Mas corrida é corrida.” Já no domingo, Reginaldo Leme recorria ao argumento de uma possível eventualidade para manter o espectador em frente ao seu televisor, torcendo por Ayrton Senna.

Os primeiros treinos explicitaram ainda mais as diferenças de desempenho entre o Williams de Prost e o McLaren de Senna. Dessa vez, até mesmo o novato Damon Hill, graças ao seu equipamento de primeira categoria, se colocou à frente de Senna nos treinos oficiais. Assim, o piloto brasileiro largaria no Grande Prêmio do Brasil do terceiro lugar no *grid*.

Apesar de largar do terceiro lugar do *grid*, Senna tem uma vantagem sobre o segundo colocado Damon Hill. Senna largaria do mesmo lado de Prost, pelo lado de fora, em cima do traçado mais emborrachado, fornecendo maior aderência aos pneus e maior tração aos carros. Senna capitaliza a sua vantagem, se colocando pelo lado de dentro logo na primeira “perna” da sequência de curvas que levava o seu próprio nome, o “S” do Senna. Logo que os carros iniciavam o contorno da Curva do Sol, Senna já se encontrava em segundo lugar na prova, logo atrás de Alain Prost.

Enquanto Prost procurava fazer uma sequência de voltas rápidas atrás de voltas rápidas, Senna tentava segurar dois adversários que aparentavam ter carros mais velozes e acertados para a corrida de Interlagos, Damon Hill e Michael Schumacher. As primeiras voltas do Grande Prêmio do Brasil de 1993 corroboravam com os prognósticos realizados antes da corrida, Alain Prost não parecia ter nenhuma dificuldade para conquistar mais 10 pontos e se seguir como líder do campeonato.

Senna resiste às investidas de Hill por 10 voltas, até ser ultrapassado ao final da reta principal do circuito de Interlagos.

Após 12 voltas Galvão Bueno alerta para a proximidade de nuvens negras em direção ao circuito de Interlagos. Na volta 16, enquanto a transmissão televisiva selecionada a câmera colocada dentro do carro de Prost, ao ver as gotas de chuva na lente Galvão Bueno comenta sobre a já iniciada chuva.

Depois de 22 voltas, Prost já abria 14 segundos de diferença para Senna. Duas voltas depois, Senna é obrigado a fazer uma parada para cumprir uma penalidade. O piloto brasileiro cometera uma irregularidade e foi punido com um “stop and go”, uma parada rápida de 10 segundos nos boxes em que os mecânicos nada podem alterar no carro. Por conta da penalização, Senna perde mais uma posição e cai para o quarto lugar na prova.

A chuva engrossa a partir da vigésima sétima volta. As condições da pista se alteram drasticamente. Senna não tarda em ir para os boxes e fazer a sua troca de pneus voltando à pista com os pneus sulcados, ideais para uso em pista molhada.

Logo atrás vinha Alain Prost, o líder da prova, com larga vantagem em relação a todos os outros competidores. Todo o asfalto do circuito de Interlagos se encontrava molhado, ainda assim, Prost se manteve na pista, seguiu reto ignorando a entrada dos boxes. Seu companheiro de equipe Damon Hill, mais precavido, segue para os boxes, para assim como Senna, fazer a troca de pneus.

Prost é obrigado a realizar o percurso do circuito de Interlagos com muita cautela, os pneus lisos não são os ideais em condições chuvosas. A vantagem que ele conquista ao não perder o tempo com a troca de pneus pode ser perdida com cada volta mais lenta percorrida.

A cautela de Prost não parece ser suficiente para evitar uma colisão. Aguri Suzuki que optou por se manter na pista com os pneus lisos, perde o controle na reta principal do circuito de Interlagos, já indicando as dificuldades proporcionadas pelas novas condições da pista. A remoção do carro de Aguri Suzuki exigiria uma interrupção da prova, um carro de segurança entra na pista para diminuir o ritmo de velocidade de todos na corrida. Neste momento, a equipe Williams se confunde. Alain Prost permanece na pista, não optando pela parada nos boxes. Mesmo sob o ritmo mais lento exigido pela entrada do carro de segurança na pista, vários pilotos perdem o controle de seus carros na reta principal do circuito de Interlagos, entre eles, Alain Prost, que deixa o seu carro escapar na primeira perna do “S do Senna”, ficando preso na caixa de brita e impossibilitado de retornar à prova.

Galvão Bueno: 28 voltas completadas. Olha o Prost! (berra ao microfone Galvão Bueno) Com Christian! Olha o Prost fora da prova! Olha o Prost na caixa de brita! Olha o Prost fora da prova! Christian Fittipaldi também pula! Toma uma outra dinâmica o Grande Prêmio!²⁶⁴

Galvão Bueno foi certo em seu diagnóstico, a rápida chuva que alagou o circuito de Interlagos alterou os rumos do Grande Prêmio do Brasil. Senna com a sua punição já não se encontrava esperançoso de uma vitória. Porém, decidiu arriscar antes de todos ao fazer a sua troca de pneus, e lucrou com a decisão arriscada. Agora o piloto

²⁶⁴ TRANSMISSÃO AO VIVO GRANDE PRÊMIO DO BRASIL. Rio de Janeiro: *Rede Globo de Televisão*, 28 de março de 1993. Programa de TV.

brasileiro permanecia na pista enquanto o seu principal rival Alain Prost já não podia mais fazer nada. O carro de segurança juntava os carros que se distanciaram ao longo das primeiras voltas. Toda a vantagem de Damon Hill também havia se dilacerado com os tormentos causados pela chuva.

Senna ainda contou com mais sorte. Mesmo sob a velocidade mais lenta exigida pela entrada do carro de segurança, Senna deixou o seu carro escapar, percorrendo por alguns metros sob a grama ao lado do circuito, porém conseguindo retornar à pista para seguir na prova, levando mais sorte que o seu rival Prost, o qual não teve o mesmo sucesso.

O gerador de caracteres oficial da Fórmula 1 indicava a primeira colocação de Damon Hill, a segunda para Ayrton Senna e a terceira para Michael Schumacher. A forte chuva cessava, porém o circuito ainda se encontrava molhado.

Na trigésima sexta volta é dada a relargada. Sem a chuva, a passagem dos carros sobre o traçado ideal secava rapidamente a pista, formando um trilho seco, enquanto outras partes se mantinham mais molhadas. Os pneus sulcados para pista molhada também são muito mais macios e suas temperaturas se elevam mais rapidamente quando percorrem sobre o asfalto seco. Os pilotos teriam que mudar seus traçados para manter a temperatura adequada de funcionamento dos pneus.

Senna resolve arriscar mais uma vez, efetuando sua parada de trocas de pneus antes de todos os outros, voltando a ter pneus lisos ideais para pista seca. Damon Hill, o líder, persiste por mais uma volta com os pneus sulcados. A Williams leva apenas 6,41 segundos para realizar a troca de pneus no carro de Damon Hill, mantendo-o na primeira colocação após seu retorno à pista.

Suficiente para manter a liderança de Damon Hill apenas temporariamente. Em seu retorno, Hill é seguido de perto por Senna, que o persegue até realizar a ultrapassagem na subida da curva Laranjinha. Pela primeira vez na prova Ayrton Senna é o líder e sua probabilidade de vitória é maior que a estimada por qualquer um antes do Grande Prêmio.

As condições da pista favoreciam as disposições de Senna. A pista se encontrava seca o suficiente para fazer valer a pena o uso dos pneus lisos, porém ainda com poças de água e outros trechos úmidos que reduziavam a aderência e exigiam um tipo de sensibilidade especial, o qual Senna possuía em um grau maior em relação aos outros pilotos.

Damon Hill tem ao seu favor o seu Williams equipado com o fortíssimo motor Renault. Mas lhe faltava experiência, em sua segunda corrida pela Fórmula, o filho do já falecido à época Graham Hill, ex-piloto de Fórmula 1 e campeão mundial em 1962 e 1968, preferiu se contentar com o segundo lugar. Senna imprimiu um ritmo forte, pilotando o seu McLaren ao limite. Não perdeu mais a ponta até o final da corrida.

Galvão Bueno: Completa 70 voltas, aí vem Senna, é a volta de número 71, aí vem Ayrton Senna, é o Brasil na frente!

Últimas curvas para Ayrton Senna, ele vem pela subida, Mihale Midase aguarda com a bandeira quadriculada. Aí vem Senna na reta, é o final da prova, Ayrton Senna na ponta dos dedos, Ayrton, Ayrton, Ayrton Senna do Brasil!²⁶⁵

Ao encerrar o Grande Prêmio, Senna pára momentaneamente o seu carro no final da reta principal, se aproximando dos fiscais de pista, para pegar a bandeira brasileira.

“Vai à loucura a arquibancada em Interlagos”. Proféticas as palavras de Galvão Bueno, ao realiza sem premeditar um prognóstico do que estaria para acontecer, apenas alguns minutos depois.

Senna percorre mais alguns metros em sua volta da vitória e pára novamente recebendo uma segunda bandeira fornecida por outro grupo de fiscais de pistas.

Já se podia ver, passados alguns segundos, alguns torcedores invadirem a pista do circuito de Interlagos, ignorando várias normas e protocolos de segurança estabelecidos. Alguns levavam uma grande bandeira brasileira, as câmeras focalizavam para a festa a ser realizada no próprio circuito, não somente nas arquibancadas, como também no próprio traçado por onde percorriam os carros.

“Cada torcedor oferece uma torcida do Brasil para ele”, dizia Galvão, querendo enfatizar o desejo de proximidade de cada fã com o seu ídolo.

Com a invasão dos torcedores, os pilotos mal podiam trafegar pela pista de Interlagos para levarem os seus carros até os boxes.

Senna liderava lentamente o pelotão tentando se desvencilhar dos torcedores, seguindo em frente, até que foi obrigado a parar o seu carro para evitar qualquer atropelamento. Os fãs conseguiram o que queriam. Estavam próximos de seu ídolo.

²⁶⁵ TRANSMISSÃO AO VIVO GRANDE PRÊMIO DO BRASIL. Rio de Janeiro: *Rede Globo de Televisão*, 28 de março de 1993. Programa de TV.

A transmissão focalizaria o carro de Senna, ou ao menos, tentaria, no enquadramento da câmera aparecia apenas uma multidão de pessoas que encobriam aquilo que supostamente deveria estar descoberto. Neste momento, é como se existisse um redirecionamento na transmissão, o importante era flagrar a invasão, e torná-la massificante. No enquadramento, portanto, aparecia apenas essa massa de pessoas, nada além, implicitamente dando a mensagem ao expectador de que a única coisa que acontecia naqueles momentos no autódromo de Interlagos era a invasão dos torcedores brasileiros.

Os carros utilizados para cuidar da segurança dos pilotos tiveram que ser utilizados para o transporte dos pilotos. Os fiscais e demais seguranças tentavam se aproximar do carro de Senna, para retirá-lo do seu *cockpit* e transportá-lo até o pódio. A tarefa não se realizou sem dificuldades.

“Senna nos braços do povo.” Assim que se retira de seu carro de corrida, Senna se levanta, fica em pé, e ergue os dois braços, acenando a vitória para todo o público que estava à sua volta. Logo se coloca dentro do carro de segurança para partir em direção ao pódio.

“É uma loucura generalizada” as palavras de Galvão Bueno dessa vez confirmavam a sua profecia. A invasão à pista do circuito de Interlagos rompia com todas as normas e as expectativas que se faziam sobre os espectadores de Fórmula 1. Nem mesmo na Itália, onde também são comuns as invasões em Monza, um grau de comportamento tão invasivo é esperado. O público brasileiro não é contido, pelo contrário, é expressivo, e explicitamente exhibe a sua emoção e seus sentimentos, não conseguindo separá-los das agitações mais nervosas dos corpos. A proximidade teria de ser presencial sentida fisicamente, com o contato, com a respiração dos mesmos ares, com as trocas de olhares e acenos. O brasileiro precisa abraçar para se sentir abraçado.

No percurso entre a reta oposta, local da invasão, e o pódio, Senna abre os vidros da janela do carro de segurança, e coloca metade do seu corpo para fora, se expondo, para acenar aos demais espectadores que se encontravam à sua volta.

Galvão Bueno: E essa é a imagem de um esportista. E esse deve ser sempre o espírito de um esportista. Com todas as vitórias, com três títulos mundiais, recordista em tantos itens da Fórmula 1, que já ganhou muito dinheiro, segundo ele mesmo Senna diz mais do que pode gastar. E essa não é a

preocupação. O esportista, que teria tudo para estar realizado e acomodado, mas não. Aí está Ayrton Senna, fazendo as pazes com a vitória.²⁶⁶

Na chegada ao pódio, Senna ainda se mantinha sentado com metade de seu corpo para fora do carro de segurança, acenando com uma bandeira brasileira. O público eufórico cantava “olê, olê, ô Senna, ô Senna!”.

O diretor responsável pela segurança de Senna se encontrava irritado pela invasão do público brasileiro à pista, Galvão Bueno não deixava passar despercebido, narrando os gestos de irritação e elaborando a sua explicação: “É que talvez, a frieza do dirigente, a sua própria origem, não consiga entender o que é isso. O que é esse calor, o que é essa explosão, o que é essa emoção, o que é esse descontrole. Tão típico de nós brasileiros.”

Senna finalmente consegue chegar ao pódio, segurando dois bonés e a bandeira brasileira, acena mais uma vez, como se não cansasse de fazê-lo, para o público brasileiro.

Juan Manuel Fangio sobe ao pódio para entregar um troféu a Ron Dennis, chefe de equipe da McLaren, e não perde a oportunidade para cumprimentar Ayrton Senna, abraçando-o. Os pilotos conquistadores das três primeiras posições sobem ao pódio em seus respectivos lugares, Senna no mais alto posto tinha ao seu lado Damon Hill e Michael Schumacher. Ao fundo, o som do hino brasileiro em seguida do hino inglês.

O público brasileiro próximo ao pódio gritava “é campeão!” repetidamente. Os troféus finalmente eram erguidos pelos pilotos, tendo Senna em suas mãos o maior deles, pela vitória conquistada.

A transmissão televisiva passava da tomada do pódio para a bandeira brasileira carregada por alguns espectadores que circulavam o autódromo de Interlagos, e então voltava para o pódio, com Senna erguendo alto o troféu com suas duas mãos.

Ao receber o champagne, Senna se move em direção à Fangio e outras personalidades próximas para atirar o líquido espumante, mas não deixa de fazer o mesmo com os espectadores próximos. Antes de acabar o Champagne Senna joga o líquido que sobrou sobre sua próxima cabeça. Ao fim, Senna pega a bandeira brasileira e a atira para os espectadores, fazendo o mesmo com um de seus bonés.

²⁶⁶ TRANSMISSÃO AO VIVO GRANDE PRÊMIO DO BRASIL. Rio de Janeiro: *Rede Globo de Televisão*, 28 de março de 1993. Programa de TV.

Ayrton Senna: Em primeiro lugar eu não acreditei, parece coisa feita, pela segunda vez que venço aqui eu tenho um problema na reta oposta, um problema que o nosso motor com pouca rotação perde pressão hidráulica e o câmbio parou de funcionar. Então eu realmente tinha um problema de pressão de óleo, quando a rotação do motor diminuiu um pouco, tinha muita gente na pista, era perigoso, aí eu fiquei sem o controle do acelerador que é hidráulico. E eu fiquei ali parado de novo, aí eu falei ‘não é possível, de novo eu aqui parado’ e o povo ta alucinado. Nossa, o povo tava alucinado, eu apanhei tanto, eles queriam me abraçar, mas o que eu levei de pancada, na cabeça, puxei as minhas duas mãos, as luvas, foi uma loucura. Mas se eu tiver que passar por isso toda corrida eu taria pronto para começar.²⁶⁷

Alguns poucos minutos após a celebração eufórica, ocorrida durante o encerramento do Grande Prêmio do Brasil de 1993, Ayrton Senna já vestindo suas roupas cotidianas, retirava-se do autódromo de Interlagos em seu helicóptero particular, sendo ele o próprio a pilotar o mesmo acompanhado do seu amigo Galvão Bueno – além de jornalista e narrador –, para a realização de uma reportagem a ser transmitida apenas algumas horas mais tarde no programa de final de domingo da Rede Globo de Televisão, Fantástico.

Galvão Bueno não deu muito descanso para o piloto brasileiro, fazendo questão de entrevistá-lo de dentro do helicóptero.

Galvão Bueno: Vou falar uma coisa séria aqui, o que que você pensa ao sobrevoar uma cidade que hoje parou pra te ver, torceu por você, chorou por você, se empolgou e se emocionou?

Ayrton Senna: Eu só penso em uma coisa, valeu.²⁶⁸

Depois do vôo atravessando a Grande São Paulo, já em seu escritório, Senna recebeu outras perguntas de Galvão Bueno, orientado agora a fornecer explicações sobre suas ações táticas e estratégicas na corrida. A reportagem se encerra com a fala “Aí eu fui pra galera!” de Senna visivelmente bem humorado e com um sorriso largo em seu rosto ao fundo das notas iniciais do Tema da Vitória.

Tudo que Senna pedia nos dias seguintes a sua segunda vitória conquistada num Grande Prêmio do Brasil era descanso²⁶⁹. Mas para o Senna celebridade, tal como ele

²⁶⁷ TRANSMISSÃO AO VIVO GRANDE PRÊMIO DO BRASIL. Rio de Janeiro: *Rede Globo de Televisão*, 28 de março de 1993. Programa de TV.

²⁶⁸ TRANSMISSÃO AO VIVO GRANDE PRÊMIO DO BRASIL. Rio de Janeiro: *Rede Globo de Televisão*, 28 de março de 1993. Programa de TV.

²⁶⁹ “Senna só recusou a falar sobre seu futuro. ‘Pelo amor de Deus, se eu for para minha fazenda ou para Angra, não mandem ninguém lá’, pediu aos jornalistas. ‘Quero descansar. Não quero falar sobre essa novela que não agrada ninguém.’ (...) GOMES, Flavio. Senna toma 'todas' para festejar. Piloto comemora

era agora, provavelmente a maior celebridade no momento no país, seria difícil fugir de todos os holofotes.

Já não seria possível Ayrton Senna desnudar da representação de ídolo a qual se plasmava às suas próprias estruturas disposicionais. O ídolo e o indivíduo confundiam-se, não se separavam mais. Não havia mais momentos de escondimentos, de encerramento das fachadas, os mesmos hábitos, os mesmos costumes, os mesmos trejeitos, persistiam em seus momentos cotidianos. Não havia mais necessidade de se projetar, e quaisquer tentativas de ser sincero, de não ser imagético, se encontravam fracassadas. Tudo o que Senna fazia era importante, tudo o que ele fazia pintava suas representações ideológicas. Se Senna tivesse se perguntando sobre o motivo de tanta idolatria, não teria encontrado nenhuma resposta. Qualquer outro que fosse tentado a realizar o mesmo, criando projeções a fim de agir da mesma maneira, fracassaria, e se passaria como um farsante. Porque as ações de Senna pareciam sinceras – e de fato elas eram – não se podia ver aquele que se projeta como ídolo sem de fato o ser. A nação havia realizado a sua escolha, direcionando com toda força suas emoções ideológicas em torno de uma única pessoa. Nenhum outro estava autorizado a receber o mesmo. Ayrton Senna não se contaminava por tudo aquilo que a nação não queria se identificar e simultaneamente se encontrava inundado por tudo aquilo que a nação gostaria de se identificar.

30 março 1993

Senna é o novo Pelé

Nelson de Sá

A invasão dos torcedores, a volta da vitória, os acidentes e a chuva... alguma coisa mudou com a apoteose de domingo. Ayrton Senna foi entrevistado ontem à noite, no "TJ Brasil", como um ídolo de grande, imenso poder. Mais do que um presidente. O "Jornal Nacional" não fez entrevista ao vivo, mas a idolatria foi até maior.

Ayrton Senna é o novo Pelé. É chamado a falar de tudo. Do que pensa em religião: "pobre de espírito é aquele que não acredita em Deus". Do que pensa em política: "político eu nunca fui e é o que nunca serei". Muito mais do que esportista, ele seria um brasileiro maior, alguém que "orgulha todo o país", segundo o âncora Boris Casoy, do "TJ".

O "JN" usou outras palavras: "show de Senna", "o gênio de Senna", "a emoção tem nome, Senna". nada disso é exagero da Globo. O ídolo Ayrton Senna, sempre tão falado, agora é ídolo de verdade.²⁷⁰

sua vitória no GP Brasil em boate de SP; futuro continua indefinido. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 30 de março de 1993.

²⁷⁰ SÁ, Nelson de. Senna é o novo Pelé. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 30 de março de 1993.

A transformação em ídolo nacional finalmente se realizava por completo. Ainda na primeira metade do ano de 1993, após a conquista de sua segunda vitória em um Grande Prêmio do Brasil, Ayrton Senna se colocava ao lado de Edson Arantes do Nascimento, popularmente conhecido como Pelé, como um dos maiores e mais importantes heróis brasileiros.

5.3.3 AYRTON SENNA E O ÍDOLO DA NAÇÃO: A REUNIÃO DE DUAS FIGURAÇÕES EM UMA SÓ PESSOA

No que se iniciava a temporada de 1993 da Fórmula 1 Ayrton Senna aos trinta e dois anos de idade carregava a experiência de nove campeonatos disputados. Ele completaria trinta e três anos no meio daquela temporada e iria fazer em face do seu envelhecimento uma demonstração de todo o conhecimento e de toda a habilidade adquirida ao longo dos vários anos de sua carreira de automobilismo. O ano não parecia nem um pouco promissor para a sua equipe McLaren. Pela primeira vez em muitos anos não contaria com um motor competitivo para propulsionar o seu carro. A Honda decidira deixar de participar do desenvolvimento e construção dos motores de Fórmula 1. Restava assim uma antiga opção quase sempre presente na história da principal categoria do automobilismo mundial, a Ford Cosworth disponibilizaria seus motores para a McLaren, mas eles seriam do tipo B, com especificações abaixo das principais do motor fornecido para a equipe Benetton. As possibilidades de título eram remotas e Senna teria que contar com o extraordinário. E o extraordinário veio. A essa altura os brasileiros já sabiam muito bem que Senna sobressaía aos demais em condições chuvosas, se estas viessem acontecer repetidamente Senna poderia ter chances de conquistar vitórias e somar pontos importantes para o título. As chuvas vieram em Interlagos o que favoreceu ao piloto brasileiro sua segunda vitória em um Grande Prêmio do Brasil. A multidão invadiu a pista tornando esta vitória tão significativa quanta a sua primeira conquistada em 1991. Mas parecia que a cereja do bolo estaria reservada para outro momento. Já havia passado muito tempo desde a primeira vitória conquistada por Senna no Grande Prêmio de Portugal em 1985. Parecia até que muitos haviam se esquecido de como o piloto brasileiro se destacava nas mais intensas

condições úmidas de pista. Era a vez de Senna demonstrar que, após três títulos mundiais conquistados e com muita experiência adquirida, ele de fato era um piloto acima da média. Muitos desconfiam das capacidades do circuito de Donington localizado na Inglaterra em oferecer grandes espetáculos visuais. Eles estavam certos em parte, naquele ano o Grande Prêmio da Europa ocorreria nesse circuito, muito travado, de poucos espaços, retas curtas e muitas curvas, quase que um kartódromo para os carros de Fórmula 1 de mais de 700 cavalos de potência da época. Em condições de pista seca oferecia poucas oportunidades de ultrapassagem. Tudo indicava que iria se iniciar no dia 11 de abril de 1993 mais uma procissão, o *pole-position* Alain Prost com seu tecnológico carro teria tudo para conquistar uma vitória fácil uma vez que o único apto a ameaçá-lo era seu companheiro de equipe Damon Hill, já de idade avançada, mas de pouca experiência na Fórmula 1. Ayrton Senna largaria na quarta posição. Quando Senna era incapaz de colocar o seu carro em posição mais avançada no *grid* de largada, poucos poderiam acreditar que o seu carro poderia fazer melhor na corrida. Naquele domingo choveu, e no que choveu os espectadores tiveram a oportunidade de vivenciar uma das largadas mais fantásticas da história da Fórmula 1. Senna não traciona bem o seu carro e cai para quinto lugar, mas rapidamente se recupera e ao final da primeira volta já ultrapassa a linha de chegada no primeiro lugar. Ao final do ano de 1993 já em setembro em um show de Tina Turner, Ayrton Senna é chamado para subir o palco enquanto Turner dedicava ao piloto brasileiro a canção “The Best”. Da promessa à realidade, a figura mítica de Ayrton Senna nos anos 1990 contrastaria com a dos anos 1980 até o ano de 1988. Suas performances longe do comum em Mônaco em 1984 e Estoril em 1985 o deixaram mais próximo de Gilles Villeneuve, que falecera em 1982 antes de ter conquistado qualquer título mundial de Fórmula 1. O que Senna veio a realizar a partir de 1988 o colocou em um posto jamais alcançado pelo piloto canadense, a mídia e a rede de especialistas – o conjunto de dos agentes aptos a realizarem a consagração – da Fórmula 1 consideravam agora Ayrton Senna como um dos melhores pilotos de todos os tempos e o melhor de sua atualidade. Aquela primeira volta do Grande Prêmio da Europa servia como uma demonstração de que pouco significava o favoritismo, que veio a se confirmar, de Alain Prost para a conquista do título mundial de 1993. O verdadeiro título a ser conquistado era outro e este foi entregue a Ayrton Senna.

14 abril 1993

Joyce Pascowitch

Comunicado da Williams defende Prost

Depois do GP da Europa, choveram críticas a Prost. Os jornais, principalmente os franceses, não pouparam adjetivos pouco elogiosos ao primeiro piloto da Williams. Criticaram sua falta de perícia na chuva, seu excesso de cautela ao parar tantas vezes no box e o erro ao deixar o motor morrer em um dos pit stops.²⁷¹

24 maio 1993

Senna vence em Mônaco pela 5ª vez consecutiva

Flavio Gomes

Acidente estimula Senna a bater recorde

Piloto admite que começou a pensar mais no desafio de vencer depois que bateu o carro no treino de quinta-feira.²⁷²

A conjuntura especial do campeonato de Fórmula 1 de 1993 produzia efeitos inesperados de todas as espécies. Prost só vencia o campeonato por conta das “cartas marcadas”, quem dava o “show”²⁷³ era Senna. Muito crédulo do valor da vitória, e por isso mesmo tão desejoso de voltar a pilotar um carro competitivo, com o qual poderia voltar a disputar o campeonato, Senna não se satisfazia em ser um “showman”, se sentindo incomodado apesar da narrativa que se desenhava e lhe era favorável.

Apesar do inevitável triunfo de Alain Prost ao final da temporada de 1993, um inosso e tedioso campeonato não voltou a se repetir como ocorrera em 1992. Num ano atípico, mais chuvas ocorreram nos finais de semana de Grandes Prêmios de Fórmula 1 do que haviam ocorrido em anos anteriores. Surgiu assim um contexto favorável, em que as condições da prática automobilística apareceram como as mais propícias para que um piloto talentoso e experiente como Ayrton Senna pudesse reflorescer na Fórmula 1. O título ao final do ano conquistado por Alain Prost teve menor importância que a exibição de um talento extraordinário de Ayrton Senna ao longo de todo o campeonato. Guiando um carro de motor bem menos potente, e podendo contar com a probabilidade de vitórias somente em situações extraordinárias, Senna ganhou os holofotes ao demonstrar tudo àquilo que um piloto que melhor exprime as qualidades máximas da prática automobilística, é capaz de fazer. O que se entendia por talento automobilístico ficou mais bem demonstrado e visível através dos feitos de Ayrton Senna ao longo da temporada de 1993. Este universo automobilístico reservou então as

²⁷¹ PASCOWITCH, Joyce. Comunicado da Williams defende Prost. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 14 de abril de 1993.

²⁷² GOMES, Flavio. Senna vence em Mônaco pela 5ª vez consecutiva. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 24 de maio de 1993.

²⁷³ GOMES, Flavio. Senna é aclamado 'rei' pela Inglaterra. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 13 abril 1993.

disposições mais adequadas para o corpo de Senna, que como o exemplo mais perfeito da incorporação dessas disposições, ao voltar-se para aos contextos práticos de atuações exigentes da aplicação mais precisa delas, contou com toda a probabilidade de consagrar-se como um dos melhores pilotos de todos os tempos.

5.3.4 AYRTON SENNA E MICHAEL SCHUMACHER: O CONFRONTO ENTRE O EXPERIENTE E O JOVEM

O ano de 1994 durou pouco para Ayrton Senna, tendo sua trajetória de vida interrompida pelo trágico acidente em Imola, San Marino, no dia primeiro de maio de 1994. Após a luta insistente de Senna por uma vaga na equipe Williams, a qual o piloto considerava a equipe em melhores condições à época, o público brasileiro poderia esperar os melhores resultados da carreira de Ayrton Senna na Fórmula 1. Os primeiros Grandes Prêmios não se desenvolveram como o esperado, por ter se colocado em situação aparentemente favorável para a conquista de mais um título mundial de pilotos, Ayrton Senna se sentiu pressionado. Os resultados conquistados nas duas primeiras provas se provaram aquém das expectativas. Como único piloto experiente detentor de um título no *grid* para a disputa do campeonato de 1994, Senna se encontrava em situação incomoda com os seus fãs. Do ídolo os fãs esperavam o máximo, e o próprio Senna não esperava menos de si. Os últimos meses de vida de Ayrton Senna ficaram caracterizados pela mudança de relação entre ele enquanto ídolo e seus fãs. A morte trágica e inesperada impossibilitou uma reconciliação do ídolo com os seus fãs ainda em vida. Nos próximos parágrafos, descrevo os contornos do desenvolvimento dessa relação.

O Grande Prêmio do Brasil em Interlagos marcava a estréia da temporada de 1994 da Fórmula 1. As expectativas que se realizavam em torno da figura de Ayrton Senna eram as mais altas possíveis para o Grande Prêmio do Brasil. Senna demonstrara no passado estar apto a vencer em Interlagos mesmo sob as circunstâncias menos amistosas como problemas mecânicos em seu carro e fortes chuvas. Agora Senna pilotava uma Williams, o carro conquistador dos dois últimos campeonatos mundiais, e não parecia existir qualquer rival a altura de alcançá-lo.

Antes dos treinos inicializarem, Senna aproveitou para brincar com os repórteres da Rede Globo, aproveitando-se da oportunidade oferecida durante a gravação de uma das reportagens. Senna daria algumas voltas no circuito de Interlagos, em um carro comum de rua, tendo como passageiro um repórter, não se intimidando e “mandando ver”, deixando aquele que estava ao seu lado completamente assustado. A brincadeira fez parte de uma das reportagens da Rede Globo que compunham a cobertura televisiva antes da realização do Grande Prêmio no domingo. O tom até então se revelava completamente amistoso entre Senna e os jornalistas, mas os desdobramentos seguintes o alternariam, colocando uma forte pressão sobre o mais famoso piloto brasileiro, o herói e o ídolo, Ayrton Senna.

Senna correspondeu às expectativas nos treinos oficiais, conquistando a *pole-position*, se colocando em situação semelhante à de Alain Prost no mesmo local, um ano antes, como o favorito para a conquista da vitória do Grande Prêmio do Brasil, sem quaisquer dificuldades.

Porém, assim que a corrida se iniciou, Senna teve de lidar com um surpreendente desafio que se emergia. Não era o seu companheiro de equipe Damon Hill, que mal conseguia conduzir o seu carro ao mesmo ritmo de Senna. Nem todos os demais pilotos, com exceção de um, os quais mal conseguiam realizar uma aproximação aos carros da Williams. Michael Schumacher, um quase novato, tendo apenas uma temporada e meia de experiência na Fórmula 1, era o único capaz de seguir os passos de Senna na corrida e desafiá-lo por uma vitória.

O ainda jovem Michael Schumacher parecia ser um espelho do próprio Senna de alguns atrás quando ainda iniciava a sua carreira na Fórmula 1. Os dois pilotos não deixaram dúvidas sobre os seus talentos diferenciados ao surpreenderem chefes de equipes em suas primeiras conduções de um bólido de Fórmula 1. Senna havia surpreendido Frank Williams em 1983. Já Schumacher, teria agradado bastante o primeiro a quem deu oportunidade de pilotar um Fórmula 1 na Bélgica, Eddie Jordan, mas fora Flavio Briatore quem ficou mais interessado no jovem piloto alemão. Briatore se apressou e trouxe Michael Schumacher para a sua equipe, rompendo o contrato com um de seus pilotos, Roberto Pupo Moreno. Assim Michael Schumacher tornou-se rapidamente um piloto de Fórmula 1, pela equipe Benetton.

Em entrevistas, Michael Schumacher se declarava fã de Senna. Mas nas pistas, as idealizações foram pouco a pouco sendo deixadas de lado conforme os dois pilotos

foram se tornando competidores e rivais. Em 1992, Interlagos, Senna teve problemas com o acelerador eletrônico de seu carro que funcionava intermitentemente. Isso o fazia deixar de acelerar em plena reta, tornando-se um obstáculo perigoso para aqueles que vinham logo atrás. Um desses pilotos era Michael Schumacher, que sem entender os motivos da instável dirigibilidade de Senna, reclamou e criticou o piloto brasileiro após a prova. Mais tarde, na África do Sul, já no ano seguinte, Senna fechou as portas para Schumacher em uma tentativa de ultrapassagem. O jovem piloto alemão rodou o carro enquanto o brasileiro seguia em frente.

Michael Schumacher conquistou sua primeira vitória em 1992 no Grande Prêmio da Bélgica, em condições semelhantes à corrida realizada no mesmo local em 1985, quando as condições climáticas eram de chuva intermitente e Senna conquistava sua segunda vitória na Fórmula 1. Em 1993, Schumacher conquistou sua segunda vitória, no Grande Prêmio de Portugal.

Os bons desempenhos de Michael Schumacher, ainda prematuros, apareciam como frutos de um “talento nato” que só se revelavam naqueles que possuíam uma espécie de aptidão muito rara. Se Senna era observado dessa maneira em meados dos anos 1980, agora era a vez de Schumacher receber os mesmos holofotes.

A pressão que se colocava em cima de Ayrton Senna era proveniente de uma narrativa que desenhava um confronto entre duas figurações distintas. O já ídolo e herói, bastante experiente Ayrton Senna e o quase novato, bastante impetuoso Michael Schumacher. Mas não se tratava de Senna demonstrar que a experiência venceria a impetuosidade da juventude. E sim de provar que as aparências da presença de aptidões raras e incomuns, não estavam incorporadas em Schumacher e sim naquele que as teve desde sempre. Tratava-se então de um confronto de gerações, em que Michael Schumacher poderia demonstrar que a nova leva teria competidores mais fortes, ausentes durante aqueles anos dominados por um grupo de apenas quatro pilotos (Nelson Piquet, Alain Prost, Nigel Mansell e Ayrton Senna), os quais só seriam derrotados caso um competidor de competências mais elevadas emergisse. Apesar de todas as declarações de Schumacher produzir a representação da humildade, o jovem piloto alemão tinha bastante confiança em si, estando pronto emocionalmente para enfrentar o seu grande ídolo, disposto a superá-lo, ocupando o seu trono.

Ayrton Senna e Michael Schumacher fizeram uma corrida à parte naquela tarde de domingo em Interlagos, em 27 de março de 1994. Damon Hill não conseguia

acompanhá-los. Senna e Schumacher apareciam como dois pilotos pertencentes à outra categoria, os dois foram capazes de colocar mais de uma volta de distância sobre Damon Hill e todos os demais competidores.

As regras de 1994 alteraram drasticamente o ritmo de corrida. Os carros largavam mais leves, com menos combustível, por conta da volta do reabastecimento, proibido após a temporada de 1983. Isso permitia que os pilotos imprimissem um regime de corrida mais rápido, muito mais próximo ao limite, durante toda a prova. Somente Senna e Schumacher pareciam adaptados às exigências físicas e mentais que as novas regras aplicaram sobre os pilotos.

Senna manteve a liderança da corrida até a sua primeira parada para trocas de pneus e reabastecimento. Schumacher que já havia ter demonstrado um carro mais acertado para a corrida, tendo feito a volta mais rápida da corrida na volta sete, consegue conquistar a ponta ao ultrapassar o piloto brasileiro na volta 21, quando os dois rivais decidiram fazer as suas paradas. A equipe Benetton se mostrou mais eficiente em fazer o seu trabalho, recolocando Schumacher na ponta da corrida.

Senna parte para uma perseguição frenética em busca do piloto que se colocava à sua frente. O que com que Senna desgastasse os pneus exageradamente. A instabilidade do chassi FW16 aliado ao maior desgaste dos pneus traseiros retirou a tração necessária para que Senna pudesse sair das curvas de baixa velocidade do circuito de Interlagos mais próximo do seu rival Schumacher. Senna sentiu a pressão, e não queria ser derrotado por um novato interessado a superá-lo. Na volta 55, na subida da Junção, uma curva de baixa velocidade logo antes do trecho de maior velocidade do circuito, Senna roda, não retoma o controle de seu carro, deixando-o escapar. O seu carro fica de lado e em posição perigosa em cima do traçado ideal por onde os demais carros percorriam. Por segurança, os fiscais de pistas removem o carro de Senna do circuito e assim o piloto brasileiro é obrigado a abandonar a prova. O que se via em Senna não era o amadurecimento que poderia se esperar de um piloto experiente, como frequentemente foi possível observar em Nelson Piquet ou em Alain Prost. Senna cometera um erro de um novato, ambicionado pela vitória, e com o orgulho ferido. Como viria uma vez o próprio Prost dizer de Senna²⁷⁴, o confronto que Senna tinha com o seu próprio ego era a sua maior fraqueza. Senna se impôs na exigência de pilotar não

²⁷⁴ “Ele não queria ganhar de mim, ele queria me humilhar. Ele queria mostrar a todos que era mais forte. Muito melhor. E essa era a sua fraqueza.” Alain Prost. SENNA. Direção: Asif Kapadia, Produção: James Gay-Rees; Tim Bevan Eric Fellner. Brasil, Estados Unidos, França, Reino Unido: Universal, 2010.

apenas acima de suas próprias capacidades, mas acima mesmo daquilo que seu carro comportava e propiciava. Ele perdeu a confiança em si, de que estava pilotando o melhor que pôde, pois equivocadamente comparava o seu desempenho com outro piloto que estava guiando outro carro. Por alguns minutos, ou até mesmo segundos, Senna acreditou que estava acelerando de menos, e ao acelerar mais o que devia, deixou o seu carro escapar.

“E aí o Senna, forçando muito o Ayrton Senna, forçando muito tentando tirar a diferença.” Descreveu Galvão Bueno o erro que forçou a desistência de Ayrton Senna do Grande Prêmio do Brasil de 1994.

28 março 1994

Senna não culpa equipe e admite que cometeu erro

Uma hora e meia depois do fim da corrida, ele assumiu a responsabilidade pela derrota. "Foi um erro meu. Na entrada da reta eu acelerei um pouco cedo, ali era um ponto crítico do carro e ele escorregou de traseira e rodou."

A pressão do favoritismo não teve nada a ver com a rodada de Ayrton na 56ª volta, na curva da Junção. "Meu erro foi induzido pelo ritmo que estava impondo. Meu carro, para andar naquele ritmo, exigia muito dos pneus e também fisicamente. A razão foi essa: andar no limite o tempo todo. Eu corri aqui para vencer. O segundo quase não interessava. Foi um risco que assumi, consciente, sabendo das limitações do meu carro."²⁷⁵

Acidente de Senna decepciona público

Torcedores diziam que foram ao autódromo de Interlagos só para confirmar a vitória do piloto brasileiro

José Carlos Chaves.²⁷⁶

Frases

A rodada foi minha culpa, minha responsabilidade." Senna

"Eu não vejo a Williams como favorita." Senna

"Corri para vencer. O segundo lugar quase não interessava." Senna.²⁷⁷

A amistosidade estabelecida entre Ayrton Senna e a torcida brasileira se rompera com o fracassado abandono do Grande Prêmio do Brasil de 1994. A relação entre fãs e ídolos alterna drasticamente por conta do resultado da corrida. Não em vão, não sem justificativa, em torno do grande ídolo e herói Ayrton Senna é projetado a mais alta expectativa. O que pode ser compreendido como um egoísmo da torcida brasileira, recorrentemente exigente sem oferecer nada em troca aos seus ídolos. Mas não se tratava ser o caso de Senna não ter a torcida que merece, pelo contrário, ele construiu

²⁷⁵ FOLHA DE SÃO PAULO. Senna não culpa equipe e admite que cometeu erro. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 28 de março de 1994.

²⁷⁶ CHAVES, José Carlos. Acidente de Senna decepciona público. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 28 de março de 1994.

²⁷⁷ FRASES. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 28 de março de 1994.

para si essa exigência, ele traçou as metas mais altas. Competir por competir nunca fez parte de seu feito, e o segundo lugar, ficou conhecido apenas como “o primeiro dos últimos”. A manifestação apaixonada da torcida brasileira em uma ocasião, ousando invadir os territórios não permitidos, para o contato próximo ao ídolo, um ano antes, no mesmo local, em Interlagos, e a virada de costas, as vaias, a manifestação decepcionada, ambas as ocasiões são sintomáticas das propriedades das relações que envolvem o ídolo e seus fãs. Este momento de ruptura da amistosidade – que por conta da morte do ídolo, não teve a oportunidade de se restabelecer – aparece como uma revelação das propriedades dessa própria relação. Ela revela o grau de envolvimento e também a sua dimensão. Não se trata de um divórcio, que produz uma ruptura incontornável. Mas de uma discussão, de uma briga, fruto de um desentendimento, que produz uma fragilidade temporária, que pode vir a ser tanto consertada quanto pode romper-se por completo. Tratar-se aí de uma situação delicada em que as partes envolvidas precisam se provar diante das dificuldades para que restabeleçam os laços fragilizados, uma espécie de ofensa, a qual num raciocínio durkheimiano, é preciso que ocorra, para que se possa medir o nível dos sentimentos feridos e de que espécies de sentimentos são esses. O público brasileiro só teria a chance de se demonstrar e retornar todo o carinho necessário na comovedora manifestação após a morte do ídolo, no cortejo do caixão pelas ruas de São Paulo e em seu velório, pouco antes do enterro final, que contou com a presença de muitas pessoas, notórias e ordinárias.

5.4 O MITO Ayrton Senna

Durante aqueles minutos chuvosos de um Grande Prêmio do Brasil em Interlagos, em 1991 e 1993, o passado retornava ao então presente. As várias horas de prática automobilística em kartódromos em dias de chuva, dias de treinamento propiciados por uma instituição viria a provar no futuro a sua função, a de produzir esse piloto, Ayrton Senna, mas não somente em suas propriedades técnicas conferindo-lhe o aprendizado de competências automobilísticas, mas também produzindo o ídolo, lhe fazendo ver como um piloto de corridas, como uma promessa e mais futuramente como uma realização. O espaço social automobilístico, desde o kart, até a Fórmula 1, guarda

todas as suas correspondências ter presente em todo o seu espaço, com um alto grau de alcance, uma série de significados que são revestidos em suas práticas. Já nas etapas iniciais de aprendizado, os pupilos compreendem os seus mestres, tem seus objetivos fornecidos e firmados, correm para um dia se tornarem o que os seus professores um dia foram. Se olham enquanto fãs para os seus ídolos, um dia se tornarão ídolos de outros fãs. Assimilam suas lições, corrigem as imposturas, refinam a sua pilotagem, produzem um estilo e sabem com que se parecem e com quem se diferenciam. Não estão aprendendo unicamente a pilotar carros, mas a se tornarem heróis.

Na sua trajetória em direção à Fórmula 1, em que etapas aparecem para ser seguidas, Ayrton Senna abandona a sua casa em Terra Natal, abandona a sua família, para cumprir mais uma etapa. Tendo vencido tudo o que poderia vencer em sua própria terra, ao ter se tornado campeão brasileiro de kart, Senna segue vencendo em torneios intercontinentais até conquistar o vice-campeonato no Mundial de Kart. Insatisfeito por não ter se tornado campeão por um lado, satisfeito por ter finalizado todas as etapas de sua fase pedagógica em sua carreira automobilística, dá prosseguimento em mais uma nova etapa, a Fórmula Ford inglesa, lugar capaz de converter a competência na condução automobilística adquirida em capital simbólico para ser utilizado no espaço social da Fórmula 1. Os resultados de Ayrton Senna chamam a atenção, e os lucros sociais lhe são fornecidos, como os vários testes de carros de Fórmula 1 que realizou, e como o próprio ingresso na categoria através do contrato firmado com a equipe Toleman Hart para 1984.

Eis então que o piloto Ayrton Senna em um espaço preenchido por infinidade de signos associados as mais diversas nacionalidades, em sua relação com esses demais signos, vem a ser definido pouco a pouco como o Ayrton Senna do Brasil, não deixando de ser notável, a sua característica peculiar de pilotagem, arrojada, e o alto nível de competência automobilística, já observada em outros brasileiros como Emerson Fittipaldi e Nelson Piquet. Na competição internacional da Fórmula 1 não haveria um dia que Ayrton Senna não se sentisse como um brasileiro em meio a um panteão de vários chefes de equipes, mecânicos e pilotos das mais diversas nacionalidades.

A presença dos jornalistas brasileiros interessados em noticiarem os fatos da carreira automobilística de Ayrton Senna, assim como os fatos mais corriqueiros de sua vida cotidiana, através de jornais impressos, revistas e da televisão, para praticamente toda a territorialidade brasileira, teria como um de seus efeitos em formar Ayrton Senna

um ídolo para toda a nação em um duplo sentido, tanto na representação quanto na incorporação.

E era este Ayrton Senna, paulista, filho de empresários, conduzido por Armando Botelho em sua fase inicial de carreira, e conduzido por um grande rol de jornalistas brasileiros, que viria a aparecer um ídolo de uma nação, simbolizando a sua nova identidade, moderna. Um Ayrton Senna moderno e vencedor, um brasileiro moderno e vencedor. A nação teria construído o seu ídolo, o seu herói, o seu mito.

CONCLUSÃO

Em meio a Segunda Guerra Mundial, o escritor alemão Thomas Mann, vencedor do prêmio Nobel de Literatura de 1929, dá início à escrita de uma de suas obras mais famosas, o romance Doutor Fausto. O romance ficcional toma a forma de uma biografia contando a história de vida de um grande músico alemão, Adrian Leverkühn, na voz de um grande amigo que o testemunhou de perto por muitos anos. Resgatando o mito faustico já conhecido na Europa, Thomas Mann monta uma espécie de alegoria, a obra Doutor Fausto é uma história de ficção que quando comparada à realidade alemã de sua época, explica a ascensão do fascismo. Na busca pelo sucesso em sua carreira de músico, Adrian Leverkühn pouco a pouco vai de encontro com o Diabo, que se reveste presencialmente através de uma alucinação, efeito da doença que contrai, a sífilis. O narrador do romance, seu amigo, não consegue identificar se a conversa entre Adrian e o Diabo efetivamente acontece ou se é fruto apenas da alucinação, mas Adrian Leverkühn é tomado pela crença e torna-se um grande músico ao desenvolver o dodecafonismo. Mas no seu contrato com o Diabo, Leverkühn teria oferecido em troca uma vida mais curta, tendo apenas mais vinte e quatro anos a serem vividos. O final trágico aparece como a alegoria da Alemanha dos anos 1930 e 1940. O espírito alemão sentido pela derrota na Primeira Guerra Mundial busca recuperar o seu orgulho através do Nacional Socialismo de Adolf Hitler. A narrativa que o fascismo alemão desenvolve busca incitar o orgulho ferido alemão. A Alemanha já fora grande um dia, e pode voltar a ser como um dia fora antes. Os alemães sentidos pela derrota e percebendo que sua nação já não é mais a mesma de dias atrás, projetam os seus ideais de grande nação no discurso fascista de Adolf Hitler. Hitler, contando com o apoio dos alemães idealizados pelo zeitgeist, chega ao poder. E não tarda a iniciar a Segunda Guerra Mundial, tendo bons resultados de guerra durante os primeiros anos, mas vindo a perder no final dela. Adolf Hitler, não suportando a possibilidade de viver diante do fracasso de sua nação, decide também por encerrar a sua própria vida.

O romance de Thomas Mann embora não conte com uma metodologia científica precisa pode ser descrito como uma espécie de diagnóstico social da Alemanha de seu tempo. A ascensão do fascismo alemão está intimamente associada aos ideais culturais da sociedade alemã, especialmente aqueles ligados a formação do zeitgeist, uma espécie

de sentimento que incrustou nos corpos e nos cérebros de uma parte dos alemães. O zeitgeist funciona como uma espécie de pertença à maior nação do mundo. É, portanto, um sentimento de grandeza, de estar acima de todos os demais na Terra, de fazer parte de seleta casta.

Muitos anos após o encerramento da Segunda Guerra Mundial, já nos anos 1980, alguns brasileiros são tomados por um sentimento similar, numa mesma direção e num sentido contrário. Não há um sentimento de grandeza, e sim de inferioridade, que ficou conhecido como o Complexo de Vira-Lata. Após aqueles que podem ser considerados os anos dourados do “milagre” econômico sob uma determinada perspectiva – o milagre econômico não se realizou sem gerar uma profunda concentração de renda, sendo sentido apenas por pequenas camadas da população – a economia brasileira vem a enfrentar uma recessão que atravessa quase toda a década de 1980. Se para uma camada da população privilegiada da sociedade brasileira foi possível projetar um futuro próspero durante os anos do “milagre”, a recessão veio a colocar para mais parte, ou praticamente encerrar as probabilidades de concretização dessas projeções. Para superar o sentimento de inferioridade, a elite brasileira, que contava com posição privilegiada para compor as narrativas de identidade brasileira, projetou essas narrativas ideais modernas sobre as contrastantes tradicionais narrativas já estabelecidas, tentando deste modo ressignificar os sentidos de identidade e nação brasileira substituindo os signos tradicionais que antes definiam esses sentidos por outros signos mais modernos. Emergiram como exemplos a serem seguidos personalidades que trouxessem em seus corpos os novos sentidos de nação brasileira a serem construídos conforme esses ideais. Entre todos eles, Ayrton Senna, durante o período do final dos anos 1980 e início dos anos 1990, era o exemplo mais bem acabado de modelo dessa nova identidade brasileira.

Este cenário aparece como propício para que aquele que realizar práticas afinadas a essas narrativas nos devidos espaços de desenvolvimento dessas narrativas, em razão de ter seu *habitus* tecido nesses mesmos espaços para o qual retornar, possa emergir como mito de uma nação. Como o caso de Ayrton Senna, criado por uma família privilegiada, que socialmente pertencia à mesma posição social a qual são distribuídos nos corpos e mobilizados por esses corpos os signos definidores dessa nova nação moderna brasileira. Poderia então Senna, percorrer determinados espaços sociais como se estes o apresentassem como se existissem para ele desde sempre tendo em vista

a conformidade de suas estruturas corpóreas com as estruturas institucionais desses espaços.

Neste espaço se encontra a Fórmula 1, uma competição de pilotos e equipes reunidos dos mais diversos países, transmitida ao vivo em redes de televisão de diversos países, entre eles, o Brasil através da Rede Globo de Televisão. No espaço da Fórmula 1 intercambia uma multiplicidade de signos oriundos das mais diversas nacionalidades em que num espetáculo de alta excitação relações afetivas com esses signos são moldadas. As vitórias de Ayrton Senna em pista são sentidas pelos espectadores brasileiros que o acompanham através das transmissões ao vivo da Rede Globo de Televisão como vitórias desse novo Brasil que se emerge. O mito de Senna é, portanto, a realização prática dessa narrativa definidora de um novo sentido de identidade da nação brasileira.

Teólogos se perguntaram por muitos anos, e ainda discutem, se o sacrifício histórico e presencial de Jesus Cristo foi fundamental para a transmissão de sua mensagem. De maneira semelhante, ao final da pesquisa realizada, coube ao pesquisador realizar a mesma pergunta acerca de Ayrton Senna. Seu mito dependeu de sua existência histórica e de suas realizações práticas para transmitir a sua mensagem? Sem a execução prática, sem as vitórias e as conquistas de Ayrton Senna, os sentimentos de inferioridade poderiam se arrastar por mais tempo em razão da desmoralização da identidade brasileira. As vitórias e conquistas de Ayrton Senna foram uma demonstração prática da superação do complexo de vira-lata, deixando para trás os receios de que a nação brasileira estivesse fadada a um eterno fracasso.

Ayrton Senna não é o primeiro ídolo da nação brasileira. Durante vários anos de emergiram uma vastidão de ídolos brasileiros, expressando cada um deles um dos aspectos definidores da identidade nacional brasileira. Não há unidade nas mensagens transmitidas, produtos de diferentes condicionamentos sociais, expressam cada um deles aspectos diferentes da realidade social brasileira. São vistos como ídolos para uns, para outros podem passar despercebidos. A probabilidade de integrarem as narrativas que compõem a identidade nacional brasileira depende tanto de seus percursos como de agentes e instituições posicionadas para os colocarem e manterem como ídolos da nação.

A pesquisa aqui realizada orienta o desenho de contornos de problemas sociológicos voltados às narrativas estruturantes dos sentidos da nação através de suas

expressões aparentemente individuais, que são as figurações ideológicas. Em uma pesquisa interessada no percurso e na trajetória de Ayrton Senna, como é o caso aqui, revela-se o delineamento de uma reformulação do sentido de nação brasileira ocorrida nas décadas de 1980 e 1990. A pesquisa demonstra, sobretudo, que os mitos fundadores de identidades nacionais, não são ideações que pairam no ar. Esses mitos se realizam através dos corpos em situações práticas.

Ao analisar a teoria estruturalista de Ferdinand Saussure, Pierre Bourdieu destacou que o linguista francês analisou a inteligibilidade da fala na língua, para isto, deslocou a análise dos contextos de execução da língua que são as falas para os sistemas sociais que lhe forneciam sua inteligibilidade. Para Bourdieu nada era mais enganoso a um pesquisador que crer que a língua possa ter toda a sua inteligibilidade desvinculada dos seus contextos de atuação, ou seja, que a inteligibilidade de uma língua não está na fala. A inteligibilidade de um mito também só pode ser encontrada voltando ao contexto prático que o origina. Durante a sua carreira automobilística na Fórmula 1, várias dúvidas surgiam em torno de Ayrton Senna. Não somente ao redor dele pairava a dúvida, como a dúvida se colocava a ele mesmo. Será capaz de se tornar vencedor? As dúvidas lançam desafios e desafios pedem para serem superados. Seu mito se explica pela dureza dos desafios, pelas provas as quais ele passou. Assim como para Jesus Cristo não faria sentido enunciar um sacrifício sem passar por ele, Senna também teve de traçar sua trajetória de sacrifício pessoal. A inteligibilidade do seu mito está portanto na prática.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

9GAG. Disponível em: <<https://9gag.com/gag/aVDMN8M/wrc-is-for-boys-group-b-was-for-men-juha-kankkunen>>. Acesso em 18 de fevereiro de 2019.

A FRASE. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 27 de março de 1991.

ABORDO MAGAZINE. Entrevista Nelson Piquet. Disponível em <<https://www.youtube.com/watch?v=jX409Cv5JLs>>. Acesso em 22 julho de 2014.

ALONSO, George. Torcida brasileira faz o Fla-Flu da Fórmula 1. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 21 setembro 1987.

ALVES, Alessandra. Senna é recebido no clima dos anos 70. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 7 de novembro de 1991.

ANDRADA E SILVA, Mario. Balestre é o vencedor da disputa. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 17 de fevereiro de 1990.

ANDRADA E SILVA, Mario. Dono da Fiat diz que Ferrari não teve 'espírito de equipe' em Portugal. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 26 de setembro de 1990.

ANDRADA E SILVA, Mario. McLaren de Prost e Senna prova que é o melhor carro de 88. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 4 de abril de 1988.

ANDRADA E SILVA. Para Senna, Ferrari é a favorita. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 10 de agosto de 1990.

ANDRADA E SILVA, Mario. Senna pede privacidade e paz em Angra. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 26 de março de 1991.

ANDRADA E SILVA, Mario. Prost, bicampeão mundial, desiste para não correr riscos. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 11 de julho de 1988.

ANDRADA E SILVA, Mario. Resultado oficial do GP Japão só sai quinta-feira. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 23 de outubro de 1989.

ANDRADA E SILVA, Mario. Rivais se igualam apenas na fome de vitórias. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 30 de setembro de 1990.

ANDRADA E SILVA, Mario. Senna usa justificativas para minimizar erros. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 18 de julho de 1989.

ARAÚJO, Inácio. As imagens que se perdem com a derrota brasileira. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 24 junho 1986.

ARAÚJO, Inácio. Setenta neles. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 24 de junho de 1986.

BERREDO, Lucas. FISA x Foca: O Conflito que mudou para sempre os rumos da F1. Disponível em: <<http://projetomotor.com.br/fisa-x-foca-o-conflito-que-mudou-para-sempre-os-rumos-da-f1-parte-1/>> Acesso em 22 de janeiro de 2019.

BIGGER, STRONGER, FASTER: Chris Bell. Produção: Alexander Buono, Jim Czarnecki, Kurt Engfehr, Tamsin Rawady. Estados Unidos: Madman Films, 2008.

BOURDIEU, Pierre. A ilusão biográfica. In: *Razões Práticas: Sobre a teoria da ação*. Campinas, SP: Papirus, 1996.

BOURDIEU, Pierre. *O Senso Prático*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2009.

BRASIL NA PISTA. Rio de Janeiro: *Rede Globo de Televisão*, 1985. Programa de TV.

BUENO, Galvão; OSTROSVKY, Ingo. *Fala, Galvão!* São Paulo: Globo Livros, 2005.

BULTMANN, Rudolf. *Jesus Cristo e Mitologia*. São Paulo: Novo Século, 2003.

CAHIER, Bernard; CAHIER, Paul-Henri; CHIMITS, Xavier. *Pilotos: lendas da Fórmula 1*. São Paulo: Larousse do Brasil, 2009.

CARTAS DO LEITOR. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 31 de outubro de 1985.

CARTAS DO LEITOR. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 26 de junho de 1986.

CARVALHO, Mario Cesar. Ayrton Senna vai para o inferno dos derrotados. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 7 de abril de 1992.

CASSIRER, Ernst. *Linguagem e Mito*. São Paulo: Perspectiva, 1972.

CHAVES, José Carlos. Acidente de Senna decepciona público. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 28 de março de 1994.

COSTA, Caio Túlio. Prost larga na frente; Gulgemin sai em 5°. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 25 de setembro de 1988.

DUNNING, Eric; ELIAS, Norbert. *A Busca da Excitação*. Lisboa: Memória e Sociedade, 1992.

EGGERS, Moraes. Nem a decadência da McLaren atrapalha os negócios de Senna. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 10 de outubro de 1993.

ELIAS, Norbert. *Envolvimento e Alienação*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1998.

ENTREVISTA AYRTON SENNA. Brasil: Videomax, Miksom. Realização CNT. 1990

ENTREVISTA AYRTON SENNA. Programa Vitória. São Paulo: *TV Cultura*, 1987. Programa de TV.

ENTREVISTA AYRTON SENNA. Programa Roda Viva. São Paulo: *TV Cultura*, 15 de dezembro de 1986. Programa de TV.

FERNANDES, Ivy. Imprensa europeia fala de Senna. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 17 novembro 1985.

FIGUEIREDO, Emerson. Fantasia do futebol já era. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 29 de julho de 1991.

FOLHA DE SÃO PAULO. Alesi descarta problemas no câmbio em Interlagos. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 22 de março de 1991.

FOLHA DE SÃO PAULO. Andretti pode conquistar título em casa. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 5 de outubro de 1991.

FOLHA DE SÃO PAULO. Ayrton e Prost repetem o filme de 88. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 24 de abril de 1989.

FOLHA DE SÃO PAULO. Ayrton liga para casa quase todos os dias. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 1º de novembro de 1988.

FOLHA DE SÃO PAULO. Ayrton Senna vence prova principal do kart. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 4 abril 1977.

FOLHA DE SÃO PAULO. Balestre recusa a inscrição da McLaren. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 16 de fevereiro de 1990.

FOLHA DE SÃO PAULO. Banerji: o aditivo do campeão. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 2 de outubro de 1982.

FOLHA DE SÃO PAULO. Big Loira. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 11 de julho de 1993.

FOLHA DE SÃO PAULO. Campeão larga mal mas passa o francês na 28ª volta. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 31 de outubro de 1988.

FOLHA DE SÃO PAULO. Choro e emoções marcam a primeira vitória na F-1. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 22 de abril de 1985.

FOLHA DE SÃO PAULO. Crise atinge Ferrari após a corrida. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 24 de setembro de 1990.

FOLHA DE SÃO PAULO. Dennis diz que equipe foi 'furtada'. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 4 de novembro de 1989.

FOLHA DE SÃO PAULO. Dia 23, decisão final do Lótus 88. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 4 de abril de 1981.

FOLHA DE SÃO PAULO. Diretor ironiza relação com Ford. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 26 de março de 1993.

FOLHA DE SÃO PAULO. Emerson diz que Balestre tem 'muito o que aprender'. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 31 de outubro de 1989.

FOLHA DE SÃO PAULO. Encontro internacional debate formas para atrair consumidor. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 13 de julho de 1993.

FOLHA DE SÃO PAULO. Está difícil entender o McLaren, diz Senna. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 3 de outubro de 1988.

FOLHA DE SÃO PAULO. Ferraristas vêm em Senna o 'novo Villeneuve'.
Folha de São Paulo, São Paulo, 22 de outubro de 1990.

FOLHA DE SÃO PAULO. Fisa pede à Honda motores iguais para Senna e Prost. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 12 de outubro de 1988.

FOLHA DE SÃO PAULO. Grande Prêmio de Mônaco é confirmado para maio.
Folha de São Paulo, São Paulo, 2 de março de 1985.

FOLHA DE SÃO PAULO. Indecisão sobre futuro prejudica o desempenho do ex-campeão Prost. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 4 de julho de 1989.

FOLHA DE SÃO PAULO. Infeliz dia nas pistas. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 21 de julho de 1991.

FOLHA DE SÃO PAULO. Ingo crê na façanha de Ayrton. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 27 de março de 1991.

FOLHA DE SÃO PAULO. Kartistas já estão no Brasil. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 9 de fevereiro de 1981.

FOLHA DE SÃO PAULO. Lauda vence, Piquet quebra e Senna faz o 1º ponto.
Folha de São Paulo, São Paulo. 8 de abril de 1984

FOLHA DE SÃO PAULO. Lotus confirma Senna como primeiro piloto. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 11 de setembro de 1985.

FOLHA DE SÃO PAULO. Lotus domina primeiro dia em Jacarepaguá. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 24 de março de 1984.

FOLHA DE SÃO PAULO. Mansell acusa Ayrton e ameaça brigar. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 4 novembro 1985.

FOLHA DE SÃO PAULO. Mansell desiste de se aposentar e assina com Williams por US\$ 11,3 mi. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 2 de outubro de 1990.

FOLHA DE SÃO PAULO. McLaren considera ameaça a Senna ilegal. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 4 de novembro de 1989.

FOLHA DE SÃO PAULO. Não me venham com indiretas no esporte. *Folha de São Paulo*, São Paulo: 24 de janeiro de 1984.

FOLHA DE SÃO PAULO. Niki Lauda diz que Senna é o piloto do futuro. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 14 de agosto de 1985.

FOLHA DE SÃO PAULO. O kart promove o seu final de semana. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 10 maio 1977.

FOLHA DE SÃO PAULO. Para Stewart, Senna andarà mais em 90. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 5 de março de 1990.

FOLHA DE SÃO PAULO. Piloto faz 31 anos hoje. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 21 de março de 1991.

FOLHA DE SÃO PAULO. Pilotos de rolimã desafiam as curvas da Serra do Mar. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 15 julho 1987.

FOLHA DE SÃO PAULO. Pingue-Pongue. Para Senna, Prost foi favorecido. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 21 de outubro de 1990.

FOLHA DE SÃO PAULO. Piquet cumpre promessa e faz pole. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 7 de abril de 1984.

FOLHA DE SÃO PAULO. Piquet foge da política, mas torce por Tancredo. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 7 abril 1985b.

FOLHA DE SÃO PAULO. Piquet hostiliza fotógrafos e cinegrafistas em Brasília. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 14 de abril de 1987.

FOLHA DE SÃO PAULO. Piquet, um campeão mais humilde em 83. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 17 outubro 1983.

FOLHA DE SÃO PAULO. Preço da mansão é segredo. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 16 de março de 1991.

FOLHA DE SÃO PAULO. Prost acusa Senna de ‘traição’ em Imola. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 25 de abril de 1989.

FOLHA DE SÃO PAULO. Prost coleciona vitórias, só não consegue títulos. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 7 de abril de 1985.

FOLHA DE SÃO PAULO. Prost quer fim da briga com Ayrton. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 27 de fevereiro de 1990.

FOLHA DE SÃO PAULO. Publicidade Globo Rádio. Tai o tipo de cena que a gente precisava. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 31 de outubro de 1988.

FOLHA DE SÃO PAULO. Ron Dennis interfere na discussão entre pilotos. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 5 de maio de 1989.

FOLHA DE SÃO PAULO. Rosberg vende o duelo com Senna no GP da Austrália. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 4 de novembro de 1985.

FOLHA DE SÃO PAULO. Sem título. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 21 de agosto de 1992.

FOLHA DE SÃO PAULO. Senna, 2 títulos e grande desencanto. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 26 de outubro de 1981.

FOLHA DE SÃO PAULO. Senna: a hora do bi. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 30 de setembro de 1990.

FOLHA DE SÃO PAULO. Senna agride repórter depois de ver 'Herói por acidente'. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 1º de maio de 1993.

FOLHA DE SÃO PAULO. Senna confia no carro e já é favorito do público. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 7 abril 1985.

FOLHA DE SÃO PAULO. Senna dá outro show e ganha em Silverstone. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 29 de março de 1982.

FOLHA DE SÃO PAULO. Senna diz que decisão 'é uma vergonha para o esporte'. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 23 de outubro de 1989.

FOLHA DE SÃO PAULO. Senna diz que pneu murcho descontrolou o McLaren. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 16 de maio de 1988.

FOLHA DE SÃO PAULO. Senna é inspiração para desenho de lancha. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 9 de maio de 1993.

FOLHA DE SÃO PAULO. Senna em segundo, como campeão. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 3 junho 1984.

FOLHA DE SÃO PAULO. Senna escolhe Angra como "refúgio". *Folha de São Paulo*, São Paulo, 6 de outubro de 1991.

FOLHA DE SÃO PAULO. Senna está onde planejou chegar. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 15 novembro 1984.

FOLHA DE SÃO PAULO. Senna faz passeio de lancha. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 18 de março de 1993.

FOLHA DE SÃO PAULO. Senna inicia hoje busca da 4º pole position consecutiva em Imola. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 29 de abril 1988.

FOLHA DE SÃO PAULO. Senna não culpa equipe e admite que cometeu erro. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 28 de março de 1994.

FOLHA DE SÃO PAULO. Senna nega sabotagem da McLaren. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 4 de outubro de 1988.

FOLHA DE SÃO PAULO. Senna passa noite com modelo no Gallery. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 10 de abril de 1991.

FOLHA DE SÃO PAULO. Senna passeia com cachorra. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 19 de março de 1993.

FOLHA DE SÃO PAULO. Senna pede desculpas à Fisa e está inscrito para o Mundial de 1990. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 17 de fevereiro de 1990.

FOLHA DE SÃO PAULO. Senna pensou em abandonar a Fórmula 1. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 17 de fevereiro de 1990.

FOLHA DE SÃO PAULO. Senna procura privacidade em Angra. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 16 de março de 1991.

FOLHA DE SÃO PAULO. Senna troca beijos e carícias com modelo. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 15 de maio de 1993.

FOLHA DE SÃO PAULO. Senna volta a negar acordo com Prost e sugere que o francês "fale menos". *Folha de São Paulo*, São Paulo, 13 de maio de 1989.

FOLHA DE SÃO PAULO. Stewart não considera Senna um 'piloto limpo'. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 22 de outubro de 1988.

FOLHA DE SÃO PAULO. Vitória pode mudar os planos de Mansell. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 28 de setembro de 1990.

FOLHA DE SÃO PAULO. Toleman já desencanta Senna, *Folha de São Paulo*, São Paulo, 28 de abril de 1984

FOLHA DE SÃO PAULO . Tom Carroll, campeão na Joaquina, é fã de Senna. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 14 setembro 1987.

FOLHA DE SÃO PAULO. Torcida e Emerson pedem eleições diretas já. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 26 março 1984

FOLHA DE SÃO PAULO. Uma corrida impecável, com recorde e proeza. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 22 abril 1985.

FOLHA DE SÃO PAULO. Veja o resultado da eleição dos leitores. Guns N' Roses ganha disparado em 'disco' e 'grupo'; Ayrton Senna também abafa como 'craque' e 'esperto'. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 6 de janeiro de 1992.

FOLHA DE SÃO PAULO. Xuxa aos 30: A Rainha está só. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 20 de dezembro de 1992.

FOLLEY, Malcolm. *Senna versus Prost*. Londres: Arrow Books, 2010.

FORGANES, Rosely. Prost defende Balestre e acusa Senna de 'prejudicar o esporte'. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 30 de janeiro de 1990.

FRASE. Disponível em: <<https://quemdisse.com.br/frase/a-vida-e-medida-por-realizacoes-e-nao-por-anos/101372/>> Acesso em 18 de fevereiro de 2019.

FRASES. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 30 de agosto de 1988.

FRASES. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 31 de outubro de 1988.

FRASES. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 28 de março de 1994.

FREITAS. Campeão da 'F-Mclaren' equilibra determinação e lucidez. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 31 de outubro de 1988.

FREITAS, Jânio de. Piquet, a arte de vencer. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 24 março 1986.

FREITAS, Jânio de. Piquet em seu lugar. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 8 setembro 1986.

GABEIRA, Fernando. Torcida recupera um pouco do ânimo perdido. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 8 de novembro de 1991.

GANCIA, Barbara. Senna imita Rosane e abre a torneira. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 13 de novembro de 1991.

GARBI, Gilberto. Ainda há ingressos à venda em Ribeirão. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 25 de março de 1993.

GIRON, Luís Antônio. Super Xuxa enfrenta o baixo astral. *Folha de São Paulo*, 22 de setembro de 1991.

GOMES, Flavio. Briga beirou agressão física. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 25 de março de 1993.

GOMES, Flavio. Cobra quer levar sua 'mensagem' ao povo. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 22 de agosto de 1993.

GOMES, Flavio. Mansell quebra rotina das poles e larga na frente no GP de Portugal. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 23 de setembro de 1990.

GOMES, Flavio. Sem título. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 23 de outubro de 1989.

GOMES, Flavio. Senna salta na frente e torce para chover mais. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 10 de abril de 1993.

GOMES, Flavio. Senna toma 'todas' para festejar. Piloto comemora sua vitória no GP Brasil em boate de SP; futuro continua indefinido. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 30 de março de 1993.

GOMES, Flavio. Senna vence em Mônaco pela 5ª vez consecutiva. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 24 de maio de 1993.

GOMES, Flavio. Senna visita o circuito de Jerez e admite que pole é 'muito importante'. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 28 de setembro de 1990.

GOMES, Flavo. Senna volta a criticar Prost em Interlagos. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 22 de março de 1990.

GOMES, Flavio. Senna salta na frente e torce para chover mais. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 10 de abril de 1993.

GONÇALVES, Marcos Augusto. Senna mostra hoje a "cara nova" da McLaren nos testes em Monza. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 3 de agosto de 1990.

GONÇALVES, Marcos Augusto. Prost é o mais veloz nos testes em Monza. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 29 de agosto de 1990.

GONZALES, Max Alberto. Dirigente quer casa cheia, apesar do preço. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 26 de março de 1993.

GRAND PRIX. Direção: John Frankenheimer, Produção: Edward Lewis. Estados Unidos: Turner Entertainment, 1966.

GUMBRECHT, Hans Ulrich. *Elogio à Beleza Atlético*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

GUMBRECHT, Hans Ulrich. "Perdido numa Intensidade Focada": esportes e estratégias de reencantamento. *Aletria: Revista de Estudos de Literatura*, Belo Horizonte, v. 15, PP. 11-19, 2007.

GUMBRECHT, Hans Ulrich. *Produção de Presença*. Rio de Janeiro: Contraponto; Ed. PUC-Rio, 2010.

JÔ ONZE E MEIA. São Paulo: *Sistema Brasileiro de Televisão*, Dezembro de 1992. Programa de TV.

LE MANS. Direção: Lee H. Katzin John, Produção: Jack N. Reddish. Estados Unidos: Cinema Center Films, 1971.

LEME, Reginaldo. Dijon-Prenois já ta ficando pequeno outra vez. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 19 de maio de 1984.

LEME, Reginaldo. Lauda faz McLaren reviver os bons tempos de Émerson. *Folha de São Paulo*, São Paulo. 9 abril 1984.

LEME, Reginaldo. Mais uma vez, a triste manipulação. *Folha de São Paulo*, São Paulo. 4 junho 1984.

LÉVI-STRAUSS, Claude. *Antropologia Estrutural Dois*. São Paulo: Cosac & Naify, 2013.

MAINARD, Ênio. Vi mais 'outdoors' do que corrida. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 7 setembro 1987.

MALAFAIA, Marcos. Audiência da Globo cai 4 pontos com a saída de Senna. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 7 de abril de 1992.

MINARDI, Giancarlo. Frase. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 3 de setembro de 1991.

NASCIMENTO, Silvio. Alesi pode ser a grande surpresa. *Folha de São Paulo, São Paulo*, 2 de março de 1991.

NETO, Fernando Paulino. Senna e Piquet trocam de imagem na Fórmula 1. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 17 fevereiro 1985.

ORTIZ, Renato. *Mundialização e Cultura*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1994.

PAIVA, Marcelo Rubens. Brasil vira ‘nerd’ no planeta dos entediados. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 15 de julho de 1991.

PASCOWITCH, Joyce. Comunicado da Williams defende Prost. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 14 de abril de 1993.

PAVORETTO. Senna chora emocionado com a festa da chegada. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 4 outubro 1982.

PENSADOR. Disponível em: <<https://www.pensador.com/frase/MTYxNjQx/>>
Acesso em 7 de fevereiro de 2019.

PINTO, Paulo Silva. Títulos de Senna atraem jovens às pistas. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 29 de julho de 1991.

PIT STOP. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 25 de março de 1991.

RENNÔ, Carlos César. Painel do Leitor. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 26 junho 1986.

RIBEIRO, Gilvan. Para jovens, Senna é símbolo de sucesso. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 21 de outubro de 1991.

RIBEIRO, Nice. Senna diz que erro em Mônaco foi o ponto-chave de 88. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 29 de outubro de 1988.

RODRIGUES, Ernesto. *Ayrton: o herói revelado*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2009.

RODRIGUEZ, Luiz Fernando. Piloto mostra seu talento. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 14 abril 1986.

SÁ, Nelson de. Senna é o novo Pelé. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 30 de março de 1993.

SENN, Ayrton. Carta dirigida ao Conselho Mundial da FISA. *Folha de São Paulo*, 17 de fevereiro de 1990.

SENN. Direção: Asif Kapadia, Produção: James Gay-Rees; Tim Bevan Eric Fellner. Brasil, Estados Unidos, França, Reino Unido: Universal, 2010.

SOUZA, Alci. Senna, um campeão tímido e humilde. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 12 de abril de 1983.

SUZUKI JR, Matias. Sem título. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 23 de outubro de 1989.

THE NEW TIMES. To win without risk is to triumph without glory. Disponível em: <<https://www.newtimes.co.rw/section/read/190416>> Acesso em 18 de fevereiro de 2019.

TORRES, Sérgio. Senna faz retiro em Angra para vencer GP Brasil. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 16 de março de 1991.

TORRES, Sérgio. Senna persegue fotógrafo da Folha em Angra. Sérgio Torres. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 17 de março de 1991.

TRANSMISSÃO AO VIVO GRANDE PRÊMIO DO BRASIL. Rio de Janeiro: *Rede Globo de Televisão*, 24 de março de 1991. Programa de TV.

TRANSMISSÃO AO VIVO GRANDE PRÊMIO DO BRASIL. Rio de Janeiro: *Rede Globo de Televisão*, 28 de março de 1993. Programa de TV.

TRANSMISSÃO AO VIVO GRANDE PRÊMIO DO JAPÃO. Rio de Janeiro: *Rede Globo de Televisão*, 30 de outubro de 1988. Programa de TV.

TRANSMISSÃO AO VIVO GRANDE PRÊMIO DO JAPÃO. Rio de Janeiro: *Rede Globo de Televisão*, 22 de outubro de 1989. Programa de TV.

TRANSMISSÃO AO VIVO GRANDE PRÊMIO DO JAPÃO. Rio de Janeiro: *Rede Globo de Televisão*, 21 de outubro de 1990. Programa de TV.

WEBER, Max. *A Ética Protestante e o “Espírito” do Capitalismo*. São Paulo: Companhia das Letras, 2004.

WEBER, Max. *Economia e Sociedade*. Brasília: Editora Universidade de Brasília; São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 1999.

YOUTUBE. Ayrton Senna alfineta Piquet. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=pHOR1RALJKo>> Acesso em 31 de janeiro de 2019.

YOUTUBE. Ayrton Senna’s famous interview with Sir Jackie Stewart – “designed to win”. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=ySBRcXZ_Dfo> Acesso em 5 de fevereiro de 2019.

YOUTUBE. Breakfast with Jackie/Hot to Drive at Monaco. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=1-jAk-i5A_s> Acesso em 31 de janeiro de 2019.

YOUTUBE. Fiat Tempra Comercial de lançamento, propaganda 1992 Brasil. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=HDLqvy68On0>> Acesso em 15 de fevereiro de 2019.

YOUTUBE. Senna e a volta Canhão do Estoril. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=4nnrK9CqMqo>> Acesso em 5 de fevereiro de 2019.