

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL  
FACULDADE DE BIBLIOTECONOMIA E COMUNICAÇÃO  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM COMUNICAÇÃO**

**FLAVIO BANDEIRA DE OLIVEIRA**

**Os critérios de noticiabilidade na construção da jornada do mito e  
herói de Emerson Fittipaldi e Ayrton Senna**

**Porto Alegre  
Junho de 2022**

FLAVIO BANDEIRA DE OLIVEIRA

**Os critérios de noticiabilidade na construção da jornada do mito e herói de Emerson Fittipaldi e Ayrton Senna**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Comunicação da Faculdade de Biblioteconomia e Comunicação da Universidade Federal do Rio Grande do Sul como requisito parcial para a obtenção do título de mestre em Comunicação e Informação.

Linha de pesquisa: Jornalismo e Processos Editoriais

Orientador: Prof. Dr. Luiz Artur Ferraretto

Porto Alegre  
2022

## AGRADECIMENTOS

A minha mãe, Dona Vera, pela paciência e o carinho.

Aos meus irmãos Vinícius e Fernanda, pelo apoio incondicional, pela paciência, pela motivação.

Ao meu cunhado, pelo respeito e compreensão.

Ao meu sobrinho, Luís Antônio, que trouxe o carinho e a leveza da criança, quando eu desanimava.

Ao amigo e orientador Luiz Artur Ferraretto, por me mostrar os caminhos da pesquisa, pela paciência, pela firmeza e o incentivo na busca do conhecimento e pela palavra amiga quando eu pensava em desistir.

Ao amigo e professor Flávio Porcello (in memoriam), pelo conhecimento, pelo ânimo e a instigação.

Aos integrantes do NER, Núcleo de Estudos de Rádio da UFRGS, pela parceria e pelas discussões sobre pesquisa acadêmica e sobre o mercado de trabalho.

Aos meus amigos que me acompanharam nesta jornada.

Aos meus avós e ao meu pai, que de forma espiritual me sustentaram sereno, persistente e determinado nesta jornada.

## RESUMO

Analisa a construção da jornada do herói e do mito na abordagem dos jornais *O Globo* e *O Estado de São Paulo* a respeito de provas finais das temporadas de Fórmula 1, nas quais os pilotos brasileiros Emerson Fittipaldi (1972 e 1974) e Ayrton Senna (1988, 1990 e 1991) sagraram-se campeões. Para tanto, procura identificar e apontar os valores-notícia presentes em materiais selecionados desses jornais. Embasa-se, teoricamente, na obra de Nelson Traquina (2005) e Miquel Alsina (1993), demonstrando como a formulação da notícia auxilia na construção do mito e do herói. Embasa-se para tal em Campbell (1990), Elíade (1972), Bracht (2005), Rubio (2017), Barthes (2009) e Kothe (1987). Considera que a jornada do herói e do mito perpassa três décadas e momentos distintos da história do Brasil, apresentando as particularidades da abordagem jornalística em relação aos títulos obtidos por Fittipaldi e Senna.

**Palavras-chave:** Jornalismo, Jornalismo Esportivo, Valores-Notícia, Mitologias

## ABSTRACT

It analyzes the construction of the hero's journey and the myth in the approach of the newspapers O Globo and O Estado de São Paulo to the final races of the Formula 1 seasons, in which the Brazilian drivers Emerson Fittipaldi (1972 and 1974) and Ayrton Senna (1988, 1990 and 1991) became champions. To this end, it seeks to identify and point out the news-values present in selected materials of these newspapers. It is based, theoretically, on the work of Nelson Traquina (2005) and Miquel Alsina (1993), demonstrating how the formulation of the news helps in the construction of the myth and the hero. It is based on Campbell (1990), Elíade (1972), Bracht (2005), Rubio (2017), Barthes (2009), and Kothe (1987). It considers that the journey of the hero and the myth goes through three distinct decades and moments of Brazilian history, presenting the particularities of the journalistic approach in relation to the titles obtained by Fittipaldi and Senna.

**Keywords:** Journalism, Sports Journalism, News Values, Mythologies

## SUMÁRIO

1 – INTRODUÇÃO.....	7
2 - OS PERSONAGENS E SEU CONCEITO DE ÉPOCA.....	17
2.1 Emerson Fittipaldi.....	<a href="#">19</a>
2.2 - Ayrton Senna.....	<a href="#">25</a>
2.3 - O Brasil de Fittipaldi.....	<a href="#">30</a>
2.4 - O Brasil de Senna.....	<a href="#">43</a>
3 - O MITO E A JORNADA DO HERÓI.....	54
3.1 - A jornada do Herói.....	<a href="#">64</a>
3.2 - Emerson Fittipaldi.....	<a href="#">73</a>
4 – ANÁLISE.....	78
4.1 Análise de conteúdo.....	<a href="#">78</a>
4.2 Análise do objeto.....	<a href="#">84</a>
4.3 A trajetória na jornada do mito e do herói.....	<a href="#">86</a>
4.3.1 – Emerson Fittipaldi – 1972 – 1º título.....	<a href="#">86</a>
4.3.2 – Emerson Fittipaldi – 1974 – 2º título.....	<a href="#">133</a>
4.3.3– Ayrton Senna – 1988 – 1º título.....	<a href="#">183</a>
4.3.4– Ayrton Senna – 1990 – 2º título.....	<a href="#">220</a>
4.3.5– Ayrton Senna – 1991 – 3º título.....	<a href="#">260</a>
5 - RESULTADOS.....	322
6 - CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	323
REFERÊNCIAS.....	327

## 1 INTRODUÇÃO

A pesquisa tem como base as páginas esportivas dos jornais *O Globo* e *O Estado de São Paulo*, que estão entre os principais veículos em circulação no Brasil. Fundado em 1935, no Rio de Janeiro, o jornal *O Globo* pertence ao Grupo Globo e é de propriedade da família Marinho, também proprietária do conglomerado de mídia que possui rádios como CBN e Globo, além da Rede Globo de Televisão. Mais antigo, o jornal *O Estado de São Paulo*, conhecido popularmente como *Estadão*, foi fundado em 1875, pertence ao Grupo Estado, ligado à família Mesquita. Os dois jornais estão, habitualmente, presentes em outras coberturas importantes do esporte mundial, como as Copas do Mundo e os Jogos Olímpicos, não sendo diferente em relação à Fórmula 1.

Pretende-se analisar as provas válidas pelo Campeonato Mundial de Fórmula 1, limitando-se à corrida de consagração dos campeonatos dos personagens da pesquisa, assim como à etapa posterior à conquista dos títulos de campeão pelos pilotos brasileiros. Para fazer uma análise mais ampla do objeto de estudo, opta-se por estudar as edições dos jornais *O Globo* e *O Estado de São Paulo*, de duas corridas de cada campeonato obtido e sempre no entorno da obtenção do título por cada um deles. Faz-se imperativo lembrar que o Brasil obteve, ao longo de 71 anos de Fórmula 1, oito títulos mundiais, sendo dois com Emerson Fittipaldi e três com Ayrton Senna, além de mais três com Nelson Piquet<sup>1</sup>.

Este estudo entende a importância de trazer o contexto histórico do Brasil que compreende o período das conquistas dos personagens da pesquisa. Por se tratar de dois períodos distintos no cenário nacional, é importante contextualizar as conquistas de Emerson Fittipaldi, como a primeira em 1972, dois anos após o tricampeonato da Seleção Brasileira de Futebol, na Copa do Mundo do México. Para tanto, obras que retratam o período ditatorial no país serão a base para apresentar esse contexto, como *A ditadura escancarada*, de Gaspari (2002), que retrata o governo do general Emilio Garrastazu Médici, que governou o Brasil entre 1969 e 1974, período da primeira conquista de Fittipaldi. A mesma obra também abrange o governo seguinte, do general Ernesto Geisel, que comandou o país entre 1974 e 1979, período da segunda conquista de Emerson.

Assim como Gaspari (2002), outros autores serão usados com a finalidade de auxiliar na compreensão do período em que decorreram estes feitos de Fittipaldi, como em *A ditadura em tempos de milagre: comemorações, orgulho e consentimento*, de Cordeiro

---

<sup>1</sup> Nelson Piquet Souto Maior, piloto tricampeão mundial de Fórmula 1 nos anos de 1981, 1983 pela equipe Brabham e 1987 pela equipe Williams. Correu na categoria entre 1978 e 1991, obtendo 60 pódios com 23 vitórias e 24 *pole positions*.

(2015), que faz um contraponto ao ressaltar que o regime ditatorial no Brasil foi um processo social complexo. A obra relata avanços econômicos, vitórias esportivas, comemorações entusiasmadas de orgulho patriótico. Em *A ditadura militar e a longa noite dos generais: 1970-1985*, de Chagas (2015), encontra-se um relato através do olhar da imprensa, impulsionado pelas contradições inerentes a um país mergulhado em desafios políticos, econômicos e sociais. Para complementar esse primeiro recorte do cenário nacional, utiliza-se *1964: história do regime militar brasileiro*, de Napolitano (2014), uma síntese que mostra como a ditadura durou muito graças ao apoio da sociedade civil. A obra é um relato do dia a dia do brasileiro durante o regime militar.

Para retratar o Brasil pós regime ditatorial, período em que se passam as conquistas de Ayrton Senna, destaque para Reis (2014), com *Modernização, ditadura e democracia: 1964-2010*, que relata o início dos anos 1960 como um divisor de águas na história do Brasil. A sociedade brasileira se viu dividida entre dois modelos opostos, onde prevaleceu a opção conservadora e instaurou-se no país uma ditadura civil-militar. Passado esse período, o autor avança até a redemocratização, iniciada nos anos 1980, que ampliou a cidadania sem que o Estado perdesse o protagonismo. Foi neste período da história brasileira que Senna obteve os seus três títulos mundiais de Fórmula 1, concomitante com o período em que José Sarney e Fernando Collor de Mello estiveram no comando do país. Essa passagem na história nacional consta na obra de Maciel (2013), *De Sarney a Collor. Reformas políticas, democratização e crise 1985-1990*.

Por fim, um evento da Fórmula 1 tem como característica, por onde passa, acontecer durante um final de semana, iniciando na sexta-feira, encerrando no domingo com a corrida. Para tanto, entende-se que é necessário abranger a análise com as edições de sexta-feira, sábado, domingo, encerrando com a repercussão pós-corrida, veiculada na segunda-feira no jornal *O Globo*, e na terça-feira no jornal *O Estado de São Paulo*, que após um contato inicial com as edições, ficou constatado que não circulava nas segundas-feiras até 1991.

Assim, serão analisadas as edições dos jornais *O Globo* e *Estadão*, nas seguintes datas:

<b>Emerson Fittipaldi – 1° título (1972)</b>	
<b>Etapa</b>	<b>Edições</b>
Grande Prêmio da Itália	08/09/1972 a 12/09/1972 <sup>2</sup>
Grande Prêmio do Canadá	22/09/1972 a 26/09/1972

<b>Emerson Fittipaldi – 2° título (1974)</b>	
<b>Etapa</b>	<b>Edições</b>
Grande Prêmio dos Estados Unidos	04/10/1974 a 08/10/1974
Grande Prêmio da Argentina	10/01/1975 a 14/01/1975 <sup>3</sup>

<b>Ayrton Senna – 1° título (1988)</b>	
<b>Etapa</b>	<b>Edições</b>
Grande Prêmio do Japão	28/10/1988 a 02/11/1988
Grande Prêmio da Austrália	11/11/1988 a 15/11/1988

<b>Ayrton Senna – 2° título (1990)</b>	
<b>Etapa</b>	<b>Edições</b>
Grande Prêmio do Japão	19/10/1990 a 23/10/1990
Grande Prêmio da Austrália	02/11/1990 a 06/11/1990

<b>Ayrton Senna – 3° título (1991)</b>	
<b>Etapa</b>	<b>Edições</b>
Grande Prêmio do Japão	18/10/1991 a 22/10/1991
Grande Prêmio da Austrália	01/11/1991 a 04/11/1991 <sup>4</sup>

Nos estudos encontrados sobre automobilismo, Giavoni (2012) ressalta que o esporte a motor já nasceu midiático, ainda que muito pouco explorado pela comunidade acadêmica. Conforme o mesmo autor, trata-se de uma modalidade que deixou de ser apenas um entretenimento elitista e que, com a Fórmula 1 e os títulos dos pilotos brasileiros, tornou-se mais conhecido no país. Segundo Giavoni (2012), a primeira prova foi promovida por um periódico francês, o *Le Petit Journal*, perto de 1894, e com o passar dos anos os segmentos impresso e radiofônico se desdobraram ao redor do planeta para relatar os duelos entre seres humanos e máquinas. Importante para o crescimento do esporte como um todo ao longo das décadas, a cobertura do automobilismo exige uma preparação técnica diferenciada. Isso aparece na obra de Coelho (2004, p.43), quando o autor usa o exemplo do automobilismo como um “esporte que coloca à luz a exigência do jornalista se especializar”.

Essa especialização por parte dos profissionais de comunicação evoluiu com o passar dos anos. A popularização do esporte a motor através das páginas esportivas foi de

<sup>2</sup> O jornal *O Estado de São Paulo* não circulava as segundas-feiras. O pós-corrída era veiculado nas terças.

<sup>3</sup> O Grande Prêmio dos Estados Unidos foi o último da temporada de 1974. A corrida seguinte, o Grande Prêmio da Argentina, é a primeira após a conquista, disputado em 1975.

<sup>4</sup> Houve circulação do jornal *O Estado de São Paulo* no dia 4 de novembro de 1991 (segunda-feira).

grande valia para conquistar uma parcela de aficionados por corridas de automóveis, dispostos a acordar de madrugada quando a corrida ocorre nos países asiáticos ou na Oceania, ou acordar cedo na manhã de domingo quando a prova acontece nos países europeus, ou até mesmo esperar a tarde de domingo quando a Fórmula 1 desembarca no Brasil ou na América do Norte.

Dessa forma, propõem-se alguns questionamentos:

(1) A imagem dos pilotos brasileiros retratada nas conquistas dos campeonatos mundiais de Fórmula 1 pode ser associada à ideia de herói ou de mito?

(2) De que forma o jornalismo especializado em automobilismo foi importante para contar a jornada de tais pilotos?

(3) Quais os critérios de noticiabilidade que marcaram a trajetória dos pilotos brasileiros campeões de Fórmula 1 nos jornais?

Apresentado o tema proposto, a sua delimitação e os questionamentos da pesquisa, o projeto considera como hipótese a narrativa do herói e do mito estabelecida como ponto central na investigação dos jornais *O Globo* e *O Estado de São Paulo*. Para língua portuguesa, o herói é o ser humano que se notabiliza por feitos guerreiros ou atos de coragem. É um indivíduo que se notabiliza pelos seus feitos e que desperta admiração, um ídolo. Como se verá mais adiante, há aproximações com a jornada dos mitos e com a ideia de herói.

Dessa forma, nada mais coerente que os personagens da pesquisa, através de seus gestos, ações e características, tragam essa hipótese com o fim de sustentar o estudo. Guarda-se sempre no termo herói a ideia de um ser idealizado, que, no entanto, nem sempre o é. O herói é aquela personagem que domina toda a sistemática da obra, é o dominante. E é disso que decorre a sua importância. Assim, apresenta-se a suposição de alguns fatores para delimitar suas características, tais como:

1) o mito surge da necessidade que o ser humano tem de representar e buscar explicações para o mundo a sua volta;

2) toma-se a figura do herói, por acreditar que este elemento da narrativa traz, em sua composição, um modelo, a ideia de um ser idealizado, aquela personagem que é a dominante, disso decorrendo a sua importância.

A pesquisa apresentada busca verificar e analisar o papel do jornalismo impresso, tendo como objeto de investigação as páginas esportivas dos jornais *O Globo* e *O Estado de São Paulo*. Pretende conferir como os critérios de noticiabilidade foram trabalhados na

construção da jornada de mito e na configuração dos pilotos, Emerson Fittipaldi e Ayrton Senna, como heróis nos seus títulos mundiais de Fórmula 1.

Visando cumprir o objetivo geral da pesquisa, é importante elencar escopos específicos a serem buscados no trabalho:

1) Identificar os critérios de noticiabilidade presentes nas páginas dos jornais *O Globo* e *O Estado de São Paulo*, dentro da cobertura dos campeonatos mundiais de Fórmula 1 conquistados por Emerson Fittipaldi e Ayrton Senna. A seleção terá como escopo as páginas esportivas, excluindo acontecimentos extraordinários, como peças publicitárias. Para tal, vai se fazer uso dos conceitos de construção da notícia (Alsina, 1993) e das teorias do jornalismo a partir da construção dos valores-notícia (Traquina, 2005).

2) Categorizar, a partir dos resultados obtidos na etapa anterior, os critérios de noticiabilidade e quais deles sobressaíram-se para a construção das notícias.

3) Analisar os critérios, aplicando ideias sobre mitologia a fim de demarcar padrões que permitam associar ou não a imagem de mitos aos personagens da pesquisa. Neste ponto, teremos como base as obras de autores como Kothe (1985), Barthes (2009) e Eliade (1972) para auxiliar nesta investigação.

Dentro de um levantamento feito com base em repositórios de programas de pós-graduação das principais universidades do país, grupos de pesquisa, bancos de dados e bibliotecas, também foram encontradas produções de fora do país sobre o jornalismo impresso e o automobilismo que é o ponto central da pesquisa.

A Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS) registra, em seu repositório digital, 10 trabalhos relacionados ao automobilismo em programas de pós-graduação de outras áreas do conhecimento. Boa parte dos estudos se concentra no automobilismo de rua, que era muito comum dos anos 1920 até meados da década de 1960, com as pesquisas sendo realizadas entre 2009 e 2018. Nos resultados dessa busca, ficou constatado que os pesquisadores discutiram aspectos históricos do meio automobilístico em sete estudos, realizados entre 2009 e 2014. Os demais apontamentos encontrados falam da relação entre o ser humano e a máquina em dois estudos, estes em 2017 e 2018, e, por fim, sobre a representatividade da mulher no automobilismo, este no ano de 2009.

Seguindo no Rio Grande do Sul, não foram encontrados registros de pesquisas sobre o automobilismo e o jornalismo esportivo na Pontifícia Universidade Católica (PUC-RS), Universidade do Vale do Rio dos Sinos (Unisinos) e na Universidade Federal de Santa Maria (UFSM). Assim, ampliou-se a busca por pesquisas nos repositórios da Universidade de São Paulo (USP), da Faculdade Cásper Líbero, da Universidade Federal do Rio de

Janeiro (UFRJ) e da Biblioteca Digital Brasileira de Teses e Dissertações (BDTD), que reúnem abordagens mais variadas sobre o jornalismo impresso, automobilismo e os valores-notícia. Há registros de trabalhos que relacionam o meio com política, cultura, história, discurso e reportagem. Dessa forma, um dos trabalhos que mais se aproxima da abordagem que se pretende, está na pesquisa de Geso Batista de Souza Júnior em *Jornalismo cultural: Os valores-notícia do caderno Prosa e Verso* (2011). A pesquisa em nível de mestrado pela Universidade Estadual Paulista (Unesp), campus de Bauru, no estado de São Paulo, investiga a problemática do processo midiático e das práticas socioculturais na cobertura jornalística cultural do suplemento literário *Prosa & Verso*, do jornal *O Globo*, durante o período de 2008. Apoiada no instrumental das teorias da notícia e na sociologia da cultura e do jornalismo, essa análise investiga como operam os valores-notícia e que sentido adquirem na prática do jornalismo cultural do suplemento literário *Prosa & Verso*.

Apontando especificamente para o campo do automobilismo e do jornalismo esportivo, destaca-se a pesquisa de Lucas Augusto Giavoni, *A Fórmula 1 e as teorias da comunicação: transformações culturais* (2012). Essa pesquisa em nível de mestrado, pela Universidade de Sorocaba, no estado de São Paulo, propõe uma análise da Fórmula 1 sob o enfoque dos estudos culturais. Partindo do pressuposto de que os meios de comunicação de massa não apenas financiam e difundem formas culturais, mas também os transformam, o estudo analisa, à luz das teorias da comunicação, as transformações culturais ocorridas na Fórmula 1, que é a principal categoria do esporte a motor, justamente por sua associação com as indústrias da mídia.

O presente trabalho recorre a estudos sobre a mitologia a fim de compreender a construção da imagem dos pilotos brasileiros campeões mundiais de Fórmula 1, através dos critérios de noticiabilidade empregados nas páginas esportivas dos jornais *O Globo* e *O Estado de São Paulo*. Assim, mesmo que influenciada por outras propostas, cujos conceitos servem de referência para este estudo, a pesquisa aqui proposta se justifica por levar o debate do jornalismo esportivo para além da esfera do futebol, amplamente explorado no âmbito acadêmico em artigos, teses e dissertações. Dessa forma, busca-se, nesta pesquisa, analisar um objeto pouco explorado – o esporte a motor. Não há a pretensão de fazer deste trabalho uma referência, mas se almeja, sobretudo, que este faça parte de um pequeno fragmento de pesquisas comunicacionais já realizadas, sendo estas, voltadas para o entendimento do esporte a motor.

Ao ter como premissa a análise das páginas dos jornais *O Globo* e *O Estado de São Paulo*, como veículos de comunicação importantes na descrição da jornada do mito e do

herói nas conquistas dos campeonatos de Fórmula 1, a pesquisa ampara-se em três pontos. Esta pesquisa baseia-se (1) na obra de Nelson Traquina (2005) para se fundamentar teoricamente e abrir caminho para mostrar a construção da notícia e porque essas são como são, numa clara referência a uma de suas obras. Considera-se também a obra de Silva (2002), para dar luz aos valores-notícia em *O Estado de S.Paulo* e *O Globo*. Outro item a ser considerado, é (2) como os valores-notícia podem ser preponderantes para contar a jornada do mito e do herói. (3) A jornada do mito e do herói embasará o fechamento da análise dos textos sobre os personagens da pesquisa.

Do ponto de vista teórico, o trabalho ampara-se nas teorias do jornalismo, como a teoria do *gatekeeping*, que coloca luz sobre a importância da notícia como matéria-prima do fazer jornalístico: é ela quem ganha as ruas, as interpretações e os comentários do grande público. Dessa forma, é importante compreender o que é notícia na sua essência e a importância do jornalismo e dos jornalistas que lidam com todos os aspectos da vida humana diariamente, regendo uma avalanche de acontecimentos produzidos por uma variedade de seres humanos. O jornalismo, por sua vez, é por excelência uma atividade ligada às relações humanas, atuando como porta-voz da opinião pública e dando expressão às diferentes vozes no interior da sociedade. Para esclarecer o que é notícia, ampara-se em Nelson Traquina (2005), que busca responder, teoricamente, à pergunta porque as notícias são como são, reconhecendo também que o próprio termo *teoria* é objeto de discussão, por poder significar somente uma explicação plausível e não um conjunto elaborado de princípios e proposições.

Outro autor relevante para a pesquisa, e que também traz a essência da construção da notícia, é o catalão Miquel Rodrigo Alsina (1993). O autor aponta uma série de dificuldades da pesquisa social na determinação do seu objeto de estudo. A comunicação em massa e as notícias em particular são uma realidade complexa, diversa e mutante, pertencentes a uma realidade multifacetada da qual apenas contabilizamos alguns de seus rostos. Sendo a notícia como “produto da indústria da informação” Alsina (1993, p.19).

Para a definição dos valores-notícia, Traquina (2005), em *Teorias do Jornalismo – Volume II – Uma comunidade interpretativa transnacional*, destaca a previsibilidade de um esquema geral das notícias, o que se deve à existência dos critérios de noticiabilidade, ou seja, à existência de valores-notícia que são partilhados pela tribo jornalística

Dentro dessa perspectiva, o pesquisador português (TRAQUINA, 2005, p.75) faz a distinção entre dois tipos de valores-notícia: (1) *de seleção*, critérios que os jornalistas utilizam no momento de escolher algo como candidato à notícia; e (2) *de construção*, linha-guia a sugerirem o que deve ser prioritário, o que deve ser realçado e o que deve ser omitido

na construção da notícia. Da relação de valores-notícia identificados como *de seleção* por Traquina e pertinentes para esta pesquisa, destacam-se: (1) *morte*, (2) *notoriedade*, (3) *proximidade*, (4) *relevância*, (6) *tempo*, (7) *notabilidade*, (8) *inesperado*, (9) *conflito* (controvérsia), (10) *infração*, (TRAQUINA, 2005, p.79). Após conhecer os subgrupos dos valores-notícia *de seleção*, avança-se para um aprofundamento acerca dos valores-notícia *de construção*, que são os critérios de escolha dos elementos relacionados ao acontecimento que merecem ser incluídos na elaboração da notícia, tais como: (1) *simplificação*, (2) *amplificação*, (3) *relevância*, (4) *personalização*, (5) *dramatização*, (6) *consonância*, (TRAQUINA, 2005, p.93).

Depois de passar pelos conceitos de notícia e pelo processo de sua construção, a pesquisa terá como norte os critérios de noticiabilidade para a análise da jornada do mito e do herói, dos pilotos campeões mundiais de Fórmula 1 pelas páginas dos jornais. Nesse ponto, a obra de Joseph Campbell (1990) é precisa quando perguntado da importância de estudar o mito, porque é um assunto instigante para os pesquisadores. Porque a mitologia não ensina o que está por trás das artes e da literatura, pesquisar o mito é buscar ensinamentos sobre a sua própria vida.

Para examinar o tema proposto para esta pesquisa, a análise de conteúdo, de acordo com a recomendação da pesquisadora francesa Laurence Bardin (2011, p.46), servirá como ponto de partida, tendo como base o seu “método estruturado” em cinco etapas que serão utilizadas ao longo desta investigação: (a) *organização da análise*; (b) *codificação*; (c) *categorização*; (d) *inferência*; e (e) *tratamento informático*.

Seguindo Bardin, utiliza-se como estratégia para examinar o tema proposto, unir a pesquisa bibliográfica com a análise do conteúdo a ser explorado. Entre algumas de suas definições, Bardin (2011) sintetiza a análise de conteúdo como uma técnica de procedimentos sistemáticos, organizados em três polos:

A análise de conteúdo é um conjunto de técnicas de análise das comunicações que “utiliza procedimentos sistemáticos e objetivos de descrição do conteúdo das mensagens que permitem a inferência de conhecimentos relativos às condições de produção/recepção dessas mensagens”. Organiza-se em torno de três polos cronológicos: 1) pré-análise, fase da organização que tem como objetivo tornar operacionais e sistematizar as ideias iniciais. 2) exploração do material, fase de aplicação sistemática das decisões tomadas. 3) tratamento dos resultados obtidos e interpretação, quando se trabalha sobre o que foi efetivamente pesquisado. (BARDIN, 2011, p.48).

Para Bardin (2011, p.126-131), a fase de pré-análise é constituída em cinco etapas, (1) contato com os documentos, chamada de leitura flutuante; (2) escolha dos documentos a serem submetidos à análise; (3) formulação das hipóteses e dos objetivos; (4) elaboração

de indicadores; (5) preparação do material. Esta pesquisa vai usar como leitura flutuante o conteúdo impresso associado às reportagens produzidas nas páginas dos jornais *O Globo* e *O Estado de São Paulo*, acerca das conquistas dos pilotos brasileiros no campeonato mundial de Fórmula 1, disponibilizadas no acervo digital destes veículos de comunicação.

Para testar a hipótese e os objetivos propostos, esta pesquisa está dividida em *Introdução* e mais quatro capítulos. O segundo, *A construção da notícia e os critérios de noticiabilidade*, inicia com um breve resgate histórico dos personagens da pesquisa. Faz-se imperativo, como ponto de partida, um relato sobre as trajetórias de Emerson Fittipaldi e Ayrton Senna até a chegada na Fórmula 1, o que será feito através de bibliografias específicas dos dois pilotos. Importante ressaltar que esse capítulo tem como base a obra de Nelson Traquina, sobre a construção da notícia, buscando-se apresentar uma definição do que é notícia.

Conforme citado anteriormente, Alsina (1993, p. 72) toca nessa questão quando traz a discussão da natureza do acontecimento que acontece dentro de uma variação do sistema, que serve de ponto de referência e a partir do qual se pode estabelecer a sua própria existência. Para isso, faz-se necessário resgatar os conceitos do que é notícia. Para Rabaça e Barbosa (2001, p. 513), a notícia é o relato de fatos ou acontecimentos atuais de interesse e importância para a comunidade, capaz de ser compreendido pelo público, e é em busca da notícia que se desenvolve toda a atividade jornalística. Em Neiva (2013, p. 401), a notícia é “definida pelo seu grau de relevância, utilidade e interesse”, o que não quer dizer que estes três critérios sejam os mesmos para todos os veículos de comunicação.

O terceiro capítulo, *O mito e a jornada do herói*, cruza a jornada do mito e do herói, que aparece na mitologia clássica grega e romana, na Idade Média, no Extremo Oriente e nas tribos primitivas contemporâneas. Neste capítulo, mostra-se como a jornada do herói apresenta esse personagem como dotado de valores e tendo, na sua postura diante dos momentos difíceis, uma de suas maiores virtudes. O herói é aquele que luta contra personagens “ante épicos”, que durante a sua trajetória tem de conviver com episódios que vão até as derrotas trágicas, atravessando inúmeras dificuldades (KOTHE, 1987, p.13). A jornada do mito e do herói embasará o fechamento da análise do material coletado sobre os personagens da pesquisa, baseando-se nas obras de Campbell (1990), Elíade (1972), Bracht (2005), Rubio (2017), Barthes (2009) e Kothe (1987).

O quarto capítulo, *Procedimentos Metodológicos*, trata da estrutura metodológica da pesquisa e sobre os valores-notícia das matérias analisadas. Serão apresentadas as etapas desde a fase exploratória, com base nas investigações bibliográficas, até a fase empírica de

coleta e análise de dados, justificando e detalhando a escolha metodológica: análise de conteúdo. Ainda neste capítulo, serão apresentados os critérios de noticiabilidade nas matérias veiculadas nos jornais *O Globo* e *O Estado de São Paulo*, que foram preponderantes para traçar a jornada do mito e do herói dos personagens da pesquisa. Ao fim do processo, as *Considerações finais* apresentarão os resultados da pesquisa, bem como resumirá os pontos básicos do levantamento realizado, procurando alinhar os objetivos alcançados com a hipótese inicialmente apresentada, trazendo as respostas aos questionamentos sugeridos para a investigação.

## 2 – OS PERSONAGENS DA PESQUISA

Para iniciar esse resgate da trajetória dos personagens da pesquisa, esse capítulo versa especificamente sobre as conquistas dos campeonatos mundiais de Fórmula 1 pelos pilotos cujas trajetórias são aqui analisadas à luz do publicado pela imprensa.

Opta-se por fazer uma linha do tempo, iniciando com a trajetória de Emerson Fittipaldi, praticamente um desbravador dentro de uma modalidade esportiva em sua maioria composta por pilotos de origem europeia, mesmo que se leve em conta que até a chegada dele à Fórmula 1 em 19 de julho de 1970, o maior campeão da categoria tenha sido um argentino. Seu nome: Juan Manuel Fangio, até então com cinco títulos mundiais.

A ascensão de Emerson à Fórmula 1 foi rápida. Na sua sexta corrida pela equipe Lotus, em 4 de outubro de 1970, ele venceu a primeira. A primeira vitória de Fittipaldi deu ao seu companheiro na Lotus, Jochen Rindt, morto na curva parabólica do circuito de Monza, um mês antes, o título de campeão mundial. Foi o único título *post mortem* na história da Fórmula 1. Com Emerson, o Brasil entrava de vez na Fórmula 1, em um período em que iniciava a transição entre o romantismo e a segurança dos pilotos. A ocasião da morte do campeão de 1970, antes mesmo do final da temporada, serviu para os pilotos liderados por Jackie Stewart exigirem mais segurança nos carros e nos autódromos (MARTINS, 1999, p.31)

Dois anos mais tarde, a primeira conquista de Emerson, com cinco vitórias na temporada de 1972, o coroam como novo herói nacional. Fittipaldi virou o “rato voador” pioneiro que descobriu o caminho das pedras para os outros pilotos brasileiros (MARTINS, 1999, p.33).

Em 1974, depois de uma disputa intensa, Emerson conseguiu o seu segundo título mundial, pela equipe McLaren, duelando com o piloto da Ferrari, Clay Regazzoni<sup>5</sup>, e Jody Scheckter<sup>6</sup>, da equipe Tyrrell, na corrida final da temporada. O piloto conseguiu um quarto lugar, depois de ver os seus adversários ficarem fora da corrida.

Passado o período de conquistas de Fittipaldi, e o três títulos de Nelson Piquet, o ano de 1988, marcou a ascensão de Ayrton Senna, que chegou impressionando a todos, quando conseguiu um segundo lugar no Grande Prêmio de Mônaco de 1984, debaixo de chuva torrencial, guiando pela equipe Toleman, uma das de menor investimento na época. Até

---

<sup>5</sup> Piloto suíço, correu na Fórmula 1 entre 1970 e 1980. Foi vice-campeão em 1974.

<sup>6</sup> Piloto sul-africano, correu na Fórmula 1 de 1972 até 1980. Campeão mundial em 1979, pela Ferrari.

aquela temporada, Senna, havia conquistado seis vitórias na carreira, entre 1985 até 1987, todas elas pela equipe Lotus, a mesma do primeiro título mundial de Fittipaldi, em 1972.

A primeira temporada de Senna pela McLaren foi arrasadora, campeão mundial obtendo oito vitórias e treze *pole positions*, um recorde até então no mesmo ano. No Grande Prêmio do Japão, a corrida de consagração, Ayrton Senna, com problemas na largada da corrida, acabou ficando parado na pista, despencando para a décima sexta posição logo na primeira volta (MARTINS, 1999, p.45). Na mesma volta, Ayrton superou seis adversários e foi em busca de Alain Prost<sup>7</sup>, seu companheiro de equipe e adversário na disputa do campeonato. Pouco depois da metade da prova, Senna alcançou Prost e, sem vacilar, ultrapassou o piloto francês na reta dos boxes do circuito japonês; com a vitória, conquistou o seu primeiro título mundial.

Repetindo a mesma disputa de 1988 e 1989, a temporada de 1990 também foi decidida no Grande Prêmio do Japão, com os mesmos personagens, mas em equipes diferentes. De um lado, Ayrton Senna pela McLaren, contra o rival de sempre, Alain Prost, correndo agora pela equipe Ferrari. Assim como em 1988, Senna perdeu a primeira posição na largada para Prost. Acabaram se chocando na primeira curva. Ayrton, que tinha onze pontos de vantagem para Alain, com o acidente, acabou conquistando o campeonato faltando uma corrida para ser disputada, na Austrália. No ano seguinte, Senna conquista o seu terceiro título mais uma vez no Japão, desta vez contra Nigel Mansell<sup>8</sup>, correndo pela equipe Williams.

Na ocasião, Ayrton adotou uma estratégia arriscada, ao deixar o seu companheiro de equipe Gerhard Berger<sup>9</sup> partir na sua frente logo no início da corrida, enquanto Senna se encarregava de segurar Mansell, que disputavam a segunda posição da prova. A estratégia funcionou quando Nigel, que era um piloto sempre vulnerável sob pressão, saiu da pista na décima segunda volta, enquanto perseguia Senna. Sem Mansell conseguir retornar à pista, Ayrton teve apenas o trabalho de completar a prova e, com um gesto de agradecimento, permitiu a passagem de Berger para que ele vencesse a prova. Ayrton ficou em segundo, conquistando seu terceiro campeonato (MARTINS, 1999, p.48).

Dessa forma, é imperativo fazer um resgate da trajetória dos personagens da pesquisa. Suas origens, sua vida no automobilismo, a ascensão até a Fórmula 1, chegando a consagração máxima, que é o título mundial, até a sua saída de cena.

---

<sup>7</sup> Piloto francês, correu na Fórmula 1 entre 1980 e 1993. Foi campeão mundial em 1985, 1986, 1989 e 1993.

<sup>8</sup> Piloto inglês, correu na Fórmula 1 entre 1980 e 1995. Campeão mundial em 1992.

<sup>9</sup> Piloto austríaco, correu na Fórmula 1 de 1984 até 1997.

## 2.1 – EMERSON FITTIPALDI

Nascido em São Paulo em 12 de dezembro de 1946, Emerson Wojciechowska Fittipaldi conviveu desde cedo com o automobilismo, influenciado pelo seu pai, o jornalista e narrador da rádio Jovem Pan, Wilson Fittipaldi. O Barão, como era conhecido, colecionou histórias de uma carreira que atravessou décadas, até deixar as transmissões em maio de 1980 (MARTINS, 2004, p.12).

Mas antes de Emerson chegar às principais pistas do mundo, seu irmão mais velho, Wilson Fittipaldi Jr., foi o primeiro a chegar no velho mundo, em 1969, para correr na Fórmula 3, uma categoria de acesso à Fórmula 1. Ao chegar na Inglaterra, Fittipaldi Jr. foi procurar Colin Chapman, dono da equipe Lotus, a mesma que daria o primeiro campeonato de Emerson, e logo foi rejeitado pelo inglês, por conta de seu peso e, mais ainda, por sua altura. Wilson Fittipaldi tinha 1,86 metro de altura e pesava 92 quilos, fator que seria um complicador para a competição.

Efetivamente, Wilsinho acabou entrando na Fórmula 1 em 1972 pela equipe Brabham, de Bernie Ecclestone, que anos mais tarde compraria os direitos da categoria. Ainda assim, o período na equipe inglesa foi de dificuldades, em contraste com o sucesso de Emerson, já campeão do mundo. Entre algumas histórias de Wilsinho, por exemplo, no Grande Prêmio de Mônaco de 1973, ele acabou ficando sem gasolina na volta final por conta de um problema na bomba de combustível a poucos metros da linha de chegada. Restou-lhe descer do carro e cruzar a linha de chegada a pé. Entre aplausos e acenos para o público, teve de se conter para segurar as lágrimas e não soltar palavrões. Era a chance de ir ao pódio, com Jackie Stewart e Emerson, o que seria inédito, dois irmãos juntos na celebração de uma prova. Em 35 corridas na Fórmula 1, Wilsinho não conseguiu um pódio sequer (MARTINS, 2004, p. 257).

Mesmo tendo trilhado praticamente os mesmos caminhos, os irmãos Fittipaldi compartilharam as suas rivalidades. O ponto alto da disputa foi em 1964, quando Emerson conquistou o bicampeonato de kart. A notoriedade do feito também causou constrangimentos à família Fittipaldi, que considerava aquela conquista uma usurpação em relação ao irmão, três anos mais velho.

Com o passar do tempo, o que se viu foi que Wilsinho acabou se sobressaindo muito melhor nos negócios e Emerson, na pista. A parceria entre os irmãos acabou consolidada no final de 1975, quando Emerson deixa a equipe McLaren, um dos carros mais fortes da Fórmula 1 nos anos 1970, para entrar de corpo e alma no projeto do irmão, a equipe

Coopersucar Fittipaldi, que é a única equipe brasileira na história da categoria até hoje. Emerson e Wilsinho ficaram juntos no projeto até 1980, ano em que o bicampeão deixa a categoria para anos mais tarde se aventurar no automobilismo norte-americano (MARTINS, 2004, p.260).

A chegada de Emerson ao continente europeu ocorre pouco tempo após a de Wilsinho. Era março de 1969, no circuito inglês de Snetterton, quando Fittipaldi chega rapidamente com o seu Fórmula Ford, que ele próprio descarrega da caminhonete, disposto a aproveitar cada segundo dos vinte minutos reservados para treino antes da prova, sem ter jamais sido piloto em solo britânico e, mais ainda, sem sequer falar inglês. (MARTINS, 2004, p.111). Foi uma corrida curta de cerca de 23 minutos de duração, mas o batismo no automobilismo na Inglaterra veio com uma vitória logo na chegada. Era o jovem Fittipaldi mostrando as suas credenciais, logo na chegada.

O feito de Emerson, então com 22 anos de idade, rendeu matéria de capa na revista Autosport, ressaltando o feito de um jovem brasileiro que, em grande atuação, venceu a sua corrida de estreia na Fórmula Ford. Em parte, o triunfo de Fittipaldi cumpria um roteiro elaborado por ele próprio para chegar à Fórmula 1. Ao vencer uma prova de novatos e outras competições reservadas para iniciantes, além de também produzir, junto com Wilsinho, karts para outros pilotos competirem, ele conseguiu o dinheiro necessário para correr na Fórmula Ford inglesa no segundo semestre de 1969. Era o sonho da Fórmula 1 cada vez mais próximo.

Entre março e junho de 1969, Emerson correu dez provas pelo campeonato inglês, vencendo quatro corridas, conquistando dois segundos lugares, dois terceiros e um quarto lugar, sagrando-se campeão. Um mês depois, ele estreava na Fórmula 3, que era o penúltimo degrau antes de chegar à Fórmula 1. Esse mesmo caminho foi percorrido por nomes como Chico Serra<sup>10</sup>, Maurício Gugelmin<sup>11</sup> e Ayrton Senna. Mas o grande adversário de Fittipaldi na ocasião era o piloto sueco Ronnie Pettersson<sup>12</sup> (MARTINS, 2004, p.114).

Fittipaldi era modesto e acreditava que não teria muitas chances de vencer a Fórmula 3. Por alto, acreditava que era possível vencer algumas provas, mas que não seria possível vencer o campeonato. Mas acabou contrariando a si próprio, ao vencer oito das dez corridas da temporada, tornando-se assim um nome popular em solo britânico e despertando a curiosidade do público local, que por vezes perguntava se no Brasil havia corrida de automóvel.

---

<sup>10</sup> Piloto brasileiro. Correu na Fórmula 1 pela equipe Fittipaldi entre 1981 e 1983

<sup>11</sup> Piloto brasileiro. Correu na Fórmula 1 entre 1988 e 1992.

<sup>12</sup> Piloto sueco. Correu na Fórmula entre 1970 e 1978. Obteve 10 vitórias, 26 pódios e 14 *pole positions*.

O título da Fórmula 3 levou Fittipaldi para a Fórmula 2 em 1970, este sim o último degrau antes de chegar à Fórmula 1. Diferente da atualidade, na época era muito comum os pilotos de outras categorias frequentarem o grid da Fórmula 2. Pilotos consagrados como Graham Hill<sup>13</sup>, Jackie Stewart<sup>14</sup>, Jochen Rindt<sup>15</sup>, Jack Brabham<sup>16</sup> e outros tantos. Foi a grande oportunidade para Emerson obter a experiência necessária para alcançar a Fórmula 1, uma vez que os pontos dos pilotos graduados não contavam para o campeonato. O desempenho de Fittipaldi, de março até julho de 1970, foi o suficiente para a equipe Lotus enfim oportunizar uma chance. No Grande Prêmio da Inglaterra daquele ano, ele foi inscrito com o número 49 e como terceiro carro da escuderia inglesa (MARTINS, 2004, p.121). Aquele não foi o início desejado, pois Fittipaldi sabia das suas limitações e fez apenas duas ultrapassagens durante a prova, mas não completou por causa de um problema no carro.

Mas os primeiros pontos na carreira acontecerem logo na prova seguinte, na Alemanha. Na mesma temporada, Fittipaldi chegou também a sua primeira vitória no Grande Prêmio dos Estados Unidos, garantindo assim o título *post mortem* para o seu companheiro de equipe, Jochen Rindt, que morreu após um terrível acidente duas provas antes no Grande Prêmio da Itália.

Dessa forma, Emerson, até então um piloto substituto da equipe Lotus, recebe, para 1971, uma oferta de aproximadamente 500 mil dólares por ano de Colin Chapman<sup>17</sup>. Pilotar para Chapman na época era algo que muitos pilotos almejavam, pois eles eram muito bem pagos. Emerson recebeu os 500 mil dólares e retribuiu com o título de 1972 e o vice-campeonato no ano seguinte.

Para o primeiro título mundial, a equipe Lotus mudou radicalmente as suas cores. Saiu o vermelho e dourado, entrou o preto e dourado. O carro possuía um chassi inovador, monocoque com tanques laterais e uma estrutura de tubos retangulares. Tinha também freio de discos internos e suspensão com amortecedores e molas de torção, tanto na frente como atrás. Foram vários desenvolvimentos potencializando a carga aerodinâmica (SANTOS, 2001, p.182).

Foram doze corridas na temporada, com cinco vitórias, dois segundos lugares, e um terceiro lugar. E no dia 10 de setembro de 1972, no Grande Prêmio da Itália, no circuito de

---

<sup>13</sup> Piloto britânico. Correu na Fórmula 1 entre 1958 e 1975. Campeão mundial em 1962 e 1968. Pai do piloto Damon Hill, campeão mundial em 1996.

<sup>14</sup> Piloto escocês. Correu na Fórmula 1 entre 1965 e 1973. Campeão mundial em 1969, 1971 e 1973.

<sup>15</sup> Piloto austríaco. Correu na Fórmula 1 entre 1964 e 1970. Campeão mundial póstumo em 1970.

<sup>16</sup> Piloto australiano. Correu na Fórmula 1 entre 1955 e 1970. Campeão mundial em 1959, 1960 e 1966.

<sup>17</sup> Anthony Colin Bruce Chapman, designer automobilista. Fundador da equipe Lotus em 1958. Morto em 1982.

Monza, o jovem Emerson, aos 25 anos, oito meses e 29 dias, obteve o seu primeiro título mundial de Fórmula 1. Na ocasião, Fittipaldi se tornara o piloto mais jovem a vencer um campeonato mundial de Fórmula 1, recorde que foi quebrado em 2005, pelo piloto espanhol Fernando Alonso<sup>18</sup>.

A conquista de Fittipaldi definitivamente colocou o país no mapa do automobilismo. Martins (2005), fez um paralelo da conquista obtida por Emerson com os dias tensos no Brasil, que ainda era regido pela ditadura militar:

Uma façanha retumbante que colocou o Brasil na galeria de vitórias da Fórmula 1 nos tempos amargos da ditadura militar. Dias de chumbo, de censura à imprensa, ao teatro, a literatura, e de violenta repressão aos movimentos estudantis que gritavam pela democracia. [...]O país ainda curtia a ressaca do tricampeonato mundial de futebol conquistado no México, quando um jovem paulista, com voz macia de adolescente e cabelos com longas suíças, começou a nos ensinar Fórmula 1 (MARTINS, 2005, p. 111).

O feito de Emerson rapidamente foi capitalizado pelo regime vigente na época. Algo que era comum na Fórmula 1 dos anos 1970, eram as corridas fora do calendário da temporada. Eram provas de exibição que não contavam pontos para o campeonato, por não integrarem o calendário oficial de corridas previstas para aquela temporada. Foi dessa forma que o Brasil entrou na rota da categoria, em 1972, com o primeiro Grande Prêmio disputado em solo brasileiro, antes mesmo do primeiro título de Emerson. A prova não computava pontos para o campeonato e foi disputada em uma quinta-feira, como um evento de exibição, em São Paulo.

Em 1973, a prova no circuito de Interlagos entrou em definitivo na programação da Fórmula 1, com o próprio Emerson vencendo a corrida. No ano seguinte, em fevereiro de 1974, foi a vez de Brasília receber uma prova extra-calendário. A prova inaugurou o autódromo de capital federal na ocasião, sendo vencida por Emerson, e contou com mais dois pilotos locais, entre os que foram para a pista: Wilson Fittipaldi e José Carlos Pace também alinharam para prova.

Em 1973, uma traição de Colin Chapman no Grande Prêmio da Itália abalou a relação com Fittipaldi e acabou mudando os rumos da relação com o chefe da equipe Lotus. Na ocasião, Emerson lutava pelo segundo título contra Jackie Stewart e, para manter as chances de vencer o campeonato, precisava o máximo de pontos possíveis naquela prova. Mas, naquela corrida, seu companheiro de equipe, o piloto sueco Ronnie Petterson, foi quem largou na primeira posição, com Emerson em segundo.

---

<sup>18</sup> Piloto espanhol. Campeão mundial de Fórmula 1 em 2005 e 2006. Piloto titular da equipe Alpine Renault na temporada de 2021.

Antes da prova, sabendo que precisava do resultado, Chapman fez questão de tranquilizar o piloto brasileiro, dizendo que faria o jogo de equipe, caso necessário. Se Petterson estivesse à frente de Emerson nas voltas finais, o piloto sueco cederia a sua posição para que Fittipaldi ganhasse mais pontos, o que não aconteceu.

A pouco mais de quinze voltas para o final, Emerson ficou no aguardo pela ordem da equipe para inversão de posições. Quem daria a senha seria Chapman. Incomodado, e mesmo correndo o risco de um acidente tirar a ele e seu companheiro da prova, o brasileiro foi ao ataque, e, não tendo recebido a ordem dos boxes, Petterson se defendeu de Emerson. Os dois cruzaram a linha de chegada muito próximos, com o sueco à frente e Emerson logo atrás, mas para o azar de Fittipaldi, Jackie Stewart fechou a prova na quarta posição e tirou qualquer chance de Emerson disputar o título na prova final, porque a sua pontuação não seria o suficiente para superar Jackie.

O fato desagradou Fittipaldi por completo porque, no mesmo dia, Colin Chapman comemorou o título antecipado por equipes, mas, para isso, acabara com as chances de Emerson conquistar o título pela segunda vez. Esse erro de cálculo custou caro a Chapman. Na entrevista para a imprensa, o brasileiro dava pistas a respeito da sua saída da Lotus ao final de 1973; o atual campeão do mundo na ocasião estava decidido que seu futuro seria na equipe McLaren, que até então nunca havia ganhado um título sequer (MARTINS, 2004, p.125).

Após a saída conturbada de Fittipaldi da equipe Lotus, a temporada de 1974 trazia um Emerson maduro aos 27 anos e disposto a mostrar todo o seu talento a serviço de uma equipe que sonhava em ser protagonista na Fórmula 1. Foi um campeonato marcado pela regularidade de Fittipaldi, foram apenas três vitórias em quinze corridas, diferente dos cinco triunfos obtidos em 1972. Em 1974 um Emerson mais regular, marcando pontos na maioria das provas que disputou, foi decisivo para a conquista do título na última prova da temporada no Grande Prêmio dos Estados Unidos.

Mesmo assim, com dois abandonos de prova, nos Grandes Prêmios da Alemanha e Áustria, Emerson precisou contar com a sorte para estar em condições de disputar o campeonato, novamente na corrida final, chegando empatado em pontos com o piloto suíço da Ferrari, Clay Regazzoni, no Grande Prêmio dos Estados Unidos, e com o companheiro de equipe de Regazzoni, Jody Scheckter, também com chances menores de conquistar o campeonato.

Martins (1999) relembra com detalhes a decisão do campeonato de 1974:

Na noite anterior, Emerson se virou de um lado para o outro na cama, derrotado por uma terrível insônia. Ele ainda lembra: “Nunca tive dificuldade para dormir, mas em Watkins Glen não preguei os olhos. Eu só via curvas, pista correndo sob meus pés, todos querendo me ultrapassar. Era a consequência da tensão vivida nos treinos. Ironicamente, só sosseguei no momento da largada, quando encarei o Regazzoni, à minha direita na quinta fila. Olhei bem nos seus olhos e ele baixou a cabeça. Percebi o seu nervosismo e a inquietude dele me acalmou. Ali pensei: Ganhei! E como quem chegasse na frente no final seria o campeão, eu o ultrapassei com uma serenidade que estava longe de sentir”. (MARTINS, 1999, p.107).

A ultrapassagem de Emerson sobre Clay Regazzoni garantiu o segundo título mundial de Fittipaldi, que não precisou vencer a prova, uma vez que seus adversários abandonaram a corrida por conta de problemas mecânicos em seus carros. Fittipaldi completou a prova em quarto lugar. Aquele 6 de outubro de 1974 acabou sendo especial para Emerson, pelo segundo título, e também um dia de festa para José Carlos Pace<sup>19</sup>, que estava de aniversário e terminou a prova em segundo lugar, fazendo a volta mais rápida da corrida (MARTINS, 1999, p.109).

Os anos seguintes reservam para Fittipaldi um vice-campeonato em 1975, quando perdeu o título para Niki Lauda<sup>20</sup>, com a Ferrari, e a retomada, em 1976, da parceria com seu irmão, Wilsinho Fittipaldi, no projeto da única equipe brasileira que se tem registros na história da Fórmula 1, a Coopersucar Fittipaldi<sup>21</sup>.

Diferente dos anos de glória nas equipes Lotus e McLaren, Emerson enfrentou dificuldades na equipe própria. Em sete temporadas, a Coopersucar Fittipaldi obteve três pódios, um com o piloto finlandês Keke Rosberg<sup>22</sup>, no Grande Prêmio da Argentina de 1980, e mais dois com Emerson, o primeiro no Grande Prêmio do Brasil de 1978 e o segundo no Grande Prêmio do Oeste dos Estados Unidos de 1980. Prova essa que marcou a primeira vitória de Nelson Piquet na Fórmula 1.

Emerson Fittipaldi se retirou da Fórmula 1 no final da temporada de 1980, tendo obtido 14 vitórias, 35 pódios e 6 pole positions nos dez anos em que ficou na categoria. Em 1984, o bicampeão mundial foi para os Estados Unidos correr na Fórmula Indy, onde foi campeão em 1989, mesmo ano em que venceu a as 500 milhas de Indianápolis, prova tradicional do automobilismo mundial, ao lado do Grande Prêmio de Mônaco e as 24 horas

---

<sup>19</sup> Piloto Brasileiro. Correu na Fórmula 1 entre 1972 e 1977. Obtendo apenas uma vitória na carreira no Grande Prêmio do Brasil de 1975. Morto em 1977, em acidente aéreo. Seu nome está eternizado no Autódromo de Interlagos, em São Paulo, que desde 1985, leva o nome de José Carlos Pace.

<sup>20</sup> Piloto austríaco. Correu na Fórmula 1 entre 1971 e 1977, retornou à categoria em 1982 correndo até 1985. Foi campeão mundial em 1975, 1977 e 1984.

<sup>21</sup> Equipe brasileira de Fórmula 1, criada por Wilson Fittipaldi. Correu na Fórmula 1 entre 1976 e 1982.

<sup>22</sup> Piloto finlandês. Correu na Fórmula 1 entre 1978 e 1986. Foi campeão mundial em 1982. É pai do piloto Nico Rosberg, campeão mundial de Fórmula 1 em 2016.

de Le Mans. Fittipaldi repetiu a vitória em Indianápolis em 1993 e se retirou definitivamente das pistas após um grave acidente no Grande Prêmio de Michigan, em 26 de julho de 1996.

## 2.2 – AYRTON SENNA

Nascido em São Paulo em 21 de março de 1960, Ayrton Senna da Silva era o segundo filho de Milton Guirado Theodoro da Silva e Neyde Joanna Senna da Silva. Era um menino inquieto que, aos quatro anos de idade, em 1964, ganhou de seu pai o primeiro kart para andar nas ladeiras do bairro de Santana, área nobre da capital paulista. Senna era oriundo de uma família simples que acumulou riquezas por conta da habilidade de Milton no ramo de compra e venda de automóveis, negociando com as lojas situadas nas proximidades do complexo penitenciário do Carandiru, no bairro de Santana, Zona Norte de São Paulo (RODRIGUES, 2004, p.20).

O sucesso de Milton no ramo dos negócios também fez com que a família se mudasse para o mesmo bairro de Santana, onde costumava negociar seus automóveis. O acúmulo de capital permitiu ampliar seus ganhos quando montou sua metalúrgica, que, pouco tempo depois, transformou-o em fornecedor de peças para a indústria automobilística nacional. Anos mais tarde, Milton Senna entrou no ramo da construção civil até tornar-se proprietário de dezenas de fazendas na região Centro-Oeste e na Bahia.

O inquieto menino Ayrton, nos primeiros anos de vida, não dava sinais de que seria o prodígio de precisão e concentração que o alçou ao sucesso no mundo das corridas. Canhoto, chegou a ser levado a um médico neurologista por conta da sua hiperatividade; o resultado tranquilizou a família Senna, pois se tratava apenas de um jovem desastrado e que não tinha a precisão para ocupar espaços físicos por ser rápido demais em tudo o que fazia (RODRIGUES, 2004, p.24).

Ayrton era um fã do desenho animado *Speed Racer*<sup>23</sup> e na rua era a criança que sempre tinha os melhores brinquedos. Gostava de emprestar tudo o que levava para a rua, onde muitas vezes se aproveitavam da ingenuidade do jovem Senna. Mas aos quatro anos de idade, quando ganhou o primeiro kart, todos aqueles que eram próximos de Ayrton ficaram incrédulos com a habilidade e noção que ele possuía.

Não demorou muito tempo para que Milton levasse Ayrton, os amigos e o kart para locais espaçosos e fechados, para que eles se divertissem com segurança. Os loteamentos

---

<sup>23</sup> *Speed Racer* é uma série de mangá e anime dos anos 1960, criada por Tatsuo Yoshida, sobre corridas de automóveis. *Speed Racer* é um jovem e audaz piloto de corrida de 18 anos, dirige o carro Mach 5, criado por seu pai (Pops Racer), com o qual vive diversas aventuras dentro e fora das corridas.

que existiam na cidade de São Paulo nos anos 1960 eram os locais preferidos para as corridas. Foi aos nove anos de idade que Senna ganhou o seu primeiro kart e foi quando começaram os primeiros sustos de seu pai, que foi quem o presenteou com o novo brinquedo. No seu primeiro campeonato de kart em 1969, em Campinas, no interior de São Paulo, um acidente assustou Milton que, por muito pouco, não encerrou a carreira do filho, antes mesmo da primeira prova.

Em meados de 1973, Ayrton, já com 13 anos, estava consolidado no kartismo paulista, com algumas vitórias em categorias de pilotos novatos, conheceu o mecânico espanhol Maurizio Sala, o Tchê. O mecânico foi quem, até 1979, preparava os karts de Senna.

Ayrton venceu diversos campeonatos de kart pelo país, mas jamais foi campeão mundial da modalidade, estando perto nos mundiais de 1979 e 1980, sendo este seu último ano no kartismo, pois foi quando Senna decidiu ficar na Inglaterra para correr o Campeonato Inglês de Fórmula Ford 1600, que nada mais era do que uma porta de entrada para o automobilismo europeu. Na ocasião, contou com a ajuda de Chico Serra, que passava por dificuldades na temporada de Fórmula 2, e que indicou Senna à equipe Van Diemen, que era uma das mais prestigiadas da categoria a época.

Foi uma temporada arrasadora, com 22 vitórias em 28 corridas. ‘Ayerton’, como estava escrito no programa da categoria, era um nome difícil para os ingleses, então, Senna passou a ser o ‘Da Silva’. Mesmo com a primeira temporada arrasadora na Europa, Ayrton contava com forte resistência da família, que não o queria como piloto profissional (RODRIGUES, 2004, p.60).

Mas novamente o convencimento de Ayrton com os seus pais o fez retornar para Europa no início de 1982 para correr na Fórmula Ford 2000, onde foram 17 vitórias em 23 corridas. Porém, o ano de 1982 reservou dois momentos amargos na vida de Ayrton. O primeiro deles foi a morte do piloto da Ferrari, Gilles Villeneuve<sup>24</sup>, que era considerado um herói por Senna, por causa da sua coragem na pista. Villeneuve morreu nos treinos para o Grande Prêmio da Bélgica, no circuito de Zolder, após um terrível acidente, quando seu carro se partiu depois de uma sequência de capotagens. Gilles foi arremessado até o alambrado que separa a arquibancada da pista, morrendo praticamente no local.

No mesmo ano, um encontro amargo para Senna com o então atual campeão mundial de Fórmula 1, Nelson Piquet, deixou-o enfurecido com a forma como foi tratado por Piquet.

---

<sup>24</sup> Piloto canadense. Correu na Fórmula 1 entre 1977 e 1982 pelas equipes McLaren e Ferrari. É pai do piloto Jacques Villeneuve, campeão mundial de Fórmula 1 em 1997.

Em um encontro rápido, formal e frio, Senna se sentiu esnobado e prometeu que um dia venceria aquele a quem Ayrton se referiu como “desgraçado” (RODRIGUES, 2004, p.66).

Ayrton venceu o campeonato de Fórmula 3 em 1983 e, ao final daquele ano, recebeu uma proposta de Ron Dennis<sup>25</sup> que, na época, não contrataria o jovem Senna para guiar o carro da McLaren, que venceu os campeonatos de 1984 com Niki Lauda e no ano seguinte com Alain Prost. Mas o mundo da Fórmula 1 já conhecia o talento de Senna, e Alex Hawkridge, dono da equipe Toleman, já havia tentado contratar Senna em 1983, que recusou.

Mas querendo entrar logo na Fórmula 1, Senna aceitou a oferta para 1984 e finalmente concretizou o seu sonho de chegar a Fórmula 1, ainda que em uma equipe pequena, a Toleman<sup>26</sup>, que era considerado um dos carros mais fracos do campeonato. Diferente do kart, a exigência física de um carro de Fórmula 1 levou Ayrton para o hospital após a sua segunda prova no Grande Prêmio da África do Sul, de 1984, por conta de um estresse muscular. Recuperado, Ayrton mostrou todo o seu talento na sua sétima corrida. Debaixo de uma chuva torrencial no Grande Prêmio de Mônaco, Senna largou da 13ª posição e foi superando os seus adversários, quando, pouco depois da metade da prova, a corrida foi interrompida exatamente quando ele se aproximava de ultrapassar Alain Prost e vencer a primeira corrida na carreira. O que ficou adiado para o ano seguinte. Mesmo Senna colecionando diversos abandonos de prova por conta de problemas mecânicos com a Toleman, ainda conquistou dois pódios em 1984, nos Grandes Prêmios da Inglaterra e Portugal.

No final daquela temporada, uma oferta da equipe Lotus foi o reencontro do automobilismo brasileiro com a mesma equipe que deu o primeiro título a Emerson Fittipaldi em 1972. Ayrton mudava de patamar dentro da categoria e, logo no seu segundo ano, conquista a primeira vitória no Grande Prêmio de Portugal, em meio a uma chuva torrencial. Essa primeira vitória da carreira veio em 21 de abril de 1985, no mesmo domingo em que o Brasil chorava a morte do primeiro presidente civil, após 21 anos de ditadura militar. Senna ainda venceria o Grande Prêmio da Bélgica no mesmo ano.

Para a temporada de 1986, Ayrton seguiria na equipe Lotus, abrindo a temporada no Grande Prêmio do Brasil. Um segundo lugar histórico no circuito de Jacarepaguá<sup>27</sup>, no Rio

---

<sup>25</sup> Chefe da equipe McLaren entre 1980 até 2004.

<sup>26</sup> Equipe de Fórmula 1. Esteve na categoria entre 1981 até 1985.

<sup>27</sup> Autódromo brasileiro que recebeu a Fórmula 1 em 1978. Retornando ao calendário da categoria em 1981 até 1989. O autódromo foi demolido em 2012 e hoje abriga o Parque Olímpico da Barra, utilizado nos Jogos Olímpicos do Rio de Janeiro em 2016.

de Janeiro, foi o prenúncio de um ano promissor. A corrida no circuito carioca foi vencida por Nelson Piquet; foi a última vez que dois brasileiros subiram juntos no pódio numa corrida em solo brasileiro.

Mas o grande momento de Senna em 1986 foi no Grande Prêmio dos Estados Unidos, em Detroit. O gesto de carregar a bandeira do Brasil era criado na tarde daquele domingo, como relembra Rodrigues (2004):

Logo após cruzar a linha de chegada, Senna viu um torcedor agitando uma pequena bandeira brasileira por trás do alambrado. E lembrou as brincadeiras dos franceses da Renault no dia anterior, após o naufrágio brasileiro na Copa do Mundo. Encostou a Lotus, tomando o cuidado para não deixar o motor morrer e gesticulou, pedindo que o torcedor lhe desse a bandeira. Daquele ponto em diante, ele passou bem próximo de todas as câmeras de tevê do circuito, olhando para às [sic] lentes e agitando vigorosamente a bandeira, ao som do *Tema da Vitória* a música que a TV Globo usava quando pilotos brasileiros venciam na Formula 1 (RODRIGUES, 2004, p.168).

Foi a última vitória de Senna em 1986. Em 1987, veio a primeira vitória em Mônaco. Era o início de uma trajetória numa das principais provas do automobilismo mundial. Ayrton ainda venceria novamente nos Estados Unidos e completaria a temporada em terceiro lugar, no ano do último título de Nelson Piquet, que substituiria Senna na Lotus no ano seguinte, quando Ayrton é contratado pela equipe McLaren para ser companheiro do piloto francês Alain Prost.

A temporada de 1988 foi a realização de Senna, em todos os sentidos. Contratado por uma das principais equipas da categoria, Ayrton chegou ainda como jovem promissor, contra um piloto francês muito técnico e que já tinha na bagagem dois títulos mundiais. Mas Senna não se intimidou com Prost e conquistou o título mundial com oito vitórias e treze *pole positions*, um recorde absoluto por um piloto na mesma temporada. A corrida decisiva, no Grande Prêmio do Japão, numa atuação histórica e corajosa de Senna, é lembrada por Rodrigues (2004):

“Vi tudo perdido naquele momento. O motor morreu e eu fiz pegar no tranco. Apagou de novo e voltou a pegar de novo, no tranco, graças a deus”. Na conta de Deus, ou da sorte absoluta, deviam ser incluídos os centímetros que separaram aquela McLaren quase parada das rodas de alguns dos carros que passaram acelerando por Senna na largada. Depois do susto ele tinha o impossível pela frente: Ultrapassar praticamente todos os pilotos participantes do Mundial de Fórmula 1 daquele ano, encostar em Prost, o primeiro colocado e tomar-lhe a ponta. Ao final da segunda volta, Senna já era sexto, ainda nove longos segundos atrás de Prost. Na 11ª, era o terceiro colocado. Alain, com carro não exatamente perfeito nas mãos virava o circuito no mesmo tempo de Senna, mantendo a distância. Aí choveu. Pouca coisa. Mais uma garoa. Fraca o bastante para ninguém ir aos boxes e calçar pneus de chuva. Molhada o suficiente para Senna ser alguns segundos por volta mais rápido e encostar em Prost na 20ª volta. Na volta 28, a ultrapassagem. No meio da reta de Suzuka, Ayrton saiu de trás da

McLaren de Prost pela direita e se lançou. Alain ainda tentou estreitar o caminho, indo para o meio da pista, num arremedo do que fizera em Estoril, mas foi inútil. A sete voltas do final a chuva ficou mais forte, e Ayrton agora líder, não hesitou em dispensar a ajuda da sócia de tantos êxitos na pista: começou a gesticular, apontando para o céu, pedindo a interrupção da prova. Não foi atendido, mas viveu naquelas voltas finais uma experiência sobre a qual não falou muito, naquele dia triunfal (RODRIGUES, 2004, p. 262).

O segundo título de Ayrton veio no terceiro ano de McLaren. Após dois anos de guerra interna com Prost, dentro da mesma equipe, o francês venceu o campeonato de 1989, após uma disputa bélica com Ayrton. Para o campeonato de 1990, Alain vai para Ferrari e Senna segue na McLaren. Foi uma temporada regular de Senna que novamente foi decidida no Japão. E com um gosto de revanche, Ayrton, uma semana antes da largada em Suzuka, já estava avisando que se Prost saísse na frente, na primeira curva, eles sairiam da prova juntos (RODRIGUES, 2004, p.342).

Promessa cumprida; após a largada, pouco antes de contornarem a primeira curva, a McLaren de Senna atingiu a Ferrari de Prost. Os dois foram parar fora da pista e, impossibilitados de retornar, o título ficaria com Ayrton, porque Alain não poderia alcançar a pontuação de Senna, mesmo faltando o Grande Prêmio da Austrália para ser disputado. Era o segundo título de Ayrton, que se vingava de ter sido prejudicado na temporada anterior.

A temporada de 1991 – Senna tinha então 31 anos – começou de forma arrasadora. Senna começou vencendo as quatro primeiras provas da temporada e tudo parecia se encaminhar para uma conquista com facilidades. A vitória com contornos heroicos no Grande Prêmio do Brasil de 1991, quando completou a prova apenas com a sexta marcha da McLaren, foi a realização de um sonho. O então bicampeão mundial jamais havia vencido uma corrida na sua casa (RODRIGUES, 2004, p.360).

A McLaren não era mais aquela equipe dominante de 1988, que venceu 15 de 16 corridas da temporada. Era uma equipe que já começava a sofrer uma defasagem técnica em relação a sua principal oponente, a Williams. E o rival daquele ano era o britânico Nigel Mansell, com os dois protagonizando momentos memoráveis naquela temporada, quando passaram alguns segundos quase tocando rodas a 290 quilômetros por hora, na longa reta do circuito de Barcelona, no Grande Prêmio da Espanha. Senna perdeu aquele duelo e por pouco não perdeu o campeonato (RODRIGUES, 2004, p.387).

Mais uma vez o Grande Prêmio do Japão foi o palco para a decisão de mais um campeonato. Mas diferente das conquistas anteriores, Mansell entregou o título a Ayrton logo nas primeiras voltas da corrida, ao passar direto na freada do final da reta, quando tentava ultrapassar Senna, então segundo colocado. A ida para área de escape, composta por

terra e brita, foi o suficiente para que o britânico não pudesse retornar à prova, e assim, o campeonato estava decidido. Mas se engana quem acha que Ayrton estava satisfeito. Ao saber que Mansell estava fora, ele partiu com tudo atrás do seu companheiro de equipe, Gerhard Berger, então líder da prova. A poucas voltas do final, ele ultrapassou o seu companheiro e foi lembrado no rádio de equipe, por Ron Dennis, do combinado feito antes da prova: caso o campeonato estivesse decidido, Ayrton daria a vitória a Berger (RODRIGUES, 2004, p.390).

O trato foi cumprido, mas desagradou a todos, Senna praticamente parou o carro antes da linha de chegada e Berger venceu a prova, confirmando assim o terceiro título mundial de Senna. O fato desagradou a Berger, pois ele achou o gesto desnecessário, num dia em que ele estaria resignado com o segundo lugar respeitável, frente a um Ayrton tricampeão, com todos os méritos de uma temporada que marcou o final de uma sequência de quatro títulos seguidos da equipe McLaren.

Ayrton seguiu por mais duas temporadas na equipe britânica, onde colecionou vitórias e atuações históricas. A última vitória aconteceu no Grande Prêmio da Austrália, de 1993, na corrida de despedida de Alain Prost das pistas. Ele deixava a equipe Williams para dar lugar a Senna, que foi contratado para a temporada de 1994.

Um carro instável e diferente daquele que dominou a Fórmula 1 com os títulos de Nigel Mansell em 1992 e de Alain Prost em 1993; Senna encontrou dificuldades para se adaptar ao novo carro. Após abandonar os Grandes Prêmios do Brasil e do Pacífico, veio o final de semana trágico na terceira etapa, no Grande Prêmio de San Marino, no circuito de Ímola na Itália, que colocou um ponto final na trajetória de Senna.

Na sétima volta da prova, a Williams de Ayrton se chocou violentamente contra o muro na curva Tamburello. O impacto soltou um dos braços de suspensão que atingiu o capacete de Senna. Ayrton tinha 34 anos.

Ao todo, Senna teve uma carreira de dez anos na Fórmula 1, com 162 corridas, onde obteve 41 vitórias, 65 *pole positions* e 80 pódios.

### **2.3 – O BRASIL DE FITTIPALDI**

Para auxiliar a análise, faz-se imperativo fazer uma contextualização histórica do Brasil na época das conquistas dos personagens da pesquisa a fim de compreender a sua importância dentro do contexto da época. Nisso, o Brasil de Emerson Fittipaldi se passa nos anos 1970, época em que o país vivia sob o regime militar, que era vigente no país desde

abril de 1964, após o golpe de estado que depôs o presidente João Goulart<sup>28</sup> e instaurou assim um período de exceção na história do país, o qual perdurou por 21 anos.

Segundo Chagas (2013, p.36), a tomada do poder por parte dos militares havia sido ensaiada dez anos antes, frustrada, em certo aspecto, com o suicídio do presidente Getúlio Vargas<sup>29</sup>, em agosto de 1954. À época, um movimento capitaneado por membros do exército planejava a deposição do chefe superior da nação, com a alegação de uma escalada de corrupção no governo vigente, que envolvia membros da família de Vargas e do gabinete da presidência.

A morte de Getúlio acabou servindo como fiador do processo eleitoral, que elegeu Juscelino Kubitschek<sup>30</sup> como presidente em 1955, uma vez que os militares, constrangidos pelo envolvimento na morte do presidente, temiam a opinião pública perante o caso. Ainda assim, após a renúncia do presidente Jânio Quadros, em 1961, um movimento novamente liderado pelas forças armadas visava impedir a posse do vice-presidente à época, João Goulart.

Para Chagas (2013, p.58), a nova investida do exército acabou frustrada por conta de um movimento liderado pelo Rio Grande do Sul, na figura do Governador do Estado à época, Leonel Brizola<sup>31</sup>, que garantiu o direito a posse de Goulart em meio a uma grave crise institucional que o país atravessava. Intitulado como movimento da legalidade, Brizola, com o apoio do III Exército, conseguiu pela segunda vez desmontar o plano golpista arquitetado pelas forças armadas na tentativa de chegar ao poder.

Dessa forma, Goulart foi empossado em 8 de setembro de 1961, sob a tutela do congresso nacional e dos militares, que eram amplamente contrários a sua posse. Ficou estabelecido um regime parlamentarista que limitava os poderes da presidência, onde praticamente a palavra final seriam dos parlamentares. Nisso, após quase dois anos no poder, um referendo em janeiro de 1963, devolveu a João Goulart os poderes da presidência. Na visão de Chagas (2013, p.78), com o sistema parlamentarista amplamente rejeitado pela sociedade brasileira, Goulart finalmente teria a autonomia desejada para governar o país.

Mas a autonomia do governo de João Goulart perdurou apenas um ano. Foi um período de sucessivas greves, manifestações populares a favor e contra o governo, que

---

<sup>28</sup> 24º Presidente da República Federativa do Brasil. Ficou no cargo de 8 de setembro de 1961 a 2 de abril de 1964. Foi o único presidente na história do país a ser deposto por um golpe de estado.

<sup>29</sup> 14º e 17º Presidente da República Federativa do Brasil. Ficou no cargo de 3 de novembro de 1930 a 29 de outubro de 1945 em seu primeiro mandato. De 31 de janeiro de 1951 a 24 de agosto de 1954 no segundo mandato.

<sup>30</sup> 21º Presidente da República Federativa do Brasil. Ficou no cargo de 31 de janeiro de 1956 a 31 de janeiro de 1961.

<sup>31</sup> Político Brasileiro. Governador do Estado do Rio Grande do Sul e do Rio de Janeiro.

tiveram o seu ponto alto no final do mês de março de 1964, após dois atos. O primeiro deles, o Comício das Reformas, em 13 de março de 1964, com o governo conclamando o público para as reformas de base, que era o principal programa de governo na época, e que consistia nas reformas bancária, fiscal, urbana, eleitoral, agrária e educacional. O governo defendia também o direito de voto para os analfabetos e para os militares de patentes subalternas.

A economia brasileira contava com uma taxa inflacionária elevada. À época, lançou-se o Plano Trienal, que consistia num programa que incluía uma série de reformas institucionais que atuavam sobre os problemas estruturais do país. Entre as medidas, previa-se o controle do déficit público e, ao mesmo tempo, a manutenção da política desenvolvimentista com captação de recursos externos para a realização das reformas de base e com medidas econômicas e sociais de caráter nacionalista, que previam uma maior intervenção do Estado na economia.

As medidas do governo abriram espaço para uma relação difícil entre o Brasil e os Estados Unidos, que não admitiria que nenhum outro país da América Latina contrariasse os interesses norte-americanos. Temendo que o Brasil fosse para o mesmo caminho de Cuba, um movimento liderado pelos governadores de São Paulo, Adhemar de Barros, e do Estado da Guanabara, Carlos Lacerda, acabou sendo um elo entre o governo americano e os parlamentares brasileiros.

Chagas (2013, p.126) relembra que o forte discurso de João Goulart na Central do Brasil, diante de 100 mil pessoas, acabou sendo recebido como uma afronta pelos militares de oposição ao governo. Em resposta, seis dias após o comício do governo, setores conservadores da sociedade, com o apoio dos militares, protagonizaram a Marcha da Família com Deus pela Liberdade.

Vários grupos sociais, incluindo o empresariado e setores políticos diversos, organizaram-se em marchas, levando às ruas milhares de pessoas com o intuito de derrubar o governo Goulart. Na ocasião, foi distribuído o “Manifesto ao povo do Brasil”, pedindo o afastamento de Goulart da presidência.

A manifestação popular também teve reflexos nas forças armadas com a Revolta dos Marinheiros, entre os dias 25 e 27 de março de 1964, que foi um dos estopins para a tomada do poder por parte dos militares, sob a alegação de quebra de hierarquia.

Assim, na madrugada de 31 de março de 1964, a movimentação dos oposicionistas começou em Minas Gerais e foi conduzida juntamente por militares e alguns governadores. Militares legalistas e rebelados deslocaram-se para o combate, mas João Goulart se opôs à guerra civil. Os governistas eram capazes de novamente frustrar os planos de golpe de estado,

pois inicialmente estavam em superioridade, mas, com a ocorrência de adesões em massa, a situação militar do presidente João Goulart deteriorou-se e acabou obrigando-o a retirar-se imediatamente do Rio de Janeiro, indo rumo à Brasília, onde na sequência seguiu para Porto Alegre, São Borja e o Uruguai, onde ficaria exilado

Para Chagas (2013, p.371), os militares de oposição controlaram a maioria do país ao final de 1º de abril e o Rio Grande do Sul no dia seguinte. Na madrugada do dia 2 de abril, o Congresso Nacional declarou vago o cargo de João Goulart, enquanto ele ainda estava em território nacional. As tentativas de movimentações para defender seu mandato, como a convocação para greve geral, foram insuficientes. Enquanto uma parte da sociedade saudava o que era chamado de “revolução”, outra foi alvo de forte repressão.

A classe política esperava um breve retorno a um governo civil, mas nos anos seguintes consolidou-se uma ditadura de caráter autoritário, nacionalista e alinhada politicamente aos Estados Unidos. Assim, na mesma madrugada de 2 de abril, o Congresso Nacional, ao declarar vaga a presidência da república, empossa o presidente da câmara federal Paschoal Ranieri Mazzili<sup>32</sup>, no mandato temporário, enquanto era aguardado a escolha do primeiro presidente militar.

Dessa forma, no dia 15 de abril de 1964, com a posse do marechal Humberto de Alencar Castello Branco<sup>33</sup>, abre-se um novo período no Brasil, com os chefes da nação escolhidos indiretamente, não sendo submetidos ao voto popular.

A chegada dos militares ao comando do país inaugurou um regime de exceção no Brasil. Um dos primeiros atos do presidente Castello Branco foi a dissolução dos partidos políticos e a adoção do bipartidarismo. Para aquele momento foram criados a Aliança Renovadora Nacional e o Movimento Democrático Brasileiro; eles seriam extintos em 1979.

Conforme Chagas (2013, p.362), a partir do governo Castello Branco, é instituída a Lei de Imprensa, que restringiu a liberdade de expressão dos meios de comunicação, e a Lei de Segurança Nacional, que permitia ao regime atingir seus opositores com prisões e exílios através de um Tribunal Militar para julgar civis, sob o argumento de que ações contrárias ao poder representavam ameaça à segurança nacional. A Lei de Segurança Nacional, que foi um instrumento do regime de exceção imposto no Brasil, foi revogada em 2021.

---

<sup>32</sup> 23º e 25º Presidente da República Federativa do Brasil. O primeiro mandato, na quarta República, iniciou-se com a renúncia de Jânio Quadros, ocupando o cargo de 25 de agosto de 1961 a 7 de setembro de 1961, após a volta do então vice-presidente João Goulart de viagem que havia feito à China, totalizando 13 dias. O segundo mandato, na quinta República, teve início em 2 de abril de 1964, com a cassação do presidente João Goulart pelo Congresso, terminando em 15 de abril de 1964.

<sup>33</sup> 26º Presidente da República Federativa do Brasil. Ficou no cargo de 15 de abril de 1964 a 15 de março de 1967.

Outro ato importante de Castello Branco foi a cassação imediata de 102 nomes considerados opositores ao regime. Na ocasião, os civis e políticos que constavam entre os cassados perderam os seus direitos políticos por dez anos. Castello também foi o primeiro dos presidentes militares a fechar o Congresso Nacional através do Ato Institucional n° 4 em outubro de 1966.

O Congresso Nacional foi reaberto em dezembro do mesmo ano para a votação de uma nova Constituição. Foi através de um decreto-lei que Castello reformou a administração pública brasileira. O projeto de nova Constituição brasileira foi submetido e aprovado pelo Congresso Nacional, entrando em vigor em 15 de março de 1967, data de posse do segundo presidente militar, o marechal Arthur da Costa e Silva<sup>34</sup>.

A partir do novo governo de Costa e Silva, a economia brasileira, que contava com uma alta de 38% desde 1966, teve um estímulo ao crédito para que o país retornasse a uma rota de crescimento. Em 1967, o crédito bancário para as empresas chegou ao patamar de 60% de crescimento, enquanto a inflação sofreu um recuo de 24%. Como resultado, o Produto Interno Bruto do país cresceu na faixa de 5% naquele ano. Ainda mais que a alta dos preços era controlada por decretos emitidos pelo governo, para se fazer qualquer reajuste de preço, era necessário uma autorização do governo. Era a presença do Estado na economia.

Dessa forma, a política no governo Costa e Silva foi marcada por protestos de rua, feitos especialmente pelos estudantes, então atraídos pelos movimentos de esquerda. O mais marcante deles aconteceu em 28 de março de 1968, com os universitários indo as ruas pedir por mais verbas para a educação e melhores condições de ensino, e culminou na morte do estudante Edson Luís de Lima Souto, que foi morto pelas forças policiais designadas para reprimir os protestos. O corpo de Edson Luís tornou-se um manifesto político, que deflagrou em uma série de protestos em vários lugares do país. Como resposta, o governo ampliou a repressão contra os estudantes e contra todas as formas de oposição ao regime vigente.

Em setembro de 1968, o deputado Márcio Moreira Alves<sup>35</sup> fez um pronunciamento na Câmara Federal denunciando a tortura e a repressão como prática de Estado. O discurso do parlamentar, que não teve repercussão entre os brasileiros, desagradou os militares que pediram a Câmara a suspensão da imunidade parlamentar de Moreira Alves, o que foi rejeitado em 12 de dezembro. Além disso, na mesma data, o Supremo Tribunal Federal

---

<sup>34</sup> 27º Presidente da República Federativa do Brasil. Ficou no cargo de 15 de março de 1967 a 31 de agosto de 1969.

<sup>35</sup> Jornalista e Político. Foi deputado federal pelo Estado da Guanabara de 1º de fevereiro de 1967 a 13 de dezembro de 1968, quando teve o mandato cassado pelo Ato Institucional número cinco.

libertara cerca de oitenta estudantes detidos em manifestações pelo país contra o regime. As decisões da Câmara e do Judiciário foram um constrangimento inaceitável para o regime que, no dia seguinte, em 13 de dezembro de 1968, promulgou o Ato Institucional nº 5, colocando um ponto final, até aquele momento, segundo Chagas (2013, p.435), em qualquer tentativa de abertura ou de concessão às liberdades democráticas.

Assim, a partir de dezembro de 1968, o regime instaurado quatro anos antes consolida a sua escalada de radicalização; o ato assinado no dia 13 daquele mês abriu espaço para torturas, prisões arbitrárias, e cumpria uma agenda de radicalização para quem se opunha ao regime vigente. Entre algumas imposições dessa agenda de radicalização, o governo militar decretou a criação do curso de Educação Moral e Cívica, que visava difundir os ideais da “revolução” de março de 1964, para que as futuras gerações fossem menos permeáveis a ideias “subversivas”.

Mas uma das preocupações dos governos militares no poder era com a imagem. Ainda em 1968, Costa e Silva cria a Agência Especial de Relações Públicas, criada após um intenso debate sobre a necessidade de estabelecer uma agenda positiva para o governo e seu papel agregador para a sociedade brasileira. O intenso debate entre os militares acontece porque uma parte julgava desnecessário criar mecanismos para mostrar a verdade sobre o regime vigente à população e achavam que os fatos se impõem por si mesmos. Ao contrário de outra ala de militares, que julgava importante estimular valores cívicos, pensando na condução de um país sem divisões.

Em parte, a agência criada no governo de Costa e Silva teve alguns méritos ao conseguir disseminar campanhas centradas em questões comuns à sociedade brasileira na época, como questões de higiene, saúde pública e civilidade, o que de certo modo serviu para criar uma imagem de harmonia social, baseada na consciência do coletivo, o que daria legitimidade ao regime.

E mesmo com todas as mudanças e radicalizações, o governo de Costa e Silva acabou sendo o mais curto entre os presidentes militares. O marechal acabou sendo acometido por um acidente vascular cerebral em agosto de 1969, sendo obrigado a deixar o cargo. Em seu lugar, deveria assumir o vice-presidente, o civil Pedro Aleixo, conforme a Constituição em vigor. Mas os chefes das Forças Armadas não entenderam dessa maneira e a defesa da Constituição, para eles, também significava passar por cima dela quando necessário para se manter no poder. Guterman (2009, p. 103) conta em sua obra que, dessa forma, passando por cima da Constituição em vigor, foi formada uma junta militar, composta pelos generais Lira Tavares (Exército), Augusto Rademaker (Marinha) e Marcio

de Sousa e Melo (Aeronáutica), que governaria o país até a sucessão de Costa e Silva. Essa junta, tão logo assume o poder, trata de endurecer a repressão, instituindo a pena de morte para os condenados por incitar o que eles chamavam de guerra externa, psicológica adversa, revolucionária ou subversiva.

O ato extremo, segundo os próprios militares, nunca fora aplicado, pelo menos não de modo formal. Ainda assim, foi estabelecido o banimento dos inimigos declarados ao regime, sendo essas pessoas consideradas inconvenientes, nocivos ou perigosos à segurança nacional. Estes, quando capturados pelos órgãos do governo, como o DOPS, geralmente eram julgados de modo sumário em tribunais militares fechados.

Neste recorte histórico, a primeira conquista de Fittipaldi, em 1972, acontece quando o país ainda vivia sob os louros da Copa do Mundo de Futebol vencida pelo Brasil dois anos antes no México.

O país era governado pelo general Emílio Garrastazu Médici<sup>36</sup>, que chegara ao poder em 1969. Após o afastamento definitivo do presidente Arthur da Costa e Silva por causa de um derrame cerebral, a junta militar presidida pelo almirante Augusto Rademaker assumiu a presidência provisória da república pelo período de 60 dias e fez uma consulta entre todos os oficiais gerais das forças armadas para escolher entre o almirante, o general Albuquerque Lima e Emílio Médici, que foi eleito como novo presidente da república com a maioria dos votos.

Todos os presidentes da ditadura militar repetiram que chegaram ao palácio sem terem desejado o cargo. Em todos os casos, em graus variáveis isso foi uma falsidade. Deles, o que menos se mexeu para vestir a faixa foi Emílio Garrastazu Médici. Quando seu amigo Costa e Silva perdeu a fala, ele estava no comando do III Exército. Apesar de ser visto desde alguns meses como uma nítida alternativa militar para a sucessão de 1971, era improvável que se impusesse num quadro normal. Na anarquia de setembro de 1969, pareceu talhado para o cargo. Retraído por temperamento, era um completo desconhecido. Assinava-se Médici, mas o Almanaque do Exército listava-o como Médice havia mais de trinta anos. Até chegar à presidência, era o general Garrastazu, Emilio para os amigos, e Milito para um punhado de íntimos. Alto e um pouco curvado, nele combinavam-se um rosto sem expressão, olhar atento e voz grave, segura. Tinha 65 anos e a biografia típica de militar do chamado “exército do Rio Grande”, turma formada por oficiais que raramente deixam aquele estado e com frequência servem na cidade em que nasceram ou casaram. A vida desse grupo nada tem a ver com a agitação da Vila e as futricas de Brasília. (GASPARI, 2002, p. 127).

No governo Médici, o país viveu o chamado “Milagre Brasileiro”, caracterizado pelo crescimento do produto interno bruto e o aumento da renda per capita, o que ocasionou o aumento a dívida externa. Entretanto, o aumento da taxa de crescimento deste período ocorreu por causa do aumento do total de investimento estrangeiro e de um amplo programa de

---

<sup>36</sup> 28º Presidente da República Federativa do Brasil. Ficou no cargo de 30 de outubro de 1969 a 15 de março de 1974.

investimentos do Estado, através da aplicação de fundos de instituições internacionais de crédito. Esse último fator provocou uma elevação drástica na dívida externa, que, de um total de 3,9 bilhões de dólares em 1968, saltou para mais de 12,5 bilhões de dólares em 1973.

Mas o período de sucesso no âmbito esportivo também foi amplamente explorado pelo governo Médici. Desde quando indicado para a presidência em 1969, a sua presença era sempre notada e anunciada nos estádios de futebol que frequentava. O que ganhou mais notoriedade depois da campanha vitoriosa da seleção brasileira de futebol, após a conquista do tricampeonato mundial na Copa do Mundo do México. As aparições de Médici nos estádios funcionavam como um teste da sua popularidade (CORDEIRO, 2015, p.144).

Uma amostra disso aconteceu em 1972, quando a Confederação Brasileira de Desportos<sup>37</sup> organizou um campeonato de seleções de futebol, realizado pelo país que possuía o melhor futebol do mundo e que, além disso, vivia um momento de otimismo político, social e crescimento econômico capaz de impressionar o olhar estrangeiro.

Dessa forma, a Taça Independência, nome oficial da competição criada em 1972, era algo grandioso. O Brasil de 1972 não era mais o mesmo que foi derrotado pelo Uruguai em 1950. Era um grande campeão, enquanto o país vivia um milagre e ia para frente construindo o futuro em boa ordem. A competição foi organizada com o apelo dos 150 anos da Independência do único país tricampeão do mundo de futebol.

Assim, o futebol aparecia como a metáfora mais completa e bem acabada do Brasil que ia *pra frente*, do país *jovem, grande e vencedor* que se apresentava ao mundo como tal. O Brasil era a pátria de craques como Mané Garrincha; era brasileiro o *rei do futebol* – Pelé; e era do Brasil, para sempre a taça Jules Rimet. Com exceção da catastrófica campanha de 1966, quando o Brasil foi eliminado ainda na primeira fase na Copa da Inglaterra, o futebol brasileiro obtivera em pouco tempo, três magníficas vitórias em mundiais em 1958, 1962 e 1970. Em nenhum outro aspecto da vida nacional a *potência* e a capacidade de realização do país se mostravam com tamanha força, *grandeza e linguagem* tão tipicamente nacional como o futebol. (CORDEIRO, 2015, p.151).

Ainda assim, mesmo na carona da popularidade do futebol como instrumento de apelo e mobilização das massas, Cordeiro relembra que outras modalidades esportivas também tiveram o seu espaço e foram importantes no projeto de grandeza e afirmação do país:

É certo que também em outros esportes o Brasil, experimentava momentos importantes. Era o caso da campanha vitoriosa que Emerson Fittipaldi vinha fazendo ao longo de 1972 no campeonato mundial de Fórmula 1 e que culminou na conquista antecipada do título em 10 de setembro de 1972, na Itália. Foi a primeira conquista brasileira na Fórmula 1. Também desde o início da década, o desempenho do boxeador Éder Jofre e, principalmente, o do jogador de xadrez Henrique Mecking, o Mequinho, impressionavam e davam ao país demonstrações de suas capacidades nos mais diferentes campos. (CORDEIRO, 2015, p.151).

---

<sup>37</sup> Foi uma entidade responsável pela organização esportiva no Brasil de 20 de agosto de 1914 até 24 de setembro de 1979, quando foi extinta.

Mas partindo do ponto de vista da imprensa da época, a realidade brasileira apresentava o contrário do sucesso esportivo que o Brasil obtinha. Se dentro das quatro linhas de um campo de futebol, ou nas pistas de automóvel, fazíamos sucesso enquanto nação, fora desses ambientes o país mergulhava em um período de forte censura e supressão de direitos dos cidadãos. Os fatos daquele cotidiano dos anos 1970 na imprensa nacional foram relatados com precisão pelo jornalista Carlos Chagas, o então diretor da sucursal do Estadão em Brasília, em sua obra:

Promovida pelo governo do general Garrastazu Médici, a censura em toda a imprensa nacional acirrou-se em janeiro de 1972 e atravessou o primeiro ano do general Ernesto Geisel, sendo levantada gradativamente a partir de dezembro de 1975. Tudo era proibido, desde crises político-militares a referências às famílias dos presidentes, mesmo as favoráveis, assim como epidemias do tipo meningite, quantias roubadas nos assaltos a bancos, disputas pela sucessão militar, repressão, tortura, críticas à política econômica, corrupções nos altos escalões e uma infinidade de outros assuntos. Nos poucos veículos como O Estado de S. Paulo, que não aceitavam ordens telefônicas de censura, fazia-se necessária a presença do censor, mas a maior parte da imprensa amestrada, praticava a autocensura: “Será que isso desagradar o presidente, aos ministros, aos comandantes da tropa, a autoridades de toda espécie, a coronéis, aos guardas da esquina, enfim?” (CHAGAS, 2015, p.15).

O autor ainda ressalta que, durante os anos de ditadura, n’*O Estado de S.Paulo*, dos diretores aos redatores, havia a orientação para ceder todo espaço possível para o retorno do estado de direito. Chagas (2015, p. 19) ressalta que o ano de 1972 presenciou o presidente Emilio Médici declarar pela televisão, na mensagem de ano-novo, que não abriria mão dos instrumentos impostos pelo estado para combater a subversão. O que acontecia desde a tomada ao poder em abril de 1964 era uma guerra suja com a resistência armada, sob alegação da chamada doutrina de segurança nacional.

Foi a abertura para o momento de maior repressão nos 21 anos de regime militar. Chagas (2015, p.21) não sabe precisar quando os atos truculentos praticados pelos militares de fato tiveram o seu início, mas na data de 2 de abril de 1964, para exemplificar, o militante do partido comunista Gregório Bezerra, seminu, foi amarrado a um jipe do exército e obrigado a pisar em ácido de bateria, junto com cacos de vidro. Em outubro de 1964, quinze professores da Universidade de Brasília foram sumariamente demitidos e levados a quartéis militares para prestar depoimento. Na mesma ocasião, outros 211 professores pediram demissão em solidariedade aos colegas. Era o começo da perseguição cultural que atingira não somente professores, mas também artistas, atores, intelectuais e escritores.

Segundo Chagas (2015, p.33), o período do governo do general Emílio Médici é marcado por extrema exceção. Em abril de 1973, o general anuncia que, por uma ordem do

governo, dada através de uma emenda constitucional enviada pelo Congresso, as eleições do ano seguinte para governador, previstas para acontecer pelo voto direto, passariam a ser indiretas. Ainda sob o regime do Ato Institucional número cinco<sup>38</sup>, de 13 de dezembro de 1968, deputados e senadores sob o medo de terem seus mandados cassados, não contrariaram as ordens do general.

Foi um período de desalento para os partidos políticos que apostavam suas fichas em nomes como Ulysses Guimarães e Tancredo Neves para as eleições de 1973, nomes considerados como uma oposição legal mesmo dentro de um regime de exceção. O que acabou acentuando a luta armada, com o crescimento dos assaltos a banco; a guerrilha na região do Araguaia, com o eufemismo de expropriação, ganhando mais desdobramentos; depois o massacre no Vale da Ribeira. Era a esquerda radical dando respostas a direita que não apresentava nenhum tipo de oposição ao governo. Somado a isso, a esquerda radical nos anos 1970 foi responsável pelos sequestros dos embaixadores da Suíça, Alemanha e de um cônsul do Japão, além de protagonizar os assassinatos de delegados de polícia e empresários ligados a repressão.

Em relação aos jornais, a censura teve o seu ápice a partir de agosto de 1972. Segundo Chagas (2015, p. 37), nada de importante no cenário político podia ser publicado. Sucessão, abertura, aprimoramento do regime vigente, as divergências do governo, opiniões de militares contrários às diretrizes oficiais, as guerrilhas, atuações das esquerdas, críticas à política econômica, reproduções de jornais estrangeiros contrários ao regime brasileiro; o que gerava espaços em branco nos jornais que eram complementados de forma pouco convencionais:

Quanta coisa a mais era substituída por espaços em branco, depois das cartas dos leitores, em seguida fotos e textos de flores, mais tarde poesias libertárias e finalmente *Os Lusíadas* de Camões, no *Estadão*. Receitas de bolo e doces no *Jornal da Tarde*. Logotipos das revistas da editora Abril. Propaganda de ser a *Tribuna da Imprensa* o jornal que melhor informava. E mais uns poucos, porque a maioria de nossos meios de comunicação aceitava ordens telefônicas e alguns diretores até acrescentavam “Só isso? Não tem mais nada?” (CHAGAS, 2015, p. 38).

A mordaza que foi imposta a imprensa a partir de dezembro de 1968, na visão de Gaspari (2014, p.222), era confusa, onipotente e errática. Nos primeiros anos houve uma blitz de censores dentro das principais redações, que, depois de sistematizada na sociedade

---

<sup>38</sup> Foi o quinto de dezessete grandes decretos emitidos pela ditadura militar nos anos que se seguiram ao golpe de estado de 1964 no Brasil. Os atos institucionais eram a forma de legislação durante o regime militar. O AI-5, o mais duro de todos os Atos Institucionais, foi emitido pelo presidente Artur da Costa e Silva em 13 de dezembro de 1968. Promulgado em 13 de outubro de 1978, através da emenda constitucional nº 11, que revogava todos os atos institucionais e complementares que fossem contrários à Constituição Federal. A emenda constitucional entrou em vigor no dia 1 de janeiro de 1979, como parte da abertura política iniciada em 1974, no governo Ernesto Geisel.

brasileira, foi trocada por encontros entre autoridades com proprietários de empresas jornalísticas. Aquilo que foi a principal peça de desmobilização de qualquer tipo de contrariedade ao regime vigente a partir de 1969, teve o seu ponto final em 1978, quando a mordaza à imprensa foi retirada, o que o transformou no mais prolongado período de censura na história do Brasil independente. Foi durante o governo do general Médici que foram expedidas mais de 360 proibições.

Nesse quesito, tanto *O Estado de S.Paulo* quanto o *Jornal da Tarde*, a partir de agosto de 1972, notabilizaram-se por enfrentar a censura, recusando-se a cumprir ordens telefônicas ou papéletas trazidas por policiais, o que obrigou o governo a remeter os censores de volta às suas redações:

Em seu estudo sobre a censura do *Estadão*, a professora Maria Aparecida de Aquino contou 314 supressões só no ano de 1973. O diário mais massacrado foi a *Tribuna da Imprensa*, do Rio de Janeiro. Sofreu mais de vinte apreensões, e teve censores dentro de seu prédio por dez anos e dois dias. Antes mesmo que Médici chegasse ao Planalto, o jornalista Hélio Fernandes, seu proprietário e alma panfletária, passara por quatro cadeias e dois desteros, um na ilha de Fernando de Noronha, outro em Mato Grosso. Voltaria a ser preso em 1973, para uma permanência de seis dias no quartel da PE da Barão de Mesquita. (GASPARI, 2011, p. 223).

Mas o mote principal do Brasil dos anos 1970 foi a expressão “Brasil, ame-o ou deixe-o”, que, para Chagas (2015, p. 52), era uma forma maliciosa de explicar porque tanta gente buscou o exílio para não ser presa ou ser vítima de perseguições e, até mesmo, para justificar uma das maiores violências praticadas pelos donos do poder, que era a expulsão à força de brasileiros do território nacional.

À época, era comum o banimento de cidadãos do país, que eram obrigados a deixar o Brasil, e o faziam por necessidade de sobrevivência e iniciativa própria. Em outra ponta, clandestinamente, outros presos políticos eram incluídos nas listas de trocas pela vida dos embaixadores sequestrados. Muitos destes eram empurrados à força para dentro de aviões, em algumas ocasiões algemados e sem saber como sobreviveriam em terras estrangeiras.

A classe média brasileira vivia um momento de pleno emprego, ao mesmo tempo que era o alvo dos grandes jornais, que se desdobravam para relatar o país como uma grande potência. O empresariado da época celebrava o ministro da economia Delfim Netto<sup>39</sup>, que atendia as elites com dinheiro público.

---

<sup>39</sup> Antônio Delfim Netto, Ministro da Fazenda do Brasil de 17 de março de 1967 a 15 de março de 1974. Exerceu o cargo nos governos do General Arthur da Costa e Silva, Junta Governativa Provisória e do General Emílio Médici. Foi um dos signatários do Ato Institucional Número Cinco, de 13 de dezembro de 1968.

Era preciso primeiro fazer crescer o bolo para depois distribuí-lo, ainda que as elites estivessem empanturradas. Grandes projetos faziam a festa das empreiteiras, da construção da maior hidrelétrica do planeta, em Itaipu, alegria dos paraguaios, e pesadelo dos argentinos, à implantação da ponte Rio-Niterói e da rodovia Transamazônica, cortando o país longitudinalmente e trazendo gaúchos iludidos em transformar a selva em pastos para boiadas inexistentes. O governo federal financiava os metros de São Paulo e do Rio. Passamos de um PIB estabilizado atrás da posição 64 na lista dos países do mundo para a alegada décima economia mundial em 1973. (CHAGAS, 2015, p.53).

O Brasil de 1974, ano do segundo triunfo de Fittipaldi, foi de troca no comando da república. Em 15 de março daquele ano, o general Emilio Médici deixava o poder após cinco anos. Em seu lugar, outro general, Ernesto Geisel, era quem assumia o comando do país, ainda mergulhado na censura e forte repressão. O governo do general Geisel também é marcado por crises internas e externas, com todas as notícias sobre elas censuradas na imprensa. A luta armada contra as guerrilhas protagonizadas pelas esquerdas, que no período do governo anterior tentava migrar para o campo, na metade dos anos 1970, foi marcada pelo sequestro de aviões em território nacional.

Prisões e cassações eram rotina no novo governo. Em um episódio, o general Geisel resolveu utilizar o Ato Institucional número cinco numa demonstração de que o movimento que tomou o poder dez anos antes continuava com força total sobre os seus adversários, o que sempre deixava em alerta os políticos. Na ocasião, Geisel cassou o emprego e suspendeu os direitos políticos de um juiz federal e de um escrivão em Rondônia, assim como um tenente da Aeronáutica; todos eles foram acusados de corrupção.

Ainda assim, Geisel chega ao poder com o projeto de fazer a abertura política, na qual o favorito para assumir o cargo, inicialmente, seria o seu irmão, Orlando Geisel<sup>40</sup>, que foi ministro do Exército no governo Médici e era um dos mais fortes generais do regime até então. Mas a sua saúde precária atrapalhou os planos do governo de fazer o seu sucessor natural. Ernesto era fortemente ligado a ala moderada das forças armadas, a mesma do ex-presidente Castello Branco. Essa ala tinha como principal bandeira a articulação para a transição do país para o regime democrático de forma lenta, gradual e segura, tendo na figura do general Golbery do Couto e Silva<sup>41</sup> um dos principais nomes, ao lado do futuro presidente, João Baptista de Oliveira Figueiredo<sup>42</sup>, sendo eles responsáveis por costuraram a abertura política.

---

<sup>40</sup> Militar. Ministro do Exército de 30 de outubro de 1969 a 15 de março de 1974, durante a presidência de Emílio Garrastazu Médici.

<sup>41</sup> Militar. Ministro-Chefe da Casa Civil de 15 de março de 1974 a 6 de agosto de 1981

<sup>42</sup> 30º Presidente da República Federativa do Brasil. Ficou no cargo de 15 de março de 1979 a 15 de março de 1985.

Dessa forma, empenhado em dar um caráter democrático ao processo de abertura que dizia conduzir, o governo Geisel permitiu à oposição fazer campanha de TV para as eleições legislativas de 1974. O resultado acabou sendo um revés importante para o governo, que viu a oposição aumentar principalmente no Senado Federal. A derrota também aconteceu nos grandes centros do país, que foram afetados pela política econômica do governo Médici. O revés no processo eleitoral, que não foi bem digerida pelo Planalto, em especial para ala radical do exército, obrigou Geisel a reformular o processo para o pleito municipal de 1976, restringindo a propaganda política na TV, que a partir daquele momento passava a apresentar apenas a foto, o nome e o número do candidato, prejudicando em especial os candidatos de oposição ao governo.

Mesmo com o sinal de alerta ligado, o governo Geisel procurou levar com seriedade a sua intenção de afrouxar a mordada imposta pelo regime, principalmente pelos últimos dois governos, nos quais a repressão sufocou e aniquilou os seus opositores. Na imprensa, uma amostra dessa abertura lenta e gradual proposta pelo governo foi a suspensão da censura imposta ao jornal *O Estado de S.Paulo* e a retirada da presença de censores de dentro das redações, o que passou a ser frequente desde o início dos anos 1970.

O projeto do governo federal de uma abertura lenta e gradual contava com a simpatia dos aliados europeus e dos Estados Unidos, que, na figura do presidente Jimmy Carter, não era favorável as ditaduras sul-americanas. Sendo assim, dentro do Estado brasileiro, os órgãos de repressão ainda resistentes às mudanças de rumo que o governo militar se propôs perante a sociedade brasileira estava cada vez mais enfraquecido, até mesmo por conta do aniquilamento da esquerda que optara pela luta armada. Priore (2019, p.130) aponta uma desordem dentro do governo entre os que ainda defendiam a prática da repressão:

Nos “bolsões mais radicais”, havia desde burocratas encarregados de serviços de inteligência até facínoras, muitos deles extraídos do sub mundo [sic] do crime, protegidos pela impunidade e dedicados ao trabalho sujo da tortura. Apesar das tensões internas, que durariam até o início dos anos 1980, tais grupos nunca se descolaram do comando. O então ministro do Exército, general Sylvio Frota, anticomunista ferrenho que reagia à tortura nas suas dependências, dava, por outro lado, cobertura aos excessos do DOI-Codi. (PRIORE 2019, p. 131).

Na economia, o governo Geisel enfrentou a primeira crise do petróleo, quando os países árabes elevaram o preço do barril em 1973. Entre outubro e dezembro daquele ano, o valor do barril saltou de dois para onze dólares e as consequências foram problemáticas para o país. Uma alternativa do governo foi a criação de diversas estatais dentro do II Plano Nacional de Desenvolvimento. Nesse ponto, o movimento mais ousado do regime militar foi o restabelecimento de relações diplomáticas com a China comunista, além de uma

aproximação à Comunidade Europeia, quando o governo Geisel consegue acordos com a Alemanha Federal, França e Inglaterra. Os acordos firmados com esses países acabou sendo o fôlego necessário que impulsionou novamente a economia brasileira, que voltou a crescer entre 1975 e 1976, na faixa dos 10%, caindo para 5% em meados de 1978.

Por outro lado, o déficit na balança comercial registrou um prejuízo de 11 bilhões, a dívida externa, que avalizou a maior parte dos investimentos, progrediu de 20 para 58 bilhões em 1978, com os juros fora de controle. O custo de vida do brasileiro oscilava em torno de 20%, aliado ao aumento dos valores dos alimentos e os baixos salários dos trabalhadores.

Outros fatos foram preponderantes para que a abertura, mesmo que lenta por parte do governo, acabasse sendo acelerada pelo povo. Nas eleições municipais de 1975, o povo acabou votando em peso na oposição, que renovaria o seu espaço no parlamento. O aparelho repressivo de Estado prendeu e desapareceu com três membros do Partido Comunista do Brasil que atuavam clandestinamente. Mas o estopim para que a sociedade brasileira retornasse às ruas pedindo um basta à repressão foi o episódio que resultou no assassinato do jornalista Vladimir Herzog, em outubro de 1975, nas dependências do DOI-Codi, em São Paulo. Além disso, as mortes do metalúrgico Manoel Fiel Filho nas dependências do III Exército, também em São Paulo, e os atentados a Ordem dos Advogados do Brasil e a Associação Brasileira de Imprensa aumentaram a tensão em relação à abertura política.

Fato que acabou retirando as chances de Sylvio Frota chegar ao poder, facilitando o caminho para João Baptista Figueiredo, que assumiria a presidência do Brasil em 1979, com a missão de concluir a abertura política para uma transição democrática, o que aconteceria apenas em 1985.

### **2.3 – O BRASIL DE SENNA**

O Brasil de Ayrton Senna deixava no passado os anos em que o regime militar sufocou a sociedade brasileira. Chegávamos a metade da década de 1980 e o Brasil era um país que respirava o retorno do estado democrático de direito, após 21 anos de ditadura. O período em que Senna esteve na Fórmula 1 caminhou em paralelo com essa transformação no país, com alguns feitos de Senna ocorrendo em dias considerados marcantes para história do Brasil. Para exemplificar, a primeira vitória de Ayrton, no Grande Prêmio de Portugal,

aconteceu em 21 de abril de 1985. Na mesma data, o país lamentava a morte de Tancredo de Neves<sup>43</sup>, o primeiro presidente civil após 21 anos.

Maciel (2012, p.70) lembra que, com a morte do presidente eleito pelo colégio eleitoral, ainda sem o voto popular, o seu vice, José Sarney<sup>44</sup>, é quem assume o país em 21 de abril de 1985, num Brasil marcado por forte inflação, a qual teve sua origem no governo de João Figueiredo. Na tentativa de recolocar as estruturas do governo em ordem, Sarney realiza a sua primeira reforma ministerial em fevereiro de 1986.

No final daquele mês, o governo Sarney lança o primeiro de diversos planos para recuperar a economia, devastada até então. O Planalto anunciava o Plano Cruzado por meio de um decreto-lei, um instrumento muito utilizado nos anos de ditadura militar e que retornava à cena. O plano econômico era fruto de uma fusão entre a proposta que visava um congelamento de preços com uma proposta de reforma monetária, que em termos gerais teria como finalidade anular as pressões inflacionárias anteriores, equilibrando os preços para um novo patamar, o que no futuro poderia representar uma nova moeda para o Brasil.

A proposta de congelamento gerou fortes reações por parte da oposição ao governo, em especial das centrais sindicais, que defendiam os interesses da classe trabalhadora. Aliados ao governo também não eram amplamente favoráveis ao Plano Cruzado, que só teve adesão popular por conta do apelo ao congelamento de preços, que foi uma decisão exclusiva de Sarney na reunião ministerial que definiu o plano.

Em 28 de fevereiro de 1986, em pronunciamento à nação, José Sarney fez um chamamento à população para que esta fiscalizasse o congelamento de preços, o que garantiu ao governo uma adesão popular imediata às medidas econômicas.

Para Maciel (2012, p.125), a reforma na economia brasileira em 1986 criou uma nova moeda nacional: o Cruzado, em substituição ao Cruzeiro. Entre outras medidas imediatas, o governo ainda reajustou o salário-mínimo em 16%, com a lei permitindo mais um reajuste automático quando a inflação atingisse o índice de 20%. O Plano Cruzado, entre outras de suas criações, abriu espaço para o surgimento do seguro-desemprego, que, para ser acionado, teria de ter alguns critérios atendidos pelo trabalhador, mas que dava a garantia, aos desempregados, do recebimento de até 70% do salário-mínimo por um período de até quatro meses após a sua demissão.

---

<sup>43</sup> Tancredo de Almeida Neves. Primeiro presidente civil eleito após 21 anos de Ditadura Militar no Brasil. Morto em 21 de abril de 1985 sem tomar posse do cargo. Foi Primeiro Ministro do Brasil no governo do Presidente João Goulart entre 1961 e 1962. Ministro da Justiça no Governo de Getúlio Vargas entre 1953 e 1954.

<sup>44</sup>31º Presidente da República Federativa do Brasil. Ficou no cargo de 21 de abril de 1985 a 15 de março de 1990.

No geral, o governo recebeu um forte apoio ao Plano Cruzado. Com pequenas ressalvas de caráter liberal, a mídia especializada foi uma das avalistas das medidas do governo, o que impulsionou a popularidade de Sarney, que atingia o patamar de 28%. O Planalto considerava que 1986 era o ano da consolidação da conciliação nacional, onde o ponto central era a constituinte. A gestão no Planalto tinha o compromisso de assegurar que nenhum resquício dos anos ditatoriais retornassem à cena para prejudicar a vida dos brasileiros.

No entanto, mesmo com a modernização, à época, com o Plano Cruzado, algumas fragilidades aceleraram a deterioração das medidas, como o desequilíbrio dos preços relativos da economia. Com a ausência de uma equalização no valor presente dos preços, muitos produtores, que corrigiam seus preços entre dia 1 e 15 do mês, ficaram com o preço tabelado abaixo da rentabilidade desejada ou até mesmo abaixo do custo de produção: algo que ou inviabilizava a venda dos produtos para o consumo, ou levava a uma queda na sua qualidade. Saíram beneficiadas as empresas que reajustaram seus preços nos dias anteriores ao plano.

O congelamento não permitiu o ajuste dos preços sujeitos à sazonalidade, houve um desequilíbrio de preços. E, como resultado disso, vieram o desabastecimento de bens e o surgimento de ágio para compra de produtos escassos, principalmente os que se encontravam na entressafra, como a carne e o leite, e os de mercados oligopolizados, como os automóveis.

Além desses fatores, alguns economistas apontam o abono concedido ao salário-mínimo (aumento real de 16%) e ao funcionalismo público (abono de 8%), como responsáveis por um aumento do consumo – algo que pressionou ainda mais a demanda, impedida de ser contrabalanceada por um aumento de preços.

Dessa forma, no final de 1986 o governo Sarney apresenta o Plano Cruzado II, após um forte período de desvalorização cambial e da inflação retomar seu crescimento, atingindo o patamar de 2% ao mês. Entre as principais medidas adotadas de imediato pelo governo, estava o reajuste de preços de produtos essenciais como combustíveis, energia elétrica, telefone e correios, além de outros como açúcar, remédios, táxis e leite. O imposto sobre produtos de grande consumo, como bebidas alcoólicas, cigarros e até automóveis foi aumentado em 100%.

Esse impacto inflacionário acabou sendo refletido na classe trabalhadora, que novamente sofrera inúmeras dificuldades de adquirir até itens básicos para o seu cotidiano. O Brasil entrou o ano de 1987 a dentro com uma inflação atingindo o patamar de 16,8%.

Foi o momento de disparada de preços, que foram remarcados nos supermercados de forma ilegal. O fim do congelamento de preços e o controle da dívida pública, acelerou o agravamento das contas externas, o fracasso do Plano Cruzado I e II estava estabelecido.

O empresariado brasileiro viu o capital estrangeiro ficar cada vez mais distante com a redução dos investimentos, o que acentuou a dívida externa, que estava na casa dos US\$ 101 bilhões. Maciel explica o fracasso que o Plano Cruzado teve no início nos anos 1970:

Todos esses dados ajudam a esclarecer o fracasso econômico do Cruzado visto em perspectiva histórica mais ampla, pois, como sabemos, sua implantação interseccionou dois processos iniciados nos anos 70 que perpassaram toda década de 80: a crise do modelo econômico desenvolvimentista, particularmente em sua última versão, o padrão de acumulação capitalista dependente associado e a transição democrática. Numa conjuntura internacional extremamente desfavorável com o “endurecimento” dos credores externos e a pressão dos países imperialistas, esses processos impuseram a necessidade histórica de se viabilizar um novo modelo de desenvolvimento capitalista, um novo padrão de acumulação, baseado numa ampla aliança político-social construída numa situação de transição democrática, em que os recursos autoritários aos quais o bloco no poder e o Estado recorreram historicamente não poderiam ser mobilizados da mesma maneira. Desde os anos 30, mesmo passando por padrões de acumulação distintos, o modelo econômico desenvolvimentista foi sustentado por um Estado autocrático, que recorreu a formas autoritárias e fascistas de regime na maior parte do tempo para viabilizá-lo, como na Era Vargas (1930-45) e na Ditadura Militar (1964-1985), e, quando não fez uso e abuso do centralismo decisório concentrado no Poder Executivo, como nos governos de Vargas (1951-1954) e Juscelino Kubitschek (1956-1961) (MACIEL, 2012, p. 211).

O cenário econômico de incertezas seguiu no Brasil em 1988, que ainda era um período de transição. Ao mesmo tempo que se preparava uma nova constituição, que era exaustivamente debatida no congresso Constituinte, o presidente José Sarney<sup>45</sup> tinha, dentro dos 33 cargos de primeiro escalão de seu governo, 27 deles preenchidos por pessoas ligadas à ditadura militar.

Entre janeiro e outubro de 1988, desenvolveram-se os trabalhos finais do Congresso Constituinte, que iriam formalizar a substituição da institucionalidade autoritária pela institucionalidade democrática por meio da promulgação da nova Constituição. Nesta fase, o campo conservador liderado pelo governo, pelo “Centrão” e pelas entidades empresariais conseguiu assumir a direção política dos trabalhos constituintes, anulando ou mutilando diversas das propostas mais avançadas de democratização, de estabelecimento de direitos sociais e de reforma nas estruturas do país, promovendo uma reedição do pacto conservador que viabilizou a Aliança Democrática em 1984. De outro lado, as forças de oposição foram levadas a adotar uma estratégia de “acomodação à direita” para salvar algumas conquistas, o que reforçou o conteúdo autocrático da Constituição de 1988. Apesar da combatividade do movimento sindical e do movimento popular, a nova Constituição pouco absorveu das perspectivas transformadoras alimentadas pela sociedade brasileira desde a crise da Ditadura Militar. (MACIEL, 2012, p. 269).

---

45

31º Presidente da República Federativa do Brasil. Ficou no cargo de 15 de março de 1985 a 15 de março de 1990.

O debate que antecedia a nova constituição ainda fragilizava a sustentação política do governo no Congresso e o avanço dos partidos de esquerda nas eleições de 1988 criaram as bases para o apogeu da tutela militar que ainda rondava as bases do poder. É nesse período que ocorre a fase da adoção de uma política econômica de conteúdo monetarista e neoliberal que aguçava os conflitos sociais, particularmente com o acirramento da crise econômica e a intensificação do movimento grevista revelando uma ofensiva do movimento social e político das classes subalternas (MACIEL, 2012, p.270).

Período também marcado por uma troca de comando na política econômica, com o governo desencadeando uma nova ofensiva política sobre a Constituinte, moldando suas estratégias com o grande capital e reforçando os partidos de centro. A mudança de orientação na política econômica conquistou o apoio das frações hegemônicas do bloco no poder à ofensiva governista e garantiu a vitória de Sarney na questão da forma de governo e do tempo de mandato.

Numa vitória no congresso, José Sarney ganhou mais um ano para comandar o país, seu mandato agora passava para cinco anos. Dessa forma, e com a confiança renovada de seus aliados, passou o comando do Ministério da Fazenda a Maílson da Nóbrega, que declarou compromisso com uma perspectiva ortodoxa, adotando uma política econômica alcunhada de “Feijão com Arroz”, ou seja, nada de pirotecnias como congelamento, reforma monetária ou endurecimento na negociação da dívida externa.

A partir de então, o governo adota uma política de austeridade da inflação, admitindo sua estabilização no patamar de 15% ao mês, e de redução do déficit público, com cortes nos gastos e investimentos públicos. Sarney pediu apoio a seu novo ministro, alegando que este iria “economizar e organizar as coisas de forma rotineira e prudente”, Maciel (2012, p.269) porém, sem recessão e desemprego. Porém, Nóbrega, reduziu ainda mais os aumentos de carga tributária previstos para as empresas, após consulta direta às lideranças empresariais e entidades patronais, demonstrando que o foco de sua política econômica não seria a recuperação da capacidade de investimentos do Estado, mas a redução da dívida pública:

Nesta questão, o alvo principal seria o corte das despesas com pessoal e nos investimentos das estatais, em lugar do ataque à “ciranda financeira” com os títulos da dívida pública, os juros altos e os subsídios a diversos setores econômicos. Nesta linha, foram adotadas medidas como extinção de cargos públicos, proibição de novas contratações, aumento da jornada de trabalho dos servidores públicos, corte de despesas com diárias e custeio e, finalmente redução salarial. Neste ponto, o governo tentou melhorar as contas do governo suspendendo os reajustes salariais dos funcionários públicos, previstos pela URP, em abril e maio. Mais uma vez, os trabalhadores do serviço público pagariam a conta (MACIEL, 2012, p. 273).

O governo também pressionava pelos cinco anos de poder no plano econômico, forçando a adesão dos setores empresariais ainda receosos com a mudança. Para Maílson da Nóbrega, se houvesse eleições presidenciais em 1988, todo o seu programa econômico seria duramente afetado, inviabilizando os esforços feitos para controlar a inflação. Para os emissários do governo, inclusive militares ligados à presidência, a missão era alertar lideranças empresariais importantes de que os militares interviriam caso o parlamentarismo e os quatro anos fossem aprovados. Dessa forma, por diversas vezes, o ministro do Exército alegou não haver condições políticas para a realização de eleições presidenciais em 1988, pois trariam instabilidade e intranquilidade. Três anos após o fim do período ditatorial, o temor de uma nova tentativa de mudar as regras do jogo por parte dos militares era algo que gerava preocupações, mesmo com a garantia do alto escalão de que não haveria nenhuma tentativa de golpe.

Os boatos de que Sarney renunciaria, abrindo brecha para um golpe, também circularam neste período, reforçando a chantagem do governo. Finalmente, Sarney denunciou a existência de uma minoria agressiva na Constituinte e ameaçou consultar o STF (Supremo Tribunal Federal) sobre a duração de seu mandato e sobre a soberania da Constituinte para reduzi-lo. Ato contínuo, o ministro do Exército adiantou-se defendendo os seis anos e afirmando que a soberania da Constituinte não era total. Esta última manobra era uma forma de forçar o Poder Judiciário a se posicionar, colocando a Constituinte na defensiva, caso o STF confirmasse o direito aos seis anos de mandato, como definia a Constituição em vigor. Também obrigaria os militares a intervir na Constituinte para garantir o direito de Sarney (MACIEL, 2012, p.273).

Entre vários desdobramentos, negociações entre partidos políticos, o governo e a sociedade civil, o ponto alto foi o dia 5 de outubro de 1988. A nova constituição foi promulgada em clima festivo e, enfim, os ares da ditadura militar que tomou o país em 1964 eram colocados no passado.

Em cinco de outubro de 1988, a nova Constituição era promulgada pelo Congresso Nacional. Alcinhada de “Constituição cidadã”, ela se tornava o marco legal fundamental da nova institucionalidade democrática, criada em substituição à institucionalidade autoritária reformada. Este novo marco legal incorporava uma série de conquistas democráticas e direitos sociais, sintonizados em muitos pontos com o que havia de mais avançado nas democracias burguesas mais amplas e participativas. No entanto, ao contrário do que possa parecer, a velha institucionalidade autoritária, criada pela Ditadura Militar, não foi simplesmente abolida pela nova legalidade, pois o caráter conservador do processo de transição democrática e o predomínio das forças políticas autocráticas nos trabalhos constituintes permitiram a conservação de uma série de seus elementos centrais, mesmo que metamorfoseados. O caráter ambíguo da nova Constituição era expressão do processo de revolução passiva que marcou tanto as sucessivas reformas da institucionalidade autoritária, quanto o ato final de sua substituição pela nova institucionalidade democrática (MACIEL, 2012, p. 299).

Mas no ano seguinte, o clima de festa deu lugar a uma polarização intensa, naquela que era a primeira eleição direta para escolha do presidente da República após 29 anos, quando ocorreu o pleito que elegeu Jânio Quadros<sup>46</sup>.

O ano eleitoral também se intensificou com o início da campanha presidencial e a radicalização da disputa política. A falta de unidade entre as diversas frações burguesas se revelava na absoluta inviabilidade das candidaturas dos grandes partidos conservadores e na pluralização das opções políticas do bloco no poder. Paralelamente, o governo Sarney perdia totalmente a capacidade de dirigir o processo político, assumindo uma posição de mera contenção da crise, porém, em condições cada vez mais pioradas.

O desgaste do governo e dos grandes partidos, a movimentação política das classes subalternas, com o número de greves chegando ao recorde absoluto de todos os tempos, abriram caminho para a emergência das candidaturas de esquerda, que vislumbravam uma perspectiva de chegar ao poder. Abriram caminho também para a emergência da candidatura de Collor, de perfil carismático e messiânico, que se transformou no candidato do bloco no poder ao longo da campanha.

A polarização política da campanha presidencial revelou mais do que o embate entre candidaturas de direita e de esquerda, mas o embate entre projetos históricos distintos, polarizados pelo neoliberalismo, de um lado, e pelo projeto democrático-popular, de outro. Nesta hora, a crise de hegemonia atingiu o auge, com a possibilidade concreta de construção de um movimento contra hegemônico capaz de extinguir a autocracia burguesa e viabilizar um padrão alternativo de acumulação capitalista, baseado na distribuição de renda e na autonomia nacional. No entanto, o caráter autocrático da institucionalidade democrática vigente desde a promulgação da Constituição foi decisivo para abortar esta possibilidade e garantir a vitória do campo conservador nas eleições presidenciais. Com esta vitória, a crise de hegemonia burguesa não foi revertida, mas as possibilidades de que sua resolução ocorresse nos marcos dos interesses dominantes foram claramente reforçadas, derrotando a perspectiva contra hegemônica (MACIEL, 2012, p. 320).

Para este pleito, 22 candidatos se apresentaram como postulantes à Presidência da República, na maioria deles sem expressividade política alguma, mas com alguns exemplos antagônicos, segundo Guilherme (2019, p. 95), como os candidatos Aureliano Chaves e Leonel Brizola. O primeiro, deputado federal apoiador do movimento golpista que depôs o presidente João Goulart e anos mais tarde foi o governador de Minas Gerais escolhido pelos militares, chegando à vice-presidência no governo de João Figueiredo. O segundo, comandou o movimento de resistência que garantiu a posse de Goulart em 1961, após a renúncia de Jânio Quadros, sendo cassado pela ditadura, tornando-se um exilado político

---

<sup>46</sup> 22º Presidente da República Federativa do Brasil. Exerceu o cargo entre 31 de janeiro de 1961 e 25 de agosto de 1961, sendo o único presidente na história do país a renunciar ao cargo.

até 1979. Retornou ao Brasil, foi eleito governador do Rio de Janeiro e o principal nome ligado aos movimentos de esquerda naquele momento.

Guilherme (2019, p.98) relembra que, além de figuras antagônicas, a eleição de 1989 ocorre dentro de uma legislação eleitoral frágil e permissiva. A corrida pelo Planalto estimulou figuras comuns do cotidiano do brasileiro a se aventurar na cena política, como o caso do comunicador Silvio Santos, que chegou a lançar a candidatura quinze dias antes do primeiro turno.

A eleição de 1989 também trouxe uma novidade, pois seria a primeira vez em que a televisão e o horário eleitoral gratuito seriam decisivos na hora de conquistar o voto. Nesse ponto, o candidato Fernando Collor de Mello despontava nas pesquisas de intenção de voto, que também foi outra novidade trazida para o pleito eleitoral. A pesquisa de votos contou com uma ampla aceitação dos veículos de comunicação, em especial dos telejornais, que diariamente apresentava o candidato Collor na liderança, seguido por Luiz Inácio Lula da Silva e Leonel Brizola.

A exposição midiática favorecia Collor em detrimento dos demais candidatos. Jovem, de família abastada do Estado de Alagoas, a sua candidatura foi cooptada por vários políticos do interior do Brasil. O primeiro debate eleitoral é transmitido pela Rede Bandeirantes de Televisão em 17 de julho de 1989. Dos vinte e dois candidatos, apenas Ulysses Guimarães, que optou por ir a uma reunião com líderes da igreja evangélica, e Collor, o líder das pesquisas, não compareceram. O que em nada afetou as pesquisas, que mantiveram Fernando Collor, mesmo não comparecendo em alguns debates, liderando a intenção de voto. No dia 16 de setembro de 1989, começou a propaganda eleitoral obrigatória que era veiculada em rádio e televisão em três momentos do dia. Pela manhã, à tarde e à noite, em horário nobre na televisão.

Mas foi pouco mais de dois meses depois, no dia 15 de novembro de 1989, que milhões de brasileiros foram às urnas para o primeiro turno das eleições. Na época o voto consistia em uma grande cédula de papel, com a identificação dos candidatos e o eleitor marcava em qual deles ele depositaria o seu voto. Por se tratar de um processo mais longo, a apuração dos votos poderia levar dias até se anunciar os resultados. Com as urnas abertas a expectativa estava em qual candidato disputaria o segundo turno contra Fernando Collor.

Nisso, melhor para Luiz Inácio Lula da Silva, que conseguiu superar Leonel Brizola, apenas no dia 21 de novembro. No dia seguinte, o Tribunal Superior Eleitoral deu por concluída a contagem dos votos, com Fernando Collor com 20,6 milhões de votos, Lula obteve 11,6 milhões e Brizola 11,1 milhões. O final do primeiro turno colocou em disputa

duas propostas de país completamente distintas, mas também evidenciou a preferência do eleitorado pela oposição ao governo Sarney, com Aureliano Chaves não obtendo mais do que 5% dos votos válidos. Era o ponto final para qualquer resquício da ditadura, que mostrava representação na figura de Chaves.

Mas, ao mesmo tempo, nomes históricos e representativos em redutos eleitorais importantes do país também ficaram de fora do segundo turno, ou sequer conseguiram fazer a sua campanha ir adiante a ponto de ser uma contraposição a Lula e Collor. Nomes como Mário Covas, de São Paulo, e Leonel Brizola, do Rio de Janeiro, teriam de se contentar em escolher uma das duas candidaturas de segundo turno para declarar o seu apoio.

Ao final, sobram as candidaturas de Fernando Collor de Mello<sup>47</sup>, candidato ligado à direita, contra Luiz Inácio Lula da Silva<sup>48</sup>, candidato ligado aos partidos de esquerda. Maciel explicou a vitória do candidato da direita nas eleições presidenciais:

Collor foi francamente favorecido pela própria dinâmica conservadora do processo de transição, que, apesar de substituir a institucionalidade autoritária por uma institucionalidade democrática, impôs-lhe limites autocráticos que foram decisivos no momento em que a disputa política iniciada em 1985 chegou ao seu desenlace. Em primeiro lugar, Collor foi diretamente favorecido pelo caráter institucional dos partidos conservadores, cujo peso das máquinas eleitorais garantiu uma inserção política nacional e a vitória nos dois turnos. Em segundo lugar, a afinidade de Collor com a perspectiva autocrática do bloco no poder revelou-se fundamental para garantir a sua adesão massiva. Esta afinidade manifestou-se não só no uso e abuso dos métodos fisiológicos, no loteamento do condomínio do poder e na manipulação midiática, mas no próprio compromisso do candidato com uma orientação neoliberal que, em termos práticos, já vinha sendo seguida pelo governo Sarney e que, apesar do apelo do desenvolvimentismo e do intervencionismo estatal para alguns setores, já estava no horizonte histórico das frações hegemônicas do bloco no poder, senão como projeto prioritário, pelo menos como perspectiva combinada ao desenvolvimentismo. Em terceiro lugar, havia o apelo carismático e messiânico do candidato junto às massas populares e a própria posição arbitral que assumiu perante as diversas frações do bloco no poder como única alternativa viável à vitória da esquerda, tornando-o herdeiro da situação cesarista criada no governo Sarney. Esta situação não evitou que a crise conjuntural se desdobrasse numa crise de hegemonia, mas evitou que a crise de hegemonia evoluísse favoravelmente à contra hegemonia dos trabalhadores. Afinal, em 1989, o campo conservador ganhou de novo. No 2º turno, Collor obteve 50% dos votos, enquanto Lula ficou com 44,2% (MACIEL, 2012, p.341).

O vitorioso na eleição, Fernando Collor, assumiu a presidência da república em 15 de março de 1990, com o Brasil amargando alta da inflação, que chegava na faixa de 1.782%, e a moeda nacional, o Cruzado, não tendo valor. Os planos econômicos dos governo anterior foram um fracasso e José Sarney era um personagem rejeitado da cena política do país, com nenhum candidato às eleições de 1989 indo ao encontro do seu apoio.

---

<sup>47</sup> 32º Presidente da República Federativa do Brasil. Exerceu o cargo entre 15 de março de 1990 e 29 de dezembro de 1992, quando renunciou ao cargo.

<sup>48</sup> 35º Presidente da República Federativa do Brasil. Exerceu o cargo entre 1º de janeiro de 2003 e 1º de janeiro de 2011.

Fernando Collor chegou ao poder reestruturando os ministérios, fechando empresas públicas e tentando buscar uma alternativa para o país retomar o seu crescimento. Para o trabalho, Collor nomeou Zélia Cardoso de Mello<sup>49</sup> como Ministra da Economia, que no seu primeiro ato, no dia seguinte a posse do novo presidente, protagonizou um confisco na caderneta de poupança de milhões de brasileiros que tinham mais de 50 mil cruzados novos guardados no banco.

A ação, que gerou uma grande antipatia no primeiro ato da ministra Zélia, também tinha a determinação de que saldos em contas acima de 50 mil cruzados novos fossem bloqueados por 18 meses. O efeito prático de tais medidas do governo foi, a curto prazo, conseguir neutralizar a hiperinflação de cerca de 80% ao mês, mas o país novamente não escapou da recessão. Como reflexo, o aumento do desemprego e redução da renda *per capita* faria com que a mesma hiperinflação retornasse ao cenário nacional em pouco tempo.

Assim, Zélia Cardoso de Mello acabou deixando o ministério pouco mais de um ano após a sua nomeação, aumentando a lista de fracassos por parte dos governos recentes em conter a inflação. Um exemplo disso foi que, no governo Collor, o Brasil teve três moedas nacionais dentro de um curto período.

O ano de 1991 foi marcado pelo início da derrocada do governo Collor, era possível atestar que seria mais um a fracassar no combate à inflação. Guilherme (2019, p.392) relembra que uma tentativa de saída para o momento de crise foi usar a Guerra do Golfo e o aumento do petróleo como responsáveis pela dificuldade do Planalto em conter a disparada dos preços dos produtos. Dessa forma, o Ministério da Economia cria um programa para racionalização de combustíveis e a limitação na compra do gás de cozinha, numa medida sem efetividade por causa das falhas na fiscalização.

Para agravar ainda mais o cenário de crise que o Brasil estava, o preço do barril de petróleo no mercado internacional entrava em queda, mas sem efeito prático para o país, com os preços ainda em disparada. Sem rumo político e com dificuldades econômicas, o governo Collor não despertava a confiança de investidores, economistas e outros agentes de mercado interessados em investir no Brasil. Em diversos setores, como o agrícola, a safra havia sido muito abaixo do esperado por conta dos reflexos da crise do petróleo. Bancos estaduais, como o do estado de São Paulo, entraram em risco de quebra.

A avaliação do governo, segundo a pesquisa Datafolha, estava abaixo dos 30%. Estes, julgavam a gestão como ruim ou péssima. Nessa mesma consulta popular, foi

---

<sup>49</sup> Economista. Foi Ministra da Economia, Fazenda e Planejamento do Governo Collor. Exerceu o cargo de 15 de março de 1990 até 10 de maio de 1991.

perguntado sobre o plano Collor, e o mesmo foi considerado um fracasso por 53% dos brasileiros. A inflação aumentaria para 65% e o desemprego aumentou 83%, como aponta Villa (2016, p.124). Mesmo assim, o governo ainda tentou elaborar uma continuação das medidas econômicas editando o Plano Collor II, que foi recebido com ainda mais descrédito pela população.

Sem articulação com o Congresso Nacional e cada vez mais isolado, o governo de Fernando Collor também enfrentava escândalos de corrupção, envolvendo assessores e pessoas próximas ao governo. Em 1º de junho de 1992, foi instaurada uma Comissão Parlamentar de Inquérito para apurar as denúncias que envolviam a secretária do governo Ana Acioli e o responsável pela campanha que levou Collor ao Planalto, Paulo César Farias. Os depoimentos de Pedro Collor, irmão do presidente, e do motorista de Fernando, Eriberto França, confirmaram à comissão de parlamentares o envolvimento de Paulo César numa rede de tráfico de influência com o consentimento do presidente.

Segundo Villa (2016, p.316), os meses seguintes foram de uma série de eventos, hoje históricos, que contribuíram para a queda do governo. O principal movimento, intitulado como os ‘Caras-pintadas’, foi organizado pelos movimentos estudantis de várias partes do Brasil, que foram às ruas no mês de agosto para pedir a saída de Collor da presidência. No dia 13 de agosto, o presidente faz um pronunciamento à nação pedindo apoio. Como resposta aos movimentos de rua, Collor pede aos brasileiros que vistam o verde e amarelo, as cores nacionais, para uma manifestação em favor do governo, que aconteceria três dias depois.

A resposta da população acabou sendo contrária, com milhares indo às ruas vestindo preto e entoando cânticos que pediam a saída do presidente. No dia 26 de agosto, Villa (2016, p.293) lembra que Brasília recebeu milhares de pessoas que fizeram manifestações contra o presidente Collor, enquanto o relatório da Comissão Parlamentar de Inquérito era votado pelo Congresso. O relatório foi aprovado com dezesseis votos a favor e cinco votos contrários. O pedido de impeachment começou a ser elaborado pela Câmara dos Deputados.

No dia 26 de setembro, com 448 deputados a favor, 38 contra, 23 ausentes e 1 que se absteve, foi aprovado o processo de impeachment de Fernando Collor, que renunciou ao cargo em 29 de dezembro de 1992, numa tentativa de evitar a perda dos seus direitos políticos por oito anos. Mesmo assim, o Congresso Nacional entendeu que, para responder ao desejo da sociedade brasileira, que foi às ruas para pedir a saída do presidente, Collor teria que ser impedido de se candidatar para qualquer cargo público, por oito anos.

### 3- O MITO E A JORNADA DO HERÓI

Para contar a jornada do mito e do herói dos pilotos brasileiros campeões mundiais de Fórmula 1, nas páginas dos jornais, é importante ressaltar que estudar os mitos compreende um mergulho profundo num mundo instigante que remete a crenças, sonhos, tradições, passando por civilizações arcaicas e até pela psique. Nesse ponto, recorre-se à obra de Joseph Campbell (1990), que é precisa ao questionar a importância de estudar o mito: porque a mitologia não ensina o que está por trás das artes e da literatura, pesquisar o mito é buscar ensinamentos sobre a sua própria vida.

Para Campbell (1990, p.22), a mitologia está relacionada aos estágios da vida, às cerimônias de iniciação, à passagem da infância para a vida adulta. Os mitos são histórias sobre a sabedoria da existência humana, o que não é ensinado nas escolas. Para compreender a jornada do mito, o autor faz questão de ressaltar que é preciso ler os mitos porque eles ensinam as pessoas a voltarem-se para dentro delas mesmas, começando a captar a mensagem dos símbolos. O autor, inclusive, instiga as pessoas a lerem outros mitos que não fazem parte do seu cotidiano. Nesse ponto, Campbell traça um paralelo com as religiões, nas quais o leitor tende a interpretar a sua própria religião através de fatos, mas, lendo a mitologia de outras crenças, o investigador tende a captar a mensagem (CAMPBELL, 1990, p. 17). Sendo assim, o mito ajuda quem pesquisa a colocar na sua mente a experiência de estar vivo, já que eles são repletos de pistas para as potencialidades espirituais da vida humana.

Na visão de Campbell, o que se tem hoje é um mundo sem mitos e que, ainda assim, faz os pesquisadores, cada vez mais, demonstrarem interesse na busca por respostas, porque eles trazem uma mensagem consigo, uma vez que são histórias sobre a sabedoria da vida. Entre algumas metáforas utilizadas por Campbell (1990, p.32) pode-se citar a de que os automóveis adentram na mitologia e nos sonhos. Assim como as aeronaves estão sempre a serviço da imaginação. Mas Campbell faz questão de ressaltar que há duas espécies diferentes de mitologia: uma que relaciona o pesquisador com sua própria natureza e o mundo atual, aquele do qual ele é parte integrante, e a mitologia sociológica, que liga o investigador a uma sociedade em particular. Para simplificar, o autor usa a definição do dicionário segundo a qual os mitos são deuses, e um deus da personificação de um poder motivador ou de um sistema de valores que funciona para a vida humana e para o universo (CAMPBELL, 1990, p37).

Campbell aponta que cada indivíduo deve encontrar um aspecto do mito que se relacione com a sua própria vida, já que os mitos abrem o mundo para a dimensão do mistério. Mas definir o que é um mito acaba sendo difícil quando se amplia a investigação nessa busca de uma definição única. Ao visitar a obra de Mircea Eliade (1972), o autor destaca que os mitos são manifestações culturais atreladas ao caráter da criação do cosmos, do sobrenatural. O mito conta sua história graças às façanhas dos *entes sobrenaturais*, dentro de uma realidade que passou a existir, seja uma realidade total, o Cosmo, seja apenas um fragmento dela: uma ilha, uma espécie vegetal, um comportamento humano, uma instituição.

Para Eliade (1990, p. 13), a façanha do mito é oriunda da narrativa de uma *criação*, em que o mito fala apenas do que realmente ocorreu, do que se manifestou plenamente. Nessas narrativas, os personagens são conhecidos sobretudo pelo que fizeram no “tempo prestigioso dos primórdios”; os mitos revelam, portanto, sua atividade criadora e desvendam a sacralidade.

De um modo geral, os mitos são associados a civilizações arcaicas, mas eles também falam do real, de algo que ocorreu definitivamente e, assim, se manifesta numa história que pode ser considerada verdadeira. Para o autor, o mito cosmogônico fala da existência do mundo e o mito da origem da morte, que pode ser provado em virtude do fato do homem ser mortal. Os personagens do mito são deuses, seres sobrenaturais, conhecidos por seus feitos nos primórdios da humanidade e, em consequência, das suas intervenções no mundo, “o homem é o que é hoje, um ser mortal sexuado e cultural” (ELIADE, 1972, p.13). Esse seria o ponto de partida para traçar um paralelo e assim fazer uma aproximação entre passado e presente.

[..] o mito é considerado uma história sagrada e, portanto, uma “história verdadeira”, porque sempre se refere a realidades. O mito cosmogônico é “verdadeiro” porque a existência do Mundo aí está para prová-lo; o mito da origem da morte é igualmente “verdadeiro” porque é provado pela mortalidade do homem, e assim por diante. (ELIADE, 1972, p.13)

Conhecer os mitos é aprender o segredo da origem das coisas. Em outros termos, aprende-se não somente como as coisas vieram à existência, mas também onde encontrá-las e como fazer com que reapareçam quando desaparecem, mas o conhecimento desses mitos é essencial para a vida das civilizações. A mitologia ensina como repetir os gestos criadores dos Entes Sobrenaturais e, conseqüentemente, como assegurar a multiplicação de tal animal ou planta. Mas o mito também se refere a uma “criação” (ELIADE, 1972, p.17) contando como algo veio à existência, ou como um padrão de comportamento, uma instituição, uma

maneira de trabalhar foram estabelecidos; essa é a razão pela qual os mitos constituem os paradigmas de todos os atos humanos significativos.

O mito, quando estudado ao vivo, não é uma explicação destinada a satisfazer uma curiosidade científica, mas uma narrativa que faz reviver uma realidade, que satisfaz as profundas necessidades religiosas, as aspirações morais, as pressões e os imperativos de ordem social, e mesmo as exigências práticas. Nas civilizações primitivas, o mito desempenha uma função indispensável: ele exprime, enaltece e codifica a crença; salvaguarda e impõe os princípios morais; garante a eficácia do ritual e oferece regras práticas para a orientação do homem. O mito, portanto, é um ingrediente vital da civilização humana; longe de ser uma fabulação vã, ele é, ao contrário, uma realidade viva à qual se recorre incessantemente; não é absolutamente uma teoria abstrata ou uma fantasia artística, mas uma verdadeira codificação da religião primitiva e da sabedoria prática

Essas histórias constituem, para os nativos, a expressão de uma realidade, maior e mais relevante, pela qual são determinados a vida imediata, as atividades e os destinos da humanidade. O conhecimento dessa realidade revela ao homem o sentido dos atos rituais e morais, indicando-lhe o modo como deve executá-los (ELIADE, 1972, p. 17).

Roland Barthes ressalta que o mito não pode se definir pelo seu objeto nem pela sua matéria, pois qualquer matéria pode ser arbitrariamente dotada de significação: a flecha apresentada para significar uma provocação é também uma fala (BARTHES, 2009, p.200). Será necessária, portanto, uma compreensão da linguagem, da fala e do discurso.

Mas não se trata de uma fala qualquer, pois, para que essa fala se estabeleça, são necessárias condições especiais para que a linguagem se transforme em mito. Para tal, faz-se importante estabelecer, desde o início, que a mitologia é um sistema de comunicação, porque não é um objeto. O mito é um modo de significação desde que seja suscetível de ser julgado por um discurso. Nesse pensamento, tudo pode constituir um mito se este não for definido pelo objeto de sua mensagem, mas pela maneira como a profere (BARTHES, 2009, p. 199).

Por pressuposto, Barthes (2009, p. 203) alerta que toda unidade ou síntese significativa seja verbal, seja visual, como a fotografia, por exemplo, será, por nós, considerada fala, exatamente como se fosse um artigo de jornal; os próprios objetos poderão transformar-se em fala se significarem alguma coisa. Essa é a maneira genérica de conceber a linguagem pela própria história das escritas. Isso não quer dizer que se deve tratar a fala mítica como a língua; na verdade, o mito também depende de uma ciência geral extensiva à linguística, que é a semiologia.

O autor ainda ressalta que no mito pode-se encontrar o esquema tridimensional que o coloca como significante, significado e signo. Porém, o mito é um sistema particular, visto que ele se constrói a partir de uma cadeia semiológica que já existe antes dele: é um sistema semiológico segundo. O que é signo (isto é, a totalidade associativa de um conceito e de uma imagem) no primeiro sistema, transforma-se em um simples significante no segundo. É necessário recordar, nesse ponto, que as matérias-primas da fala mítica (língua propriamente dita, fotografia, pintura, cartaz, rito, objeto), por mais diferentes que sejam inicialmente, desde o momento em que são captadas pelo mito, reduzem-se a uma pura função significante: o mito vê nelas apenas uma mesma matéria-prima; a sua unidade provém do fato de serem todas reduzidas ao simples estatuto de linguagem (BARTHES, 2009, p. 210).

Barthes ressalta (2009, p.200) que os objetos são cativos da linguagem mítica, mas, com o passar do tempo, tendem a desaparecer, sendo substituídos por outros elevados ao mito, uma vez que a história transforma o real em discurso, pois é ela quem transforma a vida e a morte da linguagem mítica. Assim, a mitologia tem um fundamento histórico, ou seja, o mito é uma fala escolhida pela história, podendo ser formada por escritas ou representações. O discurso escrito, o registro fotográfico, a reportagem, o esporte e as demais representações podem servir de apoio à construção do mito. Dessa forma, o autor afirma que o mito é uma fala escolhida pela história e não um objeto surgido apenas da natureza das coisas.

Para exemplificar, a obra de Barthes explicita uma passagem sobre a mitologia do automóvel, como uma grande criação de época concebida apaixonadamente por artistas desconhecidos, em que seu uso faz dele um objeto absolutamente mágico. Na mitologia do automóvel, a velocidade exprime-se por sinais agressivos, comuns ao ambiente esportivo de competição. São esses sinais que dão forma à jornada de herói daqueles que fazem do automóvel um objeto mensageiro da sobrenaturalidade (BARTHES, 2009, p.153). Assim, conforme Barthes (2009, p.201), para compreender a linguagem do mito, é importante considerar toda unidade ou síntese significativa, seja verbal, seja visual. Para exemplificar, tem-se uma fotografia nesse processo de construção. Ela tem a sua devida relevância por ser considerada uma fala, assim como um artigo de jornal. Sendo assim, todo e qualquer objeto poderá tornar-se uma fala se apresentar um significado para a investigação da jornada do mito e do herói.

Rubio (2017, p.103) complementa que os mitos são histórias de busca da verdade, de sentido, de significação. Ao longo dos tempos, eles falam da necessidade mais profunda

de se contar a própria história, compreendê-la, transmitindo-a às gerações que se seguem, talvez com o intuito de se poder seguir em frente com mais convicção e tranquilidade.

A autora ressalta que os mitos representam o universo e as suas estruturas, traduzindo condições primordiais e que estão presentes em todos os seres humanos, mas em especial nas pessoas dos atletas de alto rendimento.

O herói mítico e seu grande mentor, o centauro Quíron são figuras que traduzem condições primordiais, presentes em todos os seres humanos, mas que, nas pessoas dos atletas e de seus técnicos, emergem como demandas formidáveis, excepcionais, desejosas de total atualização de suas condições arquetípicas. A par da figura do técnico, a figura do atleta, principalmente o de alto rendimento, tem muitas semelhanças com o personagem mítico chamado herói, seja pela condição de cada um de por si se revelar uma figura excepcional, ímpar, apresentando-se – herói e atleta – como que ultrapassa os limites, quebra recordes, realiza façanhas olhadas como impossíveis (RUBIO, 2017, p. 103).

Dessa forma, dentro do campo esportivo, o comportamento mítico pode ser reconhecido pela obsessão do sucesso, característico da sociedade moderna e que traduz o desejo de transcender os limites da condição humana. Nesse sentido, Eliade faz um comparativo com aquilo que denomina como o culto do automóvel sagrado:

No êxodo para os subúrbios, onde se pode detectar a nostalgia da “perfeição primordial”; na intensidade afetiva que caracteriza o que se denominou de “culto ao automóvel sagrado”. Como observa Andrew Greeley, “basta visitar o salão anual do automóvel para nele reconhece ruma manifestação religiosa profundamente ritualizada. As cores, as luzes, a música, a reverência [sic] dos adoradores, a presença dos sacerdotisas do templo (as manequins) a pompa e o esplendor, o esbanjamento de dinheiro, a multidão compacta – tudo isso representa, em qualquer cultura, um ofício nitidamente litúrgico. O culto do carro sagrado tem os seus adeptos e iniciados. Nenhum gnóstico aguardava com maior ansiedade a revelação de um oráculo do que um adorador de automóvel aguarda os primeiros rumores sobre os novos modelos (ELIADE, 1972, p. 131).

Projetando o desejo de transcender os limites da condição humana, a figura do piloto de automóvel pode ser considerada na mitologia do “homem-jato”, segundo Barthes (2009, p. 95), o “piloto-herói” singulariza-se por toda uma mitologia da velocidade sensível, do espaço devorado, do movimento embriagante. Como se a extravagância da sua vocação se resumisse apenas em ultrapassar, em andar mais depressa que a velocidade.

Para Barthes, o piloto-herói parece não conhecer a aventura e nem o destino, e miticamente pode ser definido mais pela sua coragem do que pelos seus atributos pessoais, como o seu peso, a dieta e os seus hábitos fora do seu local de trabalho.

A particularidade racial lê-se na sua morfologia: o macacão anti-G em náilon maleável e o capacete polido constituem para o homem-jato uma nova pele na qual “nem a sua própria mãe o reconheceria”. Trata-se de uma verdadeira conversão racial e ainda mais plausível porque a ficção científica [sic] já garantiu amplamente essa interferência de espécies: tudo se passa como se tivesse havido uma transmutação brusca entre as criaturas antigas da humanidade (BARTHES, 2009, p. 96).

O ritual de vestimenta do piloto reveste-o de um aparato científico nessa mitologia, antecede um período monástico. O que parece um simples ato de trajar-se de uma vestimenta adequada para tal atividade tem um significado sacerdotal no sentido de continência e temperança, abstenção dos prazeres, do homem-jato de Barthes. Essa mitologia se manifesta na plasticidade da carne e na sua submissão aos fins coletivos, onde ele se oferece em sacrifício a uma singularidade da condição humana.

Para Barthes, a sociedade encontra no homem-jato o poder de uma semidivindade com a moeda de troca da felicidade humana, onde a situação do piloto comporta nitidamente um aspecto vocacional para aquela função:

Tudo isso seria banal se se tratasse do herói tradicional, cujo valor, essencialmente, era o de ser um aviador sem abandonar a sua humanidade (Saint-Exupéry escritor Lindenberg de terno). Mas a particularidade mitológica do homem-jato consiste em não conservar nenhum dos elementos românticos e individualistas do papel sagrado, sem, no entanto, abandonar o seu próprio papel. Assimilado, pelo seu nome, à pura passividade (nada mais inerte e mais despossuído do que um objeto “jogado”), recupera, apesar de tudo, o ritual, graças ao mito da raça fictícia, celeste, cujas particularidades proviessem de sua ascese e realizasse uma espécie de compromisso antropológico entre os humanos e os marcianos. O homem-jato é um herói coisificado, como se, ainda hoje, os homens só pudessem conceber o céu povoado de semi-objetos [sic] (BARTHES, 2009, p. 97).

Assim como o piloto tem o poder de uma semidivindade, para Barthes (2009, p.152), o automóvel também tem o seu espaço dentro da mitologia. O autor se refere ao automóvel como uma grande criação da humanidade, que é concebida por artistas desconhecidos, sendo o veículo a motor consumido muito mais pela sua imagem do que pelo seu uso, o que automaticamente o transforma em um objeto absolutamente mágico, exemplificando com um carro da marca Citroën, que desperta admiração:

O novo Citroën incontestavelmente cai do céu, na medida em que se apresenta de imediato, como *objeto* superlativo. É preciso não esquecer que o objeto é o melhor mensageiro da sobrenaturalidade: há facilmente no objeto ao mesmo tempo perfeição e ausência de origem, fechamento e brilhância, transformação da vida em matéria (a matéria é bem mais mágica do que a vida) e, em suma, um *silêncio* pertencente a categoria do maravilhoso. O “Deus” tem todas as características (pelo menos é o que, unanimemente, o público começa a lhe atribuir) de um daqueles objetos que, descidos de outro universo, alimentam a *neomania* do século XVIII e a de nossa ficção científica: O Deus é *de imediato*, um novo *Nautilus* (BARTHES, 2009, p. 152).

Barthes (2009, p.153) ressalta a matéria do automóvel propriamente dito, dentro de um sentido de leveza e magia, onde a velocidade exprime-se por sinais menos agressivos, menos esportivos, como se passasse da forma heroica a uma forma clássica, uma vez que o autor faz uso de um carro popular para exemplificar que o automóvel também tem a sua mitologia,

pois trata-se de uma arte humanizada, com um superlativo atrelado ao que ele denomina como o bestiário da potência, mas que sempre desperta admiração do público aficionado por automóveis.

Nos salões de exposição, o carro modelo é visitado com uma aplicação intensa amorosa: é a grande fase tátil da descoberta, o momento em que o visual maravilhoso irá sofrer o assalto racionador do tatear (pois o desmistificador de todos os sentidos, ao contrário da visão, que é o mais mágico): a lataria, as junções são tocadas, os estofados apalpados, os assentos experimentados, as portas acariciadas, os encostos alisados; diante do volante, faz-se a mímica de dirigir com todo o corpo. O objeto é aqui inteiramente substituído, apropriado: saído do céu de Metrópolis, em um quarto de hora, o Deus foi mediatizado, completando com esse exorcismo o movimento da promoção pequeno-burguesa (BARTHES, 2009, p. 153).

Dessa forma, também se faz importante compreender como o mito é recebido. Assim, Barthes reforça, em três tipos de leitura, a importância do seu significante para entender o seu sentido e forma, o que são dois pontos importantes na hora de decifrar o mito. A primeira identificação parte do conceito de preencher a forma do mito sem ambiguidade. Para exemplificar, Barthes (2009, p. 219) usa de uma significação literal do negro que faz uma saudação militar como *exemplo* da imperialidade francesa, é o seu *símbolo*. Esse é um exemplo comum para produção de mitos, muito comum para um redator de imprensa que partindo desse conceito como uma forma para o surgimento de um mito.

A segunda leitura do autor surge focada em um significante pleno, partindo de uma deformação que um provoca no outro. Para elucidar, Barthes (2009, p. 220) destrói a significação do mito, recebendo-o como uma impostura. Novamente apara-se no negro que faz a saudação militar e transforma-se no *álibi* da imperialidade francesa. Essa focalização é a do mitólogo que decifra o mito e o enxerga como uma deformação. Para complementar, a terceira leitura de Barthes tem seu foco numa significação ambígua constitutiva do mito. Em termos gerais é quando nos transformamos no leitor do mito. O negro que faz a saudação militar deixa de ser exemplo, símbolo e *álibi*, ele é a própria presença da imperialidade francesa. Barthes sintetiza assim:

As duas primeiras focalizações são de ordem estática, analítica; destroem mito, quer revelando a sua intenção, quer a desmascarando: a primeira é cínica e a segunda é desmistificadora. A terceira focalização é dinâmica e consome o mito segundo os próprios fins da sua estrutura: o leitor vive o mito como uma história simultaneamente verdadeira e irreal. Se quisermos relacionar o esquema mítico com uma história geral, explicar como corresponde ao interesse de uma sociedade definida, em suma, passar da semiologia à ideologia, é evidentemente no nível da terceira focalização que precisamos nos colocar; é o próprio leitor dos mitos que deve revelar a função essencial destes últimos. Como é que, hoje, ele acolhe o mito? Se o acolhe inocentemente, que interesse há em propor-lhe? E se o lê de um modo refletido, tal como o mitólogo que importância tem o *álibi* apresentado?

Se o leitor do mito não vê a imperialidade francesa no negro fazendo a saudação militar, é inútil sobrecarregá-lo com ela; e, se vê, o mito não é nada mais do que uma proposição política lealmente enunciada. Numa palavra, a intenção do mito é demasiado obscura para ser eficaz ou demasiado clara para que se acredite nela (BARTHES, 2009, p. 220).

Essa definição de Barthes (2009) aponta para um ser ou divindade que nada tem a esconder e ostentar. O mito deforma com o tempo, não podendo ser considerado uma mentira ou confissão, mas sempre estará sob a ameaça de desaparecer. A reflexão de Barthes aponta para o princípio do mito, que é transformar a história em natureza, compreendendo que aos olhos do mitólogo a intenção e o apelo dirigido ao homem. A fala mítica, quando explícita, é imediatamente eternizada na natureza, não sendo ela uma força motriz, mas uma razão.

Dentro de mais um comparativo na reflexão de Barthes (2009, p. 221), ler a figura do negro em sua saudação militar, como um simbolismo puro e simples da imperialidade, obriga a renunciar a realidade da imagem, podendo transformá-la em instrumento. Assim como a saudação do militar negro pode ser um álibi da colonização, ela pode ser facilmente eliminada no sentido de mitologia. Diferente aos olhos do leitor do mito, onde a saída é inversa, tudo se passa como se a imagem o instigasse para a busca de um conceito ou significado para a mesma. O mito existe no instante em que a imperialidade francesa adquire um estatuto natural, sendo o mito uma fala amplamente justificada, dado a sua importância aos olhos de quem o busca.

Na realidade, aquilo que permite ao leitor consumir o mito inocentemente é o fato de ele não ver no mito um sistema semiológico, mas sim um sistema indutivo: onde existe apenas uma equivalência, ele vê uma espécie de processo casual: o significante e o significado mantêm, para ele, relações naturais. Pode-se exprimir essa confusão de um outro modo: todo o sistema semiológico é um sistema de valores; ora, o consumidor do mito considera a significação como um sistema de fatos: o mito elido como um sistema factual, ao passo que é apenas um sistema semiológico (BARTHES, 2009, p. 223).

Nesse sentido, Campbell (1990, p. 17) relembra a importância de consumir o mito, pois são eles que fornecem as pistas para as descobertas das potencialidades espirituais da vida humana:

Eles ensinam que você pode se voltar para dentro, e você começa a captar a mensagem dos símbolos. Leia mitos de outros povos, não os da sua própria religião, porque você tenderá a interpretar sua própria religião em termos de fatos – mas lendo os mitos alheios você começa a captar a mensagem. O mito o ajuda a colocar sua mente em contato com essa experiência de estar vivo. Ele lhe diz o que a experiência é. Casamento, por exemplo. O que é o casamento? O mito lhe dirá o que é o casamento. E a reunião da díade separada. Originariamente, vocês eram um. Vocês agora são dois, no mundo, mas o casamento não é senão o reconhecimento da identidade espiritual. É diferente de um caso de amor, não tem nada a ver com isso. É outro plano mitológico de experiência. Quando pessoas se

casam porque pensam que se trata de um caso amoroso duradouro, divorciam se logo, porque todos os casos de amor terminam em decepção. Mas o matrimônio é o reconhecimento de uma identidade espiritual (CAMPBELL, 1990, p. 18).

O posicionamento mais crítico de Campbell (1990) mostra algumas pistas para encontrar a mitologia a partir de um personagem e suas conquistas. Ao apontar os motivos básicos dos mitos, Campbell (1990, p. 36) indica que esses são e tem sido sempre os mesmos. Insistentemente, é possível dizer que a chave para encontrar a sua própria mitologia é saber a que sociedade você pertence, uma vez que toda mitologia tem origem numa determinada sociedade, dentro de um campo delimitado. Ao mesmo tempo, quando as mitologias se tornam muitas é comum entrarem em conflito e, dessa forma, surge outra mitologia, mais complexa.

Mas hoje em dia não há fronteiras. A única mitologia válida, hoje, é a do planeta – e nós não temos essa mitologia. Aquilo que mais se aproxima de uma mitologia planetária, pelo que sei, é o budismo, que vê todas as coisas como tendo a natureza do Buda. O único problema é chegar ao reconhecimento disso. Não há nada a fazer. A tarefa é apenas reconhecer e então agir em relação à irmandade de todas as coisas. A irmandade, hoje, em quase todos os mitos que conheço, está confinada a uma comunidade restrita. Em comunidades restritas a agressividade é projetada para fora (CAMPBELL, 1990, p. 36).

Dessa forma, há de se resgatar a definição do próprio autor sobre o que é um mito e o porquê da sua importância para compreender a sociedade:

Agora, o que é um mito? A definição de dicionário seria: História sobre deuses. Isso obriga a fazer a pergunta seguinte: Que é um deus? Um deus é a personificação de um poder motivador ou de um sistema de valores que funciona para a vida humana e para o universo – os poderes do seu próprio corpo e da natureza. Os mitos são metáforas da potencialidade espiritual do ser humano, e os mesmos poderes que animam nossa vida animam a vida do mundo. Mas há também mitos e deuses que têm a ver com sociedades específicas ou com as deidades tutelares da sociedade. Em outras palavras, há duas espécies totalmente diferentes de mitologia. Há a mitologia que relaciona você com sua própria natureza e com o mundo natural, de que você é parte. E há a mitologia estritamente sociológica, que liga você a uma sociedade em particular. Você não é apenas um homem natural, é membro de um grupo particular. Na história da mitologia europeia é possível ver a interação desses dois sistemas. No geral, o sistema socialmente orientado é o de um povo nômade, que se move erradicamente, para que você aprenda que o seu centro se localiza nesse grupo. A mitologia orientada para a natureza seria a de um povo que se dedica ao cultivo da terra. Ora, a tradição bíblica é uma mitologia socialmente orientada. A natureza aí é condenada. No século XIX, os investigadores pensaram na mitologia e no ritual como tentativas de controlar a natureza. Mas isso é magia, não mitologia ou religião. As religiões da natureza não são tentativas de controlar a natureza mas de ajudar você a colocar se em acordo com ela. Mas quando a natureza é encarada como um mal, você não se põe em acordo com ela, mas a controla, ou tenta controlar, daí a tensão, a ansiedade, a devastação de florestas, a aniquilação de povos nativos. A ênfase nisso nos separa da natureza (CAMPBELL, 1990, p. 37).

Seguindo a proposição de Mircea Eliade (1972), mito e realidade não são instâncias separadas ou opostas. No entendimento do mito enquanto complexidade, o mito é um tipo de narrativa que contém em si elementos profundos que permanecem vivos e atuantes. Numa perspectiva de análise, não se considera o mito como no senso comum, em geral associado à ideia de ficção, ilusão, falácia. Nosso interesse se concentra sobretudo na ideia de mito-vivo: “[...] no sentido de que fornece os modelos para a conduta humana, conferindo, por isso mesmo, significação e valor à existência” (ELIADE, 1972, p. 8).

No âmbito esportivo, Rubio (2017, p. 65) ressalta que o esporte é uma das mais importantes e prevalentes atividades culturais da nossa era, atuante nas transformações do imaginário midiático e com poder de influenciar política e economicamente a vida das pessoas. Onde a figura do atleta tem como uma característica comum a construção de valores morais e virtudes como liderança, respeito, lealdade, coragem, honestidade, entre outros. Evolvendo compromentimentos diários, rotinas, organização de tempo, práticas de exercícios que exigem escolhas e grande dedicação.

Ser atleta, especialmente os que almejam chegar a participar de uma edição olímpica, implica em ter uma dedicação fora da média à prática esportiva. Os treinamentos técnicos, físicos e psicológicos que compõem o preparo atlético, levam esse indivíduo incomum a abdicar de outros prazeres da vida em maior ou menor grau. A pensar que se tratam de jovens, com inúmeras possibilidades de vivências, essa dedicação espartana que o esporte exige, desencadeia um conflito latente, porém nem sempre manifesto. Não parece usual um jovem, no ápice de seu vigor físico e social, convivendo com a rotina de treinos e imposição de resultados e, ao mesmo tempo, conviver com outros jovens cuja vida é muito menos regrada e cheia de possibilidades, sem restrições, sem culpas (RUBIO, 2017, p. 171).

A trajetória de um atleta de alto nível é dotada de desafios, onde é necessário para aqueles que almejam chegar no ponto mais alto de suas carreiras fazer inúmeras concessões e abdições, não sendo raro encontrar atletas que, com potencial, talento e todas as condições para atingir resultados históricos, não conseguem esse êxito justamente porque não souberam lidar, com equilíbrio, com todas as obrigações atléticas e as atividades alheias ao esporte, que trazem prejuízos ao desempenho nas competições. Saber lidar com a tensão entre permanecer focado em alto nível com todas as responsabilidades e não abdicar de atividades prazerosas, são algumas das provações para os atletas, conforme Rubio:

A tentação é uma das muitas provações a que estão sujeito os atletas que optam por seguir a carreira profissional com vistas a chegar aos Jogos Olímpicos e campeonatos internacionais. Metamorfosadas em convites tentadores, ganhos sem esforços ou resultados sedutores as tentações para os atletas tem [sic] inúmeras faces e formatos que provam, ao longo da jornada, a disposição para vir a ser o herói. (RUBIO, 2017, p.172).

### 3.1 – A jornada do herói

Para contar a jornada do herói, faz-se necessário retornar à obra de Campbell, que dedicou um capítulo específico para traçar a importância dos heróis na mitologia, como um personagem sobre o qual vale a pena escrever, porque o herói é o protagonista que descobriu ou realizou algo além do nível normal de realizações ou experiências. O herói é alguém que “deu a própria vida por algo maior que ele mesmo” (CAMPBELL, 1990, p.137); e, para que os feitos dos heróis tomem forma, eles acontecem por meio de uma proeza física, já que o herói pratica um ato de coragem ou salva uma vida. Também podem ocorrer por conta de uma proeza espiritual, quando o personagem aprende a lidar com o nível espiritual superior da vida humana e retorna como uma mensagem.

Campbell ressalta (1990, p. 138) que a façanha convencional do herói é “fruto de uma usurpação ou de um sentimento de ausência”, de uma experiência ou aventura que ultrapassam o usual, seja para recuperar o que foi perdido, seja para descobrir um novo sentido da vida, o que normalmente se perfaz como se fosse uma corrida, com largada e reta de chegada. Para o autor, não haveria proeza heroica se não houvesse um ato supremo de realização, na qual eventualmente um herói pode fracassar. Nesse caso, será representado como uma espécie de palhaço, sendo ele um personagem com pretensões além do que pode realizar (CAMPBELL, 1990, p. 141). Campbell ressalta que o herói é movido por alguma coisa; ele não segue a sua jornada apenas pelo fato de seguir em frente, logo não pode ser tachado de aventureiro.

Dessa forma, para o autor, existem duas espécies de heróis: aqueles que escolhem certas empreitadas e outros que não. Conforme explicado por Campbell (1990, p. 143), o primeiro prepara-se de maneira responsável e intencional para realizar sua proeza. A outra espécie de herói é aquele que chega ao mundo subterrâneo e enfrenta a morte para trazer de volta à vida o seu amor. Essa figura de herói é muito comum nos mitos célticos.

Para corroborar a investigação sobre a jornada do herói, outro autor relevante para a pesquisa é Flávio Kothe, que, na sua obra, destaca que os heróis são da classe alta e que procuram demonstrar a “classe” (KOTHE, ano, p. 10) dessa classe. São guerreiros que costumam ser classificados por suas tragédias ou epopeias:

Ainda que passe por grandes dificuldades e provações e ainda que venha construir boa parte de sua grandeza através de uma série de “baixezas” (matar, mentir, tripudiar cadáveres, enganar e mentir) a narrativa épica clássica adotando o ponto de vista do herói, trata de metamorfosear a negatividade em positividade, e o herói épico tem, por isso, um percurso fundamentalmente mais pelo elevado do que o herói trágico, cujo o percurso é o da queda (KOTHE, 1987, p. 12).

Portanto, ao apresentar especificamente os personagens da pesquisa, podemos, conforme Kothe (1987, p. 13), associar e adaptar os pilotos campeões de Fórmula 1 à categoria de “heróis épicos”. A epopeia é um sistema em que o épico é dominante, mas não exclusivo, porque, nesse tipo de narrativa, o herói tem de lutar contra personagens antiépicas. Sendo assim, durante a sua trajetória, precisa conviver com episódios que vão desde as derrotas trágicas até o enfrentamento de inúmeras dificuldades. Por outro lado, o herói épico é dotado de valores, entre os quais o que mais sobressai é a sua postura nos momentos de dificuldade.

Assim, quando falamos em percursos e percalços, Kothe (1987, p. 53) remete-se à literatura, exaltando o poeta como um grande “herói da modernidade”, uma vez que é visto pela sociedade como alguém que dedica o melhor dos seus esforços para algo que não tem maior circulação, valorização e remuneração social, mas, mesmo assim, produz sob o signo da convicção absoluta daquilo que faz. Tal atividade pode ser comparada à dos pilotos de automobilismo que ainda arcam com o ônus de arriscarem as suas vidas a bordo de um carro a mais de 300 km por hora.

No entanto, os heróis, para alçar o patamar de serem considerados como tal, também precisam ser transgressores em algum momento de sua trajetória. Kothe (1987, p.57) relata que os personagens recorrem às baixezas para atingir os seus objetivos, recorrendo a espertezas. Todo personagem que corporifique naturezas positivas ou negativas acaba sendo apenas um personagem trivial, pois foge à natureza do contraditório e não questiona os próprios valores.

A grande massa das narrativas que por diversos veículos (livro, televisão, revista, cinema, etc.) são aqui jogadas ao consumo do público, caracteriza-se por sua trivialidade de direita: procura mostrar a natureza elevada das coisas da classe alta, cabendo a classe baixa servi-la do melhor modo possível. Isso não impede que eventualmente algumas “safadezas” de elementos da classe alta participem do enredo. (KOTHE, 1987, p.60)

Também é importante compreender a competição esportiva sob um ponto de vista sociológico. Na visão de Bracht (2005, p.72), o esporte oferece à população uma possibilidade de identificação com um coletivo. Nesse caso – por meio da categoria da nação, de conotação política, que se circunscreve no plano da mitologia como algo apresentado sem uma explicação racional – o esporte é visto como essencial e necessário instrumento de representação nacional para manutenção e fomento da saúde da população, reabilitação e melhora da qualidade de vida (BRACHT, 2005, p. 83).

Bracht ressalta (2005, p.103) que o esporte é considerado um jogo institucionalizado, com uma função biológica para satisfazer uma necessidade natural de movimento, importante para manutenção da integridade biológica do ser humano. O esporte seria uma espécie de culto ritualizado, uma forma de canalizar o comportamento agressivo para uma atividade socialmente aceitável, permitindo uma identificação com um coletivo, com uma nação.

Essa identificação decorre de uma identidade esportiva; ela se situa no plano do movimento, como a de uma bola com os pés e as mãos, a existência de campos específicos de jogo, o confronto entre dois ou mais grupos, o que é decidido através de esforço físico-corporal. Dessa forma, o esporte é visto como uma manifestação do jogo, e este como um comportamento básico universal do ser humano (BRACHT, 2005, p. 96). O esporte moderno é citado na historiografia tradicional como um processo linear de desenvolvimento. Essa evolução ocorre a partir do século XVIII mantendo uma estreita relação com a sociedade capitalista inglesa. O avanço e a expansão do esporte acontecem tendo como pano de fundo o processo de modernização, que compreende a industrialização, urbanização, meios de transporte e comunicação. É o período de surgimento das primeiras organizações que congregam clubes, promovendo competições regionais e nacionais.

Com essa breve contextualização, avança-se para o período de espetacularização do esporte de alto rendimento, através dos meios de comunicação de massa, em especial a TV. Esse processo, segundo Bracht (2005, p. 118), está intimamente ligado à construção dos grandes feitos dos heróis esportivos, que são capazes de realizar façanhas inexplicáveis e admiráveis mostradas aos espectadores e vivenciadas por eles em uma linguagem pavimentada dentro de um mundo real e irreal ao mesmo tempo. Trata-se de uma experiência dentro de uma ficção e não ficção no plano imaginário, na qual a realidade conta com elementos reais, combinados com produtos irrealis, como a fantasia, o sonho e a ficção. É a vida do herói-atleta que se constitui de grandes feitos.

Do esporte pode se esperar tudo, exceto racionalidade, já que ele é feito de emoções, que é onde reside o seu poder. Dessa forma, os heróis são construídos dentro de uma linguagem que subverte o racional na medida em que divulgam elementos míticos. A vontade dos ídolos torna-se um fator de explicação do imaginário, como quando a chuva cai na hora certa da corrida de automóvel, como que numa mágica feita pela vontade sobrenatural do piloto em vencer a corrida. Para exemplificar, Bracht (2005, p. 119) cita que, segundo o jornal *Zero Hora*, de Porto Alegre, os jornais franceses entraram em campanha para manter Ayrton Senna na Fórmula 1, após o seu desempenho em Silverstone,

em uma corrida em que a chuva o havia favorecido, e que foi a única forma, àquela altura, pilotando uma McLaren, de vencer a Williams.

O fato interessante dessa passagem indicada pelo autor foi a manchete de um dos jornais franceses, apontando para uma força sobrenatural: o feito realizado por Senna. O que faz os feitos acontecerem é sempre o poder da vontade do herói, que se mantém sempre em condições de influenciar, de forma mágica, os acontecimentos, quando a receita do seu sucesso reside na diferença para com os outros homens (BRACHT, 2005, p.119).

O feito do herói representa a materialização da expectativa de realização do desejo de felicidade. No caso do esporte, ele é fortemente influenciado pela racionalidade científica, já que sua recepção e consumo ficam no plano da felicidade e do imaginário. Assim, os meios de comunicação, que antes eram considerados elementos externos à instituição esportiva, hoje são parte integrante do universo esportivo (BRACHT, 2005, p.109). É por meio da medida de rendimento dos atletas que os meios de comunicação o elegem como representante do sistema. Logo, o sucesso esportivo fornece prestígio nacional, e o ritual da vitória – com a representação da bandeira, o hino nacional e o pódio com o champanhe para celebração do feito obtido – aparece como critério de legitimidade desse sistema que alça esse atleta à condição de herói (BRACHT, 2005, p.71).

Rubio (2017, p. 20), por sua vez, ressalta que o esporte é um fenômeno sociocultural dotado de valores e padrões culturais. Fundamental para educação e socialização, o esporte se identifica com elementos como a habilidade, sendo ele um produto de um imaginário conceituado como heroico. A figura do atleta, que desempenha um papel de representação de uma comunidade e que ultrapassa obstáculos por vezes considerados como intransponíveis, reforça a sua condição mito, favorecendo a construção heroica e alimentando a expectativa de superar feitos incomuns. O atleta, como protagonista da competição e do espetáculo, compõe uma conjunção de elementos que compreendem o esporte.

Por meio da manifestação de sua potência física e mítica, o fenômeno esportivo pode ser entendido como uma prática corporal de movimento, regulada por diretrizes comuns nas inúmeras modalidades esportivas existentes, guiadas pela competição, que objetiva a excelência e produz resultados espetaculares, como se fosse concebida sob medida para a construção da imagem do mito.

Dessa forma, a imagem do atleta, para Rubio (2017, p. 23), pode ser associada com o mito do herói, uma vez que aquele é utilizado como referencial de projeção por quem se identifica com os seus feitos. Mesmo tendo enfrentado as mais duras provas e os piores

adversários, traz consigo a marca da vitória, do triunfo, do êxito. Mesmo assim, ainda que seus feitos sejam grandiosos e ganhem registro, a busca incessante pela vitória tem um altíssimo custo em algumas situações. Rubio entende o mito como parte integrante da cultura, propondo um ponto de vista diferenciado de vários campos do conhecimento, como as artes, a filosofia, as organizações sociais e o esporte, por serem dotadas de sentido.

O mito tenta, de uma maneira coerente, mostrar o mundo e o homem. Nesse sentido, crer e acreditar na sua imagem é um ato de fé. Eles são personagens exemplares, dotados de estruturas míticas, além de serem figuras heroicas e divinas dos mitos arcaicos e tradicionais. Algumas de suas formas se manifestam em diferentes culturas, em momentos históricos singulares, satisfazendo um mesmo anseio. Nenhum outro mito foi tão cultuado e se mantém por tanto tempo no imaginário quanto o do herói.

A figura do herói, por sua vez, traz a idealização da imagem dos guerreiros que lutam e morrem na guerra. É uma raça considerada mais justa e, ao mesmo tempo, mais valorosa militarmente. O nome ‘herói’ é o nome dado por Homero aos homens que possuem coragem e méritos superiores e que são favoritos entre os deuses. Para Hesíodo, são filhos da união entre um deus e uma mortal ou de uma deusa com um mortal (RUBIO, 2017, p. 25). O herói é honrado pelos seus feitos, sendo lembrado através da tradição oral; é o personagem primordial que faz o que somente ele pode fazer.

No âmbito esportivo, Rubio (2017, p. 28) ressalta que atletas consagrados também tiveram seus obstáculos ao longo da sua trajetória e realizaram feitos em um determinado momento que os elevou a um nível diferenciado de seus semelhantes. Devido a isso, tornaram-se exemplo para os mais jovens e objeto de admiração para os mais velhos, alcançados, assim, a posição de ídolos nacionais ou internacionais, o que reforça a imagem do herói como um personagem que faz o que somente ele é capaz de fazer e, por isso, desperta no ser humano a possibilidade de ser singular, de fazer-se como indivíduo.

Tudo isso desperta nas pessoas o processo de projeção e de identificação. Dessa forma, o coletivo, identificado com o seu herói, corre junto nas pistas, desafia as alturas, combate as monstruosidades, atravessa oceanos em busca de terras novas. Essa identificação leva o coletivo a desfilar junto com o herói, com bandeiras nas costas, esperando receber a medalha pela sua conquista. Nesse sentido, o atleta, independente da sua modalidade esportiva, identifica-se com o mito de herói por ser reconhecido como um ser raro, um entre milhares, por usufruir de prestígio e projeção social, uma vez que é mínima a parcela da população que pratica esporte (RUBIO, 2017, p. 29).

O atleta de alto rendimento é aquele que consegue atingir níveis de atuação e exposição que justificam a sua condição de herói e ídolo. Essa posição extraordinária, que envolve inevitavelmente a superação de limites, torna-o alvo de identificações, levando-o a ser adorado e respeitado por sua torcida e, por vezes, temido pelos adversários. Como protagonista do espetáculo esportivo, o atleta é uma figura que enfrenta as mais duras provas e os mais difíceis adversários, às vezes vencendo, às vezes perdendo, mas sempre lutando até que todos os seus recursos se esgotem.

Mito e história, assim como mito e esporte, se confundem desde os primórdios, porém a relação entre eles permanece inseparável mesmo diante das transformações pelas quais a humanidade passou ao longo dos últimos quatro mil anos. Um dos principais elementos da identificação atleta com o mito do herói pode ser creditado à capacidade e disposição de enfrentamento do perigo e do desconhecido, do destemor ao combate e da busca incessante dos objetivos propostos a esse ser incomum (RUBIO, 2017, p. 30).

Para atingir o patamar de herói e mito, o atleta é submetido a uma rotina desgastante de treinos que antecedem o grande momento da competição; por vezes está envolvido com questões como a ausência de contato com a família, até a superexposição na mídia. Esse caminho árduo não oportuniza ao profissional a possibilidade de colocar à prova suas fragilidades, angústias e incertezas, posto que ainda que seja uma figura mítica, esse herói contemporâneo não habita o Olimpo, mas estabelece relações afetivas e sofre com os transtornos que cercam a vida de um ser que também é cidadão.

A vivência do arquétipo do herói pelo atleta é experimentada em toda a sua potência nas muitas situações em que suas virtudes são provadas nas demonstrações de força e coragem. E, não se pode negar, é no alto do pódio, no momento da celebração de uma conquista que o rito afirma o mito, e o atleta se torna herói (RUBIO, 2017, p. 32).

Especificamente se tratando dos personagens deste estudo, Kothe (1987, p. 55) destaca que há personagens na história de um povo que personificam a alma desse povo, segundo a ideologia que num certo momento seja a dominante. Figuras como Tiradentes, Duque de Caxias podem ser alçados à figura de heróis nacionais, oriundos das páginas dos livros de história, assim como heróis literários que pretendem corporificar imagens estereotipadas de nações.

Segundo Kothe (1987, p. 56), o que se pode afirmar é que um grande personagem nunca é patrimônio exclusivo de uma nação. Após alcançar o sucesso, por conta de seus feitos heroicos, ele passa a fazer parte do progresso de toda a humanidade, na sociedade a qual ele pertença. O herói, assim como o mito, tem as suas categorizações. Para exemplificar, entre as figuras da pesquisa, a persona de Emerson Fittipaldi exemplifica a

classificação de Kothe (1987, p.14), pois apresenta similaridades com o que o autor denomina de herói épico. Na visão de Kothe (1987) a epopeia é um sistema em que o épico é dominante, mas não exclusivo:

A medida que o herói épico decai em sua “epicidade”, ele tende a crescer em sua “humanidade” e nas simpatias do leitor/espectador. Em suas andanças de puro guerreiro, ele tende a se aproximar do pseudo-herói nas “narrativas triviais masculinas”. [...] O mais típico e puro herói épico clássico, Aquiles, adquire nova dimensão quando visto a partir de sua queixa a Hades, quando lamenta ter aceito morrer jovem e heroico ao invés de morrer velho e medíocre. [...] O herói épico é o sonho de o homem fazer a própria história: o herói trágico é a verdade do destino humano (KOTHE, 1987, p. 53).

Rubio (2017, p. 202) relembra que desde as primeiras épocas, o mito do herói tem sido uma das formas de tradução narrativa da trajetória humana em busca de sentido e lugar no mundo, redenção e superação de dificuldades da vida:

Figura iluminada, o herói é comumente representado pela mitologia como uma espécie de senhor de dois mundos, habitante e conhecedor dos planos superior e inferior. Aquele cujas circunstâncias convoca a mergulhar até as profundezas do desconhecido, para de lá retornar – não sem dificuldades – com a chave do reino dos céus, o toão dourado, o amor perdido, a vingança, o bom tempo à lavoura, a solução para o grande enigma (RUBIO, 2017, p. 202).

Mesmo sendo uma figura iluminada, o herói, ao longo da sua jornada, é um personagem que convive com uma diversidade de sentimentos e sensações experimentadas apenas por aqueles que dedicam a sua trajetória por algo maior do que eles próprios. Rubio (2017, p. 138) define que esse percurso da jornada não é linear. Nele, a derrota é evitada a qualquer custo por causar sentimentos de vergonha, de confusão diante da sua incapacidade e de falta de reconhecimento de todo o esforço despendido; e termina em um processo avaliativo de erros e comportamentos. O atleta é aquele ávido pela vitória e a sua postura se assemelha ao herói da Antiguidade na busca por aventuras que envolvam combates e sacrifícios, dos quais restarão como prêmio a imortalidade e a honra. Entretanto, não é só a vitória que imortaliza um atleta olímpico, intermediações da mídia de massa fazem com que lembremos mais de uns do que de outros, e, para isso, é necessário certo nível de atuação em quadra ou campo (RUBIO, 2017, p. 138).

A definição de Rubio (2017), que retrata a avidez do atleta pela vitória, encontra em Lima (1995) um sentido para a definição de Ayrton Senna, enquanto personagem mítico na sua jornada do herói:

Senna nasce sob o signo de Áries. Um signo de fogo regido pelo deus guerreiro Marte. Pioneiro, rompe fronteiras. Impetuoso, abre caminhos para si e para os outros. Quando nasce, dizem astrólogos, sua carta astral de vencedor apresenta uma conjugação muito forte com o mapa astrológico do Brasil. Entre os dois, uma complementação marcante, Senna representando o mito astrológico de herói do Brasil. Quando parte, comenta a astróloga Claudia Lopes no jornal paulista *Diário Popular*, a configuração astrológica mostra o Brasil passando por um tremendo processo de transformação. O herói se vai, missão cumprida, deixando como órfão “um povo grande e com coração de criança que precisa começar a crescer (LIMA, 1995, p. 54).

Diferente de Fittipaldi, entre as definições de herói na obra de Kothe (1987), a que se aproxima de Senna é a da figura do herói trágico. Nela, o personagem é a vítima da tragédia clássica de um herói elevado e tem a sua grandeza revelada no momento da sua queda. Na mitologia, o herói trágico pode ser considerado fruto do acasalamento entre um ser humano e uma divindade, o que caracteriza esses heróis. O herói trágico não é um membro do povo ou da camada média, o que reforça o discurso de quanto maior a altura, maior a sua queda.

Entre idas e vindas, ele descobre o seu poder, molda o seu destino, vive a glória e as frustrações intensamente; e, à custa do próprio sangue, acaba se tornando um mensageiro do passado para o futuro, o sangue trágico do presente rememora o passado para superar a tragédia (KOTHE, 1987, p. 26). Retornando à obra de Lima (1995, p. 119), o autor recorre à mitologia para compreender a figura do herói trágico em Ayrton Senna:

Nas mitologias, o herói quase sempre morre jovem, no auge da forma e da coragem. Sacrifica-se em prol do coletivo. O seu aspecto individual, pessoal, retrai-se, dando espaço a força poderosa, inconsciente, do arquétipo, que é, digamos assim, cego. Vai em frente. Uma das características delicadas do arquétipo do herói é a sensação de que a pessoa, afinada com essa qualidade, é imbatível, indestrutível. Alain Prost, na época das brigas com o brasileiro, chegou a dizer algo muito antipático que nos incomodou bastante no Brasil: “Ayrton tem um pequeno problema. Pensa que não pode se matar porque acredita em Deus” (LIMA, 1995, p. 120).

Dessa forma, o trágico é um ser especial impregnado de elitismo. Sempre envolvido pela disputa do poder, o herói trágico convive com o fato de termos de cair no vazio e perder o comando das ações.

O trágico se torna um rito solene não por qualquer formalismo superficial, mas por ser o desfile da consciência, diante do espelho desnudo da existência. É como se, nesse momento, o social mais imediato fosse abolido, como se a distância entre o alto e o baixo fosse a catapulta necessária para, com o impulso da queda, arremessar e mergulhar um homem lúcido, com toda a força no coração da matéria. Mesmo os artistas que entendem o belo como sublimação confessam, implicitamente, que a realidade não é sublime. Como, porém, eles não atacam de frente a negatividade que os pressiona na direção do sublime, tendem a escamotear fortes componentes do real. As obras de arte precisam ser verdadeiras e a verdade pode ser horrível, como também poder encantadora. O horrível poder

o resplendor da verdade. Não podendo ser mal feras, as obras de arte não podem ser belas simplesmente no sentido de enfeitadas, embelezadas, A verdade, concretizando fantasmas, mesmo que por um percurso de sangue, suor e lágrimas, acaba trazendo a calma e a tranquilidade da sabedoria (KOTHE, 1987, p. 29).

Para alcançar o rito solene do herói trágico, o atleta precisa obter a conquista máxima do esporte contemporâneo que é a vitória, sendo ela geradora de prêmios e poder. Rubio (2017, p. 144) ressalta que, na antiguidade, inúmeras eram as vantagens aos vencedores olímpicos. Os heróis eram recebidos com flores e um banquete; além de uma natural indicação de poder, ganhavam lugares de honra em eventos públicos e, em alguns casos, recebiam isenção de impostos.

Sendo assim, a vida de um atleta que enfrenta a jornada do herói é permeada de prêmios, admiração e raros momentos de êxtase. Por se tratar de um ser humano fora da média, seus atos têm uma ligação com o herói mitológico, segundo Rubio:

O atleta é um ser humano fora da média, que representa os homens em atos que exigem força, coragem e astúcia, semelhante ao herói mitológico, enquanto Brandão (2002) revela que o atleta era tão prestigiado na Grécia antiga que muitos foram heroizados em cultos agonísticos. Portanto, se o atleta olímpico sustenta uma ligação umbilical com o herói mitológico, uma de suas buscas também é a conquista da imortalidade (RUBIO, 2017, p. 144).

Mesmo com a sua trajetória apresentando similaridades com a figura do herói trágico, Senna também pode se associar a figura do herói épico, assim como Fittipaldi, a se julgar pelas conquistas obtidas antes mesmo de conquistar os seus títulos mundiais de Fórmula 1. Nesse sentido, Campbell (1990, p. 144) ressalta que o protagonista é um herói que descobriu ou realizou alguma coisa além do nível normal de realizações ou de experiência. O herói é alguém que deu a própria vida por algo maior que ele mesmo.

Dessa forma, Campbell classifica o herói por ser o responsável por dois tipos de proezas: a física, que é quando o personagem pratica um ato de coragem, ou quando salva uma vida; e a de ordem espiritual, quando o herói aprende a lidar com um nível superior de espiritualidade. As façanhas do herói são exemplificadas por Campbell como algo sobrenatural:

A façanha convencional do herói começa com alguém a quem foi usurpada alguma coisa, ou que sente estar faltando algo entre as experiências normais franqueadas ou permitidas aos membros da sociedade. Essa pessoa então parte numa série de aventuras que ultrapassam o usual, quer para recuperar o que tinha sido perdido, quer para descobrir algum elixir doador da vida. Normalmente, perfaz se um círculo, com a partida e o retorno. Mas a estrutura e algo do sentido espiritual dessa aventura já podem ser detectados na puberdade ou nos rituais de iniciação das primitivas sociedades tribais, por meio dos quais uma criança é compelida a desistir da sua infância e a se tornar um adulto – para morrer, dir se ia, para a sua personalidade e psique infantis e retornar como adulto responsável.

E essa é uma transformação psicológica fundamental, pela qual todo indivíduo deve passar. Na infância, vivemos sob a proteção ou a supervisão de alguém, entre os quatorze e os vinte e um anos – e caso você se empenhe na obtenção de um título universitário, isso pode prosseguir talvez até os trinta e cinco. Você não é, em nenhum sentido, autorresponsável, um agente livre, mas um dependente submisso, esperando e recebendo punições e recompensas. Evoluir dessa posição de imaturidade psicológica para a coragem da autorresponsabilidade e a confiança exige morte e ressurreição. Esse é o motivo básico do périplo universal do herói – ele abandona determinada condição e encontra a fonte da vida, que o conduz a uma condição mais rica e madura (CAMPBELL, 1990, p. 138).

Nesse ponto, ainda que não sejamos objeto de estudo e pesquisa, por conta da não realização de grandes feitos de impacto na sociedade, Campbell (1990) ressalta que todos somos heróis ao nascer, uma vez que o homem ao longo da vida enfrenta uma considerável transformação, seja de ordem física ou psicológica. O que caracteriza um ato heroico é que deixamos a condição de um ser aquático para passar à condição de mamíferos, que respiram o oxigênio do ar, e que, mais tarde, precisarão erguer-se sobre os próprios pés. É uma considerável transformação e seria, certamente, um ato heroico, caso fosse praticado conscientemente. Existe aí também um ato heroico de parte da mãe, responsável por tudo isso (CAMPBELL, 1990, p. 144).

Uma característica do herói do ponto de vista mitológico é estar atento às necessidades da sua época. Campbell exemplificou nos Beatles a influência do herói como referência de comportamento, naquilo que ele se refere como herói público:

Os Beatles desenvolveram uma forma de arte para a qual havia uma carência. De algum modo, eles estavam em perfeita sintonia com o seu tempo. Se tivessem aparecido trinta anos antes, sua música teria sido um fracasso. O herói público é sensível às necessidades da sua época. Os Beatles trouxeram uma nova dimensão espiritual à música popular, que deu início, digamos assim, à moda da meditação e da música oriental. A música oriental circulou aqui, por muitos anos, como uma curiosidade, mas agora, depois dos Beatles, nossos jovens parecem conhecer melhor o seu significado. E cada vez mais ouvida e tem sido usada em termos da sua intenção original, como apoio para a meditação. Isso foi introduzido pelos Beatles (CAMPBELL, 1990, p. 148).

Contudo, o herói é o personagem que se sacrifica por algo, pois os heróis de todos os tempos se sacrificaram por algo em que acreditavam. Para decifrá-los, faz-se necessário seguir a trilha do herói numa vaga tentativa de viajar para longe, na busca do centro da nossa própria existência.

### **3.2 – O herói no esporte**

Dos lugares de destaque na sociedade contemporânea, o esporte é onde encontramos uma infinidade de atitudes heroicas. As dificuldades e obstáculos a serem superados pelos

atletas que dedicam a sua trajetória para serem bem-sucedidos na modalidade esportiva com a qual se identificam colocam-nos em comparação com os antigos heróis míticos. Rubio (2001) destaca que não é apenas pelas disputas que o atleta se identifica com a figura do herói:

O caminho para o desenvolvimento dessa identidade envolve etapas comuns ao mito: há uma chamada para a prática esportiva, que em muitos casos significa deixar a casa dos pais e enfrentar um mundo desconhecido e, por vezes, cheio de perigos. Sua chegada ao clube representa a iniciação, propriamente dita, um caminho de provas que envolve persistência, determinação, paciência e um pouco de sorte. A coroação dessa etapa é a participação na Seleção Nacional, seja qual for a modalidade, lugar reservado aos verdadeiros heróis, onde há o desfrute dessa condição (RUBIO, 2001, p. 99).

Rubio (2001, p. 100) ainda destaca que, no imaginário da sociedade, a trajetória de um atleta é uma rotina de facilidades e fama, e que, por consequência, vem acompanhada do sucesso financeiro. Quando analisado apenas pelo espetáculo esportivo no qual ele está envolvido, o atleta é invejado pelos feitos que alcança, mesmo tendo passado por muitas derrotas ao longo da sua carreira.

O campo para a produção do discurso mitológico no esporte constitui-se dentro de uma sociedade midiaticizada, que origina um espaço privilegiado no qual esses heróis contemporâneos dos espetáculos esportivos colocam o seu talento a prova. Dando mostras de que os espetáculos não teriam sentido sem as figuras mitológicas.

Dessa forma, o esporte é o lugar onde a relação mítico-religiosa continua a se dar se o considerarmos como um rito. Ronaldo Helal (1998) destaca que um dos principais fatores para que essa sacralização de figuras do esporte aconteça é justamente a participação dos meios de comunicação, que tornam o esporte um produto midiático:

Um fenômeno de massa não consegue se sustentar por muito tempo sem a presença de “heróis”, “estrelas” e “ídolos”. São eles que levam as pessoas a se identificarem com aquele evento. Eles representam a nossa comunidade, frequentemente sobrepujando obstáculos aparentemente intransponíveis (HELAL, 1998, p. 6).

O esporte é um terreno fértil para a produção de ritos e mitos na sociedade contemporânea, principalmente os relacionados ao herói. Helal (1998, p. 39) reforça que os atletas são dotados de talento e carisma, o que os singulariza e diferencia dos demais, estes “heróis” são paradigmas dos anseios sociais e, através das narrativas de suas trajetórias de vida, uma cultura se expressa e se revela. Essas narrativas construídas pela mídia encontram maior significado ao considerarmos o esporte como um fenômeno de comunicação que

produz imagens e mensagens, constituindo-se em um lugar onde o público se identifica e se une em torno de um grande espetáculo.

O herói esportivo, segundo Campbell (2005), é um protagonista que possui inúmeras facetas e que, ao longo da sua trajetória, demonstra as virtudes que o diferenciam dos demais. São atributos<sup>50</sup> que o acompanham em sua jornada e que de forma costumeira aparecem em momentos importantes durante a sua jornada:

Amor	Os poderes divinos sempre estiveram presentes no coração do herói, ele é dotado de talento para obter a benção do amor, que é a própria vida. O herói simboliza uma imagem redentora e criadora que se encontra escondida em cada ser humano.
Coragem	Para realizar a tarefa para a qual foi chamado, o herói deixa os seus medos de lado para enfrentar o percurso desconhecido e sombrio da iniciação.
Persistência	Para vencer suas limitações, o herói persiste no seu objetivo pré-determinado. É o momento que ele precisa se manter determinado na jornada, embora possa falhar em algum momento.
Proteção	Dentro da jornada do herói ele invariavelmente recorre a uma figura protetora. Essas figuras oferecem ao protagonista amuletos de proteção contra as forças obscuras que ele vai enfrentar.
Fé	Numa jornada rumo ao desconhecido e cheio de perigos, o herói se apega aos deuses, às divindades protetoras do universo e às crenças mais profundas para

<sup>50</sup> Na obra *O Herói de Mil Faces*, Campbell (2005) apresenta as características do herói que aparecem em diversas mitologias, fábulas e religiões da humanidade. A classificação acima é fruto das inferências do autor desta pesquisa a partir do que é descrito na obra.

	seguir em sua caminhada. Quando encontra seu Deus, o herói encontra a si mesmo.
Desprezo	Mesmo dotado de um talento e de uma personalidade que o difere dos demais, o herói pode não receber o reconhecimento merecido ou ser objeto de desdém.
Derrota	Ao longo da sua jornada, o herói pode perder, em algum momento, no campo de batalha. Momento no qual o sentimento de culpa pode deixá-lo amargurado, seguido de uma recusa em prosseguir. Os que persistem no caminho demonstram o amadurecimento psicológico. Nesses momentos, assim como no início da jornada, o herói pode contar com a ajuda de forças sobrenaturais, além de uma rotina de persistência.
Confiança	Para se afirmar, o herói precisa ser confiante até em momentos de dificuldade. A confiança é um fator-chave para a tomada de ações e decisões, ao longo da jornada.
Vitória	Após executar as provas e alcançar o objetivo proposto, o herói chega no topo. Ele pode chegar até esse caminho através das suas forças internas, resgatado com ajuda externa ou conduzido por divindades orientadoras.
Sabedoria	O herói volta para sua terra ou comunidade com a bênção obtida que restaura o mundo. Traz ensinamentos e os coloca em prática ao retornar para o seu campo de batalha.
Renascimento	Ao voltar, o herói reemerge do reino do terror no qual enfrentou diversas provações

	e, por vezes, até a morte. O significado é o renascer para uma nova vida, após ter enfrentado seus fantasmas internos.
--	--

Para auxiliar na análise da formação da imagem de mito e de herói através das páginas dos jornais *O Globo* e *O Estado de S.Paulo*, optamos por escolher seis características do herói presentes nas trajetórias dos personagens da pesquisa. São elas: *coragem, persistência, proteção, fé, derrota e vitória.*

Serão esses elementos, em conjunto com os critérios de noticiabilidade empregados nas notícias que estão nas páginas dos jornais, que devem trazer luz às pistas sobre a jornada do herói dos personagens da pesquisa.

## 4. ANÁLISE

Como base para obter as respostas frente ao objetivo da pesquisa, bem como ter um ponto de partida para examinar o tema proposto ao longo da construção e desenvolvimento deste estudo, optou-se por unir a pesquisa bibliográfica com a pesquisa de campo. É através desse escopo que nos amparamos na análise de conteúdo, a fim de encontrar as pistas para os questionamentos da pesquisa.

De acordo com a pesquisadora Laurence Bardin (2011), a análise de conteúdo tenta compreender os jogadores ou o ambiente do jogo num momento determinado, com a contribuição das partes observáveis.

### 4.1 Análise de conteúdo

A bibliografia de Bardin servirá como ponto de partida, tendo como base o seu método estruturado em cinco etapas que serão utilizadas ao longo desta investigação: (a) *organização da análise*; (b) *codificação*; (c) *categorização*; (d) *inferência*; e (e) *tratamento informático*.

Seguindo Bardin, utiliza-se como estratégia para examinar o tema proposto unir a pesquisa bibliográfica com a análise do conteúdo a ser explorado. Entre algumas de suas definições, Bardin (2011) sintetiza a análise de conteúdo como uma técnica de procedimentos sistemáticos, organizados em três polos:

A análise de conteúdo é um conjunto de técnicas de análise das comunicações que “utiliza procedimentos sistemáticos e objetivos de descrição do conteúdo das mensagens que permitem a inferência de conhecimentos relativos às condições de produção/recepção dessas mensagens”. Organiza-se em torno de três polos cronológicos: 1) pré-análise, fase da organização que tem como objetivo tornar operacionais e sistematizar as ideias iniciais. 2) exploração do material, fase de aplicação sistemática das decisões tomadas. 3) tratamento dos resultados obtidos e interpretação, quando se trabalha sobre o que foi efetivamente pesquisado (BARDIN, 2011, p. 48).

Para Bardin (2011, p.126-131), a fase de pré-análise é constituída em cinco etapas, (1) contato com os documentos, chamada de leitura flutuante; (2) escolha dos documentos a serem submetidos à análise; (3) formulação das hipóteses e dos objetivos; (4) elaboração de indicadores e (5) preparação do material. Esta pesquisa usará como leitura flutuante o conteúdo impresso associado a reportagens produzidas nas páginas dos jornais *O Globo* e *O Estado de São Paulo*, acerca das conquistas dos pilotos brasileiros no campeonato mundial de Fórmula 1, disponibilizadas no acervo digital desses veículos de comunicação.

Assim, inicia-se o que Bardin (2011, p. 126) define como constituição de um *corpus*, ou seja, o conjunto dos documentos levados em conta para análise, respeitando preceitos como: (1) exaustividade: considerar todos os elementos deste corpus; (2) representatividade: efetuar uma análise de uma amostra, desde que o material a isso se preste; e (3) homogeneidade: com os documentos obedecendo a critérios precisos de escolha.

Nesta pesquisa, inicialmente observamos as 37 edições dos jornais *O Globo* e *O Estado de S.Paulo* de 11/08/1972 a 26/09/1972, no período que contempla o primeiro título de Emerson Fittipaldi. Para o segundo título de Fittipaldi, analisamos as edições de 20/09/1974 a 14/01/1975. Contemplando os períodos de conquistas de Ayrton Senna, foram observadas edições de 28/10/1988 a 15/11/1988, no primeiro título. Para o segundo título, em 1990, observamos as edições de 19/10/1990 a 06/11/1990. Completando a análise dos jornais, para terceira conquista de Senna, foram observadas as edições de 18/10/1991 a 04/11/1991.

Para acessar as edições dos jornais da época, optamos pelo acesso ao seu acervo digital, localizado nos sites dos veículos. Os jornais *O Globo* e *O Estado de S.Paulo* dispõem de um espaço específico em seus portais para pesquisa em edições anteriores, que preserva o material que está disponível em boa qualidade.

O passo seguinte foi observar a parte do corpus referente à cobertura dos jornais nas corridas de Fórmula 1. Dessa forma, estabelecemos um processo de pré categorização de cada unidade de análise que permitisse a visualização de algumas características do material disponível, na tentativa de dar coerência aos corpus da pesquisa.

A interpretação dos dados coletados aconteceu na perspectiva da análise temática, que implica a formulação de uma categorização. Os critérios de categorização podem ser semânticos, sintáticos, léxicos e expressivos. Aplica-se ao trabalho presente o caráter sintático, estabelecendo categorias pertinentes a fim de classificar os critérios de noticiabilidade nas matérias veiculadas nos jornais *O Globo* e *O Estado de São Paulo*.

O corpus foi coletado com base na regra da representatividade, constituindo uma amostra do conteúdo. É importante ressaltar que a análise de conteúdo segue o caminho exploratório ou o de confirmação de uma prova. Assim, recorre-se à definição de Berelson sobre o campo, explicando que a análise de conteúdo é “uma técnica de investigação que – por meio de uma descrição objetiva, sistemática e quantitativa do conteúdo manifesto das comunicações – tem por finalidade a interpretação dessas mesmas comunicações” (BARDIN, 2011, p. 42).

Após a identificação desses elementos, reforça-se o caráter exploratório diante do grau de variabilidade do conteúdo a ser selecionado. Para cumprir esse processo, lança-se mão da “inferência de conhecimentos relativos às condições de produção (ou, eventualmente, de recepção), inferência essa que recorre a indicadores (quantitativos ou não)” (BARDIN, 2011, p. 44). No trabalho de campo, será percorrido o caminho sugerido pela autora, que propõe a análise de conteúdo partindo de uma pré-análise.

O processo foi iniciado, na elaboração deste projeto, nas etapas de leitura flutuante, escolha dos documentos e formulação das hipóteses e objetivos (BARDIN, 2011, p. 124), que permitiram a escolha do tema, das corridas a serem analisadas e, por fim, das matérias publicadas. Os passos seguintes são a “referenciação dos índices e a elaboração de indicadores” e a “preparação do material” (BARDIN, 2011, p. 130). Depois da leitura das matérias veiculadas nas datas expostas na delimitação, parte-se para a exploração do material, para o posterior tratamento dos resultados obtidos e para a interpretação (BARDIN, 2011, p. 131).

Os critérios de organização terão como objetivo classificar elementos em categorias. A autora (Bardin, 2011) pontua que o processo consiste em duas etapas: a do inventário, que faz o isolamento dos itens coletados, e a classificação propriamente dita, com a organização das mensagens obtidas no material pesquisado.

A autora ressalta que classificar elementos em categorias impõe a investigação do que cada um deles tem em comum com outros. O que vai permitir o seu agrupamento é a parte comum existente entre eles. É possível, contudo, que outros critérios insistam em outros aspectos de analogia, talvez modificando consideravelmente a repartição anterior (BARDIN, 2011, p. 149). A categorização é cotidiana na vida, já que, desde o ensino fundamental, as crianças aprendem, por meio de exercícios simples, a recortar, classificar e ordenar. Esse processo classificatório possui uma importância considerável em toda e qualquer atividade científica.

A partir desse processo, a análise de conteúdo codifica o material coletado, produzindo, assim, um sistema de categorias, tendo como objetivo oferecer uma representação simplificada dos dados brutos. Dentro da análise quantitativa, as inferências finais são, no entanto, efetuadas a partir do material reconstruído.

Dessa forma, a análise de conteúdo se assenta implicitamente na crença na categorização, que, para a autora, é a passagem dos dados brutos para os dados organizados e que não introduz desvios no material coletado, mas que dá a conhecer índices invisíveis no nível dos dados brutos (BARDIN, 2011, p. 151).

Para a pesquisa, serão trabalhados, em categorias, os critérios que os jornalistas utilizaram na seleção dos acontecimentos. Para Traquina (2011, p. 78), esses critérios estão subdivididos em elementos que ocorrem dentro do fato. O primeiro deles é o critério de seleção, que distingue os elementos de dentro do fato dignos de serem incluídos na elaboração da notícia. Na sequência, os contextuais, aqueles que dizem respeito ao contexto do processo de produção das notícias e não às características do próprio acontecimento. Para finalizar, os critérios de construção são aqueles que diferenciam os elementos dentro do acontecimento dignos de serem incluídos na elaboração da notícia.

Lista-se abaixo a distinção, segundo Traquina (2011), dos valores-notícia que serviram de base utilizada na análise de conteúdo:

<b>Seleção</b>	<b>Construção</b>	<b>Produção</b>
Referem-se aos critérios que os jornalistas utilizam na seleção dos acontecimentos.	Os critérios de construção são aqueles que distinguem os elementos, dentro do acontecimento, dignos de serem incluídos na elaboração da notícia.	Os critérios que dizem respeito ao contexto do processo de produção das notícias e não às características do próprio acontecimento.

Mas, dentro desses critérios, segundo Traquina (2005, p.78), foram criados subgrupos que definem a importância para dar forma às notícias. Basicamente, é através desses subgrupos que se faz possível reconhecer quais valores-notícia foram empregados nas matérias a serem analisadas.

<b>Valores-notícia de seleção</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>A morte:</b> imperativo em diferentes épocas, esse valor-notícia intensifica a grande negatividade presente diariamente nas notícias.</li> <li>• <b>A notoriedade:</b> valoriza-se a proeminência e a visibilidade do ator principal do acontecimento.</li> <li>• <b>A proximidade:</b> no sentido geográfico e cultural.</li> <li>• <b>A relevância:</b> o impacto sobre as pessoas, o que incide sobre o público.</li> <li>• <b>A novidade:</b> o inédito possui mais valor.</li> <li>• <b>O tempo:</b> em diferentes aspectos, o tempo possui valor-notícia como atualidade ou como efeméride.</li> <li>• <b>A notabilidade:</b> o que é atípico tem a capacidade de virar notícia.</li> <li>• <b>O inesperado:</b> o que é surpreendente e choca os profissionais da imprensa ganha valor-notícia.</li> <li>• <b>O conflito (controvérsia):</b> principalmente representado pela violência simbólica ou física, esse valor-notícia ilustra e colabora para marcar a distinção entre o que é correto e o que não é.</li> <li>• <b>A infração:</b> a violência se vincula a esse valor-notícia. O escândalo, seja político ou de uma celebridade, exemplifica a representatividade desses acontecimentos para a comunidade jornalística.</li> </ul>

Por opção de pesquisa, e com base em uma revisão prévia do corpus, os critérios de seleção que serão utilizados para amostragem da jornada do mito e do herói dos personagens serão os seguintes:

(1) a **morte** como valor-notícia é presente dentro da jornada do mito e do herói dos personagens da pesquisa, intensificando, como observa Traquina (2005, p.79), a grande negatividade presente diariamente nas notícias;

(2) a **notoriedade**, que valoriza o ator principal do acontecimento;

(3) a **proximidade**, que atende ao sentido geográfico e cultural;

(4) a **relevância**, apontando para o impacto sobre as pessoas e o que tal feito incide sobre o público;

(5) a **novidade**, ainda que as conquistas dos personagens da pesquisa sejam de uma mesma competição, cada jornada tem seus traços de ineditismo, o que – na visão de Traquina, dos valores-notícia de seleção – é o que apresenta maior valor;

(6) o **tempo**, apresentado como atualidade ou como efeméride, ainda mais por tratar-se de dois personagens de trajetórias diferentes, mas de conquista na mesma modalidade;

(7) a **notabilidade**, envolvendo o que é atípico e tem a capacidade de virar notícia;

(8) o **inesperado**, o que é surpreendente e choca os profissionais da imprensa;

Para o autor (Traquina, 2005), os valores-notícia descritos acima, especialmente o valor da notabilidade, implicam um pressuposto sobre a natureza consensual da sociedade, ou seja, discrepâncias reais que normatizam rotinas, tanto sociais quanto jornalísticas.

A respeito dos valores-notícia de produção, observa-se que são estes os identificados por Traquina:

<b>Valores-notícia de produção</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>A disponibilidade:</b> um acontecimento ganha valor quando sua cobertura é acessível.</li> <li>• <b>O equilíbrio:</b> relaciona-se com a quantidade e com o tempo de certos assuntos e acontecimentos já noticiados.</li> <li>• <b>A visualidade:</b> elementos visuais como fotografias e filmes compõem esse valor-notícia. No telejornalismo é um valor-notícia fundamental.</li> <li>• <b>A concorrência:</b> a natureza concorrencial da atividade jornalística corresponde a um valor-notícia, o que torna a exclusividade, o chamado “furo” jornalístico, um expoente desse critério contextual de seleção.</li> <li>• <b>O dia noticioso:</b> os acontecimentos estão em concorrência entre si.</li> </ul>

Para os valores-notícia de produção, opta-se por destacar apenas a **visualidade** como valor-notícia de produção que será utilizado. Para Traquina (2005, p.89), elementos visuais

como fotografias e filmes compõem esse valor-notícia. No jornalismo impresso, é um valor-notícia fundamental quando este ganha um destaque amplo dentro da edição.

Após conhecer os subgrupos dos valores-notícia de seleção, prossegue-se com um aprofundamento acerca dos valores-notícia de construção, que são os critérios de escolha dos elementos relacionados ao acontecimento, que merecem ser incluídos na elaboração da notícia, tais como:

<b>Crítérios de Construção</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>A simplificação:</b> quando a notícia é desprovida de ambiguidade e complexidade, ou seja, quanto mais simplificada e sem polissemia for, maior chance ela tem de ser notada e compreendida.</li> <li>• <b>A amplificação:</b> os jornalistas utilizam a amplificação do acontecimento para atrair o público. O autor cita o exemplo: “Brasil chora a morte de Senna”.</li> <li>• <b>A relevância:</b> ao construir certos acontecimentos, os jornalistas apontam sua relevância para as pessoas, assim a notícia tem mais possibilidades de ser notada.</li> <li>• <b>A personalização:</b> consiste em valorizar as pessoas envolvidas no acontecimento.</li> <li>• <b>A dramatização:</b> consiste em reforçar os aspectos mais críticos, as questões emocionais e a natureza conflitual do acontecimento.</li> <li>• <b>A consonância:</b> Traquina (2008) explica que, quanto mais a notícia insere o acontecimento numa narrativa já estabelecida, mais possibilidades a notícia tem de ser notada.</li> </ul>

Completando com critérios de construção, opta-se pelos valores-notícia de **amplificação**, que é um critério importante que aparece quando os jornalistas utilizam a amplificação do acontecimento para atrair o público. Como exemplo, na sua obra, Traquina (2005, p. 91) cita o acidente fatal de Ayrton Senna, no Grande Prêmio de San Marino de 1994, no circuito de Ímola, na Itália, como uma evidência desse valor-notícia, ao amplificar o fato. A **relevância**, como mais um critério de noticiabilidade contextual, é outro fator importante para a construção de certos acontecimentos. A partir da relevância do fato para o seu público, maiores são as chances que a notícia tem de ser notada.

Para complementar os critérios contextuais, aponta-se para dois valores-notícia presentes na revisão prévia do corpus. O primeiro deles é o valor-notícia de **personalização**, que consiste em valorizar todos os personagens envolvidos no acontecimento. Na sequência, tem-se na **dramatização** um valor-notícia que complementa os critérios contextuais, pois ela consiste em reforçar os aspectos mais críticos, as questões emocionais e a natureza conflitual do acontecimento. A dramatização também é importante para amplificar a jornada do herói. Por fim, Traquina (2008, p.93) explica que, quanto mais a notícia insere o

acontecimento numa narrativa já estabelecida, mais possibilidades a notícia tem de ser notada.

Para a coleta dos dados para pesquisa, o instrumento empregado será a pesquisa bibliográfica. Serão considerados os estudos publicados a respeito do tema, com o propósito de auxiliar e orientar a pesquisa, e refinar o conteúdo, investigando, com base nesse recurso, quais elementos são determinantes para construção da jornada do mito e do herói. Esse aparato, no campo teórico, será coletado por meio de pesquisas, publicações, livros, artigos acadêmicos, dissertações, teses e monografias. A pesquisa pela internet também será considerada como fundamental para a realização desta investigação, através do acervo digital disponibilizado pelos jornais *O Globo* e *O Estado de São Paulo*, que são o objeto de estudo a ser exaustivamente explorado.

#### **4.2 Análise do objeto**

Após a definição de hipóteses e os objetivos da pesquisa, a etapa a seguir é a codificação dos documentos observados pelo investigador. Segundo Bardin (2011, p. 133), a codificação é uma transformação que segue regras precisas dos dados brutos do texto. Sendo ela capaz de permitir chegar a uma representação do seu conteúdo ou até mesmo da sua expressão. Com a capacidade de esclarecer para o pesquisador características em relação ao texto investigado, que podem servir de pistas para as respostas que são buscadas na investigação.

Como nosso objetivo geral, a pesquisa visa investigar como os jornais *O Globo* e *O Estado de S.Paulo* construíram a narrativa do mito do herói sobre as conquistas dos campeonatos mundiais de Fórmula 1 de Emerson Fittipaldi e Ayrton Senna. Para isso, numa análise inicial, constatamos que as características do herói, citadas neste capítulo, foram identificadas nas 37 matérias dos jornais citados.

Dessa forma, Bardin (2011, p.135) destaca que a “análise temática compõe a comunicação, cuja presença, ou frequência de aparição, pode significar alguma coisa para o objetivo analítico escolhido”. Sendo assim, ao associar as características do herói, em nossa análise, podemos associar a vitória com a conquista de títulos mundiais, a obtenção do primeiro lugar numa corrida ou até mesmo a condição de sair na primeira posição de largada de uma prova. A derrota pode remeter à perda de uma corrida importante, um abandono de uma prova por conta de um problema mecânico, uma falha no treino de classificação.

Na mesma linha e por similaridade, a persistência pode ser compreendida pela vontade em superar obstáculos até atingir a grande conquista, seguir tentando uma recuperação mesmo após uma grande derrota. A coragem pode ser aproximada de forma semântica quando o herói precisa enfrentar os seus medos e passar por inúmeras provações até atingir o seu objetivo.

Seguindo com a análise do objeto, a etapa seguinte consiste em estabelecer a unidade de registro e de contexto, na qual, segundo Bardin (2011, p. 134), a unidade de significação codificada e correspondente ao segmento de conteúdo considera a unidade de base, visando a categorização e a contagem frequencial. Essa unidade de registro pode ser uma frase, um tema específico, um objeto, personagem, um documento ou acontecimento.

Nesse processo, para Bardin (2011, p. 138), é onde a unidade de compreensão serve para codificar a unidade de registro, que corresponde ao segmento da mensagem, onde as dimensões são ótimas para que se possa compreender a significação exata da unidade de registro. Para esta pesquisa, as unidades de registro foram definidas como palavra e personagem, e a unidade de contexto, as reportagens dos jornais.

Dessa forma, apresentadas as regras para a codificação do material, seguimos para a análise desta pesquisa, que vai observar quais as características, que remetem ao mito do herói, estão presentes nas reportagens dos jornais *O Globo* e *O Estado de S.Paulo*. A partir da coleta deste material, propõe-se identificar as características do herói mais relevantes e a frequência com que elas aparecem na narrativa dos jornais através dos critérios de noticiabilidade.

Antes disso, convém recuperar, de acordo com o que foi exposto no início deste capítulo, as características do herói em Campbell (2005) a fim de facilitar a compreensão da análise a que nos propomos:

- Coragem – a fim de realizar a tarefa para a qual foi chamado, o herói precisa deixar os medos de lado e enfrentar o percurso desconhecido e sombrio da iniciação.
- Persistência – ao vencer as limitações locais e pessoais, o herói persiste no seu objetivo pré-determinado.
- Proteção – o primeiro encontro da jornada do herói se dá com uma figura protetora, que oferece ao aventureiro amuletos contra as forças obscuras que ele vai enfrentar.
- Fé – em um mundo desconhecido e cheio de perigos, o herói se apega às divindades protetoras do universo e crenças mais profundas para seguir em sua caminhada.

- Derrota – em sua jornada, o herói pode perder, em algum momento, no campo de batalha, e pensar em desistir. Nesses momentos, o herói pode contar com a ajuda de forças sobrenaturais.

- Vitória – Após executar as provas e alcançar o objetivo proposto, o herói faz a passagem pelo limiar do retorno vitorioso.

### **4.3 A trajetória na jornada do mito e do herói**

Para esta parte do corpus desta pesquisa, formada pelos jornais *O Globo* e *O Estado de S.Paulo*, foram analisadas 37 reportagens. É importante lembrar que as unidades de registro a serem exploradas são palavras e personagem. Para a unidade personagem, foram selecionadas as seis primeiras categorias: vitória, coragem, derrota, fé, persistência e proteção, referentes às características do herói embasadas em Campbell (2005). Nesse texto já destacamos em negrito as palavras ou frases que remetem as características do herói (CAMPBELL, 2005) e que serão mostradas nos quadros de análise que virão a seguir.

#### **4.3.1 – Emerson Fittipaldi – 1972 – 1º título**

Inicia aqui a análise do conteúdo obtido através dos jornais *O Globo* e *O Estado de São Paulo*. Esse recorte terá como pano de fundo o Grande Prêmio da Itália, a corrida de consagração do primeiro título de Emerson Fittipaldi, e a corrida seguinte a sua conquista, o Grande Prêmio do Canadá. A análise se concentra apenas nas páginas esportivas do objeto de estudo, sendo descartadas peças publicitárias e outros materiais fora do escopo de observação.

CAPA DA EDIÇÃO – 9 de setembro de 1972 – *O Globo* – Grande Prêmio da Itália

ANO XLVIII - Rio de Janeiro, sábado, 9 de setembro de 1972 - 14231

# O GLOBO

FUNDAÇÃO DE IRINEU MARINHO

Diretor-Redator-Chefe: ROBERTO MARINHO  
 Diretor-Secretário: RICARDO MARINHO      Diretor-Substituto: ROGÉRIO MARINHO

## *Emerson, quarto tempo em Monza*



Emerson Fittipaldi conseguia ontem o quarto tempo nos treinos para o Grande Prêmio da Itália, que será corrido domingo em Monza. O mais rápido foi Jackie Stewart, com o Tyrrell-Ford, seguido por Dennis Hulme, com McLaren e Jacky Ickx, com Ferrari. (P. 18)

Na chamada de capa do jornal *O Globo* de 9 de setembro de 1972, destaca-se a notoriedade como critério de noticiabilidade para marcar o quarto melhor tempo de Emerson Fittipaldi no treino que antecede o Grande Prêmio da Itália. É importante ressaltar que o tempo, segundo Traquina (2005, p. 81), é um valor-notícia que pode ser apresentado de maneiras diferentes.

Para a chamada em questão, o tempo atua como uma unidade de medida para definir o piloto mais rápido no treino citado, não sendo explorado como um valor-notícia. A narrativa mostra Emerson em disputa contra os pilotos que foram mais rápidos que ele na véspera da disputa do título, o que coloca o valor-notícia de dramaticidade que apresenta a dificuldade na jornada do herói, que terá de superar adversários melhores àquela altura para atingir o seu objetivo.

GP ITALIA



# Emerson fez o quarto tempo no treino de ontem. Stewart foi o mais rápido.

Janos Lengyel, enviado especial

Apesar de dirigir sempre com o máximo cuidado e evitando qualquer risco com o único carro a sua disposição para o GP da Itália, Emerson Fittipaldi conseguiu o quarto melhor tempo no primeiro treino oficial de ontem. Repetindo repetidas vezes no box, para os ajustamentos que se mostraram necessários, o líder do Campeonato Mundial fez o circuito em 1.38,25, um pouco mais de um segundo abaixo de Jackie Stewart que, com 1.35,82, estabeleceu o melhor tempo do dia. Denis Hulme, com 1.35,97, Jackie Ickx com 1.36,06 foram os outros que precederam Emerson, com Peter Revson (1.38,42), Regazzoni (1.36,46), Chris Amon (1.36,58) vindo em seguida. Wilson Fittipaldi fez 1.38,35 que lhe garantiu uma boa posição no bolo, mas Carlos Pace que, apesar de tudo, correrá com o seu March 711, deu apenas poucas voltas na primeira fase do exercício e acabou com o tempo entre os mais fracos, acima de 1.40.

Emerson Fittipaldi ficou satisfeito com o treinamento e disse a O GLOBO que, com os ajustes que ainda poderão ser feitos amanhã — algum problema com a suspensão da Lotus — poderá melhorar o seu tempo e, quem sabe, largar na primeira fila. Visivelmente, no entanto, a preocupação do brasileiro desta feita é manter seu carro inteiro e terminar a corrida com toda a amplitude natural de ser o vencedor, dentro da situação atual, o mais importante para ele é marcar os pontos que o sagariam campeão do mundo. Não longe carro de reserva, antes de qualquer out. a coisa. Emerson quer, desta vez, cuidar do seu carro, mais do que conseguir, como já é hábito, o melhor tempo nos treinos.

Ontem, mais do que na quinta-feira depois do treino não oficial, os pilotos já se sentiram mais em casa no novo circuito de Monza, que foi modificado com a introdução das duas chicanas para diminuir a velo-

cidade e, consequentemente, o risco de acidentes. A primeira delas fica a 200 metros do ponto da largada, a meio caminho da longa reta, justamente onde antes, os pilotos brigavam mais para chegar primeiro, aumentando para o máximo a velocidade de seus carros. A nova chicana fará agora, os pilotos diminuir a marcha para segunda, entrar da direita para a esquerda e só depois tomar a "Curva Grande" e, daí a reta.

A segunda chicana foi concebida para diminuir a velocidade no lado oposto do circuito antes de entrar na reta Traversa, sendo situada na "Curva Ascari". Ao invés de tomar a curva pela esquerda em ângulo aberto, aqui também os pilotos estarão obrigados a redução da marcha para entrar pela esquerda num ângulo fechado, passar pela floresta e só depois tomar a reta. Essa, na verdade, é mais um desvio do que uma chicana, mas concorrerá da mesma forma, para a redução da velocidade excessivamente perigosa na entrada da reta.

Embora os novos obstáculos foram desenhados não só para garantir maior segurança mas, ao mesmo tempo, elevar à prova a habilidade individual dos pilotos, cujas posições durante a prova muito dependerão de como eles se comportarem nas duas chicanas. Com essas novas imposições o circuito tornou-se 25 metros mais longo e a média de velocidade dovará baixar em torno de 25 km/h.

Diante das inovações na pista, os corredores existentes, evidentemente, não dizem mais muita coisa: de fato, o tempo mais rápido no circuito antigo é o de Chris Amon, durante a prática no ano passado, com 1m22,4 sendo que o melhor tempo oficial, durante a corrida, era de Henry Pescarolo, num March-Ford, com 1.23,6 a 247,018 km/h.

O treino de ontem, em Monza, foi pontilhado, de um modo geral e como sempre acontece, com inúmeras paradas no box, por parte de todos os pilotos para os primeiros reajustes. Para a felicidade de todos, o

tempo ajudou: depois de chuvas torrenciais durante a madrugada, o tempo voltou a ser bonito, com sol quente e com a pista já completamente enxuta. Não houve, portanto, o sempre delicado problema entre os pneus lisos e os outros com os "biscuitos", tendo todo mundo corrido tranquilamente com os pneus lisos e Emerson Fittipaldi com o seu habitual B23. O primeiro a deixar a prática foi Jackie Stewart: contente com o seu melhor tempo estabelecido já de manhã, não forçou muito os seus dois Tyrrell, o novo e o antigo, assinando alegremente autógrafos enquanto os outros ainda estavam em pleno treinamento na pista. Os corredores das Ferrari estavam igualmente satisfeitos com os tempos marcados, todos três abaixo dos 1m37 e, naturalmente, Denis Hulme também estava contente com o segundo melhor tempo para o Ford McLaren.

Apesar de ter declarado que provavelmente não correria em Monza devido à quebra do carro de Pescarolo que por isso correria com o seu March, Carlos Pace decidiu que correrá com o terceiro March da esquadra, já que o Politeys não está em condições de correr em Monza.

Antes dessa decisão, houve, no entanto, uma última tentativa da parte de Frank Williams para convencer o piloto brasileiro a continuar com ele. Frank aceitou, mesmo, com a promessa de largar Pescarolo e dar o melhor carro para Pace, se ele mudasse de idéia. Mas Moro disse que essa decisão, a de escolha de carro, não é dele e ficou o dito por não dito.

Emerson Fittipaldi, à noite tomou ainda algumas decisões com Peter Warr a respeito da Lotus: primeira, a de experimentar hoje um novo motor, zero km, para ver se obtém melhor tempo; segundo, a de modificar um pouco a relação das marchas e adaptá-las às exigências do circuito de Monza. Mas, disse o campeão, de um modo geral, está tudo bem, não há motivo para preocupação alguma e se tudo der certo, amanhã será mesmo "o dia mais feliz" da sua vida.

## Tempos de ontem

- |     |                               |                          |
|-----|-------------------------------|--------------------------|
| 1)  | Jackie Stewart, 1m35s58       | — 216 196 km/h — Recorde |
| 2)  | Dennis Hulme, 1m35s97s        |                          |
| 3)  | Jacky Ickx, 1m36s06           |                          |
| 4)  | Emerson Fittipaldi, 1m36s29   |                          |
| 5)  | Peter Revson, 1m36s42         |                          |
| 6)  | Clay Regazzoni, 1m36s52       |                          |
| 7)  | Chris Amon, 1m36s58           |                          |
| 8)  | Peter Gethin, 1m37s23         |                          |
| 9)  | Nanni Galli, 1m37s46          |                          |
| 10) | François Cevert, 1m37s72      |                          |
| 11) | Jean-Pierre Beltoise, 1m37s76 |                          |
| 12) | Howden Ganley, 1m37s81        |                          |
| 13) | Henri Pescarolo, 1m37s91      |                          |
| 14) | John Surtees, 1m38s31         |                          |
| 15) | Wilson Fittipaldi, 1m38s35    |                          |
| 16) | Carlos Reutemann, 1m38s42     |                          |
| 17) | Andrea de Adamich, 1m38s60    |                          |
| 18) | Ronnie Peterson, 1m38s70      |                          |
| 19) | José Carlos Pace, 1m38s71     |                          |
| 20) | Niki Lauda, 1m39s16           |                          |

Na página 18 do jornal *O Globo* de 9 de setembro de 1972, é apresentada, em detalhes, como foi a jornada de Emerson nos treinos na Itália, que antecedeu a prova. A reportagem inicia com detalhes sobre os cuidados que cercam os preparativos do herói antes da batalha épica, ao destacar a precaução de Fittipaldi ao volante da Lotus no treino. A matéria destaca que a preocupação de Emerson não se resumia apenas ao carro e destaca os diversos ajustes feitos neste.

Outro ponto importante a destacar na matéria da edição de *O Globo*, são os perigos comuns a jornada do herói. A matéria ressalta os percalços que o Circuito de Monza poderia

oferecer a Fittipaldi na decisão do campeonato e os cuidados que a organização da prova tomava em relação a segurança.

Elementos de coragem, persistência e fé, notórias na jornada de Fittipaldi, são destacadas no texto, quando são citadas as alterações no circuito, que exigiria mais da habilidade dos pilotos, alertando para os riscos que a pista oferece para a alta velocidade, por conta de suas longas retas. Do lado de fora do carro, a persistência aparece no parágrafo final, ao destacar o foco e atenção de Emerson com os mínimos detalhes do carro, como a modificação das marchas para adaptá-las às exigências que o traçado italiano impõe aos carros.

Foram ajustes pontuais, visando tornar o carro o mais rápido da pista e, assim, ter a oportunidade de largar na frente. Ao mesmo tempo, a reportagem encerra com Fittipaldi indicando que não havia motivos para preocupações e que, se tudo desse certo, o dia seguinte seria o melhor dia da sua vida, nas palavras de Emerson ao jornal.

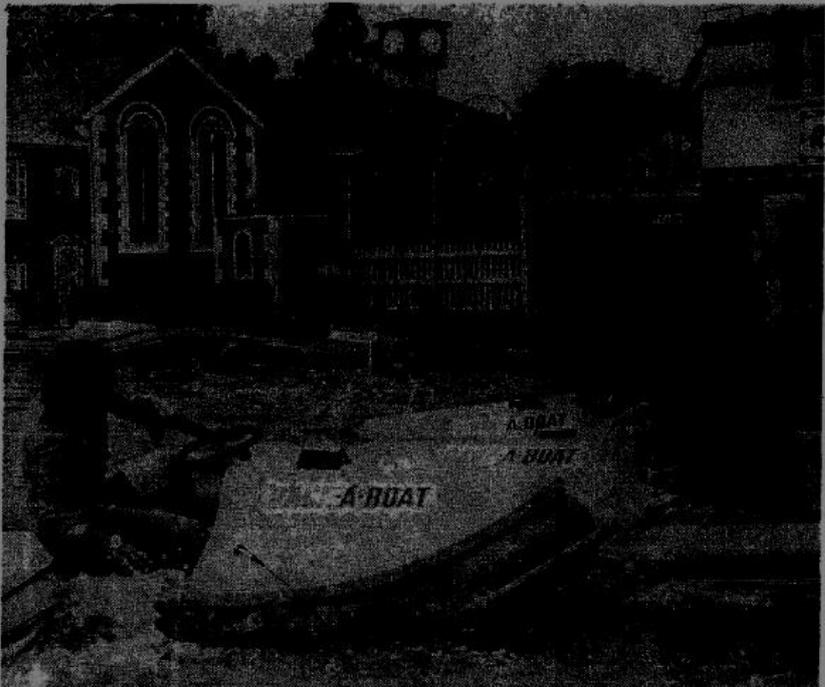
#### **CAPA DA EDIÇÃO – 9 de setembro de 1972 – *O Estado de S. Paulo***

PAULO  
L. número 22.  
Página 22.

# O ESTADO DE S. PAULO

JULIO MESQUITA (1891-1927) - JULIO DE MESQUITA FILHO (1927-1969) - FRANCISCO MESQUITA (1927-1969)

Paulo Cr\$ 0,50 ANO 93 SABADO, 9 DE SETEMBRO DE 1972 N.º 29.891



**Tranquilo**

Dirigir lanchas no intervalo dos treinos é um dos divertimentos preferidos de Emerson Fittipaldi, que ontem

Foto de Roginaldo Leme — Envido especial  
fez o quarto melhor tempo para o Grande Premio de Monza, satisfeito com o rendimento da Lotus (pág. 13).

Indo numa linha contrária ao jornal *O Globo*, a edição de *O Estado de S. Paulo* de 9 de setembro de 1972 faz uso do valor-notícia da visualidade para destacar Fittipaldi em seu momento de lazer antes da prova decisiva na Itália. Cabe aqui lembrar, e repetir, que esse critério de noticiabilidade, para Traquina (2005, p.89), aponta para elementos visuais, como fotografia e filmes, que compõem esse valor-notícia, os quais, em especial no jornalismo impresso, são fundamentais quando esse valor-notícia ganha um destaque amplo dentro da edição. Nesse caso em específico, o jornal paulista enfatizou o momento de descanso do herói antes da jornada épica. Ao mesmo tempo, a chamada de capa também destaca o quarto melhor tempo de Fittipaldi, nos primeiros treinos para o Grande Prêmio da Itália, como fator positivo para a disputa do campeonato.

**PÁGINA 15 – 9 de setembro de 1972 – *O Estado de S. Paulo***



Chegando na página 15 da edição de 9 de setembro de 1972 do *O Estado de S. Paulo*, o jornal faz novamente uso do valor-notícia de visualidade para destacar Fittipaldi após os primeiros treinos na Itália. A reportagem do jornalista Reginaldo Leme aponta para o valor-notícia de dramaticidade, ao lembrar o episódio ocorrido na semana que antecedeu à corrida decisiva, quando o caminhão da equipe Lotus, que transportava o carro de Fittipaldi, sofreu um acidente na estrada a caminho da Itália.

A visualidade da página 15 aponta para Emerson aparentando tranquilidade ao saber que o seu carro não sofreu sérias avarias, em especial no motor, e também que apenas um problema na suspensão da Lotus não seria o suficiente para tirar a tranquilidade do piloto na véspera da prova decisiva. Apoiado na obra de Campbell (2005), pode-se dizer que a

persistência de Emerson em meio às dificuldades, antes de chegar a Itália, é um elemento presente na jornada do herói, que tem o seu objetivo estabelecido.

Com vantagem na pontuação do campeonato, a tranquilidade de Fittipaldi na véspera da corrida decisiva para a conquista do seu primeiro campeonato estava apoiada no fato de que ele não precisava vencer a prova para ser o campeão.

**PÁGINA 15 – 9 de setembro de 1972 – O Estado de S. Paulo**

# A Lotus demora, apenas um susto

A demora de Emerson passar à frente dos boxes, na última volta do primeiro turno de treino de ontem, em Monza, deu um grande susto no pessoal da Lotus e nos mecânicos. Peter Warr, que estava atento à cronometragem, à margem da pista, com a tableta marcada pronta para ser mostrada a Emerson, levantou-se bruscamente e saiu em direção à pista, com os mecânicos, tentando ver o carro preto que não aparecera no tempo previsto.

Maria Helena Fittipaldi não chegou a perceber a demora, que aconteceu exatamente no momento em que ela não estava se preocupando com a cronometragem, pois se preparava para ir ao Padlock nesse final da primeira parte do treino. O pessoal dos outros boxes, preocupado com o trabalho de cada corrida, só percebe qualquer movimentação estranha quando viu Warr e os mecânicos passarem apressadamente. Os repórteres também correram para acompanhar o pessoal da Lotus. Emerson parava na curva parabólica, a mesma em que, há dois anos, morreu o primeiro piloto daquela fábrica de carros, Jochen Rindt, líder isolado na liderança do campeonato.

### A BOA SURPRESA

Antes mesmo de chegar à curva, Peter Warr, os mecânicos e os repórteres tiveram uma surpresa agradável: Emerson estava assistindo

alguns fiscais de pista empurrarem o seu carro junto ao guard-rail, pelo lado de dentro. Havia a certeza, pelo menos, de que nada de grave acontecera ao veículo ou ao piloto. O problema era um só: faltara gasolina. O pessoal da Lotus se aproximou e ajudou a empurrar o carro, que não acusava nenhum defeito mecânico. Esse era o maior medo deles, pois esse é o único de que a equipe dispõe e uma batida qualquer poderia tirar Emerson da corrida.

### O PRIMEIRO

Emerson foi o primeiro piloto a entrar na pista, no segundo turno de treinamento, e deu cinco paradas para acertar a suspensão. Stewart demorou bastante para entrar, porque os mecânicos ainda tiveram de trocar os pneus do 005, que eram de chuva. Deu três paradas no segundo turno, mas sem muito problema para acertar no carro, apenas trocando pneus. Stewart foi o primeiro a terminar o treino, junto com Ickx.

### DE MOTO

Emerson foi ontem para o autódromo de moto, levando Maria Helena atrás. A moto foi emprestada pela firma de preparação italiana Moto-Guzzi, em nome de Maria Helena. É uma moto muito grande, de 750 cilindradas, cor preta, com um grande emblema da John Player Special no tanque de gasolina.

Mais um recorte da página 15, que aponta para o valor-notícia de seleção, onde a dramatização e o inesperado aparecem na matéria, que, na sua chamada, ressalta o susto após o carro de Fittipaldi ficar sem gasolina na sessão de treinos para o Grande Prêmio da Itália.

A matéria relembra, através do critério de noticiabilidade da morte, que, no local onde Emerson parou o seu carro, o seu ex-companheiro de equipe, Jochen Rindt, morrera

dois anos antes, após um grave acidente. A morte é um fator que está intimamente ligada à jornada do herói, como observa Traquina (2005, p.79). Este valor-notícia fica mais evidente quando se trata de uma jornada de alto risco, onde é comum uma grande negatividade, presente diariamente nas notícias.

PÁGINA 15 – 9 de setembro de 1972 – *O Estado de S. Paulo*

# A cada volta, tempo melhora

Durante a primeira fase do treino oficial de ontem Emerson deu muitas voltas sem conseguir um tempo inferior a 1'38", enquanto os outros pilotos já estavam obtendo marcas inferiores a 1'36". Mas ele não desanimou: a cada volta, parava no boxe e mandava regular a suspensão. Até que, ainda nesse primeiro turno, conseguiu fazer 1'37"9 e 1'37"8, tempos ainda fracos mas que lhe asseguraram o 8.º lugar nessa parte.

No segundo turno, depois de vários ajustes na suspensão do carro, ele começou a reduzir o tempo a cada volta, fazendo 1'37"8, 1'37"8 e 1'37"3. Na décima volta, uma sensação de alívio no box mais movimentado do autódromo: Emerson conseguira baixar para 1'36"9 e logo em seguida, para 34"5". Nos vinte minutos finais do treino, fez seu melhor tempo: 1'36"29.

Embora, de modo geral, não tenha gostado do desempenho da Lotus 72D, Emerson não conseguiu esconder sua satisfação por ter verificado que o motor manteve seu funcionamento normal durante todo o treino. Na primeira parada no box, ele não parecia muito preocupado com o problema da suspensão:

— O carro está saindo de frente e às vezes também de trás. Eu não estou gostando nada da estabilidade dele, mas acho que dá para melhorar.

O chefe da equipe, Peter Warr, mandou que os mecânicos ajustassem a regulação da suspensão no ponto mais duro possível e depois no mais flexível, para, a partir dos dois extremos, chegar ao ponto ideal. E foi isso o que aconteceu depois de cada parada de Emerson no box. Os resultados foram considerados bons pela maioria dos membros da equipe, mas eles esperam que o carro ganhe toda a sua estabilidade depois de mais alguns toques, durante os treinos de hoje.

O que também se espera para hoje é que Jackie Stewart repita seu hábito de guiar com a máxima prudência na fase final dos treinos, quando já adquiriu uma noção perfeita da pista. Com isso, o pessoal da Lotus acredita que Emerson possa fazer melhor tempo que ele, pois estará exatamente na fase em que o piloto procura correr mais para ter uma boa classificação. Isso também é válido para o pessoal da Ferrari, que não deu tudo nos treinos de ontem: Ickx foi o primeiro a parar nos dois turnos de treinamento.

Nas provas de hoje, os pilotos terão que circular 55 vezes para perfazer o total de 317.525 quilômetros, que é a distância oficial do 43.º Grande Prêmio da Itália, a 16.ª competição da série pelo título mundial de Fórmula-1.

A persistência de Fittipaldi é o ponto de destaque nesse recorte da página 15 de 9 de setembro de 1972. Novamente lembrando a obra de Campbell (2005), Emerson tem o seu objetivo pré-determinado, e a matéria mostra as tentativas de acertar o carro em dois turnos de treinamentos.

A matéria denota a figura do herói persistente, que busca vencer as limitações locais e pessoais para conseguir a vitória. Para exemplificar, os cuidados de Emerson, antes da

prova decisiva, remetem à figura do herói épico, como mostrado em Kothe (1987, p 14). Fittipaldi vai crescendo em sua humanidade, o que gera uma simpatia com o leitor e expectador.

Como critérios de noticiabilidade para este recorte, são preponderantes nesse espaço a personalização, que consiste em valorizar os personagens do acontecimento, e a simplificação, que é desprovida de ambiguidade, e é de fácil entendimento para o leitor.

**CAPA DA EDIÇÃO – 10 de setembro de 1972 – *O Estado de S. Paulo***



A visualidade como critério de noticiabilidade destaca Emerson dentro da sua Lotus na capa da edição do jornal *O Estado de S. Paulo* em 10 de setembro de 1972, data do Grande Prêmio da Itália. Na chamada, a posição de largada de Fittipaldi para a corrida e o alerta para os problemas de suspensão no carro do piloto colocam a figura do herói em dificuldades para concluir o seu objetivo, que estava próximo de ser concretizado, pois restavam três pontos para o feito épico. O texto destaque que Fittipaldi estava próximo de ser o primeiro brasileiro campeão do mundo de automobilismo, mas ainda teria de superar o favoritismo da Ferrari, o principal adversário na corrida decisiva.

66 – O ESTADO DE S. PAULO

DOMINGO, 10 DE SETEMBRO DE 1972

# Emerson larga em sexto, com um plano secreto



REGINALDO LEME  
Enviado especial

Para ser o primeiro piloto brasileiro a ganhar o título mundial de Fórmula-1, hoje à tarde, em Monza, Emerson Fittipaldi terá que seguir à risca um plano de corrida elaborado pela equipe da Lotus, logo após o treino de ontem, em que ele se classificou em 6.º lugar para a largada. Durante uma hora, Colin Chapman e Peter Warr ouviram as explicações de Emerson e traçaram o plano no canchinho da Lotus, a portas fechadas. O carro reserva, com o qual Emerson tentará hoje pelo menos um quarto lugar (faltam três pontos para ele ser campeão), continua apresentando problemas de suspensão e só depois de várias voltas e muitas paradas no box é que Emerson conseguiu um tempo inferior a 1'37". Jackie Ickx largará na frente e a Ferrari é a grande favorita. A corrida será transmitida ao vivo para o Brasil, a partir das 18 e 30, pela REX (nas páginas seguintes, a vida e as corridas de Emerson, e o atual estágio do automobilismo brasileiro).

Radialista 071 – Especial para o "Estado"

A Lotus ainda está com problemas de suspensão, Emerson não conseguiu melhorar seu tempo e desta vez não é o favorito

Nesse recorte da página 46 da edição de 10 de setembro de 1972, Emerson e a equipe Lotus traçam a sua estratégia para conquistar o primeiro título. Para esse registro, o critério de noticiabilidade de dramatização chama atenção, uma vez que a edição do jornal foi veiculada na data da corrida.

O jornal relata a conversa entre Fittipaldi e seus engenheiros, que aconteceu por uma hora, para definir os passos da corrida. Depois de uma semana com problemas, desde a chegada na Itália, o texto destaca mais um percalço na trajetória do herói, que, para atingir o seu objetivo, terá de batalhar com o carro reserva, contra o favoritismo dos carros da equipe Ferrari. Ao mesmo tempo, o recorte também chama atenção para a jornada de Fittipaldi durante a temporada de 1972 e a probabilidade de ter o seu desfecho de forma épica.

## Segurança, o problema

A largada do Grande Premio da Itália será às 10 e 30 (hora brasileira) e o pelotão será formado em filas de dois carros cada uma, do lado esquerdo da pista bem larga, em frente aos boxes e à tribuna central. Por motivos de segurança, só a metade da pista será ocupada para a largada, o que agradou aos pilotos, que não terão de passar pela grincana nessa volta inicial.

A grincana, no entanto, voltará à pista a partir da segunda volta, quando os carros já tiverem entrado em fila indiana, reduzindo as possibilidades de acidentes. A prova consta de 55 voltas e o prêmio para o primeiro colocado é de 420 mil francos suíços (aproximadamente 32 mil cruzeiros). O segundo colocado ganhará 16.600 francos (26 mil cruzeiros) e o terceiro, 1.100 francos (1.700 cruzeiros).

Emerson será o 6.º na largada, porque não conseguiu superar sua melhor marca do primeiro treino, ontem ... (1'36"29), e ontem voltou a sentir os mesmos problemas de suspensão que o forçaram a parar diversas vezes no box, para tentar chegar ao ponto ideal de regulagem. Em cada parada, ele conversava bastante com Collin Chapman, como já fizera na véspera, com o chefe substituto da equipe, Peter Warr. Tudo foi tentado para dar mais estabilidade ao carro nas curvas, mas nada deu resultado. Ao final do treino, Emerson não conseguia esconder sua decepção (os mecânicos lhe haviam garantido que o carro estaria bem regulado ontem).

As últimas voltas do treino de ontem foram dramáticas para o pessoal da Lotus, que não tirava os olhos dos cronômetros, enquanto, na pista, Emerson tentava reduzir seu tempo a cada volta. Nas três primeiras, fez 1'38". Depois, baixou para 37"5, 37"2 e 37"0 (este tempo obtido na última volta).

Como o tempo melhorava a cada volta, Chapman, encostado no muro que separa os boxes da pista, manifestava sua esperança de conseguir, pelo menos, o 4.º melhor tempo. Mas, ao ver a bandeirada de encerramento do treino, voltou para o box da Lotus visivelmente triste. Pouco depois,

Emerson entrava no box com o carro desligado e andando bem devagar. Ao tirar o capacete, fez a mesma expressão de Chapman para demonstrar sua tristeza:

— E, não dou mesmo.

Peter Warr, que estivera substituindo Chapman na chefia da equipe, aproximou-se de Emerson e o convidou para uma conversa reservada no caminhão da Lotus. Os dois e mais Chapman ficaram, então, cerca de uma hora discutindo os problemas do carro, a portas fechadas. Depois, saíram e Emerson foi logo dizendo que abandonara seus planos de ganhar a corrida:

— Cada corrida é uma nova história e a gente corre sempre para ganhar. Mas, agora, será diferente; a vitória não é essencial para a conquista do título mundial de Fórmula-1 e por isso é melhor chegar ao final da corrida como campeão do que ter que parar antes do fim e ficar apenas torcendo, fora da pista. De qualquer maneira, posso garantir que serei um adversário muito difícil para todos os outros, mesmo não podendo correr com o carro que estava pretendendo.

No segundo recorte, na página 46 da edição de 10 de setembro de 1972, destaque para a segurança do autódromo de Monza, na Itália, palco da corrida. A matéria chama a atenção para o sistema de largada, com os carros ficando lado a lado, evitando a possibilidade de um acidente de proporções severas.

Ao mesmo tempo, a matéria dá atenção à sexta posição de largada obtida por Emerson, conquistada em tons de dramaticidade, sendo este o valor-notícia empregado no texto desse recorte. Mesmo assim, o tom dramático também abre espaço para a possibilidade da consolidação de um novo herói, o qual ressalta que sempre corre para vencer, mas que, especialmente nessa prova, não necessita da vitória. Bastaria apenas um quarto lugar, ao final da prova, que Emerson se consagraria campeão mundial pela primeira vez na carreira.

**PÁGINA 46 – 10 de setembro de 1972 – *O Estado de S. Paulo***

**Emerson,  
25 pontos  
na frente**

A classificação do Campeonato Mundial de Pilotos é a seguinte: 1.º, Emerson Fittipaldi, Brasil — 52 pontos; 2.º, Dennis Hulme, Nova Zelândia e Jackie Stewart, Escócia — 27 pontos; 4.º, Jacky Ickx, Bélgica — 25 pontos; 5.º, Peter Revson, EUA — 14 pontos; 6.º, Clay Regazzoni, Suíça — 13 pontos; 7.º, Chris Amon, Nova Zelândia — 11 pontos; 8.º, Ronnie Peterson, Suécia, Jean Pierre Beltoise e François Cevert, França — 9 pontos; 11.º, Mike Hailwood, Inglaterra — 7 pontos; 12.º, Brian Redman, Inglaterra e Howden Ganley, Nova Zelândia — 4 pontos; 14.º, José Carlos Pace, Brasil, Mario Andretti, EUA e Andrea de Adamich, Itália — 3 pontos; 17.º) Tim Schenken, Austrália, e Graham Hill, Inglaterra, 2 pontos e 19.º, Arturo Merzario, Itália — 1 ponto.

O terceiro recorte da página 46, na edição de 10 de setembro de 1972, mostra a tabela de pontuação e a grande vantagem de Emerson no campeonato, traduzindo, assim, em números, a missão de Fittipaldi para se tornar campeão mundial de Fórmula 1 pela primeira vez.

DOMINGO, 10 DE SETEMBRO DE 1972

O ESTADO DE S. PAULO



A guirlanda da primeira vitória, a casa na Suíça, o amor de Maria Helena, o filme sobre sua vida: em tudo, ele é seu próprio super-herói, como Mandrake criativo

# Na bicicleta a honza, na história o amor à máquina

Boêmio Aires, 32 de idade em 1972, o Grande Prêmio da Argentina, o prêmio de Campeão Mundial de Fórmula 1, em 1971, em uma competição de "velocidade", a sua esposa Maria Helena, está no seu carro, vestindo um elegante vestido branco, enquanto a própria Maria Helena prepara para receber a honraria de primeira vitória.

— Pela primeira vez, senti que poderia estar junto com meu primeiro prêmio durante o tempo de uma competição. Por isso, não fiz nada de mais a partir do momento em que me tornei campeão. Não quis fazer nada de mais além disso, não quis fazer nada além disso.

para obter o 5.º lugar na classificação geral (Waltke foi o vencedor) e o primeiro na prova de velocidade. A vitória foi para a Ferrari, com o piloto brasileiro Emerson Fittipaldi. O vencedor da prova de velocidade foi o piloto brasileiro Emerson Fittipaldi. O vencedor da prova de velocidade foi o piloto brasileiro Emerson Fittipaldi.

— Com a língua chibá, o carro não é mais um objeto de desejo, mas um objeto de desejo. É um objeto de desejo. É um objeto de desejo. É um objeto de desejo.

— Não faltam 20 minutos de tempo e Emerson já está no ar. Ele está no ar.

— Emerson sempre está chorando de tanto que não consegue dormir. Ele está chorando de tanto que não consegue dormir. Ele está chorando de tanto que não consegue dormir.

— Foi um amor puro e simples. Foi um amor puro e simples.

— Emerson acabou derrotando Jack e a vitória acabou sendo a vitória de Emerson. Emerson acabou derrotando Jack e a vitória acabou sendo a vitória de Emerson.

— Com a língua chibá, o carro não é mais um objeto de desejo, mas um objeto de desejo. É um objeto de desejo. É um objeto de desejo. É um objeto de desejo.

— Não faltam 20 minutos de tempo e Emerson já está no ar. Ele está no ar. Ele está no ar. Ele está no ar. Ele está no ar.

— Emerson sempre está chorando de tanto que não consegue dormir. Ele está chorando de tanto que não consegue dormir. Ele está chorando de tanto que não consegue dormir.

— Emerson acabou derrotando Jack e a vitória acabou sendo a vitória de Emerson. Emerson acabou derrotando Jack e a vitória acabou sendo a vitória de Emerson.

— Não faltam 20 minutos de tempo e Emerson já está no ar. Ele está no ar. Ele está no ar. Ele está no ar. Ele está no ar.

— Emerson sempre está chorando de tanto que não consegue dormir. Ele está chorando de tanto que não consegue dormir. Ele está chorando de tanto que não consegue dormir.

— Foi um amor puro e simples. Foi um amor puro e simples.

— Emerson acabou derrotando Jack e a vitória acabou sendo a vitória de Emerson. Emerson acabou derrotando Jack e a vitória acabou sendo a vitória de Emerson.

— Com a língua chibá, o carro não é mais um objeto de desejo, mas um objeto de desejo. É um objeto de desejo. É um objeto de desejo. É um objeto de desejo.

— Não faltam 20 minutos de tempo e Emerson já está no ar. Ele está no ar. Ele está no ar. Ele está no ar. Ele está no ar.

— Emerson sempre está chorando de tanto que não consegue dormir. Ele está chorando de tanto que não consegue dormir. Ele está chorando de tanto que não consegue dormir.

— Emerson acabou derrotando Jack e a vitória acabou sendo a vitória de Emerson. Emerson acabou derrotando Jack e a vitória acabou sendo a vitória de Emerson.

— Não faltam 20 minutos de tempo e Emerson já está no ar. Ele está no ar. Ele está no ar. Ele está no ar. Ele está no ar.

— Emerson sempre está chorando de tanto que não consegue dormir. Ele está chorando de tanto que não consegue dormir. Ele está chorando de tanto que não consegue dormir.

— Foi um amor puro e simples. Foi um amor puro e simples.

— Emerson acabou derrotando Jack e a vitória acabou sendo a vitória de Emerson. Emerson acabou derrotando Jack e a vitória acabou sendo a vitória de Emerson.

— Com a língua chibá, o carro não é mais um objeto de desejo, mas um objeto de desejo. É um objeto de desejo. É um objeto de desejo. É um objeto de desejo.

— Não faltam 20 minutos de tempo e Emerson já está no ar. Ele está no ar. Ele está no ar. Ele está no ar. Ele está no ar.

— Emerson sempre está chorando de tanto que não consegue dormir. Ele está chorando de tanto que não consegue dormir. Ele está chorando de tanto que não consegue dormir.

— Emerson acabou derrotando Jack e a vitória acabou sendo a vitória de Emerson. Emerson acabou derrotando Jack e a vitória acabou sendo a vitória de Emerson.

— Não faltam 20 minutos de tempo e Emerson já está no ar. Ele está no ar. Ele está no ar. Ele está no ar. Ele está no ar.

— Emerson sempre está chorando de tanto que não consegue dormir. Ele está chorando de tanto que não consegue dormir. Ele está chorando de tanto que não consegue dormir.

— Foi um amor puro e simples. Foi um amor puro e simples.

— Emerson acabou derrotando Jack e a vitória acabou sendo a vitória de Emerson. Emerson acabou derrotando Jack e a vitória acabou sendo a vitória de Emerson.

— Com a língua chibá, o carro não é mais um objeto de desejo, mas um objeto de desejo. É um objeto de desejo. É um objeto de desejo. É um objeto de desejo.

— Não faltam 20 minutos de tempo e Emerson já está no ar. Ele está no ar. Ele está no ar. Ele está no ar. Ele está no ar.

— Emerson sempre está chorando de tanto que não consegue dormir. Ele está chorando de tanto que não consegue dormir. Ele está chorando de tanto que não consegue dormir.

— Emerson acabou derrotando Jack e a vitória acabou sendo a vitória de Emerson. Emerson acabou derrotando Jack e a vitória acabou sendo a vitória de Emerson.

— Não faltam 20 minutos de tempo e Emerson já está no ar. Ele está no ar. Ele está no ar. Ele está no ar. Ele está no ar.

— Emerson sempre está chorando de tanto que não consegue dormir. Ele está chorando de tanto que não consegue dormir. Ele está chorando de tanto que não consegue dormir.

— Foi um amor puro e simples. Foi um amor puro e simples.

— Emerson acabou derrotando Jack e a vitória acabou sendo a vitória de Emerson. Emerson acabou derrotando Jack e a vitória acabou sendo a vitória de Emerson.

— Com a língua chibá, o carro não é mais um objeto de desejo, mas um objeto de desejo. É um objeto de desejo. É um objeto de desejo. É um objeto de desejo.

— Não faltam 20 minutos de tempo e Emerson já está no ar. Ele está no ar. Ele está no ar. Ele está no ar. Ele está no ar.

— Emerson sempre está chorando de tanto que não consegue dormir. Ele está chorando de tanto que não consegue dormir. Ele está chorando de tanto que não consegue dormir.

— Emerson acabou derrotando Jack e a vitória acabou sendo a vitória de Emerson. Emerson acabou derrotando Jack e a vitória acabou sendo a vitória de Emerson.

— Não faltam 20 minutos de tempo e Emerson já está no ar. Ele está no ar. Ele está no ar. Ele está no ar. Ele está no ar.

— Emerson sempre está chorando de tanto que não consegue dormir. Ele está chorando de tanto que não consegue dormir. Ele está chorando de tanto que não consegue dormir.

— Foi um amor puro e simples. Foi um amor puro e simples.

— Emerson acabou derrotando Jack e a vitória acabou sendo a vitória de Emerson. Emerson acabou derrotando Jack e a vitória acabou sendo a vitória de Emerson.

— Com a língua chibá, o carro não é mais um objeto de desejo, mas um objeto de desejo. É um objeto de desejo. É um objeto de desejo. É um objeto de desejo.

— Não faltam 20 minutos de tempo e Emerson já está no ar. Ele está no ar. Ele está no ar. Ele está no ar. Ele está no ar.

— Emerson sempre está chorando de tanto que não consegue dormir. Ele está chorando de tanto que não consegue dormir. Ele está chorando de tanto que não consegue dormir.

— Emerson acabou derrotando Jack e a vitória acabou sendo a vitória de Emerson. Emerson acabou derrotando Jack e a vitória acabou sendo a vitória de Emerson.

— Não faltam 20 minutos de tempo e Emerson já está no ar. Ele está no ar. Ele está no ar. Ele está no ar. Ele está no ar.

— Emerson sempre está chorando de tanto que não consegue dormir. Ele está chorando de tanto que não consegue dormir. Ele está chorando de tanto que não consegue dormir.

— Foi um amor puro e simples. Foi um amor puro e simples.

— Emerson acabou derrotando Jack e a vitória acabou sendo a vitória de Emerson. Emerson acabou derrotando Jack e a vitória acabou sendo a vitória de Emerson.

A página 47 da edição de 10 de setembro de 1972 traça a vida do campeão desde o início de sua trajetória familiar, no âmbito das provas de rua, até a conquista na Itália. O relato inicia no Grande Prêmio da Argentina, primeira prova da temporada de 1972 da Fórmula 1, quando Emerson não terminou a corrida, mas esteve entre os destaques ao andar mais rápido que nomes como Jackie Stewart, aquele que viria a ser o principal adversário de Fittipaldi à época.

A jornada do herói é lembrada em detalhes na página 47, contando a vida de Fittipaldi 20 anos antes, com cinco anos de idade, e a preferência, ao invés dos jogos de futebol, pelas corridas de bicicleta na Praça Charles Muller, em São Paulo. Fazendo uso de variados critérios de noticiabilidade, a página 47 tem na simplificação, mais especificamente na dramatização, o valor-notícia de maior relevância.

Até o desfecho do campeonato obtido por Fittipaldi, elementos para contar a trajetória épica, como a morte e a persistência – esta última a principal delas –, estão muito presentes no texto. Nesse sentido, a matéria destaca a segunda corrida da temporada, na África do Sul, quando um forte acidente a poucas voltas do final da prova, assustou Emerson e a equipe Lotus. Foi a primeira vez em que, além do gosto amargo da derrota, por não completar a prova, Fittipaldi se viu perto da morte.

Mesmo ressaltando as dificuldades na trajetória de Emerson, a matéria também relata o cotidiano do herói, o que remete à figura do “herói humano”, como explica Campbell (2005, p.141), que é menos fabuloso do que na idade mitológica, aproximando a figura de Emerson mais do homem comum.

Ao final desse recorte, cabe novamente ressaltar que a página, além de um resgate da trajetória de Fittipaldi, apoia o seu relato em elementos visuais que compõem o valor-notícia de visualidade. O que se torna fundamental, conforme visto em Traquina (2005, p.89), quando Emerson ganha um destaque amplo dentro da edição. Nesse caso em específico, o jornal paulista enfatizou toda a jornada do herói até a sua conclusão épica.



A página 48 da edição de 10 de setembro de 1972 traça um paralelo com o acidente, tratando a conquista de Fittipaldi como tal, fazendo uso de dois critérios de noticiabilidade importantes no jornalismo impresso: a novidade e a relevância. A novidade, segundo Traquina (2005), compreende que as conquistas dos personagens sejam de uma mesma competição; o autor reforça que cada jornada tem seus traços de ineditismo, o que, na visão dele sobre os valores-notícia de seleção, é o que apresenta maior valor.

O ineditismo é amplamente explorado na página 48 para retratar um automobilismo ainda incipiente no Brasil, tendo os resquícios das corridas de rua dos anos 1960 como ponto de partida para alguns dos pilotos como Emerson. Era o período do começo do surgimento de alguns projetos de autódromos pelo Brasil, como em Vitória, Florianópolis e Viamão, como destaca a edição do jornal. Era o sucesso de Fittipaldi despertando o interesse do poder público em mais uma modalidade, além do futebol.

A página também traz o tempo como valor-notícia, fazendo uso da visualidade, com as imagens do circuito de Interlagos, em São Paulo, como o palco da Fórmula 1 no Brasil, algo que parecia impossível na virada da década. Importante lembrar que 1972 foi a primeira vez que a Fórmula 1 esteve no Brasil, e a conquista de Emerson foi o primeiro grande passo para a popularização do automobilismo no país.

O tempo como valor-notícia também retrata a tradição de pilotos sul-americanos no campeonato mundial de automobilismo. Antes de Fittipaldi, o piloto argentino Juan Manuel Fangio já havia se consagrado com cinco títulos mundiais. Um recorde que perdurou até 2003, quando Michael Schumacher<sup>51</sup> conquistou o seu sexto de sete títulos mundiais na carreira, recorde alcançado por Lewis Hamilton<sup>52</sup> em 2020.

A matéria ainda relembra a trajetória de Chico Landi<sup>53</sup>, que até então havia sido o único piloto brasileiro a guiar na Fórmula 1, até a chegada dos irmãos Fittipaldi em 1970. A página 48 da edição conclui projetando o futuro do automobilismo nacional após a conquista de Emerson, numa tentativa de projeção, e de busca por outros valores do automobilismo nacional.

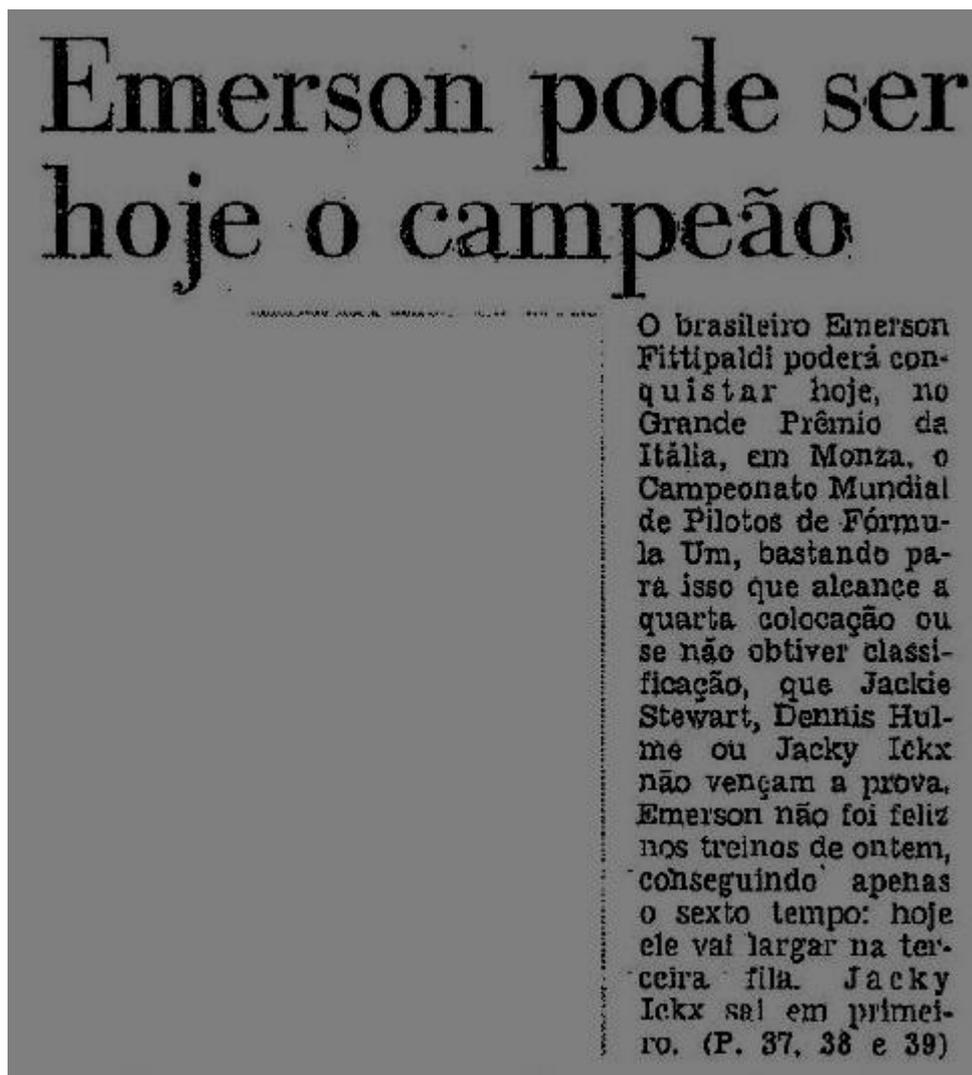
---

<sup>51</sup> Piloto alemão. Correu na Fórmula 1 entre 1991 e 2006. Retornou à categoria em 2010 até 2012. Foi campeão mundial em sete oportunidades (1994, 1995, 2000, 2001, 2002, 2003 e 2004)

<sup>52</sup> Piloto britânico. Corre atualmente na Fórmula 1 pela equipe Mercedes. Campeão mundial em sete oportunidades (2008, 2014, 2015, 2017, 2018, 2019 e 2020). Único piloto negro na história da categoria, detentor do recorde de *pole positions* (103) e recordista em número de vitórias (103).

<sup>53</sup> Piloto brasileiro. Correu na Fórmula 1 entre 1951 e 1953. Retornou à categoria na temporada de 1956. Foi o primeiro brasileiro a correr na Fórmula 1 e a guiar um carro da equipe Ferrari. Seu melhor resultado foi um 4º lugar no GP da Argentina de 1956, sendo o primeiro brasileiro a marcar pontos no campeonato mundial de Fórmula 1.

CAPA DA EDIÇÃO – 10 de setembro de 1972 – *O Globo*



A chamada de capa do jornal *O Globo*, de 10 de setembro de 1972, usa novamente a notoriedade como critério de noticiabilidade para destacar o quarto lugar como objetivo para que Emerson Fittipaldi conquiste o campeonato no Grande Prêmio da Itália.

Para a chamada em questão, a derrota atua como um componente na jornada do herói, como se vê pelo destaque do insucesso de Emerson no treino classificatório e da infelicidade de Fittipaldi, que obteve apenas o sexto tempo para o *grid* de largada.

ESPORTES O GLOBO ☆ 10-9-72 - Domingo ☆ Página 37

**GP ITALIA MONZA**

# Lotus trai Emerson. Ele faz o sexto tempo

Janos Lengyel, enviado especial

Além cautela e também lutando com dificuldades no motor, Emerson Fittipaldi não conseguiu vencer a corrida de sua primeira volta e acabou se classificando entre a elite de pilotos, mas o colosso da Lotus, ao contrário, não teve problemas para vencer a corrida. O piloto brasileiro chegou a ser considerado o favorito para vencer a corrida, mas acabou ficando em sexto lugar.

A corrida das 100 mil quilômetros teve as condições, embora o tempo de 100 mil km de Lotus, com Jacky Ickx na pole position, se deu de Lotus. Depois de Emerson Fittipaldi, Colin Chapman, John Watson e John Miles. Os pilotos da Lotus também se classificaram em segundo e terceiro lugares, mas não conseguiram vencer a corrida.

**Chegada de Chapman**

Emerson não foi feliz durante os treinos de qualificação. Ele não conseguiu se qualificar para a corrida, mas conseguiu se classificar em sexto lugar.

Sempre sério, sem aquele sorriso habitual, o piloto britânico teve algumas conversas com os engenheiros, John Watson e John Miles. Chapman disse, aparentemente, que não poderia vencer a corrida. Emerson ficou muito triste com isso.

— Vai precisar trabalhar muito mais ainda. Mas não é nada grave, o carro não acabou de mais apenas foi lento e temos que achar a razão.

O primeiro machucado, Thaver Saarna, disse porém, um pouco melhor.

— Nenhum piloto que o motor pode estar piorado. Vamos analisar agora e, se for necessário, vamos tentar de bom grado mudar o carro imediatamente, é o melhor que temos aqui. Em tudo isso, temos uma longa noite de trabalho pela frente.

— Já os mecânicos se lançaram sobre a Lotus com vontade de demorar e sair para a pista imediatamente. O importante, para eles e para Emerson, era o fato de que o carro está inteiro: é o único que o Lotus tem em Monza.

— E quando o Emerson vem a largar hoje com um tremido motor, depois da retirada do primeiro cilindro, a partida é agra, e a sorte que ele usou ontem. Isso no entanto não significa nada mais. Depois da longa noite de trabalho dos mecânicos e principalmente do piloto brasileiro, é uma oportunidade para Emerson adquirir o estado de seu carro.

**Volto do verão**

Para o último treino oficial de ontem, o verão voltou a Milano. Depois de duas horas de quente para verificação, a expectativa de um domingo chuvoso amarela o GP da Itália. O tempo, no entanto, não parece estar com plenas condições para garantir o bom tempo para iniciar mais uma temporada para Emerson Fittipaldi. O brasileiro usará ainda o habitual grupo de pilotos da Ferrari, embora tenha estabelecido sua melhor marca. Também a queda de temperatura, assim como o aquecimento, ajudaram Colin Asson a se colocar numa posição privilegiada.

— Quem não pôde aproveitar sua boa sorte (colocar-se na frente) foi Emerson Fittipaldi, seu motor quebrou mais uma vez no fim do treino. Justamente quando estava se preparando para largar. Também não Carlos Pace, apesar de problemas na caixa de marchas, não conseguiu se qualificar para largar, quase três segundos, já o progresso de Wilson do Brasil, mas não conseguiu se qualificar: da largada para largar, Wilson foi até largando e suas condições por último hora e não foi muito bom do melhor quando.

— Depois de três horas. O importante é que o outro não pôde durante a corrida. Também que foi lá o fim. Quem não se qualifica quando Emerson foi campeão do mundo.

**Os rivais**

Quando os principais competidores de Emerson foram os pilotos, Jacky Ickx, Clay Regazzoni e Niki Lauda. Emerson foi o vencedor, seguido por Ickx, Regazzoni e Lauda. Emerson foi o vencedor, seguido por Ickx, Regazzoni e Lauda.

Quando os principais competidores de Emerson foram os pilotos, Jacky Ickx, Clay Regazzoni e Niki Lauda. Emerson foi o vencedor, seguido por Ickx, Regazzoni e Lauda.

A matéria da página 37 do jornal *O Globo*, da edição de 10 de setembro de 1972, coloca na sequência da chamada de capa, a derrota como um componente na jornada do herói, destacando o fracasso de Emerson no treino classificatório, ao ratificar as dificuldades que Fittipaldi enfrentava durante os treinos, culminando com o sexto tempo para o *grid* de largada.

A reportagem mostra um pouco da rotina e os bastidores que cercam a decisão no Grande Prêmio da Itália, como a chegada discreta de Colin Chapman, dono da equipe Lotus, ao Circuito de Monza, para acompanhar os trabalhos. Além dos adversários de Fittipaldi na corrida decisiva.

Um a um, a reportagem informa o que cada rival precisa fazer para se manter na disputa pelo campeonato, contra Fittipaldi, que conta com uma ampla vantagem na tabela de pontuação.

Dessa forma, a página 37 faz uma projeção em caso de título de Emerson, que vai desde um tranquilo voo de volta para sua casa em Lausanne, na Suíça, a uma boa feijoada para comemorar, ou não, o feito. O jornal carioca classificava que as hipóteses de Emerson deixar o Grande Prêmio da Itália sem a conquista eram mínimas.

0 GLOBO ☆ 10-9-72 - Domingo ☆ Página 38

# emerson



Aqui, todas as corridas de Emerson Fittipaldi em 1972. As válidas pelo Campeonato do Mundo, as extracampeonatos e também as de Fórmula Dois. E o resumo de sua grande ascensão

ESPORTE

## GP ÁFRICA DO SUL



**CAMPEONATO MUNDIAL - F-1 - 23 DE JANEIRO**  
CIRCUITO: BUENOS AIRES - 3.245 METROS  
NÚMERO DE VOLTAS: 35  
1.º JACKIE STEWART (SUÍÇA) TYRRELL  
2.º DENNIS HULME (NOVA ZELÂNDIA) MCLAREN  
3.º JACKIE ICKX (BÉLGICA) FERRARI  
MELHOR VOLTA: JACKIE STEWART - TYRRELL - 1m14s

## GP ARGENTINA



**CAMPEONATO MUNDIAL - F-1 - 4 DE MARÇO**  
CIRCUITO: KVALANGI - 4.185 METROS  
NÚMERO DE VOLTAS: 70  
1.º DENNIS HULME (NOVA ZELÂNDIA) MCLAREN  
2.º EMERSON FITTIPALDI (BRASIL) LOTUS 72-D  
3.º PETER REVSON (ESTADOS UNIDOS) MCLAREN  
MELHOR VOLTA: JACKIE STEWART - TYRRELL - 1m18s19

## BRANDS HATCH



**CORRIDA DOS CAMPEÕES - F-1 - EXTRACAMPEONATO - 19 DE MARÇO**  
CIRCUITO: Brands Hatch - 4.300 METROS  
NÚMERO DE VOLTAS: 40  
1.º EMERSON FITTIPALDI (BRASIL) - LOTUS 72-D  
2.º MIKE HALLWOOD (INGLATERRA) - SURTRES  
3.º DENNIS HULME (NOVA ZELÂNDIA) - MCLAREN  
MELHOR VOLTA: EMERSON FITTIPALDI - LOTUS 72-D - 1m20s48

## INTERLAGOS



**GP DO BRASIL - F-1 - EXTRACAMPEONATO - 30 DE MARÇO**  
CIRCUITO: INTERLAGOS - 7.800 METROS  
NÚMERO DE VOLTAS: 37  
1.º CARLOS BERTMAN (ARGENTINA) - BRABHAN  
2.º RONNIE PETERSON (SUÍÇA) - MARCH  
3.º WILSON FITTIPALDI JUNIOR (BRASIL) - BRABHAN  
MELHOR VOLTA: EMERSON FITTIPALDI - LOTUS 72-D - 1m36s

## SILVERSTONE



**DAILY EXPRESS INTERNACIONAL - F-1 - EXTRACAMPEONATO - 2 DE ABRIL**  
CIRCUITO: SILVERSTONE - 5.718 METROS  
NÚMERO DE VOLTAS: 40  
1.º EMERSON FITTIPALDI (BRASIL) - LOTUS 72-D  
2.º JEAN PIERRE BELTOISE (FRANÇA) HERM  
3.º JOHN SURTRES (INGLATERRA) SURTRES  
MELHOR VOLTA: JOHN SURTRES - SURTRES - 1m28s40

## GP ESPANHA



**CAMPEONATO MUNDIAL - F-1 - 1.º DE MAIO**  
CIRCUITO: JARAMA - 3.406 METROS  
NÚMERO DE VOLTAS: 35  
1.º EMERSON FITTIPALDI (BRASIL) LOTUS 72-D  
2.º JACKIE ICKX (BÉLGICA) FERRARI  
3.º CLAY REGAZZONI (SUÍÇA) FERRARI  
MELHOR VOLTA: JACKIE ICKX - FERRARI - 1m31s19

## PAU



**CAMPEONATO EUROPEU - F-2 - 1 DE MAIO**  
CIRCUITO: PAU - 2.740 METROS  
NÚMERO DE VOLTAS: 70  
1.º PETER GETHIN (INGLATERRA) CHEVROE B-30  
2.º PATRICK DEPAILLER (FRANÇA) MARCH 72E  
3.º DAVID FURLEY (INGLATERRA) MARCH 72E  
MELHOR VOLTA: NÃO CROMOMETRADA POR DEFEITO DO COMPUTADOR

## GP MONACO



**CAMPEONATO MUNDIAL - F-1 - 13 DE MAIO**  
CIRCUITO: MONTE CARLO - 3.145 METROS  
NÚMERO DE VOLTAS: 30  
1.º JEAN PIERRE BELTOISE (FRANÇA) HERM  
2.º JACKIE ICKX (BÉLGICA) FERRARI  
3.º EMERSON FITTIPALDI (BRASIL) LOTUS 72-D  
MELHOR VOLTA: JEAN PIERRE BELTOISE - HERM - 1m40s

## OLTON PARK



**GOLD CUP - F-1 - EXTRACAMPEONATO - 29 DE MAIO**  
CIRCUITO: OULTON PARK - 4.486 METROS  
1.º DENNIS HULME (NOVA ZELÂNDIA) MCLAREN  
2.º EMERSON FITTIPALDI (BRASIL) LOTUS 72-D  
3.º TIM SCHENKER (AUSTRÁLIA) SURTRES  
MELHOR VOLTA: DENNIS HULME - MCLAREN - 1m44s2

Da 23 de Janeiro, Grande Prêmio de Argentina. Contra o Campeão Mundial de Pilotos de 1971, Niki Lauda quando um lançamento de Jackie Stewart, Emerson Fittipaldi e John Surtees. Na volta de Lauda, o anúncio não é de celebração, mas de desafio. O piloto austríaco diz que se não passou, a surpresa foi a facilidade e o conforto com a John Surtees. Depois disso, o campeonato nacional começa para uma boa manutenção. Nos treinos, Surtees sempre tem o melhor tempo, seguido pelas outras equipes. Foi com Emerson que Surtees chegou ao topo. As condições melhoraram durante essas três semanas.

A primeira corrida é na África do Sul, 23 de Janeiro. O favorito continua sendo Jackie Stewart, mas todos sabem que Niki Lauda é o desafio do momento e o argentino não pode se deixar enganar. Apesar de que o campeão argentino possui um carro mais rápido, ele não consegue vencer a corrida. Na volta de Stewart, Emerson Fittipaldi, com apenas um ano de experiência nas corridas na Fórmula-1. Nos treinos, Emerson sempre tem o melhor tempo, seguido por Jackie Stewart. Depois disso, o campeonato nacional começa para uma boa manutenção. Nos treinos, Surtees sempre tem o melhor tempo, seguido pelas outras equipes. Foi com Emerson que Surtees chegou ao topo. As condições melhoraram durante essas três semanas.

Até a hora de Corrida dos Campeões, em Brands Hatch, dia 19 de março, os pilotos de Lauda trabalharam muito no ritmo de Emerson. Surtees sempre tem o melhor tempo, seguido por Jackie Stewart. Depois disso, o campeonato nacional começa para uma boa manutenção. Nos treinos, Surtees sempre tem o melhor tempo, seguido pelas outras equipes. Foi com Emerson que Surtees chegou ao topo. As condições melhoraram durante essas três semanas.

O Brasil começou depois de mais de um mês de férias, com a prova de Fórmula 1. Ela foi realizada em São Paulo, em Interlagos, dia 30 de março. Niki Lauda e Jackie Stewart, o campeão mundial Jackie Stewart, o líder do Campeonato Brasileiro Emerson Fittipaldi, e John Surtees, o piloto austríaco da equipe de Niki Lauda, foram os principais nomes. Emerson sempre tem o melhor tempo, seguido por Jackie Stewart. Depois disso, o campeonato nacional começa para uma boa manutenção. Nos treinos, Surtees sempre tem o melhor tempo, seguido pelas outras equipes. Foi com Emerson que Surtees chegou ao topo. As condições melhoraram durante essas três semanas.

Embarcou para a Europa irritado com o problema técnico do Interlagos, Emerson chegou ao primeiro lugar de longe da suspensão de Niki Lauda. Jackie Stewart, o campeão mundial Jackie Stewart, o líder do Campeonato Brasileiro Emerson Fittipaldi, e John Surtees, o piloto austríaco da equipe de Niki Lauda, foram os principais nomes. Emerson sempre tem o melhor tempo, seguido por Jackie Stewart. Depois disso, o campeonato nacional começa para uma boa manutenção. Nos treinos, Surtees sempre tem o melhor tempo, seguido pelas outras equipes. Foi com Emerson que Surtees chegou ao topo. As condições melhoraram durante essas três semanas.

Não foi em Jarama, na Espanha, que Emerson venceu com um carro perfeito. Mas estava melhor do que em Silverstone, mas não foi lá. Jackie Stewart, o campeão mundial Jackie Stewart, o líder do Campeonato Brasileiro Emerson Fittipaldi, e John Surtees, o piloto austríaco da equipe de Niki Lauda, foram os principais nomes. Emerson sempre tem o melhor tempo, seguido por Jackie Stewart. Depois disso, o campeonato nacional começa para uma boa manutenção. Nos treinos, Surtees sempre tem o melhor tempo, seguido pelas outras equipes. Foi com Emerson que Surtees chegou ao topo. As condições melhoraram durante essas três semanas.

A vitória em Jarama representou, para Emerson, o começo de uma nova etapa na tabela do Campeonato Mundial de Pilotos. Jackie Stewart e Niki Lauda desistiram, ele continuou campeão. Desta vez foi na 2.ª volta de Lauda, o anúncio não é de celebração, mas de desafio. O piloto austríaco diz que se não passou, a surpresa foi a facilidade e o conforto com a John Surtees. Depois disso, o campeonato nacional começa para uma boa manutenção. Nos treinos, Surtees sempre tem o melhor tempo, seguido pelas outras equipes. Foi com Emerson que Surtees chegou ao topo. As condições melhoraram durante essas três semanas.

No Monaco, no dia 13 de maio, foi disputado o Grande Prêmio de Mônaco. Niki Lauda e Jackie Stewart, o campeão mundial Jackie Stewart, o líder do Campeonato Brasileiro Emerson Fittipaldi, e John Surtees, o piloto austríaco da equipe de Niki Lauda, foram os principais nomes. Emerson sempre tem o melhor tempo, seguido por Jackie Stewart. Depois disso, o campeonato nacional começa para uma boa manutenção. Nos treinos, Surtees sempre tem o melhor tempo, seguido pelas outras equipes. Foi com Emerson que Surtees chegou ao topo. As condições melhoraram durante essas três semanas.

Emerson correu pela 1.ª vez na Inglaterra, em Oulton Park, no dia 29 de maio. Niki Lauda e Jackie Stewart, o campeão mundial Jackie Stewart, o líder do Campeonato Brasileiro Emerson Fittipaldi, e John Surtees, o piloto austríaco da equipe de Niki Lauda, foram os principais nomes. Emerson sempre tem o melhor tempo, seguido por Jackie Stewart. Depois disso, o campeonato nacional começa para uma boa manutenção. Nos treinos, Surtees sempre tem o melhor tempo, seguido pelas outras equipes. Foi com Emerson que Surtees chegou ao topo. As condições melhoraram durante essas três semanas.

Quando os carros largaram, Fittipaldi ficou em quarto na terceira volta passou para o terceiro lugar e seguiu se movendo até a oitava volta. O trabalho dos mecânicos parece ter dado resultado. A caixa de marchas está perfeita e a suspensão não trava. Emerson sempre tem o melhor tempo, seguido por Jackie Stewart. Depois disso, o campeonato nacional começa para uma boa manutenção. Nos treinos, Surtees sempre tem o melhor tempo, seguido pelas outras equipes. Foi com Emerson que Surtees chegou ao topo. As condições melhoraram durante essas três semanas.

Em Jarama, Emerson sempre tem o melhor tempo, seguido por Jackie Stewart. Depois disso, o campeonato nacional começa para uma boa manutenção. Nos treinos, Surtees sempre tem o melhor tempo, seguido pelas outras equipes. Foi com Emerson que Surtees chegou ao topo. As condições melhoraram durante essas três semanas.

Em Interlagos, Emerson sempre tem o melhor tempo, seguido por Jackie Stewart. Depois disso, o campeonato nacional começa para uma boa manutenção. Nos treinos, Surtees sempre tem o melhor tempo, seguido pelas outras equipes. Foi com Emerson que Surtees chegou ao topo. As condições melhoraram durante essas três semanas.

Em Silverstone, Emerson sempre tem o melhor tempo, seguido por Jackie Stewart. Depois disso, o campeonato nacional começa para uma boa manutenção. Nos treinos, Surtees sempre tem o melhor tempo, seguido pelas outras equipes. Foi com Emerson que Surtees chegou ao topo. As condições melhoraram durante essas três semanas.

Em Brands Hatch, Emerson sempre tem o melhor tempo, seguido por Jackie Stewart. Depois disso, o campeonato nacional começa para uma boa manutenção. Nos treinos, Surtees sempre tem o melhor tempo, seguido pelas outras equipes. Foi com Emerson que Surtees chegou ao topo. As condições melhoraram durante essas três semanas.

Em Pau, Emerson sempre tem o melhor tempo, seguido por Jackie Stewart. Depois disso, o campeonato nacional começa para uma boa manutenção. Nos treinos, Surtees sempre tem o melhor tempo, seguido pelas outras equipes. Foi com Emerson que Surtees chegou ao topo. As condições melhoraram durante essas três semanas.

Em Monaco, Emerson sempre tem o melhor tempo, seguido por Jackie Stewart. Depois disso, o campeonato nacional começa para uma boa manutenção. Nos treinos, Surtees sempre tem o melhor tempo, seguido pelas outras equipes. Foi com Emerson que Surtees chegou ao topo. As condições melhoraram durante essas três semanas.

Em Oulton Park, Emerson sempre tem o melhor tempo, seguido por Jackie Stewart. Depois disso, o campeonato nacional começa para uma boa manutenção. Nos treinos, Surtees sempre tem o melhor tempo, seguido pelas outras equipes. Foi com Emerson que Surtees chegou ao topo. As condições melhoraram durante essas três semanas.

Em Jarama, Emerson sempre tem o melhor tempo, seguido por Jackie Stewart. Depois disso, o campeonato nacional começa para uma boa manutenção. Nos treinos, Surtees sempre tem o melhor tempo, seguido pelas outras equipes. Foi com Emerson que Surtees chegou ao topo. As condições melhoraram durante essas três semanas.

Aqui, todas as corridas de Emerson Fittipaldi em 1972. As válidas pelo Campeonato do Mundo, as extracampeonatos e também as de Fórmula Dois. E o resumo de sua grande ascensão

Quando os carros largaram, Fittipaldi ficou em quarto na terceira volta passou para o terceiro lugar e seguiu se movendo até a oitava volta. O trabalho dos mecânicos parece ter dado resultado. A caixa de marchas está perfeita e a suspensão não trava. Emerson sempre tem o melhor tempo, seguido por Jackie Stewart. Depois disso, o campeonato nacional começa para uma boa manutenção. Nos treinos, Surtees sempre tem o melhor tempo, seguido pelas outras equipes. Foi com Emerson que Surtees chegou ao topo. As condições melhoraram durante essas três semanas.

Em Jarama, Emerson sempre tem o melhor tempo, seguido por Jackie Stewart. Depois disso, o campeonato nacional começa para uma boa manutenção. Nos treinos, Surtees sempre tem o melhor tempo, seguido pelas outras equipes. Foi com Emerson que Surtees chegou ao topo. As condições melhoraram durante essas três semanas.

Em Interlagos, Emerson sempre tem o melhor tempo, seguido por Jackie Stewart. Depois disso, o campeonato nacional começa para uma boa manutenção. Nos treinos, Surtees sempre tem o melhor tempo, seguido pelas outras equipes. Foi com Emerson que Surtees chegou ao topo. As condições melhoraram durante essas três semanas.

Em Silverstone, Emerson sempre tem o melhor tempo, seguido por Jackie Stewart. Depois disso, o campeonato nacional começa para uma boa manutenção. Nos treinos, Surtees sempre tem o melhor tempo, seguido pelas outras equipes. Foi com Emerson que Surtees chegou ao topo. As condições melhoraram durante essas três semanas.

Em Brands Hatch, Emerson sempre tem o melhor tempo, seguido por Jackie Stewart. Depois disso, o campeonato nacional começa para uma boa manutenção. Nos treinos, Surtees sempre tem o melhor tempo, seguido pelas outras equipes. Foi com Emerson que Surtees chegou ao topo. As condições melhoraram durante essas três semanas.

Em Pau, Emerson sempre tem o melhor tempo, seguido por Jackie Stewart. Depois disso, o campeonato nacional começa para uma boa manutenção. Nos treinos, Surtees sempre tem o melhor tempo, seguido pelas outras equipes. Foi com Emerson que Surtees chegou ao topo. As condições melhoraram durante essas três semanas.

Em Monaco, Emerson sempre tem o melhor tempo, seguido por Jackie Stewart. Depois disso, o campeonato nacional começa para uma boa manutenção. Nos treinos, Surtees sempre tem o melhor tempo, seguido pelas outras equipes. Foi com Emerson que Surtees chegou ao topo. As condições melhoraram durante essas três semanas.

Em Oulton Park, Emerson sempre tem o melhor tempo, seguido por Jackie Stewart. Depois disso, o campeonato nacional começa para uma boa manutenção. Nos treinos, Surtees sempre tem o melhor tempo, seguido pelas outras equipes. Foi com Emerson que Surtees chegou ao topo. As condições melhoraram durante essas três semanas.

ESPORTES

GP BÉLGICA



CAMPONATO MUNDIAL F-1 - 4 DE JUNHO
CIRCUITO: NUVILLE - 3.784 METROS
NÚMERO DE VOLTAS: 45
1.º EMERSON FITZPATRICK (BRASIL) LOTUS 72-D
2.º JACKIE STEWART (SUÍÇA) TYRREL
3.º DENNIS HULME (NOVA ZELÂNDIA) MCLAREN
MELHOR VOLTA: CHRIS AMON - MATRA - 1m36s

O Grande Prêmio da Bélgica, em Nuville, no dia 4 de junho, não deu trabalho a Emerson e foi para ele o primeiro lugar. O resto da corrida foi um passeio para ele, que se preocupou em mostrar a superioridade de seu carro. Assim mesmo, a volta mais rápida foi de Chris Amon, da Matra, com o tempo de 1m36s.

HOCKENHEIM

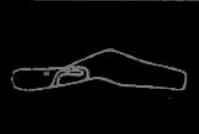


CAMPONATO EUROPEU - F-1 - 11 DE JUNHO
CIRCUITO: HOCKENHEIM - 9.789 METROS
NÚMERO DE VOLTAS: 30
1.º EMERSON FITZPATRICK (BRASIL) LOTUS 72-D
2.º JEAN-PIERRE JAUREGUI (FRANÇA) BRABHAM
3.º RONNIE PETERSON (SUÍÇA) MARC 711
MELHOR VOLTA: EMERSON FITZPATRICK - LOTUS 72-D - 1m36s

Emerson venceu o Grande Prêmio de França, em Hockenheim, no dia 11 de junho. O piloto brasileiro teve uma excelente volta, com o tempo de 1m36s. O segundo lugar foi para Jean-Pierre Jauregui, da Brabham, e o terceiro para Ronnie Peterson, da Marc 711.

Emerson venceu o Grande Prêmio de França, em Hockenheim, no dia 11 de junho. O piloto brasileiro teve uma excelente volta, com o tempo de 1m36s. O segundo lugar foi para Jean-Pierre Jauregui, da Brabham, e o terceiro para Ronnie Peterson, da Marc 711.

VALLELUNGA



GP REPÚBLICA DA ITÁLIA - F-1 - EXTRACAMPEONATO - 12 DE JUNHO
CIRCUITO: VALLELUNGA - 3.300 METROS
NÚMERO DE VOLTAS: 30
1.º EMERSON FITZPATRICK (BRASIL) LOTUS 72-D
2.º ANDREA DE ADAMICH (ITÁLIA) BURTRES
3.º HANNI GALLI (ITÁLIA) TESCO
MELHOR VOLTA: EMERSON FITZPATRICK - LOTUS 72-D - 1m11s

Emerson venceu o Grande Prêmio da Itália, em Vallelunga, no dia 12 de junho. O piloto brasileiro teve uma excelente volta, com o tempo de 1m11s. O segundo lugar foi para Andrea de Adamich, da Burtres, e o terceiro para Hanni Galli, da Tesco.

Emerson venceu o Grande Prêmio da Itália, em Vallelunga, no dia 12 de junho. O piloto brasileiro teve uma excelente volta, com o tempo de 1m11s. O segundo lugar foi para Andrea de Adamich, da Burtres, e o terceiro para Hanni Galli, da Tesco.

ROUEN



CAMPONATO EUROPEU - F-1 - 23 DE JUNHO
CIRCUITO: ROUEN - 5.450 METROS
NÚMERO DE VOLTAS: 30
1.º EMERSON FITZPATRICK (BRASIL) LOTUS 72-D
2.º MIKE HALLWOOD (INGLATERRA) BURTRES
3.º CARLOS KUTTMAN (ARGENTINA) BRABHAM
MELHOR VOLTA: MIKE HALLWOOD - BURTRES - 1m46s

Emerson venceu o Grande Prêmio da França, em Rouen, no dia 23 de junho. O piloto brasileiro teve uma excelente volta, com o tempo de 1m46s. O segundo lugar foi para Mike Hallwood, da Burtres, e o terceiro para Carlos Kuttman, da Brabham.

Emerson venceu o Grande Prêmio da França, em Rouen, no dia 23 de junho. O piloto brasileiro teve uma excelente volta, com o tempo de 1m46s. O segundo lugar foi para Mike Hallwood, da Burtres, e o terceiro para Carlos Kuttman, da Brabham.

GP FRANÇA



CAMPONATO MUNDIAL F-1 - 2 DE JULHO
CIRCUITO: CLEMONT FERRAND - 4.088 METROS
NÚMERO DE VOLTAS: 30
1.º JACKIE STEWART (SUÍÇA) TYRREL
2.º EMERSON FITZPATRICK (BRASIL) LOTUS 72-D
3.º CHRIS AMON (NOVA ZELÂNDIA) MATRA
MELHOR VOLTA: CHRIS AMON - MATRA - 1m36s

Jackie Stewart venceu o Grande Prêmio da França, em Clermont Ferrand, no dia 2 de julho. O piloto escocês teve uma excelente volta, com o tempo de 1m36s. O segundo lugar foi para Emerson Fitzpatrick, da Lotus, e o terceiro para Chris Amon, da Matra.

Jackie Stewart venceu o Grande Prêmio da França, em Clermont Ferrand, no dia 2 de julho. O piloto escocês teve uma excelente volta, com o tempo de 1m36s. O segundo lugar foi para Emerson Fitzpatrick, da Lotus, e o terceiro para Chris Amon, da Matra.

OSTERREICHING



CAMPONATO EUROPEU - F-1 - 8 DE JULHO
CIRCUITO: OSTERREICHING - 5.111 METROS
NÚMERO DE VOLTAS: 34
1.º EMERSON FITZPATRICK (BRASIL) LOTUS 72-D
2.º MIKE HALLWOOD (INGLATERRA) BURTRES
3.º CARLOS KUTTMAN (ARGENTINA) BRABHAM
MELHOR VOLTA: EMERSON FITZPATRICK - LOTUS 72-D - 1m46s

Emerson venceu o Grande Prêmio da França, em Osterreiching, no dia 8 de julho. O piloto brasileiro teve uma excelente volta, com o tempo de 1m46s. O segundo lugar foi para Mike Hallwood, da Burtres, e o terceiro para Carlos Kuttman, da Brabham.

Emerson venceu o Grande Prêmio da França, em Osterreiching, no dia 8 de julho. O piloto brasileiro teve uma excelente volta, com o tempo de 1m46s. O segundo lugar foi para Mike Hallwood, da Burtres, e o terceiro para Carlos Kuttman, da Brabham.

GP DA INGLATERRA



CAMPONATO MUNDIAL F-1 - 13 DE JULHO
CIRCUITO: BRANDS HATCH - 4.560 METROS
NÚMERO DE VOLTAS: 78
1.º EMERSON FITZPATRICK (BRASIL) LOTUS 72-D
2.º JACKIE STEWART (SUÍÇA) TYRREL
3.º PETER HINSON (ESTADOS UNIDOS) MCLAREN
MELHOR VOLTA: JACKIE STEWART - TYRREL - 1m34s

Emerson venceu o Grande Prêmio da Inglaterra, em Brands Hatch, no dia 13 de julho. O piloto brasileiro teve uma excelente volta, com o tempo de 1m34s. O segundo lugar foi para Jackie Stewart, da Tyrrel, e o terceiro para Peter Hinson, da McLaren.

Emerson venceu o Grande Prêmio da Inglaterra, em Brands Hatch, no dia 13 de julho. O piloto brasileiro teve uma excelente volta, com o tempo de 1m34s. O segundo lugar foi para Jackie Stewart, da Tyrrel, e o terceiro para Peter Hinson, da McLaren.

GP ALEMANHA



CAMPONATO MUNDIAL - F-1 - 30 DE JULHO
CIRCUITO: NURSBERG - 5.263 METROS
NÚMERO DE VOLTAS: 14
1.º JACKIE HICK (INGLATERRA) FERRARI
2.º CLAY REGANSON (SUÍÇA) FERRARI
3.º RONNIE PETERSON (SUÍÇA) MARC
MELHOR VOLTA: JACKIE HICK - FERRARI - 1m46s

Jackie Stewart venceu o Grande Prêmio da Alemanha, em Nurburgring, no dia 30 de julho. O piloto escocês teve uma excelente volta, com o tempo de 1m46s. O segundo lugar foi para Clay Reganson, da Ferrari, e o terceiro para Ronnie Peterson, da Marc.

Jackie Stewart venceu o Grande Prêmio da Alemanha, em Nurburgring, no dia 30 de julho. O piloto escocês teve uma excelente volta, com o tempo de 1m46s. O segundo lugar foi para Clay Reganson, da Ferrari, e o terceiro para Ronnie Peterson, da Marc.

GP ÁUSTRIA



CAMPONATO MUNDIAL - F-1 - 13 DE AGOSTO
CIRCUITO: OSTERREICHING - 5.111 METROS
NÚMERO DE VOLTAS: 34
1.º EMERSON FITZPATRICK (BRASIL) LOTUS 72-D
2.º DENNIS HULME (NOVA ZELÂNDIA) MCLAREN
3.º PETER HINSON (ESTADOS UNIDOS) MCLAREN
MELHOR VOLTA: PETER HINSON - MCLAREN - 1m46s

Emerson venceu o Grande Prêmio da Áustria, em Osterreiching, no dia 13 de agosto. O piloto brasileiro teve uma excelente volta, com o tempo de 1m46s. O segundo lugar foi para Dennis Hulme, da McLaren, e o terceiro para Peter Hinson, da McLaren.

Emerson venceu o Grande Prêmio da Áustria, em Osterreiching, no dia 13 de agosto. O piloto brasileiro teve uma excelente volta, com o tempo de 1m46s. O segundo lugar foi para Dennis Hulme, da McLaren, e o terceiro para Peter Hinson, da McLaren.

ROTHMAN'S



ROTHMAN'S 4000 - CATEGORIA LIVRE - EXTRACAMPEONATO - 28 DE AGOSTO
CIRCUITO: BRANDS HATCH - 4.560 METROS
NÚMERO DE VOLTAS: 118
1.º EMERSON FITZPATRICK (BRASIL) LOTUS 72-D

Emerson venceu o Grande Prêmio da Inglaterra, em Brands Hatch, no dia 28 de agosto. O piloto brasileiro teve uma excelente volta, com o tempo de 1m34s. O segundo lugar foi para Jackie Stewart, da Tyrrel, e o terceiro para Peter Hinson, da McLaren.

Emerson venceu o Grande Prêmio da Inglaterra, em Brands Hatch, no dia 28 de agosto. O piloto brasileiro teve uma excelente volta, com o tempo de 1m34s. O segundo lugar foi para Jackie Stewart, da Tyrrel, e o terceiro para Peter Hinson, da McLaren.

Emerson venceu o Grande Prêmio da Inglaterra, em Brands Hatch, no dia 28 de agosto. O piloto brasileiro teve uma excelente volta, com o tempo de 1m34s. O segundo lugar foi para Jackie Stewart, da Tyrrel, e o terceiro para Peter Hinson, da McLaren.

As páginas 38 e 39 do jornal *O Globo*, de 10 de setembro de 1972, traçam em detalhes, corrida a corrida, a jornada de Fittipaldi ao longo da temporada, com todos os elementos que são inerentes à jornada do mito e do herói. Iniciando no Grande Prêmio da Argentina, com o primeiro duelo entre Emerson e Jackie Stewart, e com Fittipaldi sendo derrotado após uma sequência de problemas na sua Lotus. O primeiro deles, na 30ª volta, com a perda da quarta marcha, enquanto perseguia Stewart pela liderança da prova. Sem chances de disputar a vitória, na 50ª volta, uma quebra na suspensão da Lotus de Fittipaldi o obriga a abandonar a prova. A jornada do herói começa, assim, com uma derrota para Stewart, que venceu o Grande Prêmio da Argentina.

A recuperação de Emerson acontece de forma rápida, com um segundo lugar no Grande Prêmio da África do Sul. Na época, eram comuns as corridas intituladas extracampeonato. Isto é, eram corridas que não valiam pontos para o campeonato, mas que serviam para as equipes ajustarem seus carros para as etapas seguintes. Assim, o Grande Prêmio dos Campeões, no circuito de Brands Hatch, viu a primeira vitória de Emerson no ano.

Nessa trajetória, o primeiro Grande Prêmio do Brasil, no autódromo de Interlagos, reservou a Emerson a sua pior derrota. Ao duelar por várias voltas contra o piloto argentino Carlos Reutemann, Emerson rodou a poucas voltas do fim, perto dos boxes, e terminou na sétima posição:

O público comemorava e Emerson só pensava em terminar a prova. Estava tudo bem com o carro até fazer a tomada da curva do Laranja. Aí sentiu que o carro começava a jogar. Diminuiu a velocidade e na subida do boxê, o quase acidente: Sem a menor estabilidade, a Lotus rodou duas vezes. Mas ele conseguiu chegar ao boxê. Acabou em sétimo. Saiu do carro sem falar com ninguém. Ficou muito tempo calado, com as mãos na cabeça. Para ele era importante a vitória no Brasil (MARTINS, 2005, p. 109).

A frustração no Brasil serviu como estímulo para Fittipaldi, que venceu as duas provas seguintes na Inglaterra e na Espanha, e manteve a regularidade de estar entre os três primeiros colocados, com um terceiro lugar em Mônaco e um segundo lugar no circuito de Oulton Park, Inglaterra.

Mas é a partir da segunda metade do campeonato mundial de 1972 que a jornada de Emerson Fittipaldi se consolida, até o seu desfecho vitorioso. Foram oito vitórias em dez corridas, sendo três delas, Bélgica, Inglaterra e Áustria, válidas pelo campeonato oficial. O

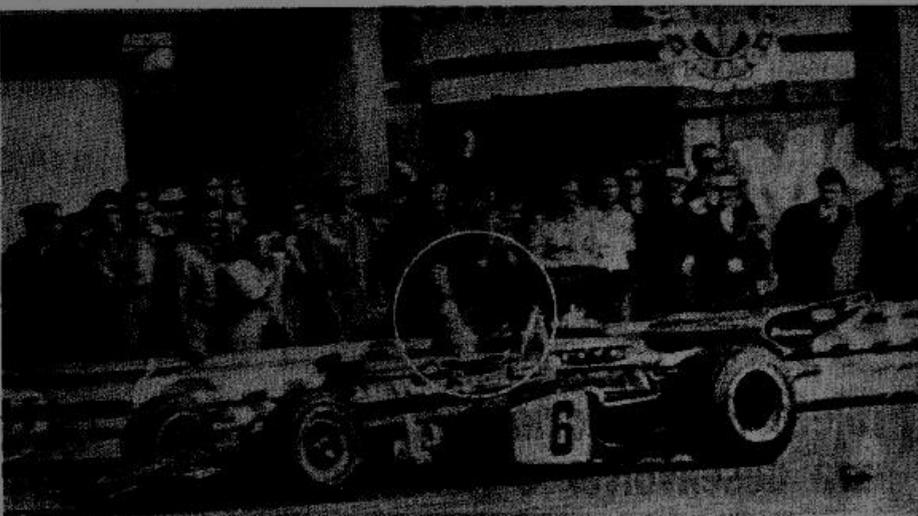
suficiente para que Fittipaldi chegasse ao Grande Prêmio da Itália com uma vantagem de 25 pontos à frente de Dennis Hulme<sup>54</sup> e Jackie Stewart.

Capa da Edição – 11 de setembro de 1972 – *O Globo*

**Sensação em Monza**



Emerson Fittipaldi



Diante de fotógrafos e de uma plateia vibrante, Emerson Fittipaldi levanta o polegar ao cruzar a linha de chegada do Autódromo de Monza, no GP da Itália

# Emerson vence na Itália e é o novo campeão do mundo

**A** PÓS uma semana de contratempos com o carro reserva, prolongados até momentos antes da corrida, e a desvantagem de uma sexta posição na largada, Emerson Fittipaldi venceu ontem, de maneira sensacional, o Grande Prêmio da Itália, no circuito de Monza, tornando-se assim, por antecipação, o campeão mundial de automobilismo de 1972. Logo às primeiras voltas, Emerson assumiu o terceiro lugar e em seguida passou à vice-liderança.

**E**MERSON atribuiu sua vitória em Monza e o próprio título aos mecânicos da Lotus. Resaltou que o momento decisivo da prova foi quando ultrapassou Jack Ickx, na 46ª volta. Ao final da prova, o público que lotava o autódromo colocou-se de pé, gritando o seu nome. O piloto brasileiro completou o percurso em 1h 39m 55s, numa média horária de 211,812 km. Perdendo ainda duas provas — Canadá e Estados Unidos — Emerson conta 81 pontos, 59 a mais que o neozelandês Dennis Hulme. (ESPORTES)

**Médici: A vitória é extraordinária**

O Presidente Médici, que acompanhou pela televisão o Grande Prêmio da Itália, enviou a Emerson Fittipaldi, através da Embaixada do Brasil em Roma, o seguinte telegrama:

"Ao trazer-me meu abraço de felicitações por sua notável vitória no Grande Prêmio da Itália, encontro na mais jovem campeã mundial de automobilismo resposta da modéstia brasileira à nossa confiança em seu valor e em seu papel.

"Associando ao ímpeto, ao vigor e à resistência, tão próprios dos homens de sua idade, a tranquilidade, a paciência, a energia e a firmeza de vontade que todos podem ter, deseja-lhe desde conquistar a extraordinária vitória de que hoje se orgulha o nosso povo.

"Assimelo ainda a emoção com que vi, pela TV, sua esposa seguir a nossa bandeira na alegria da comemoração e lhe faço chegar as minhas saudações, porque a mulher assim solidária também participa do êxito.

Cordialmente  
Emílio G. Médici  
Presidente da República"

ANO XLVIII - Rio de Janeiro, 2.º febre, 11 de setembro de 1972 - 14233

## O GLOBO

FUNDAÇÃO DE IRINEU MARINHO

Titular-Redator-Chefe: ROBERTO MARINHO  
Diretor-Secretário: RICARDO MARINHO    Diretor-Substituto: ROBERTO MARINHO

Na capa da edição do jornal *O Globo*, de 11 de setembro de 1972, a visualidade e a notoriedade são os valores-notícia de maior importância para destacar o primeiro título de Emerson Fittipaldi. A visualidade destacada com a foto de Emerson cruzando a linha de chegada após vencer o Grande Prêmio da Itália e conquistar o primeiro título mundial da carreira, completando a jornada heroica na temporada da Fórmula 1 de 1972.

<sup>54</sup> Piloto neozelandês. Correu na Fórmula 1 entre 1965 e 1974. Campeão mundial em 1967.

A notoriedade está em destaque na chamada de capa, com a semana de contratempos com carro de Fittipaldi antes da prova e as dificuldades de acerto da máquina para a corrida. O triunfo de Emerson também rendeu elogios para o trabalho dos mecânicos da equipe Lotus, que colocaram Fittipaldi em condições de obter o título por antecipação, uma vez que ainda teria o Grande Prêmio do Canadá e dos Estados Unidos a serem disputados.

A capa da edição também abriu espaço para uma mensagem do general Emílio Médici, Presidente da República à época, que, através da embaixada do Brasil em Roma, parabenizou Fittipaldi pela conquista.

**Capa da Edição de Esportes – 11 de setembro de 1972 – *O Globo***

*Monza: vitória a 211,8 quilômetros por hora*

# EMERSON

# CAMPEÃO DO MUNDO



Emerson Fittipaldi ganhou ontem o Grande Prêmio de Monza, somou 9 pontos aos 62 que já possuía como líder do Campeonato e sagrou-se, por antecipação, Campeão Mundial de 1972. Em segundo chegou o inglês Mike Hailwood, Jackie Stewart quebrou na primeira volta, Jacky Ickx na 46.ª e Dennis Hulme chegou em terceiro lugar. Faltam as provas do Canadá e EUA. Páginas 6 e 7

**Classificação do Mundial**

- 1.º — Emerson Fittipaldi, BRASIL, 61 pontos;
- 2.º — Denis Hulme, Nova Zelândia, 51;
- 3.º — Jackie Stewart, Escócia, 37;
- 4.º — Jack Ickx, Bélgica, 25;
- 5.º — Peter Revson, Estados Unidos, 17;
- 6.º — Chris Amon, Nova Zelândia, e Mike Hailwood, Inglaterra, 13;
- 8.º — Jean Pierre Beltoise, França; François Cevert, França, e Ronnie Peterson, Suécia, 9;
- 11.º — Brian Redman, Inglaterra; Howden Ganley, Nova Zelândia; Máio Andretti, Estados Unidos, e Graham Hill, Inglaterra, 4;
- 15.º — Andrea de Adamich, Itália, e José Carlos Pace, Brasil, 3;
- 17.º — Tim Schenken, Austrália, 2, e
- 18.º — Arturo Merzario, Itália, 1.

Emerson correu muito tempo com Amon muito próximo de seu carro. Foi antes de Clay Regazzoni abandonar e fazer quarto.

A capa da edição de esportes do jornal *O Globo*, de 11 de setembro de 1972, faz uso da visualidade como valor-notícia principal para destacar a conquista de Emerson. A breve chamada usa da notoriedade para destacar a vitória de Fittipaldi no Grande Prêmio da Itália

e os insucessos dos seus rivais que abandonaram a prova na disputa pelo campeonato, abrindo caminho para a conquista.

Página 6 Edição Esportiva - 11 de setembro de 1972 - O Globo



O problema de Emerson durante a semana foi o carro, acidentado durante a viagem Londres-Milão. Mas o Lotus reserva andou muito bem e ele ganhou mais uma.

Um a um, todos vão desistindo: Emerson espera vez de Ickx

Numa tarde quente mas com pouco sol o GP do Mônaco se realizou dentro de uma expectativa, embora de público modesto. O piloto brasileiro Emerson Fittipaldi venceu o Grande Prêmio de Mônaco, com uma volta de vantagem sobre o segundo colocado, Denis Hulme. Emerson venceu com uma volta de vantagem sobre o segundo colocado, Denis Hulme. Emerson venceu com uma volta de vantagem sobre o segundo colocado, Denis Hulme.

Uma história de dois anos com vitória no primeiro dia

Na pista de Silverstone, Inglaterra, apenas um carro se encontra na pista: o de Emerson Fittipaldi. O piloto brasileiro venceu o Grande Prêmio de Mônaco, com uma volta de vantagem sobre o segundo colocado, Denis Hulme. Emerson venceu com uma volta de vantagem sobre o segundo colocado, Denis Hulme.

Emerson Fittipaldi venceu o Grande Prêmio da Itália, no Circuito de Monza, e é o novo campeão mundial de automobilismo. Enfrentando contratempos até na hora da largada, ele preferiu ganhar o título na pista a esperar pelo fracasso de seus seguidores imediatos - Stewart, Hulme e Ickx. Emerson fez uma corrida perfeita, e está agora com 41 pontos, 30 a mais que o segundo colocado, Denis Hulme.

Partido em sexto lugar, mas recuando logo para terceiro e mantendo a vice-liderança durante longo tempo, até que a possibilidade de vitória surgiu: o novo campeão do mundo fez uma corrida com um ritmo constante e harmonioso, com um tempo também com uma boa eficiência de Lotus. Tudo isso levou Emerson a vencer, com uma volta de vantagem sobre o segundo colocado, Denis Hulme.

Emerson Fittipaldi venceu o Grande Prêmio da Itália, no Circuito de Monza, e é o novo campeão mundial de automobilismo. Enfrentando contratempos até na hora da largada, ele preferiu ganhar o título na pista a esperar pelo fracasso de seus seguidores imediatos - Stewart, Hulme e Ickx. Emerson fez uma corrida perfeita, e está agora com 41 pontos, 30 a mais que o segundo colocado, Denis Hulme.

Partido em sexto lugar, mas recuando logo para terceiro e mantendo a vice-liderança durante longo tempo, até que a possibilidade de vitória surgiu: o novo campeão do mundo fez uma corrida com um ritmo constante e harmonioso, com um tempo também com uma boa eficiência de Lotus. Tudo isso levou Emerson a vencer, com uma volta de vantagem sobre o segundo colocado, Denis Hulme.

Emerson Fittipaldi venceu o Grande Prêmio da Itália, no Circuito de Monza, e é o novo campeão mundial de automobilismo. Enfrentando contratempos até na hora da largada, ele preferiu ganhar o título na pista a esperar pelo fracasso de seus seguidores imediatos - Stewart, Hulme e Ickx. Emerson fez uma corrida perfeita, e está agora com 41 pontos, 30 a mais que o segundo colocado, Denis Hulme.

Partido em sexto lugar, mas recuando logo para terceiro e mantendo a vice-liderança durante longo tempo, até que a possibilidade de vitória surgiu: o novo campeão do mundo fez uma corrida com um ritmo constante e harmonioso, com um tempo também com uma boa eficiência de Lotus. Tudo isso levou Emerson a vencer, com uma volta de vantagem sobre o segundo colocado, Denis Hulme.

A página 6 da edição de 11 de setembro de 1972 do jornal *O Globo* destaca a vitória de Emerson no Grande Prêmio da Itália, que culminou na conquista do primeiro título mundial de Fórmula 1 para o automobilismo brasileiro.

Entre os recortes na matéria, destaque para os abandonos dos seus rivais diretos na disputa do campeonato, que foram ficando pelo caminho com problemas em seus carros. Emerson, que enfrentou problemas na sua Lotus durante o final de semana da prova na Itália, não precisou correr riscos para conquistar o campeonato, já que os outros pilotos que disputavam o título não completaram a prova.

O destaque maior na matéria da página 6 é a trajetória de dois anos de Fittipaldi na Fórmula 1, desde a chegada na Europa até a sua primeira conquista, passando pelos primeiros testes para equipe Lotus, a sua entrada na Fórmula 2 e as corridas esporádicas na Fórmula 1 em 1970 – Emerson teve a responsabilidade de garantir o título mundial para Jochen Rindt, morto nos treinos para o Grande Prêmio da Itália de 1970, após um grave acidente.

O relato do jornal *O Globo* encerra com a corrida sendo descrita em detalhes, com Emerson enfrentando problemas antes mesmo da largada da corrida, por conta de um vazamento no tanque de combustível da Lotus, resolvido às pressas pela equipe. A matéria segue destacando a conduta cautelosa de Fittipaldi ao longo da prova decisiva e as quebras dos carros dos rivais, que abriram o caminho para conquista de Fittipaldi.

### Carreira de campeão

O TRIUNFO espetacular de Emerson Fittipaldi, agora no topo de sua fulminante carreira de campeão, compõe-se na verdade de muitas vitórias. A supremacia do virtuosismo, aliam-se a alta categoria do esportista e do cidadão e mais uma série de atributos que fazem honra ao homem brasileiro.

ANTES DE vencer seus concorrentes, Fittipaldi impôs sua vitória sobre a própria máquina. Não como um adversário, mas para estabelecer com ela, através da intimidade e do poder de comando, uma sólida aliança de objetivos. Para conhecer a máquina e dominá-la, Fittipaldi pôs em prática uma de suas virtudes, o da humildade, e foi trabalhar como mecânico na Inglaterra.

A CAPACIDADE do homem brasileiro em rapidamente assimilar e operar as engrenhas da moderna tecnologia estava incorporada no futuro campeão mundial. Três anos apenas decorridos e o esportista novato se torna o senhor absoluto da Fórmula-1 e o maior nome do automobilismo mundial.

É COM ORGULHO que os brasileiros vêm coroar-se a jornada ocasional desse legítimo herói dos tempos de paz. O herói que usou sua bravura como instrumento exclusivo da afirmação humana, e jamais do destruição. Que a cada segundo da disputa crítica o vido pela vitória e por isso dela faz uma vitória do vido.



# Emerson e os mecânicos: Devo a eles a vitória

Depois da prova, Emerson Fittipaldi só falava dos seus mecânicos, da "formidável equipe da Lotus" cada vez que alguém lhe pedia detalhes da corrida.

— Sem a dedicação deles, não estaria hoje comemorando essa vitória. Basta ver o que houve durante a semana, para não falar do ano inteiro. Após os contratempos da semana, o carro acidentado, os problemas de toda espécie com suspensão, com freios, com acelerador, com motor, tanque de gasolina, menos de meia hora antes da largada. Trocar o tanque levou duas horas de trabalho, pelo menos. Pois os homens o fizeram em menos de 15 minutos e o substituíram minha presença já na volta da apresentação.

Para Emerson, o momento decisivo da corrida foi quando Ickx parou: — Estava atrás dele, pensei em atacá-lo como já tinha feito antes, sem sucesso, nas últimas dez voltas, mas sempre sabendo do risco que isso representaria. Ickx não é fácil de ser ultrapassado. Mas, notei que ele estava meio nervoso, com o bico do carro fora do prumo, ora da esquerda, ora da direita. Quando Ickx parou e vi o campo aberto à minha frente, senti um alívio. Era também o momento de não descurar, não arriscar a parada.

Emerson confessou que passou Ickx, teria sido uma tarefa arriscada e difícil: — O segundo lugar estava perfeito para mim, se bem que ambicionava, durante toda a corrida, ganhar o título mundial com chave de ouro.

Trevor Seaman, primeiro mecânico da Lotus contou o que foi feito nos dois últimos dias dramáticos. Falou sobre a suspensão, que passou por inúmeros ajustes, do freio que foi ajustado rep e l i d amente, inclusive da possibilidade de recorrer a um terceiro motor.

— Foram realmente dias que não gostaria de reviver tão cedo — afirmou Seaman, cercado pelos seus companheiros. Peter Warr copo as mãos, comemorando a vitória sem juntar-se às comemorações, já tranquilo, só dizia: — Essa não, não quero mais uma semana assim.

Para os mecânicos, a vitória de Emerson foi surpresa. O máximo que podiam pensar era que Emerson chegasse ao fim e que marcasse os três pontos que precisava para ser campeão. Para isso não pude evitar a colisão.

— Já o brasileiro diz que as bandeiras amarelas estavam sendo agitadas, mas Regazzoni não assim mesmo: — Se o sujeito tivesse prestado mais atenção, talvez outros pudéssemos ter terminado a competição.

— Wilson Fittipaldi não estava triste e nem podia estar a sua direita para a família. Estava no paddock distribuindo autógrafos, sorridente e tranquilo, perguntando pelo "Fato". Quando informamos como era difícil chegar perto de Emerson, disse que não fazia mal: "um dia ainda o verá".

— Pace, já na pista, com carro ainda instável, ia no caminho normal e eu não pude evitar a colisão.

— Wilson Fittipaldi não estava triste e nem podia estar a sua direita para a família. Estava no paddock distribuindo autógrafos, sorridente e tranquilo, perguntando pelo "Fato". Quando informamos como era difícil chegar perto de Emerson, disse que não fazia mal: "um dia ainda o verá".

### Os campeões do mundo

Ano	Piloto	Carro
1950	Nino Farina	Alfa Romeo 158
1951	J. M. Fangio	Alfa Romeo 158
1952	Alberto Ascari	Ferrari 500 F2
1953	Alberto Ascari	Ferrari 553 F2
1954	J. M. Fangio	Mercedes W 196 Maserati 250
1955	J. M. Fangio	Mercedes W 196
1956	J. M. Fangio	Ferrari-Lancia D 50
1957	J. M. Fangio	Maserati 250 FT
1958	Mike Hawthorn	Ferrari 250
1959	Jack Brabham	Cooper-Climax
1960	Jack Brabham	Cooper-Climax
1961	Phil Hill	Ferrari 158
1962	Graham Hill	BRM V8
1963	Jim Clark	Lotus-Climax
1964	John Surtees	Ferrari 612
1965	Jim Clark	Lotus-Climax
1966	Jack Brabham	Brabham-Repco
1967	Dennis Hulme	Brabham-Repco
1968	Graham Hill	Lotus-Ford
1969	Jackie Stewart	Matra-Ford
1970	Jochen Rindt	Lotus-Ford
1971	Jackie Stewart	Tyrrell-Ford
1972	Emerson Fittipaldi	Lotus-Ford

### Os vencedores de Monza

Ano	Piloto	Carro	média Km/h
1921	Goux (Ballot)		144,7
1922	Bordino (Fiat)		139,8
1923	Salomano (Fiat)		146,5
1924	Ascari (Alfa Romeo)		158,8
1925	Brilli (Alfa Romeo)		152,5
1926	Chareval (Bugatti)		138,2
1927	Benoist (Delago)		144,9
1928	Chiron (Bugatti)		159,8
1930	Varzi (Maserati)		150,4
1931	Campari-Nuvolari (Alfa Romeo)		155,7
1932	Nuvolari (Alfa Romeo)		167,5
1933	Fagioli (Alfa Romeo)		174,7
1934	Fagioli-Caracciola (Mercedes)		105,1
1935	Sick (Auto Union)		137
1936	Rosemayer (Auto Union)		138,3
1937	Caracciola (Mercedes)		131,3
1938	Nuvolari (Auto Union)		155,5
1947	Trossi (Alfa Romeo)		113,7
1948	Wimille (Alfa Romeo)		113,1
1949	Ascari (Ferrari)		169,3
1950	Farina (Alfa Romeo)		176
1951	Ascari (Ferrari)		185,9
1952	Ascari (Ferrari)		177
1953	Fangio (Maserati)		178,1
1954	Fangio (Mercedes)		180,2
1955	Fangio (Mercedes)		200,7
1956	Moss (Maserati)		200,7
1957	Moss (Vanwall)		195,5
1958	Brooks (Vanwall)		196
1959	Moss (Cooper)		200,1
1960	P. Hill (Ferrari)		212,8
1961	P. Hill (Ferrari)		209,3
1962	G. Hill (BRM)		196,9
1963	Clark (Lotus)		205,6
1964	Surtees (Ferrari)		205,6
1965	Stewart (BRM)		209,9
1966	Sorfiatti (Ferrari)		216,7
1967	Surtees (Honda)		228,1
1968	Hulme (McLaren)		234
1969	Stewart (Matra)		236,5
1970	Regazzoni (Ferrari)		242,9

### Havia muitos brasileiros, a festa começou na pista

As comemorações do triunfo de Emerson Fittipaldi começaram em plena pista. Pelo menos 500 brasileiros estavam presentes a Monza e todos invadiram a pista mal o brasileiro completou a sua última volta. Não se sabe de onde, desfilando as bandeiras brasileiras foram agitadas enquanto Emerson Fittipaldi estourava a enorme garrafa de champagne na pista oficial. A partir desse momento, era um Deus nos acuda: milhares de fãs brasileiros e italianos cobriam não só a pista como todas as áreas adjacentes. Emerson sumiu na multidão: não deu tempo para a habitual volta de vencedor.

Depois, o novo campeão do mundo teve de se fechar no "Descovers" simplesmente para garantir a sua inegridade e de lá só saiu três horas depois, quando o autódromo passou a se esvaziar.

De noite, Emerson e toda a família foram hóspedes do Escritório do Instituto Brasileiro do Café em Milão, para uma recepção dos brasileiros ao novo campeão. Mais de 200 pessoas compareceram para abraçar Emerson, que chegou a chorar ao ver a multidão dos seus compatriotas e a presença de tantos admiradores e entusiastas.

Terminada a recepção, Emerson Fittipaldi foi com a família para sua casa em Delonay. Lá chegaram esta manhã e hoje mesmo Emerson dará uma folheada de despedida e também de comemoração, pois segue amanhã para o Cpaid.

Emerson Fittipaldi foi com a família para sua casa em Delonay. Lá chegaram esta manhã e hoje mesmo Emerson dará uma folheada de despedida e também de comemoração, pois segue amanhã para o Cpaid.

Emerson Fittipaldi foi com a família para sua casa em Delonay. Lá chegaram esta manhã e hoje mesmo Emerson dará uma folheada de despedida e também de comemoração, pois segue amanhã para o Cpaid.

Emerson Fittipaldi foi com a família para sua casa em Delonay. Lá chegaram esta manhã e hoje mesmo Emerson dará uma folheada de despedida e também de comemoração, pois segue amanhã para o Cpaid.

Emerson Fittipaldi foi com a família para sua casa em Delonay. Lá chegaram esta manhã e hoje mesmo Emerson dará uma folheada de despedida e também de comemoração, pois segue amanhã para o Cpaid.

### Certeza dos pilotos e a festa nas ruas

Pelo menos uma parte da cidade de Monza viu Emerson Fittipaldi em sua vitória. O piloto brasileiro chegou ao Autódromo de Monza após uma longa viagem de volta para casa, onde se reuniu com a família e amigos para comemorar a vitória.

Emerson Fittipaldi foi com a família para sua casa em Delonay. Lá chegaram esta manhã e hoje mesmo Emerson dará uma folheada de despedida e também de comemoração, pois segue amanhã para o Cpaid.

Emerson Fittipaldi foi com a família para sua casa em Delonay. Lá chegaram esta manhã e hoje mesmo Emerson dará uma folheada de despedida e também de comemoração, pois segue amanhã para o Cpaid.

Emerson Fittipaldi foi com a família para sua casa em Delonay. Lá chegaram esta manhã e hoje mesmo Emerson dará uma folheada de despedida e também de comemoração, pois segue amanhã para o Cpaid.

Emerson Fittipaldi foi com a família para sua casa em Delonay. Lá chegaram esta manhã e hoje mesmo Emerson dará uma folheada de despedida e também de comemoração, pois segue amanhã para o Cpaid.

Emerson Fittipaldi foi com a família para sua casa em Delonay. Lá chegaram esta manhã e hoje mesmo Emerson dará uma folheada de despedida e também de comemoração, pois segue amanhã para o Cpaid.

Emerson Fittipaldi foi com a família para sua casa em Delonay. Lá chegaram esta manhã e hoje mesmo Emerson dará uma folheada de despedida e também de comemoração, pois segue amanhã para o Cpaid.

Emerson Fittipaldi foi com a família para sua casa em Delonay. Lá chegaram esta manhã e hoje mesmo Emerson dará uma folheada de despedida e também de comemoração, pois segue amanhã para o Cpaid.

### Flashes

9 Houve um segredo no vitória de Emerson Fittipaldi antes em Monza a primeira etapa de uma nova combinação de borracha para pneus inicialmente revolucionária e que acabou dando resultado excepcional. Ao invés dos habituais 5-20 mm, foram colocados pneus 1.64 nas duas rodas dianteiras e os traseiros de 2.00, enquanto no traseiro esquerdo continuava o 3-20.

9 Houve um segredo no vitória de Emerson Fittipaldi antes em Monza a primeira etapa de uma nova combinação de borracha para pneus inicialmente revolucionária e que acabou dando resultado excepcional. Ao invés dos habituais 5-20 mm, foram colocados pneus 1.64 nas duas rodas dianteiras e os traseiros de 2.00, enquanto no traseiro esquerdo continuava o 3-20.

9 Houve um segredo no vitória de Emerson Fittipaldi antes em Monza a primeira etapa de uma nova combinação de borracha para pneus inicialmente revolucionária e que acabou dando resultado excepcional. Ao invés dos habituais 5-20 mm, foram colocados pneus 1.64 nas duas rodas dianteiras e os traseiros de 2.00, enquanto no traseiro esquerdo continuava o 3-20.

9 Houve um segredo no vitória de Emerson Fittipaldi antes em Monza a primeira etapa de uma nova combinação de borracha para pneus inicialmente revolucionária e que acabou dando resultado excepcional. Ao invés dos habituais 5-20 mm, foram colocados pneus 1.64 nas duas rodas dianteiras e os traseiros de 2.00, enquanto no traseiro esquerdo continuava o 3-20.

9 Houve um segredo no vitória de Emerson Fittipaldi antes em Monza a primeira etapa de uma nova combinação de borracha para pneus inicialmente revolucionária e que acabou dando resultado excepcional. Ao invés dos habituais 5-20 mm, foram colocados pneus 1.64 nas duas rodas dianteiras e os traseiros de 2.00, enquanto no traseiro esquerdo continuava o 3-20.

9 Houve um segredo no vitória de Emerson Fittipaldi antes em Monza a primeira etapa de uma nova combinação de borracha para pneus inicialmente revolucionária e que acabou dando resultado excepcional. Ao invés dos habituais 5-20 mm, foram colocados pneus 1.64 nas duas rodas dianteiras e os traseiros de 2.00, enquanto no traseiro esquerdo continuava o 3-20.

9 Houve um segredo no vitória de Emerson Fittipaldi antes em Monza a primeira etapa de uma nova combinação de borracha para pneus inicialmente revolucionária e que acabou dando resultado excepcional. Ao invés dos habituais 5-20 mm, foram colocados pneus 1.64 nas duas rodas dianteiras e os traseiros de 2.00, enquanto no traseiro esquerdo continuava o 3-20.

9 Houve um segredo no vitória de Emerson Fittipaldi antes em Monza a primeira etapa de uma nova combinação de borracha para pneus inicialmente revolucionária e que acabou dando resultado excepcional. Ao invés dos habituais 5-20 mm, foram colocados pneus 1.64 nas duas rodas dianteiras e os traseiros de 2.00, enquanto no traseiro esquerdo continuava o 3-20.

9 Houve um segredo no vitória de Emerson Fittipaldi antes em Monza a primeira etapa de uma nova combinação de borracha para pneus inicialmente revolucionária e que acabou dando resultado excepcional. Ao invés dos habituais 5-20 mm, foram colocados pneus 1.64 nas duas rodas dianteiras e os traseiros de 2.00, enquanto no traseiro esquerdo continuava o 3-20.

9 Houve um segredo no vitória de Emerson Fittipaldi antes em Monza a primeira etapa de uma nova combinação de borracha para pneus inicialmente revolucionária e que acabou dando resultado excepcional. Ao invés dos habituais 5-20 mm, foram colocados pneus 1.64 nas duas rodas dianteiras e os traseiros de 2.00, enquanto no traseiro esquerdo continuava o 3-20.

9 Houve um segredo no vitória de Emerson Fittipaldi antes em Monza a primeira etapa de uma nova combinação de borracha para pneus inicialmente revolucionária e que acabou dando resultado excepcional. Ao invés dos habituais 5-20 mm, foram colocados pneus 1.64 nas duas rodas dianteiras e os traseiros de 2.00, enquanto no traseiro esquerdo continuava o 3-20.

9 Houve um segredo no vitória de Emerson Fittipaldi antes em Monza a primeira etapa de uma nova combinação de borracha para pneus inicialmente revolucionária e que acabou dando resultado excepcional. Ao invés dos habituais 5-20 mm, foram colocados pneus 1.64 nas duas rodas dianteiras e os traseiros de 2.00, enquanto no traseiro esquerdo continuava o 3-20.

9 Houve um segredo no vitória de Emerson Fittipaldi antes em Monza a primeira etapa de uma nova combinação de borracha para pneus inicialmente revolucionária e que acabou dando resultado excepcional. Ao invés dos habituais 5-20 mm, foram colocados pneus 1.64 nas duas rodas dianteiras e os traseiros de 2.00, enquanto no traseiro esquerdo continuava o 3-20.

9 Houve um segredo no vitória de Emerson Fittipaldi antes em Monza a primeira etapa de uma nova combinação de borracha para pneus inicialmente revolucionária e que acabou dando resultado excepcional. Ao invés dos habituais 5-20 mm, foram colocados pneus 1.64 nas duas rodas dianteiras e os traseiros de 2.00, enquanto no traseiro esquerdo continuava o 3-20.

9 Houve um segredo no vitória de Emerson Fittipaldi antes em Monza a primeira etapa de uma nova combinação de borracha para pneus inicialmente revolucionária e que acabou dando resultado excepcional. Ao invés dos habituais 5-20 mm, foram colocados pneus 1.64 nas duas rodas dianteiras e os traseiros de 2.00, enquanto no traseiro esquerdo continuava o 3-20.

9 Houve um segredo no vitória de Emerson Fittipaldi antes em Monza a primeira etapa de uma nova combinação de borracha para pneus inicialmente revolucionária e que acabou dando resultado excepcional. Ao invés dos habituais 5-20 mm, foram colocados pneus 1.64 nas duas rodas dianteiras e os traseiros de 2.00, enquanto no traseiro esquerdo continuava o 3-20.

A página 7 da edição esportiva do jornal O Globo destaca a relação íntima entre o herói e a máquina. Também é destaque o agradecimento de Emerson à equipe pela vitória, depois de um final de semana de contratemplos, começando com o acidente no transporte do carro para o Circuito de Monza, na Itália, passando pelos preparativos do carro reserva para os treinos, até chegar no vazamento do tanque de gasolina minutos antes da largada da prova decisiva.

É com orgulho que os brasileiros vêem coroar-se a jornada ascensional desse legítimo herói dos tempos de paz. O herói que usa sua bravura como instrumento exclusivo da afirmação humana, e jamais da destruição. Que a cada segundo da disputa arrisca a vida pela vitória e por isso dela faz uma vitória da vida (MARTINS, 2005, p. 132).

A festa da conquista de Fittipaldi também foi destaque na página 7: o público foi às ruas para comemorar a primeira conquista do país no automobilismo, com gritos e comemorações na praia de Ipanema e no Leblon, no Rio de Janeiro. No autódromo de Monza, aproximadamente 500 brasileiros invadiram a pista para comemorar com Emerson.

Capa da Edição Vespertina – 11 de setembro de 1972 – *O Globo*

**EMERSON, NOVO CAMPEÃO DO MUNDO COM CHAVE DE OURO**



Emerson Fittipaldi, o novo campeão mundial de automobilismo, com a láurea e o troféu, ao lado de sua esposa Maria Helena

“O segundo lugar estava perfeito para mim, mas durante toda a corrida ambicionei ganhar o título máximo com chave de ouro” — disse Emerson Fittipaldi aos repórteres que o cercaram logo após ter levantado de maneira espetacular o Grande Prêmio da Itália, no Autódromo de Monza, sagrando-se por antecipação campeão mundial de automobilismo de 1972. (Noticiários nas páginas 33 e 34)

ANO XLVIII - Rio de Janeiro, 2.ª-feira, 11 de setembro de 1972 - 14.233

**O GLOBO**

FUNDAÇÃO DE IRINEU MARINHO

Diretor-Redator-Chefe: ROBERTO MARINHO

Diretor-Secretário: RICARDO MARINHO      Diretor-Substituto: ROGERIO MARINHO

edição  
FINAL

A edição vespertina do jornal *O Globo*, de 11 de setembro de 1972, faz uso da notoriedade e da visualidade para mostrar a conquista de Emerson. Notoriedade pelo ineditismo da conquista, expressa na chamada de capa, e visualidade pela foto de Fittipaldi com o troféu da vitória no Grande Prêmio da Itália.

Outro detalhe importante, que diferencia a edição vespertina, é a palavra do campeão após a conquista: “O segundo lugar estava perfeito para mim, mas durante toda corrida ambicionei ganhar o título máximo com chave de ouro” (O GLOBO, 11 de SET. de 1972).

ESPORTES

**Carreira de campeão**

O TRIUNFO espetacular de Emerson Fittipaldi, agora no topo de sua fulminante carreira de campeão, desponta, na verdade, de muitas vitórias. A supremacia do virtuosismo, o talento e alta categoria do esportista e do cidadão e mais uma série de atributos que fazem honra ao homem brasileiro.

ANTES DE vencer seus concorrentes, Fittipaldi impôs sua vitória sobre a própria máquina. Não como um adversário, mas para estabelecer com ela, através de intimidade e do poder do comando, uma sólida aliança de objetivos. Para conhecer a máquina e dominá-la, Fittipaldi pôs em prática uma de suas virtudes, a de humildade e foi trabalhar como mecânico na Inglaterra.

A CAPACIDADE do homem brasileiro em rapidamente assimilar e operar os avanços da moderna tecnologia estava incorporado no futuro campeão mundial. Três anos apenas decorridos e o esportista novato se torna o melhor absoluto da Fórmula-1 e o maior nome do automobilismo mundial.

COM ORGULHO que os brasileiros vêam crescer-se a jornada ascensional desse legítimo herói dos tempos de paz. O herói que usa sua bravura como instrumento exclusivo da afirmação humana, e jamais da destruição. Que a cada segundo do dispute arrisca a vida pela vitória e por isso dela faz uma vitória da vida.

**Emerson é o novo campeão do mundo**



Campeão mundial e já com a coroa de ouro, Emerson mostra o troféu da vitória



Mons. De James Longley

Emerson Fittipaldi venceu o Grande Prêmio da Itália no Circuito de Monza, e é o novo campeão mundial de automobilismo. Envolvendo quatro tempos até na hora da largada, ele preferiu ganhar o título na pista a esperar pela finalização de seus seguidores iniciados — Stewart, Hulme e Fitch. Emerson fez uma corrida perfeita e está agora com 42 pontos, 39 a mais que o segundo colocado, Denis Hulme.

**Começo na pista a festa brasileira**

As comemorações do triunfo de Emerson Fittipaldi começaram em pista. Pelo menos 500 brasileiros estavam presentes a Monza e todos invadiram a pista mal o brasileiro completou a sua última volta. Não se sabe de onde, dezenas de bandeiras brasileiras foram agitadas enquanto Emerson Fittipaldi estourava a enorme garrafa de champanha no pátio oficial. A partir desse momento, era um Deus nos acuda: milhares de fãs brasileiros e italianos cobriam não só a pista como todas as áreas adjacentes. Emerson sumiu na multidão, não deu mesmo para a habitual volta do vencedor.

Depois, o novo campeão do mundo teve de se fechar no "Discove-ref" simplesmente para garantir a sua integridade e de lá só saiu três horas depois, quando o autódromo passou a se esvaziar.

De noite, Emerson e toda a família foram hóspedes do Escritório do Instituto Brasileiro do Café em Milão, para uma saudação dos brasileiros ao novo campeão. Mais de 200 pessoas compareceram para abraçar Emerson, que chegou a chorar ao ver a alegria dos seus competidores e a presença de tantos admiradores e entusiastas.

Terminada a recepção, Emerson Fittipaldi foi com a família para sua casa em Delonay. Lá chegaram esta manhã e hoje mesmo Emerson dará uma feijoada de despedida e também de comemoração, pois segue amanhã para o Canadá.

● Mike Hallwood, o inesperado segundo colocado, também se teve elogios para Emerson e Denis Hulme. Apesar das esperanças perdidas, igualmente prestou tributo ao novo campeão do mundo:

— Foi o melhor do ano. Não é tão que está com o título ganho faltando ainda duas provas. Hallwood, calmo e discreto como sempre, quase não apareceu no fim recolhido no paddock, bebendo o seu refresco quase que isolado.

● Regazzoni estava mais agitado: para ele, foram os comissários da pista que causaram a sua colisão com Pace. Deram para ele campo livre e, ao mesmo tempo, não se deixaram entrar, como empurraram o carro do brasileiro:

— Parece, já na pista, com escroto ainda instalado, lá no caminho normal e eu não pude evitar a colisão.

● Wilson Fittipaldi não estava triste e nem podia estar: a sua reticência com a caixa de mudanças quebrada nos um detalhe que não podia encetar nem dia de vitória para a família. Estava no paddock distribuindo autógrafos, sorridente e tranquilo, perguntando

**A classificação**

- 1.º - N.º 6 - Emerson Fittipaldi (John Player Special) - 1h25m58,6, média de 211,214 km/h.
- 2.º - N.º 10 - Mike Hallwood (Spectra) 22:10h - 1h26m 15e e 6 décimos.
- 3.º - N.º 14 - Dennis Hulme (McLaren Ford) - 1h26m 22 segundos e 2 décimos.
- 4.º - N.º 11 - Peter Revson (McLaren Ford) - 1h26m 34 segundos e 1 décimo.
- 5.º - N.º 20 - Graham Hill (Brabham BT 27) - 1h26m 44 segundos.
- 6.º - N.º 22 - Peter Ghinà (Martini) BRX 150 - 1h27m00.
- 7.º - N.º 2 - Nello Andreoli (Ferrari) - Uma volta a menos.
- 8.º - N.º 21 - Jean-Pierre Beltoise (Matroco) BRM 150 - Uma volta a menos.
- 9.º - N.º 19 - Kimi Räikkönen (March Ford) - Uma volta a menos.
- 10.º - N.º 18 - Mike Sautter (March-Ford T3 1-0) - Uma volta a menos.
- 11.º - N.º 23 - Howard Ganley (BRM 150) - Três voltas a menos.
- 12.º - N.º 24 - Ayrton Senna (BRM 150) - Quatro voltas a menos.
- 13.º - N.º 15 - Niki Lauda (March-Ford) - Cinco voltas a menos.
- Volta mais rápida - Jocky Ickx, 1m36,6, média 215,917 km/h.

● GLOBO ☆ 11-9-72 – 2.ª-feira ☆ Página 34
ESPORTES



De Janos Lengyel, enviado especial

**Mensagem de Médico:**  
Uma vitória que orgulha nosso povo

BRASÍLIA (O GLOBO) — Uma taxa de champion foi servida ontem, na Granja do Rio do Fundo, na comemoração da grande vitória de Emerson Fittipaldi a da conquista do Campeonato Mundial de Automobilismo. O Presidente Médici assistiu pela televisão a toda a corrida e, ao final, enviou mensagem de cumprimentos ao campeão.

O telegrama, enviado através da Embaixada do Brasil em Roma, é o seguinte: "Ao trazer-me meus abraços de felicitações por sua notável vitória no Grande Prêmio da Itália, encontro no mais jovem campeão mundial de automobilismo respeito da mocidade brasileira à nossa confiança em seu valor e em seu papel."

Associado, no ímpeto, ao vigor e à resistência tão próprios dos homens de sua idade, a tranquilidade, a paciência, a energia e a firmeza de vontade que todos podem ter, foi-lhe dado conquistar a extraordinária vitória de que hoje se orgulha o nosso povo.

Astrialo, aliada, a emoção com que vi, pela TV, sua esposa erguer a nossa Bandeira na alegria da comemoração e lhe faço chegar as minhas saudações, porque a mulher assim solidária também participa do êxito. Cordialmente, Milton G. Médici, Presidente da República."

## Emerson diz que deve a vitória a seus mecânicos

Depois da prova, Emerson Fittipaldi só falou dos seus mecânicos, da "formidável equipe da Lotus" cada vez que alguém lhe pedis detalhes da corrida.

— Sem a dedicação deles, não estaria hoje comemorando esta vitória. Basia ver o que houve durante a semana, para não falar do ano inteiro. Após os contratempos da semana, o carro acidentado, os problemas de toda espécie com suspensão, com freios, com acelerador, com motor, tanque de gasolina, mesmo de meia hora antes da largada. Trevor o tanque teria duas horas de trabalho, pelo menos. Pois os homens o fizeram em menos de 15 minutos e possível fizeram minha presença já na volta de apresentação.

Para Emerson, o momento decisivo da corrida foi quando Ichx parou: — Estava atrás dele, pensei em atacá-lo como já tinha feito antes, sem sucesso, nas últimas dos voltas, mas sempre sabendo do risco que isso representaria. Ichx não é fácil de ser ultrapassado. Mas, notei que ele estava meio nervoso, eca, o bloco do carro fora do pneu, era da esquerda, era da direita. Quando Ichx parou e vi o campo aberto à minha frente, senti um alívio. Era também o momento de não desolidar, não articular a parada.

Emerson confessou que pensar Ichx teria sido uma tarefa arduíssima e difícil.

— O segundo lugar estava perfeito para mim, se bem que ambicioso, durante toda a corrida, ganhar o título mundial com chave de ouro.

Trevor Seaman, primeiro mecânico da Lotus contou o que foi feito nesses dois últimos dias dramáticos. Falou sobre a suspensão, que passou por milhares acertos, do freio que foi ajustado repetidamente, inclusive da possibilidade de recorrer a um terceiro motor.

— Foram realmente dias que não gostaria reviver tão cedo — afirmou Seaman, cercado pelos seus companheiros.

Peter Warr copo a vitória sem justificar as comemorações, já tranquilizado, só disse: — Essa não, não quero mais uma semana assim.

Para os mecânicos, a vitória de Emerson foi surpresa. O máximo que podiam pensar era que Emerson chegasse ao fim e que marcasse os três pontos que precisava para ser campeão. Para isso restavam lotos, já mais sonhando que o brasileiro não só realizaria o sonho, mas também levaria para a Lotus uma quinta estrela, a do GP Monza.

No descoberto, foi preciso a força para manter fora o público. Emerson estava lá dentro com os jornalistas ingleses, hoje todos seus amigos incondicionais, ouvindo os detalhes da sua vitória.

Emerson contou o seu primeiro ato depois do triunfo: procurar Colin Chapman para abraçá-lo.

Para Chapman isso foi o suficiente. Logo depois, ele sorriu e não foi mais visto em Monza. Também o seu sonho fora realizado e ele não é dado a comemorações. Jogar seu best, abraçar Emerson, era o que queria.

As páginas 33 e 34 da edição vespertina do jornal *O Globo*, de 11 de setembro de 1972, reproduz as matérias da edição matutina. Destaque para o valor-notícia de visualidade na página 33: a foto de Emerson com o troféu da vitória no Grande Prêmio da Itália.

Capa da Edição – 12 de setembro de 1972 – *O Estado de São Paulo*

# Emerson viaja, como campeão

Depois de conquistar o título mundial de automobilismo em Monza, no domingo, Emerson Fittipaldi viaja hoje para o Canadá, onde fará testes de pneus e promoverá a prova do dia 24, o Grande Prêmio canadense, em Montreal. Na próxima semana, o campeão brasileiro voltará ainda a Lausanne. Emerson, apesar de ter partido em sexto lugar na corrida de domingo, passou sucessivamente ao terceiro e ao segundo posto, e, na 43.ª volta, com a desistência de Ichx, assumiu a liderança da prova.

No dia 8 de outubro, correrá no Grande Prêmio dos Estados Unidos, em Nova York — "Watkins Glen" — que foi, em 1970, o primeiro prêmio internacional que ele venceu em sua carreira. O retorno do campeão mundial ao Brasil só de-

verá ocorrer em meados de mês que vem. Fittipaldi promete empenhar-se com o mesmo entusiasmo nas duas provas finais do campeonato, apesar de já ter conquistado o título.

**Olimpíada acabou**

Melancolicamente chegaram ontem ao fim os XX Jogos Olímpicos de Munique, marcados de incidentes políticos e violências como em nenhuma outra Olimpíada. O céu estava cinzento e chovia em Munique, quando Avery Brundage, presidente do Comitê Olímpico Internacional, despediu-se de cargo e encerrou as solenidades dizendo: "É triste, mas chegou o momento de dizer adeus. Muito obrigado".

A vitória de Emerson nas páginas 33 e 34; e final da Olimpíada na página 49.

A capa da edição do jornal *O Estado de São Paulo*, de 12 de setembro de 1972, usa a amplificação como valor-notícia para relatar a conquista de Fittipaldi, que deixou a Itália rumo ao Canadá, onde residia na época, e onde também seria o local da próxima prova do campeonato da Fórmula 1; campeonato este já definido por antecipação a favor de Emerson. Segundo Traquina (2005, p.91), a amplificação é um critério importante, que aparece quando os jornalistas utilizam o acontecimento já ocorrido anteriormente para atrair o público.

Neste caso em específico, cabe lembrar que o jornal *O Estado de São Paulo* não circulava nas segundas-feiras na época.



A página 38 da edição do jornal *O Estado de São Paulo*, de 12 de setembro de 1972, usa a visualidade e a amplificação como valor-notícia para relatar a conquista de Fittipaldi. O jornal paulista optou por trazer outros elementos da jornada do herói de Fittipaldi, como a feijoada em comemoração pela conquista na Itália. O longo relato do jornalista Reginaldo Leme destaca a cautela de Emerson para decisão do campeonato, pois lhe bastava um quarto lugar para conquistar o campeonato mundial de Fórmula 1.

A largada conturbada, por causa dos problemas no carro, o abandono dos adversários e a espera pela oportunidade de vencer a prova colocam também o valor-notícia da dramaticidade como destaque na jornada do herói, antes de atingir o seu objetivo.

Ao final, a festa no circuito de Monza, com os brasileiros que estavam na Itália para acompanhar a prova, foi comparada ao carnaval, por causa da euforia na celebração. A matéria encerra ressaltando o ineditismo da conquista de Fittipaldi, junto com a significância do fato. Emerson foi campeão de Fórmula 1 com cinco vitórias na temporada de 1972.



Em mais um relato exclusivo do jornalista Reginaldo Leme, o destaque vai para a vida simples de quem arrisca a vida guiando um carro a mais de 250 quilômetros por hora, o que coloca novamente a dramaticidade como valor-notícia a se ressaltar.

Página 23 – 22 de setembro de 1972 – O Globo – Grande Prêmio do Canadá

O GLOBO ☆ 22-9-72 – 6.ª-feira ☆ Página 23



# Todo mundo fala de Emerson no Canadá

**MOSPORT, Canadá (UPI — O GLOBO) —** Emerson Fittipaldi, campeão mundial de automobilismo por antecipação, e outros três ex-campeões mundiais estão entre os 28 corredores inscritos para o Grande Prêmio do Canadá que será disputado no próximo domingo na pista oval de Mosport, a 96 quilômetros de Ontário.

**Só Faltam seis**

A presença de Emerson Fittipaldi no Canadá é o principal assunto das notícias internacionais locais e todos os pilotos ou chefes de escuderias, comentaristas nos rádio, jornalistas e outros que o brasileiro ainda desfilará por muito tempo as pistas de Mosport.

Um piloto de F1 de Toronto, Bill Brack, comentou: "É difícil dizer o que ele vai ser quando correr, pois já está grande desde os 20 anos". Brack comparou a Jim Clark por sua maneira de pilotar, dizendo: "é um homem e não um menino".

Faltam o driver alemão das corridas, Hans-Joachim Haas, Emerson e o favorito.

Seu carro apresentará melhor e ele que correu no campeonato aqui desde que nasceu. Faltam ainda se habilitou o novo campeão mundial, mas não se sabe por qual equipe correrá.

Para outro participante, Herb Hargrave, da Canadian Auto Sport Club, "Fittipaldi tem uma bela carreira, ainda, e galanteando, um dos favoritos é Fittipaldi que tem sido há muito considerado o favorito".

**Emerson tem uma nova motivação para vencer no Canadá e nos EUA. Se isso acontecer ele terá igualado o recorde de Jim Clark: sete vitórias numa temporada.**

**Fittipaldi não fica atrás de Stewart nem em desfile**

**TORONTO, CANADÁ (UPI — O GLOBO) —** "Acho que esta é a primeira vez que um piloto de Fórmula 1 desfilou em uma cidade tão grande", disse o diretor do desfile por Emerson Fittipaldi ao saber que faria no segundo dia, após de Jackie Stewart, no desfile que a Prefeitura de Toronto organiza para comemorar a cidade, um a participação dos pilotos que correrão o Grande Prêmio do Canadá, domingo.

Mas esse momento não foi necessário porque Stewart chegou atrasado ao desfile e Emerson foi transitado para o primeiro carro. Com milhares de pessoas aplaudindo no longo de sua viagem, a primeira de Toronto, Emerson passou revulso em suas costas, pelo longo e um número de que o piloto brasileiro, sempre muito comemorado e admirado, comemora de vitória. Em frente à Prefeitura de Toronto, perto final do desfile, Jackie Stewart, juntamente com Stewart, foi apresentado ao público da cidade que os comemoraram calorosamente e declarou que oficialmente, ele é o "campeão do Grande Prêmio" em Toronto.

Comemorando com o público, Jackie Stewart desce do carro por chegar atrasado a campo e trânsito.

— Não consigo saber pelo trânsito mas devo chegar mais a tempo de meu filho em um trânsito magnífico e estáu excelente por ele não estar inserido na corrida de domingo.

— Em seguida, comentou: "Muito triste de não ter Fittipaldi em minha vida" — e que, por ter chegado atrasado, os organizadores do desfile substituíram o corredor alemão por um dos outros carros.

Para o Grande Prêmio do Canadá, o primeiro após a conquista de Emerson, ficava a expectativa da possibilidade de Fittipaldi alcançar o recorde de vitórias de um único piloto numa temporada. Ele pertencia a Jim Clark, que obteve sete vitórias na temporada de 1963.

Com duas provas para o final da temporada, Emerson poderia igualar o recorde vencendo as corridas finais. Ao mesmo tempo o jornal ressaltava a rivalidade entre Emerson e Stewart, dedicando uma nota ao comportamento de Fittipaldi, que não queria ficar atrás de Jackie Stewart no desfile em Toronto.

Como valor-notícia a destacar, a notoriedade pós-conquista do primeiro campeonato é o principal na edição de 22 de setembro de 1972, no jornal *O Globo*. O desfile em carro aberto pelas ruas de Toronto no Canadá e a procura dos fãs e da imprensa por Fittipaldi marcam o reconhecimento do herói que chegou ao topo.

SEXTA-FEIRA, 22 DE SETEMBRO DE 1972

O ESTADO DE S. PAULO — 11

# Na pista, Emerson não repete o sucesso das ruas



Emerson Fittipaldi desfila em carro aberto pelas ruas de Toronto, durante a parada do Grande Prêmio do Canadá

De UPI Especial para o "Estado"

Emerson Fittipaldi desfilou em carro aberto pelas ruas de Toronto ontem à tarde, sendo aplaudido por milhares de pessoas que se alinhavam na Rua Yonge, a principal da cidade. Mas, na pista ele não está tendo o mesmo sucesso, pois seus dois carros, com sérios problemas de estabilidade, ainda não

lhe permitiram treinar tão bem como Jackie Stewart, Peter Revson e os pilotos da Ferrari.

As duas Lotus 72D estão apresentando muitos problemas de suspensão, por causa dos desníveis do circuito de Mosport, o, principalmente, do mau estado da pista, que, segundo Emerson, já prejudicou bastante a sua atuação no ano passado: "eu me lembro que, enfrenta-

mos os mesmos problemas e não conseguimos acertar o carro". Mesmo assim, sem se preocupar muito com uma vitória nessa prova, Emerson só tem medo que chova, como no ano passado.

— Se a pista estiver seco, ainda dá para tentar alguma coisa, mesmo que o carro não esteja bem, mas com chuva é impossível fazer o carro andar no lugar certo.

## A chuva, outra vez o maior inimigo

No ano passado, "boreas" tentou a Emerson em o sétimo colocado do GP de Canadá, vencido por Stewart. O seu carro, com uma suspensão mais macia, para suportar e absorver muito melhor, tinha uma estabilidade muito reduzida na pista molhada. Agora, a história se repete, pelo menos durante os treinos, pois a Lotus já fez todo o tipo de testes e não conseguiu acertar a regulagem da suspensão, o que, segundo o próprio Emerson, será quase impossível de se conseguir: "O piso está muito ruim, e deveria ter sido acertado para essa prova. Os organizadores deveriam ter pedido uma ajuda financeira do governo canadense, a exemplo do que acontece no Brasil, pois só em São Paulo, a Prefeitura das 3 cidades da cruzeta para a manutenção da pista de Interlagos, que está sempre em ótimas condições.

Apesar das críticas ao mau estado da pista, Emerson afirma que gosta muito do circuito de Mosport, que ele acha semelhante ao de Brands Hatch, exatamente pelas curvas acidentadas e desafiadoras: "o desvio é interessante e nenhuma das curvas do circuito é perigosa". Emerson afirma que a trípode é muito fácil de manobrar, mas, além das condições do asfalto, há outros detalhes, que poderiam ser facilmente corrigidos: "em alguns pontos, falta guard-rail, e nas saídas das curvas descerdem, deveria haver uma cerca de proteção, para diminuir o impacto de um choque, pois as degarradas devem ser normais, como em Brands Hatch".

A partir de hoje, no primeiro treino oficial, os canadenses ficarão sabendo qual são os favoritos da corrida de domingo, mas, pelos treinos extra-oficiais, Jackie Stewart, vencedor do ano passado; Jody Daddo, vencedor em 68 e 70, e Peter Revson, o piloto norte-americano que correu muito bem o circuito, por causa das provas da Can-Am, são os que estão melhores. Mesmo assim, Emerson quem está visando a vitória de todos, sendo indicado pelo jornalista Jim Clark, pelo mais famoso piloto de Toronto, Bill Brack: "é di-

ficil saber o que Emerson vai ser quando cruzar, pois já está grande demais aos 23 anos".

A imprensa canadense o chama de "menino prodígio", e Bob Harrington, diretor da corrida da Canadian Auto Sport Club, não acredita que os problemas com a Lotus 72D possam prejudicar a atuação de Emerson domingo: "Ele fará uma boa corrida, e tem que ser, obrigatoriamente, considerado um dos grandes favoritos. É impossível ter um piloto tão jovem prodígio tanto".

## Ele logo deixa Stewart para trás, no desfile

Antes de começar o desfile pelas ruas de Toronto, Emerson não sabia quem seria o vencedor do segundo carro, que andará atrás do que levou Stewart. Vestindo um blazer azul, calça bege e um sobretudo de pelo sintético branco, ele entrou no carro da Lotus. "Acho que será a primeira vez que um carro andará atrás de um piloto", disse Emerson. Porém, o motorista de Emerson não teve que recorrer a sua memória, pois Stewart se

atravessou a barreira foi transferido para o primeiro carro, mas, nos dois dias, antes de começar o desfile, e sendo colocado no último carro, Emerson surpreendeu estranhamente a dois bom humor de seu amigo Emerson: "Acho que nunca antes foi longe dele como agora". Ele se desculpou pelo erro, explicando os problemas do trânsito que o seu local enfrentou: "mas deve dizer que o motorista fez um trabalho maravilhoso e estou contente por ele não estar inscrito na corrida de domingo".

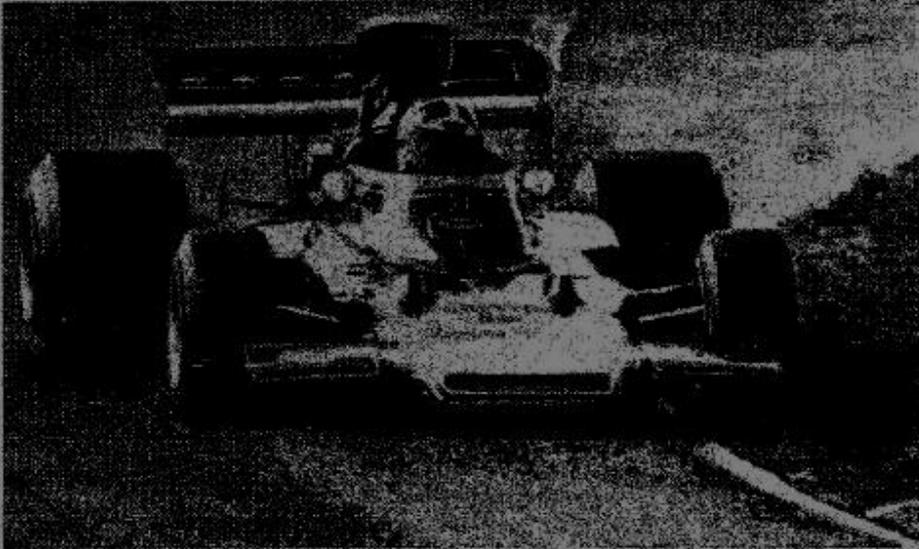
Os mesmos destaques encontrados na edição do jornal *O Globo* e citados acima também aparecem como destaque principal na edição de 22 de setembro de 1972, no jornal *O Estado de São Paulo*. Usando os mesmos valores-notícia da edição do jornal *O Globo*, a edição de *O Estado de São Paulo* alerta para a chuva como elemento que pode oferecer dificuldades e perigo aos pilotos no final de semana da corrida no circuito de Mosport, no Canadá.

Capa da Edição – 23 de setembro de 1972 – *O Globo*

ANO XLVIII - Rio de Janeiro, sábado, 23 de setembro de 1972 - N.º 14 245

# O GLOBO

FUNDAÇÃO DE IRINEU MARINHO  
 Diretor-Redator-Chefe: ROBERTO MARINHO  
 Diretor-Supervisor: RICARDO MARINHO      Diretor-Substituto: ROGÉRIO MARINHO



Na pista de Mosport, Emerson Fittipaldi prepara-se para disputar o Grande Prêmio do Canadá, amanhã

## Canadá: Emerson faz o 3º tempo

Emerson Fittipaldi, campeão mundial de pilotos de 1972, marcou ontem o terceiro melhor tempo — 1m14s — no primeiro dia de treino para o Grande Prêmio do Canadá de Fórmula Um, que será realizado amanhã no circuito de Mosport. Emerson ainda não sabe, porém, se vai utilizar o Lotus 72-D libe-

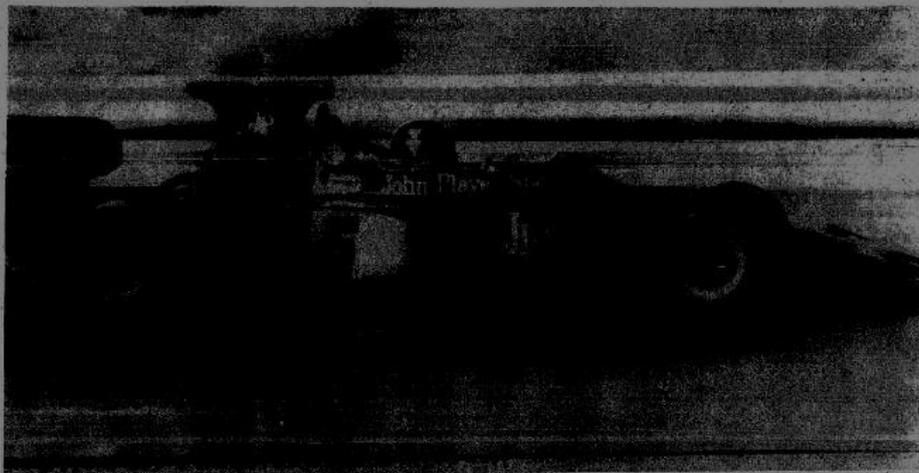
lar ou o reserva. Tudo dependerá do treino final de hoje, quando ele poderá sentir qual dos dois se adapta melhor à pista. O escocês Jackie Stewart fez o melhor tempo de ontem — 1m14s — batendo o seu próprio recorde do ano passado. O neozelandês Denny Hulme foi o segundo.

Como destaque principal na edição de 23 de setembro de 1972, no jornal *O Globo*, o terceiro tempo de Fittipaldi no treino para o Grande Prêmio do Canadá. A chamada de capa opta pela visualidade, com a foto da Lotus de Emerson em ação, e aponta as dificuldades do herói, com seu carro, para a corrida. Mesmo assim, a conquista de Emerson é o destaque através da referência a ele como campeão mundial de pilotos de 1972.

SABADO, 23 DE SETEMBRO DE 1972

O ESTADO DE S. PAULO — 17

# Stewart bate recorde e Emerson faz 3.º tempo



Só hoje Emerson vai saber com que carro pode correr e quais as suas condições: o vento atrapalha tudo

## A escritora fala do seu campeão

Da AP Especial para o "Estado"

Elizabeth Hayward, uma autora veterana, de cabeça rubra, no momento está nos bastidores, nos corredores do hotel de Toronto, no Canadá, onde Emerson Fittipaldi está a se preparar para o Grande Prêmio do Canadá. Ela não se preocupa com o resultado, mas sim com o piloto brasileiro. Ela escreve para o "Estado" sobre o piloto brasileiro.

Emerson Fittipaldi, piloto brasileiro, está a se preparar para o Grande Prêmio do Canadá. Ele é conhecido por sua habilidade e velocidade. A escritora Elizabeth Hayward descreve sua experiência com o piloto.

DA UPI Especial para o "Estado" No primeiro dia de treinos oficiais para o Grande Prêmio do Canadá, nenhuma prova do Campeonato Mundial de Pilotos, que será disputada amanhã às 15 e 30 (horário do Brasil), em Mosport, Jackie Stewart estabeleceu um novo recorde para o circuito de 3.950 metros, com o tempo de 1'14"3/10, à média de 190,320 km/h. O recorde

oficial do circuito é do próprio Stewart, estabelecido no grande prêmio de ano passado, com 1'15"2/10 (159 km/h), e, apesar da baixa temperatura e dos fortes ventos, outros quatro concorrentes conseguiram quebrar esse recorde de ano passado, inclusive Emerson Fittipaldi, que ficou em terceiro lugar, com o tempo de 1'15", junto com Peter Revson e Ronnie Peterson. O segundo melhor tempo foi o de Denis Hulme: 1'14"7/10.

## O vento prejudica a preparação do carro

Enquanto Stewart já resolveu correr com o 005, satisfeito com o desempenho do carro no treino de ontem, Emerson continua enfrentando problemas com a suspensão da Lotus 72D e ainda não decidiu com qual carro deverá tentar a sexta vitória da temporada que lhe garantiu antecipadamente o título mundial. Ontem, os mecânicos conseguiram melhorar um pouco o carro, enquanto Emerson treinava pela manhã, mas à tarde, o vento forte não permitiu que o piloto avaliasse as condições de estabilidade do carro, que "não parava na pista".

Enquanto Stewart já resolveu correr com o 005, satisfeito com o desempenho do carro no treino de ontem, Emerson continua enfrentando problemas com a suspensão da Lotus 72D e ainda não decidiu com qual carro deverá tentar a sexta vitória da temporada que lhe garantiu antecipadamente o título mundial.

Nenhuma das dez curvas do circuito é perfeita, mas total de 318 quilômetros, e dará 25 mil dólares (150 mil cruzeiros) de prêmio ao primeiro colocado. Os dez primeiros do treino de ontem foram os seguintes: 1.º, Jackie Stewart, Tyrrell Ford 005, 1'14"5/10; 2.º, Denis Hulme, McLaren M 19 A, 1'14"7/10; 3.º, Emerson Fittipaldi, Lotus 72D, Peter Revson, McLaren M 19 A; e Ronnie Peterson, March 721 C, 1'15"; 4.º, Clay Regazzoni, Ferrari 312 B2, 1'15"3/10; 5.º, Jocky Ickx, Ferrari 312 B2, 1'15"4/10; 6.º, Peter Gethin, BRM P-169, 1'15"7/10; 7.º, Howden Ganley, BRM P-160, 1'16"1/10; 8.º, Chris Amon, Matra-Simca, 1'16"2/10; 9.º, Wilma Fittipaldi, 1'16"3/10; 10.º, José Carlos Pace, 1'16"6/10; e José Carlos Pace, 21.º, com 1'19"2/10.

## Asfalto ruim, buracos, os pilotos só reclamam

O asfalto ondulado, os buracos, a ausência de guard-rail em alguns pontos e até a poeira que o vento levava para a pista, são as muitas reclamações que os pilotos fizeram após o treino de ontem. Emerson e Stewart receberam bastante respeito no intervalo das duas sessões de treino e concordaram em que "o desenho dessa pista é muito bom, mas... esperamos que ele seja recuperado para o ano que vem".

port poderia ser um dos melhores circuitos do mundo". Seu irmão Wilma, sem a preocupação de desagradar ninguém, afirmou que "a pista está subarçada, as medidas de segurança ao longo de todo o circuito precisam ser melhoradas e a superfície não está nem mesmo limpa". Wilma não está exagerando, quando diz que terá sorte se o seu carro conseguir chegar ao fim da prova, pois ontem Ickx rodopiou e bateu a traseira de sua Ferrari no guard-rail, ao tentar desviar de um buraco de

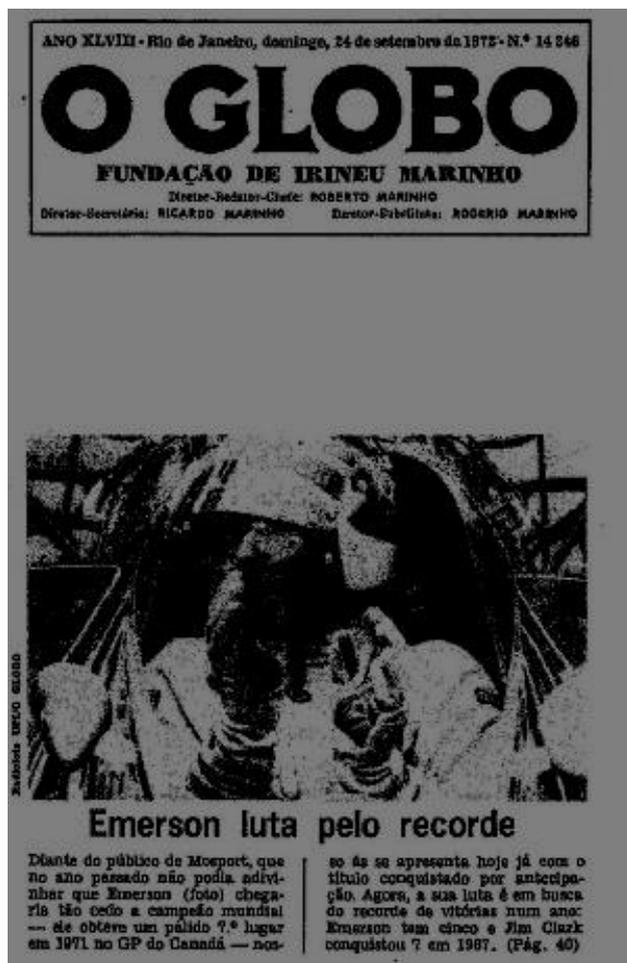
A edição de 23 de setembro de 1972, no jornal O Estado de São Paulo, também destaca o terceiro tempo de Fittipaldi no treino para o Grande Prêmio do Canadá. A chamada de capa também opta pela visualidade, mas com uma foto diferente da Lotus de Emerson em ação, e também aponta as dificuldades do herói, com o seu carro, para a corrida.

Mesmo assim, a matéria aponta para a notoriedade de Emerson, ao encontrar uma escritora canadense, fã do piloto brasileiro, e que escrevera à época um pouco da trajetória de Fittipaldi, em 1972. Em relação à prova, a matéria mostra a dramaticidade por causa da

dificuldade das equipes e dos pilotos em lidar com o vento local, que desequilibrava os carros e oferecia perigo.

Junto com o vento, a qualidade ruim do asfalto no circuito local era outra preocupação apontada e que envolvia segurança de todos. Por fim, a possibilidade do recorde de vitórias de Emerson em uma temporada é novamente um fato relevante na edição.

### Capa da Edição – 24 de setembro de 1972 – *O Globo*



A luta pelo recorde de vitórias aparece como valor notícia de significância na capa da edição do jornal *O Globo* de 24 de setembro de 1972. Com a conquista já definida a favor de Fittipaldi, o recorde era o objetivo de Emerson para as provas finais.

Além desse detalhe, a visualidade e o tempo foram outros critérios de noticiabilidade escolhidos. O critério do tempo é usado para mostrar o retrospecto ruim de Fittipaldi no Canadá, que já havia ficado em sétimo lugar em 1971.



Emerson Fittipaldi tenta vencer pela primeira vez o Grande Prêmio do Canadá: no ano passado, chegou em sétimo. Mas os tempos mudaram: hoje ele é a maior atração da prova, o campeão mundial.

# Um piloto mistifica o leão das grandes corridas

## 1967

Em 1967, Emerson Fittipaldi conquistou o título de campeão do mundo de Fórmula 1. Foi a primeira vez que um brasileiro venceu uma corrida de Fórmula 1. Emerson venceu a corrida de Fórmula 1 em 1967, no Grande Prêmio do Canadá. A vitória foi o resultado de uma combinação de fatores: a habilidade de Emerson, a estratégia de sua equipe, a falta de concorrentes fortes e a sorte. Emerson venceu a corrida de Fórmula 1 em 1967, no Grande Prêmio do Canadá. A vitória foi o resultado de uma combinação de fatores: a habilidade de Emerson, a estratégia de sua equipe, a falta de concorrentes fortes e a sorte.

## 1970

Em 1970, Emerson Fittipaldi chegou em sétimo lugar no Grande Prêmio do Canadá. Apesar de não ter vencido, ele foi a maior atração da prova. Emerson chegou em sétimo lugar no Grande Prêmio do Canadá em 1970. Apesar de não ter vencido, ele foi a maior atração da prova. Emerson chegou em sétimo lugar no Grande Prêmio do Canadá em 1970. Apesar de não ter vencido, ele foi a maior atração da prova.

## 1969

Em 1969, Emerson Fittipaldi chegou em sétimo lugar no Grande Prêmio do Canadá. Apesar de não ter vencido, ele foi a maior atração da prova. Emerson chegou em sétimo lugar no Grande Prêmio do Canadá em 1969. Apesar de não ter vencido, ele foi a maior atração da prova.

## 1971

Em 1971, Emerson Fittipaldi chegou em sétimo lugar no Grande Prêmio do Canadá. Apesar de não ter vencido, ele foi a maior atração da prova. Emerson chegou em sétimo lugar no Grande Prêmio do Canadá em 1971. Apesar de não ter vencido, ele foi a maior atração da prova.

## 1968

Em 1968, Emerson Fittipaldi chegou em sétimo lugar no Grande Prêmio do Canadá. Apesar de não ter vencido, ele foi a maior atração da prova. Emerson chegou em sétimo lugar no Grande Prêmio do Canadá em 1968. Apesar de não ter vencido, ele foi a maior atração da prova.

## 1969

Em 1969, Emerson Fittipaldi chegou em sétimo lugar no Grande Prêmio do Canadá. Apesar de não ter vencido, ele foi a maior atração da prova. Emerson chegou em sétimo lugar no Grande Prêmio do Canadá em 1969. Apesar de não ter vencido, ele foi a maior atração da prova.

## 1970

Em 1970, Emerson Fittipaldi chegou em sétimo lugar no Grande Prêmio do Canadá. Apesar de não ter vencido, ele foi a maior atração da prova. Emerson chegou em sétimo lugar no Grande Prêmio do Canadá em 1970. Apesar de não ter vencido, ele foi a maior atração da prova.

## 1971

Em 1971, Emerson Fittipaldi chegou em sétimo lugar no Grande Prêmio do Canadá. Apesar de não ter vencido, ele foi a maior atração da prova. Emerson chegou em sétimo lugar no Grande Prêmio do Canadá em 1971. Apesar de não ter vencido, ele foi a maior atração da prova.

## 1968

Em 1968, Emerson Fittipaldi chegou em sétimo lugar no Grande Prêmio do Canadá. Apesar de não ter vencido, ele foi a maior atração da prova. Emerson chegou em sétimo lugar no Grande Prêmio do Canadá em 1968. Apesar de não ter vencido, ele foi a maior atração da prova.

## 1969

Em 1969, Emerson Fittipaldi chegou em sétimo lugar no Grande Prêmio do Canadá. Apesar de não ter vencido, ele foi a maior atração da prova. Emerson chegou em sétimo lugar no Grande Prêmio do Canadá em 1969. Apesar de não ter vencido, ele foi a maior atração da prova.

## 1970

Em 1970, Emerson Fittipaldi chegou em sétimo lugar no Grande Prêmio do Canadá. Apesar de não ter vencido, ele foi a maior atração da prova. Emerson chegou em sétimo lugar no Grande Prêmio do Canadá em 1970. Apesar de não ter vencido, ele foi a maior atração da prova.

## 1971

Em 1971, Emerson Fittipaldi chegou em sétimo lugar no Grande Prêmio do Canadá. Apesar de não ter vencido, ele foi a maior atração da prova. Emerson chegou em sétimo lugar no Grande Prêmio do Canadá em 1971. Apesar de não ter vencido, ele foi a maior atração da prova.



Emerson hoje entra na pista já com as honras de campeão: 61 pontos

A página 40, na edição do jornal *O Globo*, de 24 de setembro de 1972, também usa o tempo como valor-notícia para contar a retrospectiva do Grande Prêmio do Canadá. A matéria aponta para um desempenho ruim de Emerson em 1970 e 1971 no circuito. Ao mesmo tempo, por causa do título mundial definido para Fittipaldi, o destaque vai justamente para o fato de que Emerson chega ao Canadá como a grande atração da prova.

C

ESPORTES

2.º CLICHÊ ☆ GLOBO ☆ 24-9-72 - Domingo ☆ Página 41



**GP CANADÁ**

## Emerson larga na segunda fila: Canadá

Celso Ribere, enviado especial

MOSCOW — Emerson Fittipaldi, campeão mundial de pilotos de 1971, marcou o quarto tempo — 1m16s — nos trechos da corrida e largou hoje na segunda fila do Grande Prêmio do Canadá, em Moscov, no dia do terceiro dia da semana.

O primeiro tempo foi do norte-americano Peter Revson, com 1m12s, o segundo foi do neozelandês Denny Hulme, com 1m15s, e o terceiro do norte-americano Emerson Fittipaldi, com 1m16s. Esses três pilotos entraram na primeira fila, à frente de Emerson e Stewart.

Wilson Fittipaldi, com seu irmão, fez o tempo de 1m16s, classificando-se em sétimo e oitavo lugar a bordo da quinta fila, ao lado de Peter Queiroz, com 1m18, e Tita Sobral, com 1m19s. O outro brasileiro, José Carlos Froes, marcou o décimo-terceiro tempo — 1m16s — com sua Lotus.

A primeira parte dos trechos de corrida começou com os dois irmãos Fittipaldi e Wilson Fittipaldi marcando o sétimo e oitavo tempo e o piloto da Lotus, José Carlos Froes, marcou o décimo-terceiro tempo. Mas foi justamente nesse período de trechos que Peter Revson e Denny Hulme — ambos com McLaren — obtiveram os tempos que lhes possibilitaram largar hoje, nos primeiros lugares. Seus carros saíram bem abastecidos e o cenário da pista, que pertence a Jackie Stewart, se viu com a chegada de Emerson e Denny Hulme, que não saíram da largada, em segundo e terceiro lugar.

A classificação da corrida até o décimo lugar foi a seguinte:

- 1) Peter Revson (USA) — McLaren — 1m12s
- 2) Denny Hulme (Nova Zelândia) — McLaren — 1m15s
- 3) Ronnie Peterson (Suécia) — March — 1m15s
- 4) Emerson Fittipaldi (Brasil) — Lotus — 1m16s
- 5) Jackie Stewart (Escócia) — Tyrrell-Ford — 1m16s
- 6) François Cevert (França) — Tyrrell-Ford — 1m16s
- 7) Clay Regazzoni (Suíça) — Ferrari — 1m16s
- 8) Jody Scheckter (África do Sul) — Ferrari — 1m16s
- 9) Carlos Reutemann (Argentina) — Brabham — 1m16s
- 10) Chris Amon (Nova Zelândia) — Matra-Simca — 1m16s

**Lotus: reunião decisiva**

No box da Lotus, houve uma reunião importante entre Colin Chapman, o chefe dos mecânicos Peter War e Emerson Fittipaldi. Os pilotos pareciam um pouco desanimados com o desempenho deles por não terem conseguido mais nada. Na parte da tarde, com o carro que ele usou, Emerson deu 39 voltas ao circuito de Moscov, em 1m16s no total, classificando-se o sétimo e oitavo lugar e o décimo de mais na segunda fila, ao lado de Jackie Stewart. Mas quem acabou mais de que se esperava, foi o piloto da Lotus, Emerson Fittipaldi, que marcou o terceiro tempo e poderá largar hoje na primeira fila.

A página 41, na edição do jornal *O Globo*, de 24 de setembro de 1972, usa novamente o tempo como valor-notícia para mostrar a posição de largada de Emerson no Grande Prêmio do Canadá.

O quarto lugar acabou sendo uma posição de largada razoável para Fittipaldi, que enfrentava inúmeros problemas na sua Lotus. Por outro lado, após a corrida no Canadá, uma reunião aconteceria para definir o futuro de Emerson para temporada seguinte.

Capa da Edição – 24 de setembro de 1972 – *O Estado de São Paulo*



A chamada de capa do jornal *O Estado de São Paulo* aponta para a visualidade como valor notícia para retratar o quarto lugar de Emerson no *grid* de largada para o Grande Prêmio do Canadá.

As condições climáticas no Circuito de Mosport e as irregularidades no asfalto também são apontadas como fator de dificuldade na jornada de Emerson, no primeiro desafio após conquistar o primeiro campeonato.

M - O ESTADO DE S. PAULO DOMINGO, 24 DE SETEMBRO DE 1972

# Revson faz melhor tempo, Emerson larga em 4.º

Peter Revson, piloto norte-americano acostumado às pistas que lhe deram o título de campeão do torneio Can-Am de ano passado, mesmo depois de sofrer um perigoso acidente, quando caiu uma roda dianteira de seu McLaren Ford, estabeleceu o melhor tempo dos treinos oficiais ontem à tarde no circuito de Mosport, garantindo o direito de largar na posição de honra da primeira fila para disputar o Grande Prêmio do Canadá, hoje a partir das 15 e 30 (horário de Brasília).

Emerson Fittipaldi, campeão mundial por antecipação, ficou em quarto lugar, com o mesmo tempo de Jackie Stewart, reclamando bastante do mau estado da pista em Mosport, "um circuito que não poderia ser usado em grande prêmio, pelo menos nas condições atuais", ambos superados por Denis Hulme, o primeiro piloto da McLaren, equipe que garantiu os dois melhores tempos, e por suco Ronnie Peterson, que fez a sua primeira corrida pela March, antes de se transferir para a Lotus, onde será companheiro de Emerson.

Apesar de ter conquistado o título, a vitória de hoje é muito importante para Emerson. Além do prêmio de 25 mil dólares que é destinado ao vencedor, o piloto brasileiro ainda poderá igualar, se vencer, o recorde estabelecido por Jim Clark, em 1963: sete vitórias e 73 pontos num só campeonato.

Para igualar esse recorde de Jim Clark, considerado o maior piloto de todos os tempos, Emerson precisa não só vencer a prova de hoje, mas também o Grande Prêmio dos Estados Unidos, a última corrida do Mundial, a ser disputada em Watkins Glen, no dia 8 de outubro. Emerson está com 61 pontos na classificação geral e, se vencer a prova de hoje e de Watkins Glen, ficará com 78 pontos.



A Lotus ainda está com problemas de estabilidade e Emerson faz críticas à pista

## É a Lotus velha, do título

### Pilotos da Can-Am levam vantagem

A experiência dos últimos corridas do Torneio Can-Am no qual o piloto brasileiro ficou em 4.º lugar, o piloto norte-americano Peter Revson, campeão do mundo em 71, venceu a corrida da Tyrrell-Ford, com 1.º e 14.º, pilotando um March.

Depois de Emerson, em sexto lugar, largou o companheiro de equipe da ex-campeão mundial, Jackie Stewart, e francês François Cevert, num Tyrrell-Ford, com 1.º, 14.º e 5.º.

Além de Emerson, mais dois brasileiros vão disputar o Grande Prêmio do Canadá: Wilson Fittipaldi, que largará em 11.º lugar, e José Carlos Pace, em 13.º. Pilotando um Brabham BT-26, Wilsinho obteve ontem o tempo de 1.º, 15.º e 8.º/18, enquanto que Pace, num March T11, 1.º, 16.º e 4.º/18.

No começo da tarde de ontem, 12 e 30, a 24 horas e 40 minutos do início da corrida, os mecânicos Steve May e Eddy Dennis chegaram ao box da Lotus empurrando o carro preto e de acordo do novo campeão do mundo. É o carro velho com o qual Emerson ganhou as duas últimas provas que lhe deram o título.

A escolha do carro dessa vez foi muito demorada e ninguém da Lotus sabe dizer qual foi o critério adotado. Nem mesmo Emerson, que passou três dias pensando nisso, pode dar uma explicação técnica em que tenha se baseado para decidir-se a não usar o carro novo, já recuperado do acidente na estrada de Milão. Os dois carros estavam muito ruins durante os treinos, por causa das ondulações e buracos da pista, e Emerson não sentiu qualquer diferença entre os dois, mas preferiu o carro que lhe deu três vitórias consecutivas, embora considerado o reserva que substituiu o carro mais novo da equipe.

Na Austrália, o novo estava concertado por causa do incêndio da Alemanha. Na prova Rothman's em Brands Hatch,

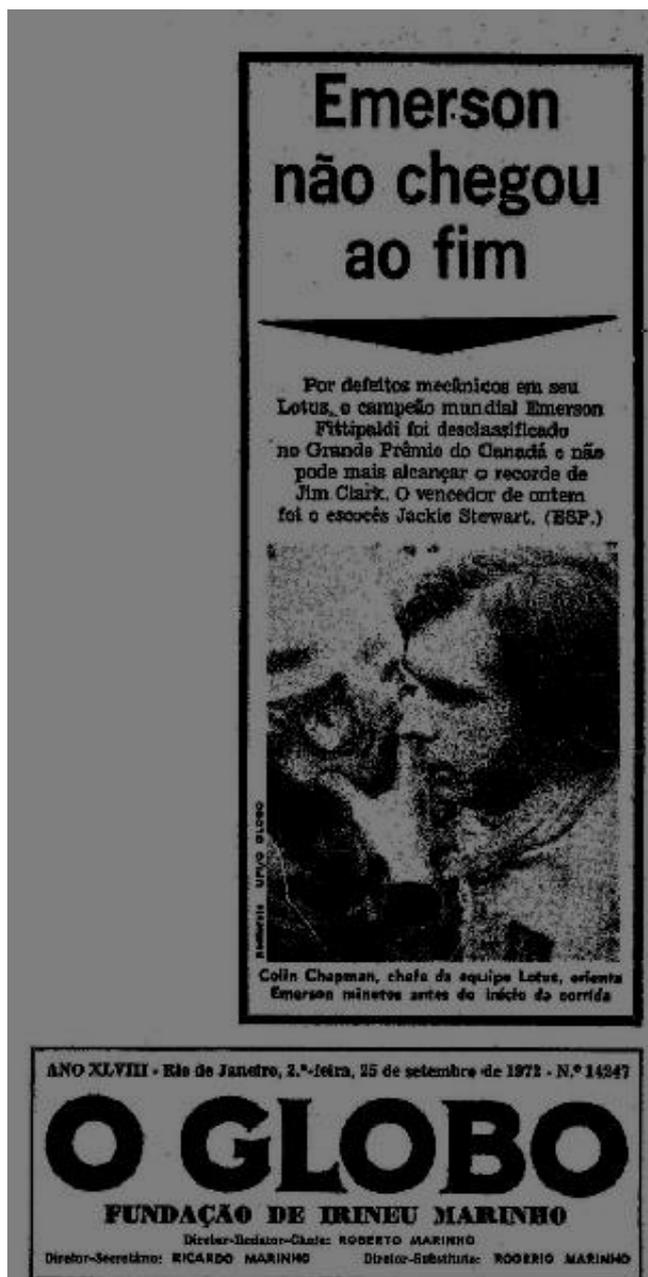
correu com ele de novo, para poupar o titular para Monza. Mas, o destino quis que também na Itália, o velho carro fosse o vencedor.

Baseado nessa simpatia pelo velho carro, Emerson parecia até aliviado por ter finalmente resolvido um problema que o preocupou bastante nos últimos dias. Exatamente à 1 hora, ele entrou no box, conversando com Chapman e Warr e dois minutos depois, com o motor já funcionando, ele vestiu a máscara de amianto, colocou o capacete e entrou no carro para iniciar o treino final.

Nas primeiras voltas, não conseguiu melhorar o tempo de dia anterior — 1'15". Pouco mais tarde, já estava rodando em 1'14.º/18, mas no box o pessoal da Lotus já havia cronometrado Hulme em 1'13.º/18 e Revson em 1'13.º/18. Na segunda parte do treino, parou várias vezes no box, conversava bastante com Warr, Chapman e até Ron Tauranac, engenheiro da equipe de Frank Williams, que estava ali só para ajudar no que fosse possível". E o tempo de 1'14.º/18 foi conseguido nas últimas voltas.

A página 54 do jornal *O Estado de São Paulo*, de 24 de setembro de 1972, usa do mesmo valor-notícia da visualidade que aparece na capa. Além disso, destaques para os problemas de estabilidade, que obrigaram Emerson a ser persistente para conseguir chegar perto dos seus adversários no final de semana no Canadá. Ao mesmo tempo, o recorde de Jim Clark e o prêmio de 25 mil dólares ao vencedor da prova também chamam atenção. Por outro lado, a equipe Lotus enfrenta diversos problemas para ajustar o carro de Emerson, que é o mesmo que lhe deu o título na Itália, o que levaria à falta de confiabilidade para Fittipaldi completar a prova.

Capa da Edição – 25 de setembro de 1972 – *O Globo*



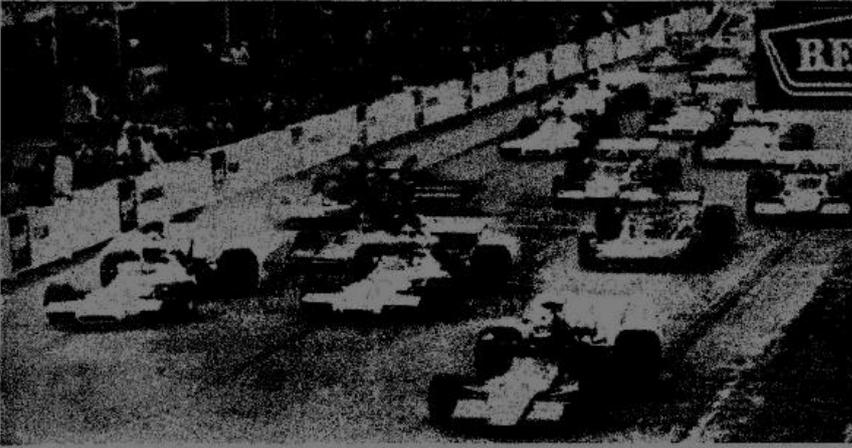
A chamada de capa da edição de 25 de setembro de 1972, do jornal *O Globo*, mostra o abandono de Fittipaldi no Grande Prêmio do Canadá. Com problemas mecânicos, que enfrentava já nos treinos, Emerson teve de deixar a prova.

Com isso, o recorde de vitória de Jim Clark não poderia ser alcançado. É a derrota como elemento dentro da jornada do herói se fazendo presente na breve chamada de capa, que também traz uma foto de Emerson.

Capa da Edição de Esportes – 25 de setembro de 1972 – *O Globo*

**STEWART VENCE GP DO CANADÁ**

***Emerson não se classifica: Lotus falha***



O atual campeão mundial da temporada, o brasileiro Emerson Fittipaldi não se classificou no Grande Prêmio do Canadá, corrido ontem, no circuito de Mosport. Seu Lotus apresentou defeitos mecânicos, ele teve de parar nos boxes e voltou à prova duas voltas atrás. O escocês Jackie Stewart venceu a corrida de ponta a ponta, seguido do norte-americano Peter Revson (Página 8)

**O GLOBO**  
EDIÇÃO ESPORTIVA  
RIO DE JANEIRO, 25ª FEIRA, 25 DE SETEMBRO DE 1972

O Lotus de Emerson (segunda fila à esquerda) na Largada do Grande Prêmio do Canadá. Desta vez, ele não correspondeu mas o título mundial já estava seguro.

A capa da edição esportiva, do jornal *O Globo*, de 25 de setembro de 1972, mostra a largada do Grande Prêmio do Canadá, mas a chamada aponta para o abandono de prova de Emerson, perto do final da prova, por causa dos defeitos mecânicos na sua Lotus.

O principal adversário de Fittipaldi, Jackie Stewart, venceu a prova. Era a primeira derrota consolidada dentro da jornada do herói, após a conquista do primeiro campeonato.

O GLOBO ☆ Edição Esportiva ☆ 25-9-72 - 2.ª-feira ☆ Página 8



## Stewart vence: Lotus de Emerson falha

Celso Itiberá, enviado especial



Com problemas na embreagem e no eixo dianteiro, Emerson pára nos boxes. Ele voltou duas voltas atrás.

**MOTORSPORT** — O cecaço Jackie Stewart, campeão mundial da temporada do ano passado, venceu ontem o Grande Prêmio do Canadá de ponta a ponta, com Tyrrell-Ford. O brasileiro Emerson Fittipaldi, atual campeão mundial, teve de parar nos boxes na 57.ª volta, por defeitos mecânicos no seu Lotus 72-D, e, quando voltou à corrida, estava duas voltas atrasado, não conseguindo classificação.

Em seguida, a quinta volta de Jackie Stewart, chegou o norte-americano Peter Revson, com McLaren-Ford, seguido de o neo-elandês Chris Amon, com MIRA, foi o sexto colocado.

### De ponta a ponta

Ao contrário do que aconteceu no Grande Prêmio da Itália, quando largou o Tyrrell-Ford na largada e teve de abandonar a corrida na primeira volta, Jackie Stewart largou muito bem e levou a ponta, seguido de Ronnie Peterson, Jacky Ickx, Peter Revson, Clay Regazzoni, Emerson Fittipaldi e os demais.

Depois de percorridas dez voltas, Stewart já tinha mais de dez segundos de vantagem sobre o segundo colocado e Emerson Fittipaldi estava em quarto. Na 13.ª volta, Peter Revson forçou sobre o Ferrari de Ickx, que não resistiu bem, e acabou deixando-o terceiro lugar na volta seguinte.

### Emerson aperta

A situação continuou inalterada até a 38.ª volta, quando Ickx voltou a perder terreno e Revson passou para a quarta posição e carregou sobre Peter Revson, terceiro colocado. Stewart, então, manteve uma vantagem de 14 segundos sobre Ronnie Peterson, que também estava separado do terceiro colocado pela mesma diferença.

O líder da corrida cada vez exigia mais do seu Tyrrell-Ford, que correspondia. Então, que na 57.ª volta ele já tinha 33 segundos de vantagem sobre Fittipaldi, que continuava em quarto, agora seguido de

Clay Regazzoni, Ickx abandonou até a 38.ª volta. Stewart continuava na ponta seguidamente, seguido de Peterson, Revson, Emerson, Regazzoni e Ickx, que parou nos boxes. Reutemann realizou para sexto e Dennis Hulme para sétimo. Na 42.ª volta, Ickx retornou, acelerando o mesmo seu Lotus, que parou um pouco antes.

### Ickx pára

O panorama não se alterou até a 38.ª volta. Stewart continuava na ponta seguidamente, seguido de Peterson, Revson, Emerson, Regazzoni e Ickx, que parou nos boxes. Reutemann realizou para sexto e Dennis Hulme para sétimo. Na 42.ª volta, Ickx retornou, acelerando o mesmo seu Lotus, que parou um pouco antes. Jackie Stewart, na 57.ª volta, tentou bom manobra sobre os adversários e não indicava que ele seria o vencedor da prova, a não ser que acontecesse alguma intervenção. Peterson também fez uma corrida tranquila até a 56.ª volta. Mas seu March-Ford chacoalhou com um curto atrasado e ele abandonou.

### Emerson com problemas

Quando se esperava que Emerson Fittipaldi aproveitasse o acidente para melhorar sua posição, ele parou nos boxes, com problemas no seu Lotus. A segunda e quarta marchas apresentaram defeito, o mesmo aconteceu com o eixo dianteiro. Ele retornou duas voltas depois, mas, apesar do esforço, não deu para diminuir a diferença que o separava dos ponteiros.

As seis primeiras posições passaram então a ser as seguintes: Jackie Stewart, Peter Revson, Carlos Reutemann, Clay Regazzoni, Dennis Hulme e o sétimo lugar ficou para Emerson Fittipaldi, que estava em quarto, agora seguido de

A página 8 da edição esportiva do jornal *O Globo*, de 25 de setembro de 1972, destaca Emerson com a equipe Lotus enfrentando problemas no carro no Grande Prêmio do Canadá. A visualidade e a dramaticidade são os valores-notícia apontados nesse recorte.

Ao chegar na 57ª volta, Fittipaldi teve de ir aos boxes, por conta de problemas na embreagem e no eixo dianteiro. Emerson voltou à prova duas voltas atrás do líder Jackie Stewart, sem conseguir, desse modo, retornar em condições de disputar a vitória.

TERÇA-FEIRA, 26 DE SETEMBRO DE 1972

O ESTADO DE SÃO PAULO — 23

# Emerson só queria um bom lugar, não chegou



Na 57.ª volta, Emerson Fittipaldi parou para trocar a aleta frontal direita que havia quebrado. Duas voltas depois ele voltava aos boxes, com problemas na caixa de câmbio da Lotus 72D. Dessa forma, ele não poderia mesmo ganhar a sua sexta corrida na temporada, e nem mesmo garantir uma posição entre os seis primeiros colocados, que era a sua intenção, desde que assumiu a quarta colocação, logo após a largada do Grande Prêmio do Canadá.

Entretanto, mesmo que não tivesse enfrentado qualquer problema com o seu carro, Emerson dificilmente conseguiria derrotar Jackie Stewart, que, com 1044 e categoria de bicampeão mundial, e vencedor desta mesma prova no ano passado, liderou tranquilamente 78 das 80 voltas no circuito de 3.842 metros, terminando a corrida em 1 hora, 43 minutos, 16 segundos e 9 décimos, à média de 183,860 km/h. Com essa vitória, Stewart ficou com um total de 21 grandes prêmios ganhos, apenas 4 a menos do que Jim Clark, e decidirá com Dan Gurney, o vice-campeão da temporada, na última prova, o GP dos Estados Unidos, no próximo dia 8.

## Uma boa largada, depois a quebra

Emerson só foi bem na largada. Fora primeira vez em toda a temporada, ele não cometeu o erro de perder alguns décimos do segundo e, ao mesmo tempo, não apresentou a boa posição conquistada nos últimos GP's. No Monaco, embora não colocado, ao lado de Stewart, ele arrastou sem todo o torque da Lotus 72D, cediendo o 4.º e 5.º entre outros pilotos e Hulme, e na primeira volta do circuito não teve a primeira linha de largada, ele ficou em segundo, atrás de Ronnie Peterson, que saiu à frente de todos.

Entretanto, ocorreu pelo 4.º do piloto da McLaren, ele teve que ficar atrás de Hunt e correu na quarta colocação. Peterson conseguiu a liderança por quatro voltas, quando foi ultrapassado por Stewart, que desceu tranquilamente a corrida desde então até a final das 80 voltas. Mesmo assim, a situação de piloto Peterson, que até o campeonato de Emerson na John Player Special Lotus na temporada de 1971, ele venceu, foi estagnada, mantendo-se na mesma colocação durante as 80 voltas, até que começou a apresentar problemas mecânicos de sua March 711 G, sendo obrigado a desistir definitivamente, após de sete paradas no box.

Na sétima volta, os seis primeiros colocados foram Stewart, Peterson, Ickx, Harewood, Emerson e Regazzoni. Hulme havia desparecido logo na primeira volta e tinha ficado numa situação, embora seu carro não fosse extremamente bom, mesmo com a ajuda de insuflar no pneu, não.

Winkelhock Fittipaldi foi o primeiro a sofrer as consequências de uma quebra e afastou-se de alguns pontos. A corrida, jogada por um curto tempo, entrou pela terceira vez de seu Hamilton, e o motor começou a falhar até parar definitivamente. Depois de apenas 4 voltas de corrida, depois de Hulme também ter sofrido problemas com a derrapagem que sofreu ainda na segunda volta, logo depois contra o governador, e mais uma vez, o Texas teve uma das competições Grand Prix, e o piloto da equipe, não chegou à largada!

Além de James, que substituiu a Hulme na pista, no momento de uma parada na terceira volta, ainda não se realizou a largada em Silverstone Park, que impediu a realização da corrida. Os pilotos reclamaram, se apresentaram desobediência e se ausentaram durante 45 minutos, e, quando o tempo começou a melhorar, cada piloto deu uma volta na pista, para avaliar a

possibilidade de se disputar a prova.

Após a 21.ª volta, Ickx tinha perdido a terceira posição, cedido para Hunt. Hulme e Emerson tinham melhorado e Stewart estava a 13 segundos de Peterson. Na 31.ª volta, a situação era exatamente a mesma, e só a partir de 31.ª, aconteceram as mudanças mais importantes. Ickx perde posição até passar de uma vez, e Carlos Rosier também começou a aparecer entre os seis primeiros.

depois de passar e de a e 7.ª colocação.

Realizaram-se uma corrida das 80 voltas, que foi liderada pelo campeão Internacional dos Jovens pilotos de Automobilismo, o nome o melhor piloto do GP do Canadá, ganhando o prêmio de ouro de 100 gramas, que tradicionalmente é entregue ao piloto que tem melhor ataque em uma corrida, independentemente do resultado final.

Chapman deu muitos conselhos, mas desta vez a Lotus velha não ajudou Emerson a ganhar

A edição de 26 de setembro de 1972, do jornal *O Estado de São Paulo*, destaca a frustração com o abandono de Fittipaldi no Grande Prêmio do Canadá. Após uma boa largada, os problemas na 57ª volta foram fatais para Emerson, que retornou à prova duas voltas atrás de Jackie Stewart.

A quebra na Lotus de Fittipaldi impediu-o de disputar a vitória e, por consequência, ficar próximo do recorde de vitórias em uma temporada.

### 4.3.2 – Emerson Fittipaldi – 1974 – 2º título

Dando sequência à análise do conteúdo obtido através dos jornais *O Globo* e *O Estado de São Paulo*, esta seção terá como pano de fundo o Grande Prêmio dos Estados Unidos, que é a corrida de consagração do segundo título de Emerson Fittipaldi, e a corrida seguinte a sua conquista, o Grande Prêmio do Argentina, que abre a temporada de 1975.

A análise se concentra apenas nas páginas esportivas do objeto de estudo, sendo descartadas peças publicitárias e outros materiais fora do escopo de observação.

Página 20 – 4 de outubro 1974 – *O Estado de São Paulo* – Grande Prêmio do EUA

## França recorda Pelé mas prefere Fittipaldi

**REALI JUNIOR**  
Especial para "O Estado"

A despedida de Pelé dos campos de futebol foi noticiada de forma discreta pela imprensa esportiva francesa, que preferiu dar mais espaço aos jogos da Copa da Europa e à final do Campeonato Mundial de Automobilismo, cujo título será disputado domingo entre o brasileiro Emerson Fittipaldi e o suíço Clay Regazzoni.

A verdade é que a imagem de Pelé na França não é mais a mesma da década de 60, quando o jogador santista comandava uma verdadeira orquestra de futebol, ao lado de Coutinho, Zito, Gilmar e Pepe. Sua participação na última Copa do Mundo como agente publicitário de uma firma de refrigerantes contribuiu também para prejudicar e deformar a sua imagem. Para os franceses de um modo geral, a despedida de Pelé ocorreu domingo contra o Corinthians e não na quarta-feira contra o Ponto Preta, talvez pelo primeiro ser o mais tradicional adversário do Santos. O jornal especializado em esportes *L'Équipe* chegou a enviar um repórter a São Paulo para cobrir o acontecimento e na segunda-feira não escondia sua decepção, não tanto pelo fato de o jogador não ter se apresentado bem, mas por sua confusão nos 20 minutos de jogo, o que privou o público de um espetáculo tão esperado.

O *France-Football* foi o órgão de imprensa que deu mais destaque à notícia, afirmando que desde domingo o jogador deixou de se chamar Pelé, sendo agora conhecido por Monsieur Nascimento, um homem de muitos negócios que foi um dos maiores futebolistas de todos os tempos. Os jornais da televisão foram buscar em seus arquivos alguns instantes das Copas de 66 e 70 para ilustrar o acontecimento.

No momento da despedida de Pelé, porém, os jornais franceses se preocupam mais em mostrar o novo Pelé, publicando a relação das suas empresas e de seus bens, em vez de ressaltarem o aspecto do jogador que não mais será visto nos gramados.

Por outro lado, grandes comentários são dedicados à decisão de título mundial de Formula-1, no próximo domingo nos Estados Unidos com biografias de Emerson e Regazzoni, as possibilidades de cada um, os defeitos, qualidades e condições da Ferrari e da McLaren. Emerson é tido como melhor piloto, mais lucido, inteligente e possuidor de melhores reflexos, enquanto Regazzoni é mais impulsivo e voluntarioso. No balanço, os palpites empatarem, pois se Emerson é considerado superior como piloto, a máquina de Regazzoni é reconhecidamente melhor.

No primeiro recorte do final de semana decisivo para segunda conquista de Fittipaldi, a página 20 da edição de 4 de outubro de 1974 faz um comparativo, sob a ótica da imprensa francesa, entre a repercussão da possibilidade da segunda conquista de Emerson e a despedida de Pelé do Santos Futebol Clube em 2 de outubro de 1974.

O espaço reservado ao jornalista Reali Júnior mostra a decepção dos franceses que foram ao Brasil cobrir a última partida de Pelé no Brasil e o fato de este não ter se apresentado bem na partida, o que abriu mais espaço para a cobertura da decisão do mundial de Fórmula 1, no duelo entre Emerson Fittipaldi e o piloto suíço Clay Regazzoni.

Página 21 – 4 de outubro 1974 – *O Estado de São Paulo*

SEXTA-FEIRA, 4 DE OUTUBRO DE 1974

O ESTADO DE S. PAULO — 21

# Emerson e Regazzoni iniciam a luta pelo título

PAULO FERRAZ FILHO  
Enviado Especial

Sem demonstrar qualquer preocupação em relação a Jody Scheckter, como se esse piloto não tivesse chance de ganhar o título, Emerson Fittipaldi e Clay Regazzoni iniciam hoje, às 11 e 30 da manhã, a luta que vai definir o campeão mundial de automobilismo de 1974. Nesse horário, a pista de Watkins Glen será aberta para a primeira sessão de treinos oficiais do GP dos Estados Unidos, e tanto a Ferrari como a McLaren acreditam que a disputa entre Emerson e Regazzoni pela melhor posição de largada ao final dos treinos será muito importante para a esquematização de um plano de corrida para domingo.

O plano da McLaren para vencer o campeonato começará a ser aplicado hoje, pois, segundo Teddy Mayer, o piloto brasileiro precisa estar sempre na frente da Ferrari de Regazzoni nos treinos, pois as duas equipes estão esperando de seus pilotos uma corrida tranquila e sem preocupações com vitória. Isso deverá tornar mais difícil ainda quando se quanto se classificou melhor na prova de domingo será o campeão mundial, o piloto italiano aceita por Emerson.

— Eu não estou preocupado em vencer a corrida, pois tenho apenas que ficar na frente de Regazzoni, e isso me deixa até mais tranquilo.

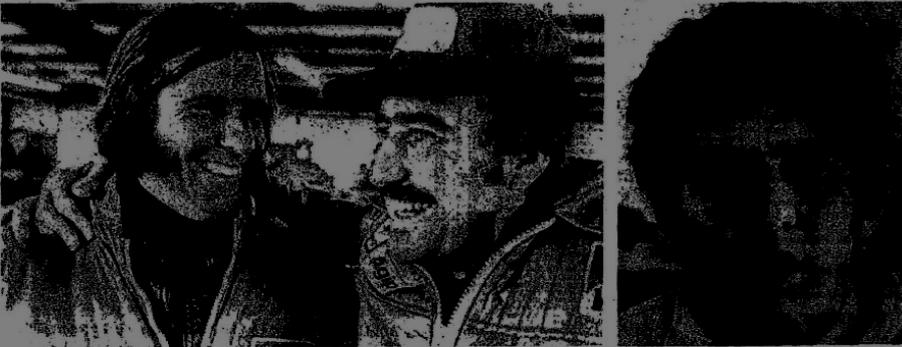
Durante toda a manhã de ontem, Emerson passou pelo circuito de Watkins Glen, e compareceu à pista para se proteger do frio, que é ainda mais intenso do que no dia de sua chegada às Bahamas. No meio da tarde, voltou a soar no autódromo e, durante todo o dia, a temperatura esteve perto de zero grau.

Nesse clima de afinação da maioria dos pilotos, de que a baixa temperatura deve beneficiar a Ferrari, Emerson continua tranquilo. — É verdade que os motores Ferrari respondem melhor no frio, mas no Canadá a temperatura também estava baixa, e eu acabei ganhando a prova. Entretanto, o pessoal da Ferrari não também

das mais situações de Emerson em pista molhada, acreditando que isso possa favorecer Regazzoni em caso de chuva bastante. Por o outro lado, os mecânicos da McLaren comentaram sobre a dificuldade demonstrada por Regazzoni para estabelecer normalmente. Ele não está em condições físicas ideais para a corrida.

Os treinos de hoje serão realizados das 11 e 30 às 12 horas (primeira sessão) e das 13 e 30 às 15 horas (segunda sessão), seguidos de um mesmo horário nos treinos de amanhã. A corrida, disputada em 50 voltas, está marcada para as 13 e 30 (14 e 20 no horário brasileiro), e será transmitida direta pela televisão. Os organizadores esperam uma record de renda, com uma previsão de 100 mil pessoas no autódromo.

Os 20 inscritos são os seguintes: Ronnie Peterson, Jackie Ickx, Jody Scheckter, Patrick Depailler, Emerson Fittipaldi, Denis Hulme, Carlos Reutemann, Carlos Pace, Hans-Joachim Vest, Vittorio Brambilla, Clay Regazzoni, Niki Lauda, Jean Pierre Beltoise, Chris Amon, Tom Pryor, Jean Pierre Jarier, Jo Siffert, Helmut Koinigg, Arturo Merzario, Jacques Laffite, Mike Wilds, Tim Schenken, James Hunt, Graham Hill, Hoff Stommeler, John Watson, Jochen Mass, Ian Ashley, Barry Andretti e Mark Donohue.

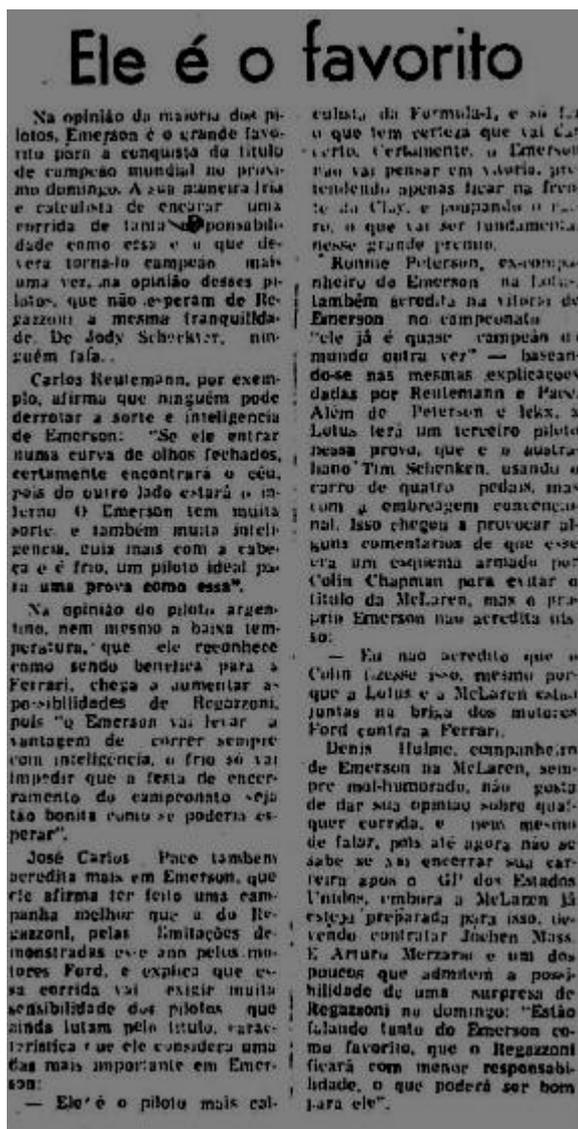


Sorridentes, Emerson e Regazzoni estão prontos para o confronto; Scheckter é um perigo com que ninguém parece contar

Estadista UPI, enviado para o "Estadista"

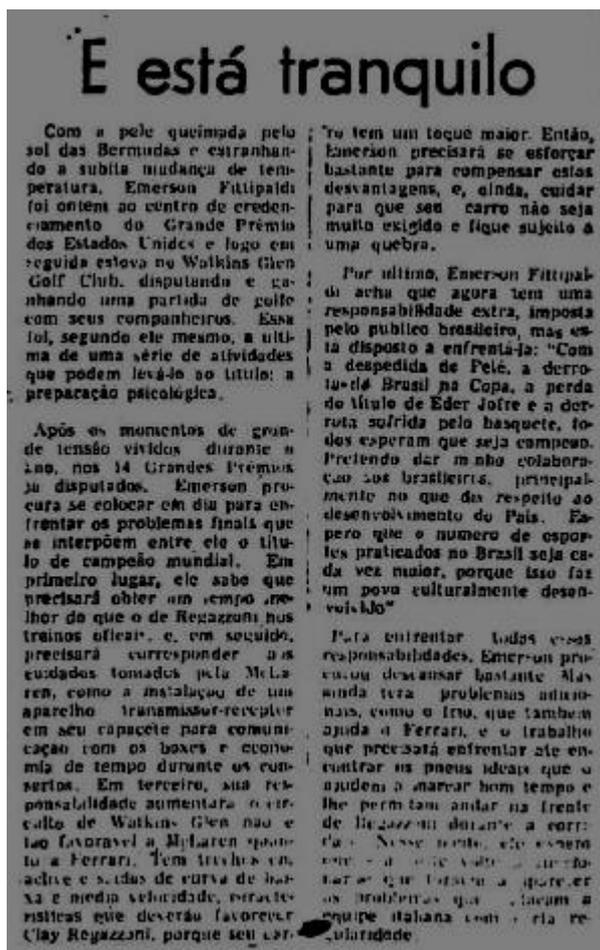
O recorte da página 21, na edição de 4 de outubro de 1974, do jornal *O Estado de São Paulo*, usa da visualidade como valor-notícia para destacar os três pilotos postulantes ao título da temporada, junto com as suas possibilidades de conquista.

Dos três, Emerson está em evidência, por ser o único campeão mundial na disputa contra dois pilotos que buscavam a primeira conquista, o que colocava Fittipaldi como favorito para obter o seu segundo campeonato. A data também marcava o início dos treinos livres para os ajustes dos carros para a prova decisiva e contava com alguns detalhes em relação ao tempo frio no Circuito de Watkins Glen, nos Estados Unidos, que seria mais um elemento desafiador para corrida decisiva do campeonato de 1974.



O segundo recorte da página 21, na edição de 4 de outubro de 1974, do jornal *O Estado de São Paulo*, endossa o favoritismo de Fittipaldi para conquistar o seu segundo campeonato no Grande Prêmio dos Estados Unidos.

O recorte faz uso da palavra dos adversários de Emerson ao longo da temporada, que não chegaram na última prova com chances de disputar o campeonato, e que o apontam como provável campeão. Destacando, nas palavras do piloto argentino Carlos Reutemann, as qualidades do herói, como a sua sorte e inteligência. Outro piloto a destacar as qualidades de Fittipaldi foi José Carlos Pace, que o definiu como o piloto mais calculista da Fórmula 1 à época, o que poderia ser uma vantagem contra Regazzoni na prova decisiva.



O terceiro recorte da página 21, na edição de 4 de outubro de 1974, do jornal *O Estado de São Paulo*, retrata a tranquilidade de Fittipaldi às vésperas do Grande Prêmio dos Estados Unidos. Ao chegar no Circuito de Watkins Glen, depois de alguns dias de descanso, apenas a temperatura local causara estranhamento ao campeão.

Ainda assim, destaca-se a preparação psicológica, com uma partida de golfe com os seus companheiros de equipe McLaren, e alguns compromissos ao longo do final de semana da prova decisiva. Ciente dos desafios que o esperam, Fittipaldi fez questão de chamar para si uma responsabilidade imposta pelo público brasileiro e que estava disposto a enfrentar, conforme citado no recorte:

Com a despedida de Pelé, com a derrota do Brasil na Copa, a perda do título de Eder Jofre, e a derrota sofrida pelo basquete, todos esperam que seja campeão. Pretendo dar minha colaboração aos brasileiros no que diz respeito ao desenvolvimento do país. Espero que o número de esportes praticados no Brasil seja cada vez maior, porque isso faz um povo culturalmente desenvolvido. (O ESTADO DE SÃO PAULO, 4 de out. de 1974).

**G.P. DOS ESTADOS UNIDOS**



Emerson foi até o boxe da Ferrari durante o treino de ontem. Contou a Regazzoni seus problemas no ano passado, quando machucou o tornozelo.

## *Emerson testa hoje o McLaren com rádio*

**IVY FERNANDES,**  
Especial para O GLOBO

**WATKINS GLEN** — Os treinos oficiais para o Grande Prêmio dos Estados Unidos, última prova do Campeonato Mundial de Pilotos começam hoje, no autódromo de Watkins Glen. Emerson Fittipaldi, o suíço Clay Regazzoni e o sul-africano Jody Scheckter são os únicos que ainda podem ser campeões, os dois primeiros com 42 pontos e o outro com 40. Emerson testará no seu McLaren, um sistema de rádio, que permitirá a comunicação com o boxe. Amanhã será realizada a última etapa dos treinos oficiais. A lista dos pilotos inscritos é:

**Rennie Peterson** (Suécia) e **Jacky Ickx** (Bélgica) — **Locus**; **Jody Scheckter** (África do Sul) e **Patrik Depailler** (França) — **Tyrrel**; **Emerson Fittipaldi** (Brasil), **Denny Hulme** (Nova Zelândia) e **Jochen Mass** (Alemanha Ocidental) — **McLaren**; **Carlos Reutemann** (Argentina), **José Carlos Pace** (Brasil), **John Watson** (Irlanda) e **Ian Ashley** (Inglaterra) — **Brabham**; **Hans-Joachim Stuck** (Alemanha Ocidental) e **Vittorio Brambilla** (Itália) — **March**; **Clay Regazzoni** (Suíça) e **Niki Lauda** (Áustria) — **Ferrari**; **Jean-Pierre Beltoise** (França) e **Chris Amos** (Nova Zelândia) — **BRM**; **Tom Pryce** (Inglaterra) e **Jean-Pierre Jarier** (França) — **Shadow**; **Derek Bell** (Inglaterra) e **Helmut Koinigg** (Áustria) — **Surtees**; **Arturo Merzario** (Itália) e **Jacques Laffite** (França) — **Ino**; **Mike Wilds** (Inglaterra) — **Ensign**; **Tim Schenken** (Austrália) — **Trojan**; **James Hunt** (Inglaterra) — **Hesketh**; **Graham Hill** (Inglaterra) e **Rolf Stommelen** (Alemanha Ocidental) — **Lola**; **Mário Andretti** (Estados Unidos) — **Parnelli Jones**; **Mark Donohue** (Estados Unidos) — **Penske**.

No recorte da página 20, na edição de 4 de outubro de 1974, do jornal *O Globo*, retrata-se a tranquilidade de Fittipaldi às vésperas do Grande Prêmio dos Estados Unidos. Fazendo uso da visualidade como valor-notícia, com uma foto descontraída dos dois postulantes ao campeonato de 1974, a matéria destaca o teste do radiocomunicador da equipe McLaren para a corrida final.

O sistema ainda era uma novidade à época, quando os pilotos se comunicavam com a equipe durante a prova apenas com uma placa que era mostrada pelos mecânicos na reta dos boxes, ou no momento da troca de pneus.

### **Pilotos treinaram para ajustar carros ao frio**

Emerson Fittipaldi, Clay Regazzoni e Jody Scheckter, realizaram ontem, no Autódromo de Watkins Glen, os primeiros treinos para ajuste de seus carros à baixa temperatura, já que os testes da semana passada foram feitos com sol, a 25° C e agora está muito frio — antontem chegou a nevar.

Os treinos de ontem foram extra-oficiais e os tempos não valiam para a formação da ordem de largada. Os pilotos também não estavam muito preocupados com isso porque o seu maior objetivo era o de ajustar os carros. O frio forçou-os a trocar os pneus, colocando os de borracha mais moles, que, no tempo quente, se desgastariam rapidamente. Com temperatura mais baixa, estes pneus podem ser utilizados com benefícios para a suspensão e para a velocidade.

Na bolsa das apostas, os favoritos são o sul-africano Jody Scheckter (que para ser o campeão tem de vencer e esperar que Emerson e Regazzoni não cheguem entre os cinco primeiros) e o austríaco Niki Lauda, ambos cotados a 5-2, seguindo-se o sueco Ronnie Peterson, com 1-1, Emerson Fittipaldi 6-1 e Regazzoni 7-1.

Ontem, comentava-se em Watkins Glen que o boxe da Ferrari, ainda preocupado com o estado do tornozelo de Clay Regazzoni — sofreu acidente na semana passada —, estaria torcendo para que chovesse. O chefe de equipe Mauro Forghieri, acredita que as possibilidades da Ferrari aumentariam muito com a pista molhada, pois nela o Regazzoni é mais rápido que Emerson.

A Ferrari mostrou ontem que só se preocupa com Emerson Fittipaldi. Os italianos não acreditam que as chances de Jody Scheckter sejam muito boas. Como Emerson e Regazzoni têm 52 pontos (Scheckter está com 45), eles devem tomar cuidados iniciais apenas com Emerson, só se preocupando com o sul-africano caso este esteja em primeiro lugar, Regazzoni em sexto e Emerson ainda pior, o que consideram difícil de acontecer.

De qualquer modo, a política da equipe está decidida e Niki Lauda terá como missão específica proteger a Regazzoni e não ganhar a prova. Este fato, de ter um piloto da categoria de Lauda, para ajudá-lo, está levando grande parte dos observadores a apontar o suíço como o próximo campeão mundial, pois eles não acreditam que Denny Hulme possa prestar a mesma assistência a Emerson. Os norte-americanos dizem até que o alemão Jochen Mass, que pilotará o McLaren patrocinado pela Yardley, tem mais possibilidades de auxiliar efetivamente o brasileiro.

Outro fato muito comentado ontem em Watkins Glen é a possibilidade de dois ex-campeões mundiais abandonarem as pistas depois do GP dos Estados Unidos: o inglês Graham Hill e o neozelandês Denny Hulme, o primeiro com 45 e o segundo com 38 anos.

Após o treino de ontem e o torneio de golfe com os demais pilotos, Emerson foi imediatamente para o Holiday Inn. Ele tem grandes esperanças na utilização do rádio que está instalado no seu McLaren.

— Com ele receberei instruções muito mais detalhadas do boxe, mas só amanhã (hoje) durante os treinos oficiais é que poderei saber se ele será ou não útil.

Enquanto isso, hospedado no Glen Motor Inn, Regazzoni mantém o máximo de repouso, para não atrapalhar a recuperação de seu tornozelo, que já está quase bom:

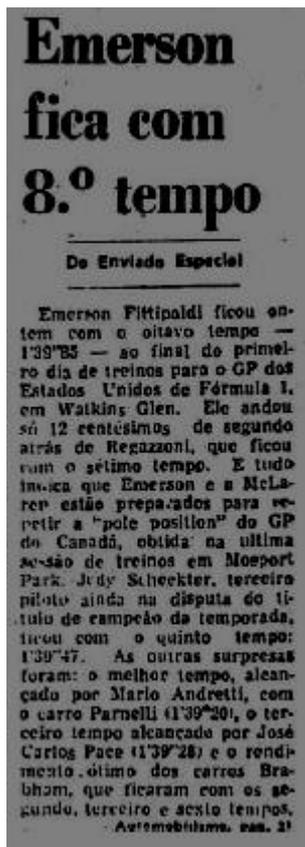
— Bem, posso dizer que, se perder, não será por causa do tornozelo.

O GP dos Estados Unidos será transmitido pela Rede Globo de Televisão, e cores. A largada está prevista para as 14h30m de domingo.

No segundo recorte da página 20, na edição de 4 de outubro de 1974, do jornal *O Globo*, destaque para os ajustes dos pilotos em seus carros para o Grande Prêmio dos Estados Unidos, que seria disputado sob baixas temperaturas no circuito de Watkins Glen. Além desses detalhes, a matéria aponta o favoritismo de Fittipaldi sobre Clay Regazzoni, também nas bolsas de apostas.

Entre as equipes, a estratégia da Ferrari para tentar levar o campeonato de pilotos com Regazzoni envolvia o seu companheiro, Niki Lauda, que teria a função de proteger Clay, sendo impedido de vencer a prova, caso a equipe entendesse que isso de alguma forma prejudicasse Regazzoni na disputa do campeonato.

Capa da Edição – 5 de outubro 1974 – *O Estado de São Paulo*



Na chamada de capa, da edição de 5 de outubro de 1974, do jornal *O Estado de São Paulo*, aparecem os resultados dos treinos livres de sexta-feira para o Grande Prêmio dos Estados Unidos. Emerson ficou com o oitavo tempo, enquanto Regazzoni foi o sétimo.

Mesmo com o resultado distante daquilo que Emerson planejava, a equipe McLaren ainda apostava em uma melhora do carro para colocar Fittipaldi na *pole position* da prova decisiva, o que havia acontecido na corrida anterior, no Canadá.

SABADO, 5 DE OUTUBRO DE 1974 O ESTADO DE S. PAULO — 21

# Emerson é o 8.o, mas prepara uma surpresa

PAULO FERRAZ FILHO  
Enviado Especial

A tranquilidade com que Emerson Fittipaldi desceu de seu carro no final dos treinos de ontem, após obter o 8.o tempo, 12 centesimos da segunda abaixada de Clay Regazzoni, o 7.o colocado, leva a crer que ele está obediendo a um esquema cuidadosamente planejado pela McLaren para provocar a mesma surpresa do último dia de treinos do GP do Canadá. Ontem, em Watkins Glen, ele também usou um motor velho, levou pneus e apenas preparou o carro para os treinos de hoje, enquanto Clay Regazzoni e Jody Scheckter, mesmo forçando seus carros ao máximo, não conseguiram se colocar entre os primeiros e ainda acabaram enfrentando problemas mecânicos. As surpresas foram Mario Andretti em 1.o lugar, com o carro norte-americano Parnelli-Ford, e José Carlos Pace, em 3.o.

Como aconteceu no Canadá, o pessoal da equipe Ferrari pareceu a tranquilidade de Emerson antes dos treinos, e começou a ficar preocupado com o comportamento das mecânicas da equipe McLaren, que levaram imediatamente o carro para fora das bancas, acompanhados por Emerson e "Caddy" Hayes, sorridentes e conversando animadamente.

Além disso, a Ferrari tem um motivo muito sério para se preocupar: Clay Regazzoni não conseguiu iniciar até o fim, por culpa do motor de seu carro, que deveria ser trocado para os treinos de hoje. A McLaren também está preocupada com o motor de Emerson, mas não a diferença de que isso é feita parte de um plano elaborado pelo piloto.

Jody Scheckter conseguiu se colocar à frente de seus dois rivais na luta pelo título mundial, mas também enfrentou uma série de problemas mecânicos, que deixaram intranquilos os dirigentes da equipe Tyrrell, pois Emerson, sem qualquer problema e usando um equipamento que não é o mais forte de sua equipe, conseguiu ficar a apenas 12 centesimos de segundo de Regazzoni e a 28 centesimos de Scheckter.

O único problema que poderia prejudicar a McLaren na sua luta contra a Ferrari, que era o free license de Watkins Glen, também foi superado ontem, porque, durante os treinos, a temperatura passou de zero para 14 graus centígrados. Com isso, a pista tornou-se completamente seca e Emerson acha fácil manter bastante o rendimento de seu carro.

— Com o que vai ser feito durante a noite, poderá andar bem mais rápido e não pensar na piora position, porque os dez primeiros desse primeiro treino estão muito próximos uns dos outros.

A equipe McLaren está levando muitos cuidados extremos com o carro de Emerson, tendo sido construído uma grande estrutura de madeira dentro do box, equipada com um aparelho elétrico, onde são guardados todos os pneus que devem ser colocados no carro. Além disso, o sistema de radiocomunicação utilizado nos treinos de ontem por Emerson e Holme foi com que os pilotos pudessem ouvir tempo nos boxes, pois, antes da partida, os



Emerson F1, sentado no "8.o" lugar

mesmidade já sabem e que devem fazer. E, por toda a tranquilidade demonstrada, é possível que Emerson esteja obediendo ao freio de Regazzoni em pouco tempo da pista, seguido a mesma distância logo no momento em que a pista estiver mais seca, para andar mais rápido.

O carro já está acertado para lutar com muita intensidade nos boxes para obter os dez primeiros de frente dos rivais e regularização de aerofólio. Os pneus escolhidos por Emerson foram os mais macios, que variaram a ser fabricados pela Goodyear para esta corrida, depois de um ano.

Mario Andretti, continuando o resultado que teve nos dois primeiros dias de treinos, surpreendeu aos que não esperavam ver o carro norte-americano tão bem acertado logo na sua segunda corrida de Fórmula 1.

O rendimento de todos os carros durante o treino foi prejudicado pela queda do motor da Ferrari de Regazzoni, que acabou sendo odo pelo piloto, mas o único acidente foi o de Jean Pierre Beltoise, que acabou indo a frente de sua BRM P201 ao sair fortemente do traço e girar o eixo. Beltoise saiu do cockpit porque sentiu fortes dores no joelho e não pôde ser atendido no ambulatório médico do autódromo, sendo que sofreu uma fratura que poderá ser afastada da corrida. Entretanto, Beltoise afirma que pretende correr amanhã, e comenta que não sente nenhuma dificuldade que o piloto francês pretende enfrentar a sua carreira após o GP dos Estados Unidos, e que se espera também de René Arnoux e Graham Hill, embora nenhum deles considere a intenção de abandonar a pista.

Hoje, o treino começa às 11 e 30 da manhã e, pelo comportamento de Emerson, poderá esperar uma boa surpresa, se sua classificação para a disputa do GP não for satisfatória. Assim, se ele demonstrar a mesma tranquilidade, trata o mesmo sério e não quer as mesmas palavras que utilizou no primeiro dia de treinos do Canadá.

— Acho que fomos bem no treino de ontem, pelas circunstâncias em que tivemos, ganhando um bom tempo para aceitar bem o carro".

A tranquilidade de Emerson é o principal motivo da preocupação da Ferrari

O recorte da página 21, na edição de 5 de outubro de 1974, do jornal *O Estado de São Paulo*, retrata o oitavo lugar de Fittipaldi, após os primeiros treinos para o Grande Prêmio dos Estados Unidos.

A matéria destaca a tranquilidade de Emerson, mesmo após o resultado insatisfatório para o momento, o que preocupava a equipe Ferrari, de Clay Regazzoni. Segundo Fittipaldi, a equipe McLaren poderia preparar uma surpresa para Regazzoni durante a disputa pelo título, no final de semana, no circuito de Watkins Glen.

## Pace não quer ajudar ninguém

— Eu torço por uma vitória de Emerson, mas, se durante a corrida, os dois estiverem atrás de mim tentando a ultrapassagem, eu vou dar lugar para os dois a mesmo tempo. Eu acho que uma disputa como essa é muito bonita, para ser definida às custas de um golpe sujo do qualquer outro piloto.

Essa é a forma imparcial com que José Carlos Pace vê a luta entre Emerson e Regazzoni pelo título mundial, embora admita que, "para o automobilismo brasileiro, é muito importante uma nova vitória de Emerson no campeonato". Entretanto, muitos julgam difícil que aconteça uma ultrapassagem de qualquer um desses pilotos sobre Pace durante a corrida, pois ele está sendo considerado um dos prováveis ganhadores do grande prêmio, ao lado de Reutemann, Mario Andretti e Jody Scheckler.

No intervalo das duas sessões do treino de ontem, Pace já estava satisfeito com o comportamento de seu carro. Mesmo não tendo conseguido um bom tempo, em consequência do intenso tráfego da pista, ele sentiu que o carro estava em perfeitas condições, e na segunda sessão encontrou a oportunidade que esperava para fazer a sua melhor volta, a apenas dois centésimos de segundo de Carlos Reutemann, seu companheiro de equipe.

— Eu não pude conseguir melhor classificação porque não sobram pontos extras iguais aos de Reutemann e de Andretti.

### Intuição de Stewart

— Por suas habilidades e qualidades deverá vencer o Emerson, mas tenho uma palpita, sem explicação, de que o Regazzoni será o campeão.

Mesmo tratando-se de um palpita, ou "uma intuição pós-sua", como ele próprio afirma, a opinião é de Jackie Stewart, o, por isso, muito respeitado entre as pessoas que estavam nos boxes ao final dos treinos de ontem. Ele acredita que os dois pilotos não vão forçar seus carros, e que deverão lutar pela quarta colocação, sem se importar com a disputa da vitória nessa prova, para a qual tem também os seus favoritos.

— Reutemann, Pace, Hunt, Andretti e o Jody. De um desses pilotos sairá o vencedor desse grande prêmio.

Além de assessor da equipe Tyrrell, Stewart fará os comentários para a American Broadcasting Corporation, que vai gravar a corrida para transmissão em vídeo-lap, e, por isso, a quem viu nos treinos de ontem, já sabe o que vai dizer no rápido comentário, antes do treino de hoje, a respeito da disputa entre Emerson e Regazzoni pelo título mundial.

— O Emerson tem mais experiência, talento, calma e já ganhou um campeonato. Isso facilita as coisas para ele, que merece ser campeão novamente, pelo que fez durante a temporada. Mas tenho a impressão de que o Regazzoni terá melhor sorte nessa corrida.

No segundo recorte da página 21, na edição de 5 de outubro de 1974, do jornal *O Estado de São Paulo*, destaque para José Carlos Pace, que declarou a sua torcida por uma vitória de Emerson, mas ressaltou que não iria favorecer nenhum piloto na disputa pelo campeonato na prova final nos Estados Unidos.

Destacando as qualidades de Emerson, na visão de Pace, o compatriota seria o favorito para a conquista, por conta da sua experiência, talento, calma, além do fato de já ter obtido um campeonato anteriormente, o que poderia pesar contra Regazzoni.

Capa da Edição – 5 de outubro 1974 – *O Globo*

## Emerson e Clay Regazzoni quase empatados no primeiro treino

Emerson Fittipaldi obteve ontem, em Watkins Glen, o oitavo tempo no primeiro dia de treinamento para o Grande Prêmio dos Estados Unidos, que será disputado amanhã e decidirá o Mundial de Pilotos. O suíço Clay Regazzoni, empatado com Emerson na liderança do Campeonato, fez o sétimo tempo. (Página 21)

### *Paul Newman compra imagem da TV Globo*

O ator Paul Newman telefonou ontem diretamente para a TV Globo pedindo a retransmissão, via cabo especial, para sua casa em Hollywood da decisão do campeonato de Fórmula 1, cuja imagem é exclusiva da Rede Globo para todo o mundo. O televisor de Paul Newman será o único, entre 100 milhões de aparelhos existentes nos Estados Unidos, a receber a imagem da corrida. Ele assistirá à decisão em companhia de sua esposa, atriz Joanne Woodward, dos atores Robert Redford, Steve McQueen e do ex-piloto Phil Hill. A imagem gerada pela Rede Globo será retransmitida para a Itália, a Suíça, a Argentina, o Panamá e o Equador.

ANO L — Rio de Janeiro, sábado, 5 de outubro de 1974 — N.º 14961

# O GLOBO

**FUNDAÇÃO DE IRINEU MARINHO**

Diretor-Redator-Chefe: ROBERTO MARINHO  
Diretor-Secretário: RICARDO MARINHO    Diretor-Substituto: ROGERIO MARINHO

Na chamada de capa, na edição de 5 de outubro de 1974, do jornal *O Globo*, destaque para o valor-notícia de tempo, que indica a pequena diferença entre Emerson e Regazzoni na primeira sessão de treinos para o Grande Prêmio dos Estados Unidos. Outro fato inusitado que ganhou destaque foi o ator Paul Newman, que adquiriu as imagens da TV

Globo para assistir a prova final, uma vez que, à época, os norte-americanos não possuíam os ditos de transmissão televisiva da prova para o país.

Página 21 – 5 de outubro 1974 – *O Globo*

**G.P. DOS ESTADOS UNIDOS**

## **Emerson otimista: um motor novo para o treino de hoje**

IVY FERNANDES — especial — para O GLOBO

---

**Apesar do oitavo tempo no treino de ontem, Emerson ficou feliz. Seu rival, Clay Regazzoni, foi sétimo e fundiu o motor no fim.**

---

**WATKINS GLEN** — Apesar do oitavo tempo no treino de ontem, Emerson Fittipaldi estava satisfeito e confiante em conquistar pela segunda vez o Campeonato Mundial de Pilotos.

— Consegui Im30e356, apenas sete décimos de segundo abaixo de Mário Andretti, que fez o melhor tempo. Uma classificação boa porque corri com o mesmo motor do Canadá.

Para os treinos de hoje, Emerson terá um motor inteiramente novo e acha que poderá melhorar muito. Ontem, o piloto teve problemas com o freio dianteiro.

— Tivemos que mudar o freio e depois eu perdi muito tempo com o amaciamento. Por isso tudo, acredito que posso andar mais. Minha preocupação é Clay Regazzoni e fiquei bem perto dele no tempo. Ele é o meu grande adversário e posso concentrar nele as minhas atenções. O resto não me preocupa muito.

Na opinião de Emerson, a Ferrari terá uma vantagem: o clima frio beneficiará os motores de 12 cilindros, que estarão livres de superaquecimento. O novo carro americano, o Parnelli Jones, pilotado por Mário Andretti, causou profunda impressão em Emerson:

— Acho que a Parnelli Jones tem pneus melhores que os outros. Vejam os oito primeiros tempos. Todos usamos a mesma marca de pneus, exceto Andretti.

Emerson acha que também Jody Scheckter tem possibilidades na corrida de amanhã. Seu grande rival, o suíço Clay Regazzoni, treinou muito mais tempo que o brasileiro, mas a quinze minutos do fim fundiu o motor da sua Ferrari 312 B3, espalhando óleo pela pista e atrapalhando o final do treino. Mas Regazzoni está tão otimista quanto Emerson.

---

### **Mário Andretti foi o mais rápido**

Emerson Fittipaldi, com McLaren, fez o oitavo tempo ontem, no primeiro dia de treinos para o Grande Prêmio dos Estados Unidos de Fórmula Um, que decidirá amanhã o Campeonato Mundial de Pilotos. O suíço Clay Regazzoni — que está ao lado de Emerson na liderança, com 52 pontos — fez o sétimo tempo, com a Ferrari.

O melhor tempo — Im39e309 — foi do norte-americano Mario Andretti, com o Parnelli Jones. Os dois carros Brabham conseguiram excelentes resultados: Carlos Reutemann fez o segundo tempo e o brasileiro José Carlos Pace, o terceiro. O austríaco Niki Lauda, com Ferrari, foi o quarto mais rápido.

O outro piloto que ainda pode conquistar o título (se ganhar a corrida e os outros dois não entrarem até o quinto), Jody Scheckter, com Tyrrel 007, fez o quinto tempo, depois de danificar o carro ao sair da pista, na primeira sessão de treinos.

O treino de ontem teve momentos de grande expectativa e agitação nos boxes. O piloto francês Jean Pierre Beltoise sofreu um acidente 20 minutos depois de começar a primeira sessão: seu BRM bateu violentamente contra o guard-rail, na saída de uma curva. Beltoise machucou a perna direita e, apesar de não haver fratura, é possível que esteja ausente da largada amanhã.

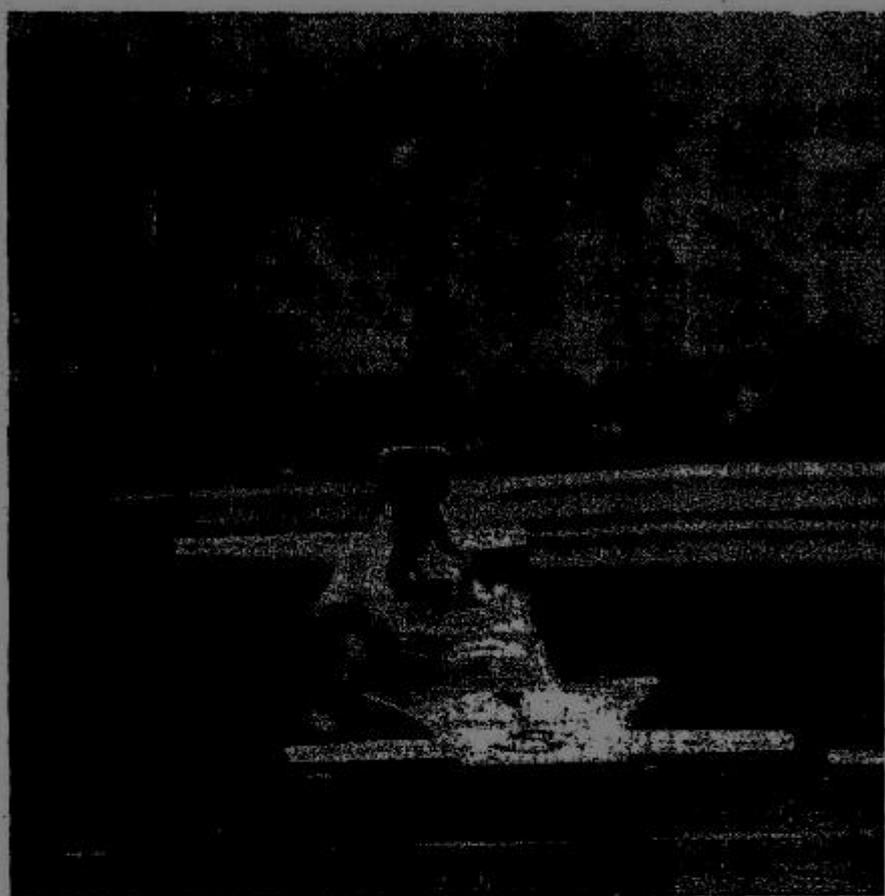
A pequena cidade de Watkins Glen recebeu ontem cerca de 5 mil automóveis: os organizadores da prova esperam um público de mais de 200 mil pessoas amanhã. Clay Regazzoni contará com uma torcida de 2 mil italianos de Nova York, além de 700 suíços. A torcida de Emerson, porém, não será pequena: cinco aviões Jumbo são esperados trazendo brasileiros.

O campeão mundial Jackie Stewart chegou ontem a Watkins Glen, acompanhado da esposa Helen. Stewart comentará a corrida para uma emissora de rádio.

O clima está frio e seco. Para amanhã espera-se uma temperatura mais elevada e tempo bom.

No recorte da edição de 5 de outubro de 1974, do jornal *O Globo*, novamente destaque para o valor-notícia de tempo, que indica a pequena diferença entre Emerson e Regazzoni na primeira sessão de treinos para o Grande Prêmio dos Estados Unidos. O jornal foi o primeiro, até então, a destacar o empate entre os dois adversários na disputa do campeonato (52 a 52), com vantagem para Emerson, que havia conquistado mais vitórias do que Clay na temporada.

Capa da Edição – 6 de outubro 1974 – *O Estado de São Paulo*



Radiotele AP

**Emerson está confiante, embora o carro não renda tanto quanto no Canadá**

## Emerson larga em 8.º

Emerson Fittipaldi conseguiu completar com êxito parcial a primeira parte de seus planos para conquistar hoje o título de campeão mundial de 74 no GP dos Estados Unidos: largará na quarta fila (ficou com o oitavo tempo — 1'39"33), mas ainda na frente de Clay Regazzoni, que ficou com o nono tempo (1'39"80). A pole position é do argentino Carlos Reutemann, que teve o tempo de 1'38"97, e, ao seu lado, na primeira fila, partirá o inglês James Hunt. Merlo Andretti está com o terceiro melhor tempo e o brasileiro José Carlos Pace com o quarto. Na terceira fila, na frente de Emerson, ainda deverão largar Niki Lauda e Jody Scheckter.

O sul-africano partindo na frente de Emerson é o maior perigo que o piloto brasileiro pode enfrentar até o fim da corrida. Scheckter e um dos pilotos que tem chance de ganhar o título da temporada, se vencer a prova e Emerson ou Regazzoni não conseguirem mais do que quinto ou sexto lugares.

Ontem, logo depois de encerra-  
rada a última sessão de treino, Emerson chegou a constatar com o quarto tempo e Pace com o terceiro. Mas vários dirigentes de equipes não acreditaram nestes resultados e, nos cálculos que refizeram à mão, encontraram um erro do computador. O GP dos Estados Unidos será disputado em 39 voltas, a partir das 10 e 20 (horário de Brasília), e será televisado pela Rede Globo de Televisão.

Notícia do GP nas páginas 55 e 57.

Na chamada de capa da edição de 6 de outubro de 1974, do jornal *O Estado de São Paulo*, destaque para o oitavo lugar obtido por Emerson no *grid* de largada para o Grande Prêmio dos Estados Unidos.

A dramaticidade como valor-notícia ressalta que Emerson largará apenas uma posição em relação a Clay Regazzoni. Diferente de outras chamadas anteriores, para esta

edição, o jornal *O Estado de São Paulo* aponta Jody Scheckter, que também disputava o título, mas com chances remotas de conquista, como o maior perigo para Emerson, em especial na largada, uma vez que largaria à frente de Fittipaldi.

### Capa da Edição – 6 de outubro 1974 – *O Globo*



**Emerson larga atrás de Scheckter e à frente de Regazzoni**

O piloto brasileiro Emerson Fittipaldi larga hoje na quarta fila de Grande Prêmio dos Estados Unidos, que decidirá o Campeonato Mundial de Pilotos. O suíço Clay Regazzoni, o adversário mais perigoso (está em primeiro lugar, ao lado de Emerson, com 52 pontos), larga logo atrás, na quinta fila. O outro candidato ao título, o sul-africano Jody Scheckter, é o mais bem colocado dos três — sai na terceira fila —, mas não tem tantas possibilidades: precisa vencer e torcer para que nenhum dos dois chegue em quinto lugar.

O campeão mundial Jackie Stewart, que comentará a prova para uma emissora de rádio, aponta o favoritismo de Clay Regazzoni. Apesar disso, o ambiente nos boxes da Ferrari é de apreensão. O diretor-técnico Luca Montezemolo não esconde seu desapontamento com a atuação dos carros nos treinos em Watkins Glen. Ele tem um favorito: Emerson Fittipaldi. (Nas páginas 37 e 38)

Jackie Stewart (à esquerda) instrui Emerson sobre o circuito de Watkins Glen, mas não esconde que seu favorito é Clay Regazzoni

ANO L — Rio de Janeiro, domingo, 6 de outubro de 1974 — N.º 14.982

**O GLOBO**

FUNDAÇÃO DE IRENEU MARINHO

Diretor-Secretário-Chefe: ROBERTO MARINHO

Editor-Secretário: RICARDO MARINHO Diretor-Executivo: RODRIGO MARINHO

A dramaticidade como valor-notícia na chamada de capa da edição de *O Globo*, de 6 de outubro de 1974, ressalta que Emerson largará atrás de Jody Scheckter, que também disputava o título, mas com chances remotas de conquista. A visualidade também é outro critério de noticiabilidade utilizado, ao mostrar os dois últimos campeões mundiais de Fórmula 1 em uma conversa próxima em meio aos treinos livres para o Grande Prêmio dos Estados Unidos.

Mesmo apostando em Regazzoni para conquistar o campeonato, Jackie Stewart também acreditava nas qualidades de Fittipaldi como trunfo para a McLaren.

ESPORTES

O GLOBO ☆ 6-10-74 – Domingo ☆ Página 37

# No boxe da Ferrari, Emerson é o favorito



O diretor da Ferrari, Montezemolo, acha que os carros não estão bem. O McLaren de Emerson está sendo melhor das curvas.

**W**ATKINS GLEN — A maior surpresa dos treinos de ontem não foi provavelmente por qualquer piloto ou carro, mas pelo desmonte da Ferrari. Luca Montezemolo, seu diretor.

— Emerson é o favorito.

De fato, ninguém da equipe Ferrari acredita a proezação Montezemolo declarou, pela primeira vez este ano, que os carros não estão bem e atóxicos e têm as desvantagens típicas de peças duráveis a temperatura.

Terminado o treino, houve uma reunião de duas horas, na casa de Ferrari: Montezemolo, Clay Regazzoni, Niki Lauda, o chefe da equipe e os mecânicos. Depois os pilotos deixaram Montezemolo disse apenas que a maior preocupação é que o carro de Emerson não esteja mais rápido das curvas do que o de Lauda ou o de Regazzoni.

Sobrevive a decisão de hoje, não há mais transmissões. Montezemolo fez questão de declarar que estaria interessado em contratar Emerson para correr na Ferrari o ano que vem, declarando-se satisfeito com sua taxa gállica. E disse também, categoricamente, que tinha perdido da Ferrari a possibilidade de uma revolta nos tempos de ontem, que acabou por passar Emerson da segunda para a quarta fila.

— A principal causa da corrida rotas o erro. Não são apenas as curvas.

### As vitórias de cada um

1 — Jackie Stewart	27 vitórias
2 — Jim Clark	25 vitórias
3 — Juan Manuel Fangio	24 vitórias
4 — Stirling Moss	16 vitórias
5 — Jack Brabham e Graham Hill	14 vitórias
6 — Alberto Ascari	13 vitórias
8 — Emerson Fittipaldi	13 vitórias
9 — Jacky Ickx e Denny Hulme	5 vitórias
10 — Ronnie Peterson	7 vitórias
12 — John Surtees, Jackie Rees	6 vitórias
14 — Giuseppe Farina e Tony Brundle	5 vitórias
16 — Bruce McLaren e Dan Gurney	4 vitórias
18 — Phil Hill, Peter Collins e Mike Hawthorn	3 vitórias
21 — José Froilán González, Maurice Trintignant, Pedro Rodríguez, Wolfgang von Trips, Curtis Lemons, Niki Lauda, Jody Scheckter, Peter Revson, Clay Regazzoni e Jo Siffert	1 vitória
31 — Marc Surer, Peter Gethin, Francisco Copsey, Jean-Pierre Beltoise, Giuseppe Baghetti, Jo Siffert, Piero Zanardi, Jochen Rindt, Lorenzo Bandini, Richie Ginther e Salvadori Scarloni	1 vitória

Obs. Em negrito os pilotos que já se sagraram campeões mundiais.

Emerson Fittipaldi foto hoje para conquistar sua 13.ª vitória na Fórmula-1

A visualidade como valor-notícia na página 37 de *O Globo*, de 6 de outubro de 1974, ressalta o favoritismo de Emerson através das palavras do chefe de equipe da Ferrari, que aponta uma vantagem do carro da McLaren sobre a Ferrari, nas curvas.

Ao mesmo tempo, a declaração também ganhou uma conotação de interesse por parte da Ferrari em contratar Emerson para temporada de 1975, o que não aconteceu. Outro destaque na matéria foi o número de vitórias na carreira de vários pilotos, que, à época, tinha Stewart como o maior vencedor na história.

G.P. DOS ESTADOS UNIDOS

# Emerson sai na frente de Clay Regazzoni

Jackie Stewart aponta Regazzoni como favorito. Mas o boxe da Ferrari está nervoso.

**W**ATKINS GLEN — Quando for dada a partida para o Grande Prêmio dos Estados Unidos, hoje, no circuito de Watkins Glen, três pilotos estarão disputando o Campeonato Mundial e brasileiro Emerson Fittipaldi, com McLaren, larga na quarta fila; o suíço Clay Regazzoni, com Ferrari, o adversário mais perigoso, larga atrás, na quinta; o sul-africano Jody Scheckter, com Tyrrell-Ford, sai na terceira fila.

O piloto mais rápido nos treinos foi, porém, o argentino Carlos Reutemann, com Brabham, que marcou 1m35s78, novo recorde do circuito, e estará hoje na pole-position. À sua lado, depois de marcar o segundo tempo, ficará o inglês James Hunt, com Hesketh.

O terceiro tempo foi o do italiano-estadunidense Mario Andretti, com o novo carro Ferrari Jones, apesar de ter tido violentamente um pneu estourado, próximo à curva 20, durante a segunda sessão de treinamento. Andretti escapou disso, mas o carro ficou danificado na suspensão dianteira e no lado direito. O chefe da equipe garante, porém, que tudo estará em ordem hoje, na hora da largada.

Outo tempo excelente foi o do brasileiro José Carlos Pace, com Brabham, que ficou em quarto lugar com Hesketh, apesar de ter enfrentado alguns problemas, como a relação de marchas e a estabilidade. Mas Pace — que larga na segunda fila — está confiante e promete uma grande atuação nesta última prova da temporada. Poco teme mais por Emerson, cujo carro, em sua opinião, não está tão bom como no Grande Prêmio do Canadá.

O principal problema de Emerson foi com o freio, como tinha acontecido na véspera. O piloto perdeu muito tempo amaciando o freio novo, sem poder esgar-lho do carro. O que lhe valeu foi o motor novo que, ao que parece, está rendendo melhor que o da Ferrari de Clay Regazzoni.

Os treinos de ontem foram muito agitados, principalmente pelos erros com-

tidos pelo sistema de cronometragem de Watkins Glen. De acordo com a primeira marcação, Emerson tinha conseguido o terceiro tempo e largaria na segunda fila. Quando já ia saindo do autódromo, em companhia de seu pai, Wilson Fittipaldi, Emerson foi informado de que haveria uma mudança nas posições. Apesar de surpresa, ele aceitou sua passagem para a quarta fila com resignação e espírito esportivo.

— São estranhos porque os tempos registrados pelos nossos cronometristas coincidem com os anunciados inicialmente como tempos oficiais. Mas eu me submeto aos regulamentos. Afinal de contas, Regazzoni continua atrás de mim e este é o meu principal objetivo. O problema é que Scheckter agora está na minha frente, e eu o considero muito perigoso.

Nos boxes, é muito grande o contraste entre as equipes da McLaren e da Ferrari. Os pilotos da McLaren — a maioria de italianos — parecem mais calmos e racionais. Os da Ferrari — italianos — mostram tensão e nervosismo, estão mais vivos e excitados.

Calmo como exige sua condição de campeão mundial aposentado, está Jackie Stewart, que veio a Watkins Glen para comemorar a corrida para uma emissora de rádio. Stewart não esquece o seu favorito para o título mundial: é Clay Regazzoni, apesar de reconhecer que Emerson tem condições técnicas para superar e derrotá-lo.

— É um palpito que tenho: Clay. Acho a Ferrari mais poderosa.

Stewart acha que o vencedor da prova será Jody Scheckter, mas não computará o título porque Clay Regazzoni conseguirá uma colocação melhor que o quinto lugar.

— Se não vencer Scheckter, vencerá um dos dois Carlos: o Reutemann ou o Pace.

Quando lhe perguntaram porque não acredita na possibilidade de Scheckter ser o campeão, Stewart respondeu:

— Seria pedir muito a Jody.



Emerson larga na quarta fila, no frente de Regazzoni nos atrás da Scheckter

## Primeira vitória de Emerson Fittipaldi:

GRANDE PRÊMIO DOS EUA

— 4 de outubro de 1970 —

A morte do austríaco Jochen Rindt nos treinos para o GP da Itália em Monza, um mês antes, abriu novas possibilidades no Campeonato Mundial deste ano, até então liderado com facilidade por Rindt. A equipe da Lotus não desistiu de 500 milhões GZs, em virtude da morte de seu primeiro piloto e, quando chegou o fim da temporada, o belga Jacky Ickx alçou duas possibilidades de ser o campeão mundial ao vencer as duas últimas provas (EUA e México).

Supercedendo a muitos, Colin Chapman promoveu Emerson, então com 24 anos, de segundo para primeiro piloto da Lotus, entrando o suíço Reine Wisell como seu companheiro. Jackie Stewart, que fez a sua segunda corrida com o Tyrrell, fez o melhor tempo nos treinos e parecia não ter nenhuma adversidade; com metade da prova já tinha uma volta de vantagem sobre todos os demais concorrentes à exceção de Pedro Rodríguez (BRM) e Ickx (Ferrari), que corriam a mais de 30 segundos de líder.

Na 57ª volta, sua vitória parecia garantida, pois Ickx, atravessou muito com um vazamento de óleo e ele acabou de dar uma volta sobre Rodríguez, o segundo colocado. Mas, de repente, começou a sair fumaça do motor do Tyrrell e, na 83ª volta Stewart parou, também com vazamento de óleo. Com isso, Rodríguez passou para a liderança, com boa vantagem sobre Emerson Fittipaldi, mas não manteve-a por muito tempo com pouca gasolina foi obrigado a parar para reabastecer e, quando voltou à pista havia sido ultrapassado pelo brasileiro, que não teve problema algum até a bandeirada que marcou sua primeira vitória. Os resultados completos foram:

A visualidade como valor-notícia na página 38 de *O Globo*, de 6 de outubro de 1974, ressalta Stewart, que apontou Regazzoni como favorito ao título mundial. A página relembra o circuito norte-americano de Watkins Glen, que foi o local da primeira vitória de Emerson na Fórmula 1 em 1970, fato que pode ser usado na matéria como um trunfo para Fittipaldi, por ser um conhecedor do circuito.

56 — O ESTADO DE SÃO PAULO

DOMINGO, 6 DE OUTUBRO DE 1974

# Emerson vai largar em 8.o, Regazzoni em 9.o

PAULO FERRAZ FILHO  
Enviado especial

Emerson Fittipaldi conseguiu completar com êxito a primeira parte de seus planos para conquistar o título mundial de piloto desse ano, que será decidido, hoje, no autódromo de Watkins Glen, nos Estados Unidos: largar na frente do sulista Clay Regazzoni, seu maior adversário nessa decisão. O piloto brasileiro obteve o oitavo tempo, com 1'30"28 e largou na quarta fila, enquanto Regazzoni, com o tempo de 1'39"3 largou na nona. O sul-africano Jody Scheckter, que também tem possibilidades de conquistar o título, obteve a sexta colocação e largou na terceira fila, imediatamente atrás do brasileiro José Carlos Pace, que vai largar em quarto. A pole position é o argentino Carlos Reutemann, com o tempo de 1'33"978.

O simples fato de Emerson Fittipaldi ter conseguido manter posição de largada do que Clay Regazzoni sempre procura tirar, também, a traquejada de Luca Badoer, o piloto italiano da Ferrari que até antontem se mostrava irreversivelmente bastante contra os responsáveis pelo cronometragem, porque neste ano, além de Emerson, como Bill Lusk haviam conseguido melhores tempos que Emerson, ele acabou agredindo algumas pessoas, alegando que elas estavam atrapalhando o bom andamento das atividades da equipe.

Alguns metros adiante, o brasileiro José Carlos Pace mostrava-se tranquilo com a quarta posição, embora seu carro não esteja totalmente montado, "precisando criar a relação de marchas e acionar a suspensão". O italiano-argentino Marco Andreoli, que neste ano havia conseguido estabelecer o melhor tempo na F1, em acidente no mesmo local onde Regazzoni e Badoer já haviam se acidentado, e foi obrigado a abandonar o treino, ficando com o tempo anterior, classificado em terceiro lugar.

O outro acidente nos treinos de ontem aconteceu com o italiano Vittorio Brambilla, que desceu sua March, ao bater contra o guard-rail na curva depois da grande curva. O francês Jean Pierre Beltoise, que também sofreu um acidente semelhante, está definitivamente fora da competição, pois os exames radiográficos acusaram uma fratura no dedo mindinho da mão esquerda.

A temperatura, esta, em Watkins Glen era de 19 graus, bem mais alta do que os dias anteriores. Segundo o Serviço de Meteorologia dos Estados Unidos, hoje, durante a prova, a temperatura deverá subir ainda mais, chegando a 21 graus.

O grande número de pessoas nos boxes, ontem, fez lembrar uma grande confusão, obrigando os dirigentes da Ferrari a colocar um cordão de isolamento em torno de sua box, já que a confusão era tanta que os mecânicos não conseguiam trabalhar direito, a menos auxiliados com jornalistas e fotógrafos, também em grande número. Ontem à noite o movimento no autódromo de Watkins Glen era muito grande, com os organizadores da prova aumentando a quebra de um recorde de público para corridas de Fórmula 1 nos Estados Unidos.




Estadista AP, especial para "Estado"

Reutemann, fora da luta, sai em primeiro

Os tempos mudaram, mas Emerson manteve sua posição à frente de Regazzoni

## Partir bem, o plano

A grande preocupação de Emerson Fittipaldi e da equipe "McLaren", ontem, era manter uma boa parte da noite, tentando preparar o carro para largar bem com os tanques cheios, um detalhe muito importante que caracteriza a diferença entre um simples treino e uma longa corrida. E isso demonstrando uma certa tranquilidade que não poderia acontecer durante treinos, já que, em Watkins Glen, Emerson controla seus planos para hoje.

Com os tanques cheios, as características mudam completamente. Vamos tentar acertar o carro para largar, bem e conseguir vantagem na primeira metade da corrida. Depois, nos apenas tentar manter a posição, se já estiver na frente de Regazzoni.

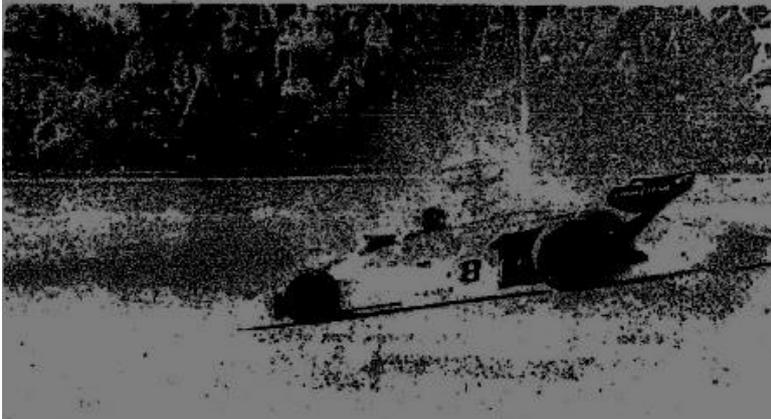
Emerson admitiu que sua "McLaren", nos Estados Unidos, não vinha rodando tão bem quanto no Grande Prêmio de Canadá, que ele venceu, duas semanas antes.

No Canadá, antes da partida, o piloto do segundo dia de treinos, aqui, não conseguiu isso, mas até que, de um modo geral, não, posso me queixar.

Alguns minutos antes, porém, Emerson Fittipaldi parecia muito mais nervoso, ao contrário do que mostrava sua corrida anterior. A primeira vez que ele demonstrou instabilidade foi no intervalo da primeira para a segunda sessão de treinos, quando pilotava muito e explicou a Tedd Mayer os problemas de seu carro, sempre segundo a estrutura. No final dos treinos, o piloto brasileiro reclamava bastante junto aos representantes da "Coastal" a qualidade dos pneus que lhe tinham sido distribuídos.

A visibilidade como valor-notícia na página 56 de *O Estado de São Paulo*, de 6 de outubro de 1974, ressalta a posição de largada de Emerson Fittipaldi e Clay Regazzoni para o Grande Prêmio dos Estados Unidos. Fazendo uso da dramaticidade também como critério de noticiabilidade, a página ressalta a importância de uma boa largada para Fittipaldi, como parte da estratégia para vencer a prova, fazer os pontos necessários e assim confirmar o campeonato.

# Há um ano, o passo certo: sair da Lotus



Face rodopiá durante o treino, mas controla o carro e continua sem problemas

## Há um ano, tristeza; hoje, festa

6 de outubro de 1974 — São Watkins Glen, uma pequena vila perto da cidade de Elmira, nos Estados Unidos, os três mil habitantes espantados com tanto movimento, com o estorvo das bandeiras, com o ambiente de festa pela decisão do título.

6 de outubro de 1973 — São Watkins Glen, um autódromo cercado por grandes fazendas, há um estorvo silencioso. Seus portões que até então estavam sempre fechados, agora estão abertos para receber os milhares de fãs que vão assistir à corrida de Fórmula-1, o primeiro francês, François Cevert, acaba de morrer na curva 4 da pista.

No autódromo de Watkins Glen, o ambiente hoje é bem diferente do que foi há um ano passado. Em 73, tudo parecia transparecer que a corrida não seria muito diferente daquele realizada nos anos anteriores. Mas, no treino número 20, Francis Cevert, de 30 anos, que lutava com Emerson Fittipaldi pelo segundo lugar na classificação final, não conseguiu controlar seu carro, que bateu de frente contra a guard-rail, expulso para cima da proteção e sendo instantaneamente destruído, em qualquer possibilidade de socorro para o piloto, que teve morte instantânea.

A situação tomou conta do autódromo. A equipe de dirigentes, pilotos e mecânicos de Tyrrell se reuniu para saber se correria ou não no dia seguinte, se outros pilotos voltariam a pista para a segunda sessão de treinos, mas, excepcionalmente tranquilizados, não conseguiram repetir na segunda sessão na primeira sessão.

Hoje a situação é diferente. Pela primeira vez um campeão de Fórmula-1 sai de decisão nos Estados Unidos, e Watkins Glen vive momentos de festa. Os três mil habitantes que vivem na vila, embora acostumados com a imensa movimentação em dia de grande prêmio, não esperavam que esse ano o movimento fosse muito maior.

Desde vez, os hotéis, mesmo os localizados num raio de 250 milhas, não são suficientes para hospedar tanta gente, e algumas famílias aproveitaram pa-

ra, ganhar algum dinheiro, alugando quartos de mais casas por 25 dólares (quase 40 cruzeiros) por um dia. As lojas, que nos anos anteriores não se preocupavam com as corridas, hoje não tiveram seus objetivos normais nas vitrines por artigos relacionados com o automobilismo e estenderam por mais duas horas seu horário de funcionamento.

O autódromo, na quinta-feira, já começava a receber seus primeiros frequentadores, a maioria em "trabalho" ou com barulhos de acompanhamento. Alguns começaram a admitir que não conheciam a maioria dos pilotos, mas que o importante era participar da festa. E passaram as noites dançando em volta de fogueiras e bebendo muito whisky.

— Não importa quem vença a corrida, temos aqui apenas para "verão".

Logo cedo, uma intensa área verde, cercada para impedir a entrada de veículos, mas que não impedia a entrada de pessoas, estava aberta para receber os milhares de fãs que vão assistir à corrida de Fórmula-1, o primeiro francês, François Cevert, acaba de morrer na curva 4 da pista.

Na última 34 horas, a estadia na delegacia improvisada do autódromo foi muito grande, com 10 pessoas sendo detidas por uso de maquiagem e outras 12 acusadas de agressão.

O movimento em Watkins Glen e sua intensidade que está inundando nas poucas regiões

próximas de ajuda de emergência e nos perfetos sistemas de prevenção e combate a incêndios.

O público também tem um relativo conforto nas grandes arquibancadas controladas com armadilhas subterrâneas, abrangendo toda a reta de frente aos boxes e de onde se tem quase 70 por cento do visibilidade da pista. Estas arquibancadas estavam totalmente tomadas ontem a tarde, isto graças à história de Watkins Glen. A pista, ainda calma, a festa começou a apresentar seus primeiros problemas: uma morte e 24 pessoas feridas (incluindo, de 20 anos, morreu depois de ter sido atingido na cabeça por uma pedra, quando botou um corpo de reserva. Segundo o delegado, o acidente não foi causado a culpa com o desvio do eixo e se percebeu depois que os pilotos.

Na última 34 horas, a estadia na delegacia improvisada do autódromo foi muito grande, com 10 pessoas sendo detidas por uso de maquiagem e outras 12 acusadas de agressão.

O movimento em Watkins Glen e sua intensidade que está inundando nas poucas regiões

próximas. As estações de rádio sabulizaram seus programas transmitindo as informações por comentários sobre a corrida, em várias línguas, principalmente em italiano, já que os italo-americanos formam a grande maioria em toda a região.

Também nos boxes o movimento é bem maior que os anos anteriores. O grande número de jornalistas, que os organizadores da prova calculam em mais de 200, trouxe para milhares informações. Mecânicos correm de um lado para o outro no trabalho de ajuste nos carros, e organizadores tomam as últimas providências para a competição que precederá a corrida: uma prova de economia de gasolina, uma de carros Super-V6, uma demonstração de carros de série. Com Am, com George Pollar e John Oliver, e para-quadricópteros. Tudo estudado na sua última sessão de treino, para que esta seja a maior festa do automobilismo mundial.

**REGINALDO LEME**

O próprio Colin Chapman, que havia previsto dois títulos mundiais para Emerson, antes de completar os 30 anos de idade, chegou a duvidar das qualidades do piloto, quando ao final do ano passado, ele preferiu trocar a Lotus, que tinha ganhado cinco campeonatos e 53 grandes prêmios em 15 anos de existência, pela McLaren, uma fábrica de apenas cinco anos, oito vitórias e nenhum título. Exatamente um ano depois dessa decisão, e antes mesmo da corrida de hoje, Emerson provou que estava certo ao reclamar da divisão de esforços de uma equipe entre dois pilotos do mesmo nível, e o campeonato desse ano se entregou de espontâneo ao melhor piloto do mundo. Para Colin Chapman, restou a certeza de que a Lotus sem Emerson, é a mesma Lotus sem Clark, sem Rindt ou sem o Graham Hill dos velhos tempos.

A escolha de Emerson foi muito difícil e tomou grande parte de sua preocupação no campeonato do ano passado. Desde as primeiras provas em que a sua carro não recebeu a mesma atenção do carro de Peterson, ele percebeu que devia mudar, mas as opções eram poucas: Tyrrell, Ferrari e McLaren. E com a mesma calma com que faz cada curva de um circuito, ele estudou todas as características dos carros e da organização dessas equipes. Depon, acabou a escolha que julgava capaz de levá-lo novamente ao título mundial.

— Se me ofereceram a chance de receber um carro para começar a correr de Fórmula-1, preferia uma McLaren, embora a qualquer um dos outros modelos das outras fábricas.

Apesar de não saber, cada ano no ano passado por Leaver Friedrich, um dos melhores pilotos brasileiros que passaram pela Fórmula-1 na Inglaterra, mesmo a todos os corredores que usam mais a técnica do que a coragem em suas corridas, foram feitas importantes para a decisão de Emerson. E depois de escolhida a equipe, não adiantava Chapman aparecer com novas propostas e promessas de total dedicação dos mecânicos ao seu carro.

Emerson não só ganhou o campeonato, mas se chegou a última prova, empalado na primeira colocação com o piloto que teve um melhor desempenho em qualquer uma das provas que teve, após a retirada de Jackie Stewart, ele e o me-

## E muita depredação

Para 28 brasileiros integrantes de uma casquinha organizada pela empresa brasileira Transat, a festa em Watkins Glen não começou bem. O ônibus almejado para transportar os brasileiros foi arrombado, saqueado e totalmente queimado, enquanto eles assistiam aos treinos finais.

Quando tomamos conhecimento do fato, procuramos imediatamente a polícia, mas não conseguimos que ela fizesse nenhuma providência, porque o tipo foi considerado como normal, já que é costume nos Estados Unidos queimar carros durante os meses antes das corridas.

Algumas horas antes, um grupo de rapazes cabeludos havia invadido um vilão Plymouth, na presença de centenas de pessoas, sem que ninguém interferisse, nem mesmo a polícia. Embora ninguém saiba explicar exatamente o que

isso significa, o fato é que isso se tornou comum em dias de corridas importantes. Brock Levanter, um dos organizadores da prova de hoje, diz apenas que "em muitas vezes, os carros queimados são encontrados abandonados nas estradas e levados para próximo ao autódromo simplesmente para serem queimados".

Se a polícia não quis intervir para evitar que o Plymouth e o ônibus dos turistas brasileiros fossem queimados, nos boxes da Ferrari eles foi obrigada a intervir numa briga entre Lara Montezemolo, o chefe publicitário da equipe italiana, e um rapaz norte-americano, que passou pelo cordão de isolamento para ver de perto os carros de Regazzoni e Lauda. Vivamente irritado, Montezemolo o segurou e os dois entraram em luta corporal, que se terminou depois da intervenção da polícia, que prendeu o rapaz.



Watkins Glen, num ambiente de festa, bem diferente do ano passado

A visualidade como valor-notícia na página 57 de O Estado de São Paulo, de 6 de outubro de 1974, traz uma retrospectiva da trajetória de Emerson em um ano. Depois de

uma saída conturbada da equipe Lotus ao final da temporada de 1973, perdendo o campeonato na prova final, o tempo mostrou que a troca de equipe acabaria sendo a grande chance para Emerson conquistar o seu segundo título, agora por uma nova equipe.

Outro destaque na matéria é a falta de conservação do autódromo de Watkins Glen, local do Grande Prêmio dos Estados Unidos, o que prejudicou equipes e pilotos ao longo do final de semana decisivo.

**Capa da Edição – 7 de outubro 1974 – O Globo**

## EMERSON, CAMPEÃO DO MUNDO



Koinigg morre decapitado

O GP dos Estados Unidos ainda estava na sua oitava volta quando o austríaco Helmut Koinigg, de 25 anos, perdeu o controle de seu Surtees, alugado, e foi de encontro ao guard-rail na Curva Quatro (a mesma onde François Cevert morreu no ano passado). O carro passou por baixo da cerca, decapitando o piloto que fazia sua segunda corrida na Fórmula-1. Na Radiofoto AP, a seta branca indica o tronco e a preta a cabeça de Koinigg. (Pág. 35)

### Reutemann venceu a corrida

Emerson Fittipaldi conquistou ontem, pela segunda vez nos últimos três anos, o título de Campeão Mundial de Pilotos, ao terminar em quarto lugar no Grande Prêmio dos Estados Unidos. Clay Regazzoni ficou em décimo-primeiro lugar. Com este resultado Emerson somou 55 pontos contra 52 de Regazzoni, que foi o vice-campeão, e 45 do sul-africano Jody Scheckter, terceiro lugar. Na prova de ontem a vitória pertenceu ao argentino Carlos Reutemann, com Brabham, vindo depois o brasileiro José Carlos Pace, também de Brabham. (Páginas 33 a 36) — Radiofoto AP.



A visualidade como valor-notícia na capa de *O Globo*, de 7 de outubro de 1974, encerra a jornada do herói, com Emerson conquistando o seu segundo título na carreira. Ao terminar o Grande Prêmio dos Estados Unidos na quarta posição, e ver os seus adversários não completarem a prova, Fittipaldi celebrou a sua segunda conquista na carreira.

Mas a edição do jornal *O Globo* também deu espaço e fez uso da morte como valor notícia, ao mostrar o acidente fatal do piloto austríaco Helmut Koinigg, que morreu durante a prova após o seu carro atravessar o *guard rail*. O piloto morreu decapitado.

Página 33 – 7 de outubro 1974 – *O Globo*

O GLOBO 7-10-74 - 2.ª edição Página



GAMPEÃO



Wilson, acompanhado da esposa Suzie, torceu para que Emerson conseguisse o primeiro lugar no GP

## Na Suíça, dona Jوزه vibrou com o filho

JANOS LENGYEL  
Enviado especial

**Leny, Suíça** — É um glia aparentemente comum, na casa de Emerson Fittipaldi, em Leny. Sua mãe, Dona Jوزه, está lendo a a empregada Carmem, que veio de São Paulo com a família, faz a limpeza e prepara o jantar. No andar de baixo, Juliana está dormindo.

São sete e meia da noite e apenas Dona Jوزه demonstra algum nervosismo: volta e meia toma um calmante. Carmem serve o jantar e Dona Jوزه abre uma garrafa de champagne, encontrando logo uma explicação: — Não espere para comemorar. Para mim, tanta far o Emerson venceu ou perder. Quero apenas que ela termine a corrida.

E às 20h20 começa a transmissão, mas a imagem da televisão italiana e os comentários não agradam. Dona Jوزه muda para um canal da Suíça francesa, que está bem melhor, mesmo dublado no estúdio em Genebra. A essa altura, Emerson está em sexto, Reppazoni logo atrás e Reutemann liderando com facilidade.

Dona Jوزه tem uma preocupação: saber se o carro do filho está na pista, sem complicações. Sua preocupação não importa. Às vezes, ela sai de sala sob pretexto de ir ver e mata Juliana, mas não há motivo: no quarto de menino, há um intercomunicador para registrar qualquer choro.

Reppazoni entra no box pela segunda vez e Dona Jوزه reage: "Calado!" e volta a falar sobre Emerson. Pergunta sobre Pace: — Ele ainda é terceiro? Deus permitia

## Em São Paulo, Wilson queria outra vitória

**SÃO PAULO (O GLOBO)** — A champagne já estava na geladeira desde cedo, mas Wilson Fittipaldi só havia começado em celebrá-la, depois de muita insistência de sua mulher Suzie, e da força de seu argumento final: "Se não der para abrir hoje, fica para o ano que vem." Não que ele não tivesse confiança nas possibilidades do seu irmão, apenas não queria mostrar-se muito confiante. Da mesma forma como procurou esconder seu nervosismo, trabalhando até às 14h30m, com sua esposa, no Copercuar—Fittipaldi, o Fórmula-1 que pretende apresentar dia 10 em Brasília.

A televisão coletiva foi ligada no quarto de Emerson (os dois irmãos dividem uma casa no Morumbi) com o som desligado: o que se ouvia era a voz do pai, Wilson Fittipaldi, descrevendo a corrida para uma emissora de rádio. Wilson e Suzie sentaram-se numa alfomada, junta à parede. Ricardo Divilla (o projetista do M1 era o mais próximo ao aparelho. Ninguém mais procura-

va esconder o nervosismo. Quando Emerson conseguiu passar da 6.ª posição, com Reppazoni já praticamente abolido da disputa pelo título, Wilson ganhou um pouco mais de animação.

— Agora a chance é de 4 para 1. É preciso quebrar os três primeiros e o carro do "Rato", para o Jody ser o campeão.

Ná altura de 43.ª volta, ainda apressivo com a possibilidade de Jody Scheckter tirar o título de Emerson, Wilson acalora o filho Cristiano, que entrou no quarto correndo junto com cinegrafistas de televisão: "Fica quietinho, vem ver o título correndo." Mesmo atrapalhado pelas fortes luzes acesas para a filmagem, Wilson foi o primeiro a reparar que Jody Scheckter havia parado nos boxes: "O Jody parou, olha lá, ele está parado."

O telefone toca, ninguém quer atender. Wilson balança as pernas, brinca com o filho, ri nervosamente do pai, que se atrapalha na irradiação, troca nomes de condutores e se desculpa todo emocionado. Quando José Carlos Pace passa James Hunt e fica em segundo, Suzie comenta: "Que boa", e Wilson sorri: "Pode ser que o "Rato" também passe, se o "Moto" passou, assim tão rápido, é porque está acontecendo alguma coisa com o Hunt."

Apesar de toda a torcida, Emerson acaba mesmo recebendo a bandeira do quarto colocado. Mas é o campeão. Wilson abraça Suzie, chama Cristiano: "Dá, um beijo aqui; o título é campeão do mundo. Viva o tio, viva o título."

As luzes para a filmagem se acendem novamente, Wilson fica ao lado de um poser de Emerson: "É uma honra para mim ver meu irmão do campeonato mundial. Ele provou que é o melhor piloto de Fórmula-1 da atualidade. E (o mais importante) é que venceu depois de ter saído da Lotus. Nunca, na história da Lotus, um piloto saiu de sua equipe e ganhou o Campeonato Mundial como aconteceu com o Emerson."

A página 33 da edição de 7 de outubro de 1974, do jornal *O Globo*, fez uso da dramaticidade como valor-notícia para relatar como a família Fittipaldi acompanhou a segunda conquista de Emerson.

Juze Fittipaldi, mãe de Emerson, acompanhou a prova na residência do piloto na Europa na época. O relato retrata o sentimento de aflição da mãe do campeão, repleta de

superstições e proteções para o herói em seu campo de batalha. O irmão de Emerson, o piloto Wilson Fittipaldi Jr, acompanhou a prova em São Paulo, junto da esposa, e torceu por mais uma vitória de Emerson, o que não aconteceu. À medida que os seus adversários foram deixando a prova, Fittipaldi tratou de administrar vantagem que lhe daria o campeonato.



# História do Mundial mostra regularidade de Fittipaldi

Ao contrário de 1972, quando ganhou o Mundial de Pilotos com certa facilidade, em 1974 a vitória de Emerson foi muito difícil, numa temporada em que ele mostrou ser a inteligência mais importante que a velocidade. Mas 1974 mostrou, além

disso, outras coisas, como os extraordinários progressos de Niki Lauda e Jody Scheckter, a maturidade de Clay Regazzoni e Carlos Reutemann e a promessa de James Hunt e Carlos Pace. E para o ano que vem, a certeza de um campeonato mais emocionante.



**GP da Argentina - 13-1-74**

LOCAL - Circuito urbano de 18,4 quilômetros  
EXTENSÃO DA PISTA - 18,4 km  
PERÍCULO TOTAL - 18,4 quilômetros  
RECORDE OFICIAL DA PISTA - Jody Scheckter (Argentina), 1:27, tempo inédito, velocidade média: 137,7 quilômetros horários.

**CRONOGRAMA DE CORRIDA**

1.º - Jody Scheckter, tempo inédito, velocidade média: 137,7 quilômetros horários.  
2.º - Clay Regazzoni.  
3.º - Carlos Reutemann.  
4.º - Emerson Fittipaldi.  
5.º - James Hunt.  
6.º - Niki Lauda.  
7.º - Jody Scheckter.  
8.º - Clay Regazzoni.  
9.º - Carlos Reutemann.  
10.º - Emerson Fittipaldi.  
11.º - James Hunt.  
12.º - Niki Lauda.

**DESCRIÇÃO** - Grande pista urbana de 18,4 quilômetros, com curvas fechadas e retas curtas. O circuito é conhecido por ser muito técnico e exige muita precisão dos pilotos.

**CRONOGRAMA DE CORRIDA**

1.º - Emerson Fittipaldi (Brasil) ..... 27  
2.º - Carlos Reutemann (Argentina) ..... 26  
3.º - James Hunt (Inglaterra) ..... 25  
4.º - Clay Regazzoni (Suíça) ..... 24  
5.º - Niki Lauda (Áustria) ..... 23  
6.º - Jody Scheckter (Argentina) ..... 22  
7.º - Clay Regazzoni (Suíça) ..... 21  
8.º - Carlos Reutemann (Argentina) ..... 20  
9.º - Emerson Fittipaldi (Brasil) ..... 19  
10.º - James Hunt (Inglaterra) ..... 18  
11.º - Niki Lauda (Áustria) ..... 17  
12.º - Jody Scheckter (Argentina) ..... 16

**COLAÇÃO DO MUNDIAL, APÓS O GP DA ARGENTINA**

1.º - Emerson Fittipaldi (Brasil) ..... 27  
2.º - Carlos Reutemann (Argentina) ..... 26  
3.º - James Hunt (Inglaterra) ..... 25  
4.º - Clay Regazzoni (Suíça) ..... 24  
5.º - Niki Lauda (Áustria) ..... 23  
6.º - Jody Scheckter (Argentina) ..... 22  
7.º - Clay Regazzoni (Suíça) ..... 21  
8.º - Carlos Reutemann (Argentina) ..... 20  
9.º - Emerson Fittipaldi (Brasil) ..... 19  
10.º - James Hunt (Inglaterra) ..... 18  
11.º - Niki Lauda (Áustria) ..... 17  
12.º - Jody Scheckter (Argentina) ..... 16

**DESCRIÇÃO** - A pista é de 18,4 quilômetros e é conhecida por ser muito técnica. O circuito é conhecido por ser muito técnico e exige muita precisão dos pilotos.

**CRONOGRAMA DE CORRIDA**

1.º - Clay Regazzoni (Suíça) ..... 40  
2.º - Carlos Reutemann (Argentina) ..... 39  
3.º - Emerson Fittipaldi (Brasil) ..... 38  
4.º - James Hunt (Inglaterra) ..... 37  
5.º - Niki Lauda (Áustria) ..... 36  
6.º - Jody Scheckter (Argentina) ..... 35  
7.º - Clay Regazzoni (Suíça) ..... 34  
8.º - Carlos Reutemann (Argentina) ..... 33  
9.º - Emerson Fittipaldi (Brasil) ..... 32  
10.º - James Hunt (Inglaterra) ..... 31  
11.º - Niki Lauda (Áustria) ..... 30  
12.º - Jody Scheckter (Argentina) ..... 29

**GP do Brasil - 27-1-74**

LOCAL - Circuito de 4,2 quilômetros de extensão  
EXTENSÃO DA PISTA - 4,2 km  
PERÍCULO TOTAL - 4,2 quilômetros  
RECORDE OFICIAL DA PISTA - Emerson Fittipaldi (Brasil), 1:27, tempo inédito, velocidade média: 137,7 quilômetros horários.

**CRONOGRAMA DE CORRIDA**

1.º - Emerson Fittipaldi (Brasil) ..... 27  
2.º - Carlos Reutemann (Argentina) ..... 26  
3.º - James Hunt (Inglaterra) ..... 25  
4.º - Clay Regazzoni (Suíça) ..... 24  
5.º - Niki Lauda (Áustria) ..... 23  
6.º - Jody Scheckter (Argentina) ..... 22  
7.º - Clay Regazzoni (Suíça) ..... 21  
8.º - Carlos Reutemann (Argentina) ..... 20  
9.º - Emerson Fittipaldi (Brasil) ..... 19  
10.º - James Hunt (Inglaterra) ..... 18  
11.º - Niki Lauda (Áustria) ..... 17  
12.º - Jody Scheckter (Argentina) ..... 16

**DESCRIÇÃO** - Grande pista urbana de 4,2 quilômetros, com curvas fechadas e retas curtas. O circuito é conhecido por ser muito técnico e exige muita precisão dos pilotos.

**CRONOGRAMA DE CORRIDA**

1.º - Emerson Fittipaldi (Brasil) ..... 27  
2.º - Carlos Reutemann (Argentina) ..... 26  
3.º - James Hunt (Inglaterra) ..... 25  
4.º - Clay Regazzoni (Suíça) ..... 24  
5.º - Niki Lauda (Áustria) ..... 23  
6.º - Jody Scheckter (Argentina) ..... 22  
7.º - Clay Regazzoni (Suíça) ..... 21  
8.º - Carlos Reutemann (Argentina) ..... 20  
9.º - Emerson Fittipaldi (Brasil) ..... 19  
10.º - James Hunt (Inglaterra) ..... 18  
11.º - Niki Lauda (Áustria) ..... 17  
12.º - Jody Scheckter (Argentina) ..... 16

**COLAÇÃO DO MUNDIAL, APÓS O GP DO BRASIL**

1.º - Emerson Fittipaldi (Brasil) ..... 27  
2.º - Carlos Reutemann (Argentina) ..... 26  
3.º - James Hunt (Inglaterra) ..... 25  
4.º - Clay Regazzoni (Suíça) ..... 24  
5.º - Niki Lauda (Áustria) ..... 23  
6.º - Jody Scheckter (Argentina) ..... 22  
7.º - Clay Regazzoni (Suíça) ..... 21  
8.º - Carlos Reutemann (Argentina) ..... 20  
9.º - Emerson Fittipaldi (Brasil) ..... 19  
10.º - James Hunt (Inglaterra) ..... 18  
11.º - Niki Lauda (Áustria) ..... 17  
12.º - Jody Scheckter (Argentina) ..... 16

**DESCRIÇÃO** - Grande pista urbana de 4,2 quilômetros, com curvas fechadas e retas curtas. O circuito é conhecido por ser muito técnico e exige muita precisão dos pilotos.

**CRONOGRAMA DE CORRIDA**

1.º - Emerson Fittipaldi (Brasil) ..... 27  
2.º - Carlos Reutemann (Argentina) ..... 26  
3.º - James Hunt (Inglaterra) ..... 25  
4.º - Clay Regazzoni (Suíça) ..... 24  
5.º - Niki Lauda (Áustria) ..... 23  
6.º - Jody Scheckter (Argentina) ..... 22  
7.º - Clay Regazzoni (Suíça) ..... 21  
8.º - Carlos Reutemann (Argentina) ..... 20  
9.º - Emerson Fittipaldi (Brasil) ..... 19  
10.º - James Hunt (Inglaterra) ..... 18  
11.º - Niki Lauda (Áustria) ..... 17  
12.º - Jody Scheckter (Argentina) ..... 16

**GP da África do Sul - 30-3-74**

LOCAL - Circuito de 4,2 quilômetros de extensão  
EXTENSÃO DA PISTA - 4,2 km  
PERÍCULO TOTAL - 4,2 quilômetros  
RECORDE OFICIAL DA PISTA - Emerson Fittipaldi (Brasil), 1:27, tempo inédito, velocidade média: 137,7 quilômetros horários.

**CRONOGRAMA DE CORRIDA**

1.º - Emerson Fittipaldi (Brasil) ..... 27  
2.º - Carlos Reutemann (Argentina) ..... 26  
3.º - James Hunt (Inglaterra) ..... 25  
4.º - Clay Regazzoni (Suíça) ..... 24  
5.º - Niki Lauda (Áustria) ..... 23  
6.º - Jody Scheckter (Argentina) ..... 22  
7.º - Clay Regazzoni (Suíça) ..... 21  
8.º - Carlos Reutemann (Argentina) ..... 20  
9.º - Emerson Fittipaldi (Brasil) ..... 19  
10.º - James Hunt (Inglaterra) ..... 18  
11.º - Niki Lauda (Áustria) ..... 17  
12.º - Jody Scheckter (Argentina) ..... 16

**DESCRIÇÃO** - Grande pista urbana de 4,2 quilômetros, com curvas fechadas e retas curtas. O circuito é conhecido por ser muito técnico e exige muita precisão dos pilotos.

**CRONOGRAMA DE CORRIDA**

1.º - Emerson Fittipaldi (Brasil) ..... 27  
2.º - Carlos Reutemann (Argentina) ..... 26  
3.º - James Hunt (Inglaterra) ..... 25  
4.º - Clay Regazzoni (Suíça) ..... 24  
5.º - Niki Lauda (Áustria) ..... 23  
6.º - Jody Scheckter (Argentina) ..... 22  
7.º - Clay Regazzoni (Suíça) ..... 21  
8.º - Carlos Reutemann (Argentina) ..... 20  
9.º - Emerson Fittipaldi (Brasil) ..... 19  
10.º - James Hunt (Inglaterra) ..... 18  
11.º - Niki Lauda (Áustria) ..... 17  
12.º - Jody Scheckter (Argentina) ..... 16

**COLAÇÃO DO MUNDIAL, APÓS O GP DA ÁFRICA DO SUL**

1.º - Emerson Fittipaldi (Brasil) ..... 27  
2.º - Carlos Reutemann (Argentina) ..... 26  
3.º - James Hunt (Inglaterra) ..... 25  
4.º - Clay Regazzoni (Suíça) ..... 24  
5.º - Niki Lauda (Áustria) ..... 23  
6.º - Jody Scheckter (Argentina) ..... 22  
7.º - Clay Regazzoni (Suíça) ..... 21  
8.º - Carlos Reutemann (Argentina) ..... 20  
9.º - Emerson Fittipaldi (Brasil) ..... 19  
10.º - James Hunt (Inglaterra) ..... 18  
11.º - Niki Lauda (Áustria) ..... 17  
12.º - Jody Scheckter (Argentina) ..... 16

**DESCRIÇÃO** - Grande pista urbana de 4,2 quilômetros, com curvas fechadas e retas curtas. O circuito é conhecido por ser muito técnico e exige muita precisão dos pilotos.

**CRONOGRAMA DE CORRIDA**

1.º - Emerson Fittipaldi (Brasil) ..... 27  
2.º - Carlos Reutemann (Argentina) ..... 26  
3.º - James Hunt (Inglaterra) ..... 25  
4.º - Clay Regazzoni (Suíça) ..... 24  
5.º - Niki Lauda (Áustria) ..... 23  
6.º - Jody Scheckter (Argentina) ..... 22  
7.º - Clay Regazzoni (Suíça) ..... 21  
8.º - Carlos Reutemann (Argentina) ..... 20  
9.º - Emerson Fittipaldi (Brasil) ..... 19  
10.º - James Hunt (Inglaterra) ..... 18  
11.º - Niki Lauda (Áustria) ..... 17  
12.º - Jody Scheckter (Argentina) ..... 16

**GP da Espanha - 28-4-74**

LOCAL - Circuito de 4,2 quilômetros de extensão  
EXTENSÃO DA PISTA - 4,2 km  
PERÍCULO TOTAL - 4,2 quilômetros  
RECORDE OFICIAL DA PISTA - Emerson Fittipaldi (Brasil), 1:27, tempo inédito, velocidade média: 137,7 quilômetros horários.

**CRONOGRAMA DE CORRIDA**

1.º - Emerson Fittipaldi (Brasil) ..... 27  
2.º - Carlos Reutemann (Argentina) ..... 26  
3.º - James Hunt (Inglaterra) ..... 25  
4.º - Clay Regazzoni (Suíça) ..... 24  
5.º - Niki Lauda (Áustria) ..... 23  
6.º - Jody Scheckter (Argentina) ..... 22  
7.º - Clay Regazzoni (Suíça) ..... 21  
8.º - Carlos Reutemann (Argentina) ..... 20  
9.º - Emerson Fittipaldi (Brasil) ..... 19  
10.º - James Hunt (Inglaterra) ..... 18  
11.º - Niki Lauda (Áustria) ..... 17  
12.º - Jody Scheckter (Argentina) ..... 16

**DESCRIÇÃO** - Grande pista urbana de 4,2 quilômetros, com curvas fechadas e retas curtas. O circuito é conhecido por ser muito técnico e exige muita precisão dos pilotos.

**CRONOGRAMA DE CORRIDA**

1.º - Emerson Fittipaldi (Brasil) ..... 27  
2.º - Carlos Reutemann (Argentina) ..... 26  
3.º - James Hunt (Inglaterra) ..... 25  
4.º - Clay Regazzoni (Suíça) ..... 24  
5.º - Niki Lauda (Áustria) ..... 23  
6.º - Jody Scheckter (Argentina) ..... 22  
7.º - Clay Regazzoni (Suíça) ..... 21  
8.º - Carlos Reutemann (Argentina) ..... 20  
9.º - Emerson Fittipaldi (Brasil) ..... 19  
10.º - James Hunt (Inglaterra) ..... 18  
11.º - Niki Lauda (Áustria) ..... 17  
12.º - Jody Scheckter (Argentina) ..... 16

**COLAÇÃO DO MUNDIAL, APÓS O GP DA ESPANHA**

1.º - Emerson Fittipaldi (Brasil) ..... 27  
2.º - Carlos Reutemann (Argentina) ..... 26  
3.º - James Hunt (Inglaterra) ..... 25  
4.º - Clay Regazzoni (Suíça) ..... 24  
5.º - Niki Lauda (Áustria) ..... 23  
6.º - Jody Scheckter (Argentina) ..... 22  
7.º - Clay Regazzoni (Suíça) ..... 21  
8.º - Carlos Reutemann (Argentina) ..... 20  
9.º - Emerson Fittipaldi (Brasil) ..... 19  
10.º - James Hunt (Inglaterra) ..... 18  
11.º - Niki Lauda (Áustria) ..... 17  
12.º - Jody Scheckter (Argentina) ..... 16

**DESCRIÇÃO** - Grande pista urbana de 4,2 quilômetros, com curvas fechadas e retas curtas. O circuito é conhecido por ser muito técnico e exige muita precisão dos pilotos.

**CRONOGRAMA DE CORRIDA**

1.º - Emerson Fittipaldi (Brasil) ..... 27  
2.º - Carlos Reutemann (Argentina) ..... 26  
3.º - James Hunt (Inglaterra) ..... 25  
4.º - Clay Regazzoni (Suíça) ..... 24  
5.º - Niki Lauda (Áustria) ..... 23  
6.º - Jody Scheckter (Argentina) ..... 22  
7.º - Clay Regazzoni (Suíça) ..... 21  
8.º - Carlos Reutemann (Argentina) ..... 20  
9.º - Emerson Fittipaldi (Brasil) ..... 19  
10.º - James Hunt (Inglaterra) ..... 18  
11.º - Niki Lauda (Áustria) ..... 17  
12.º - Jody Scheckter (Argentina) ..... 16

Na página 34 da edição de *O Globo*, de 7 de outubro de 1974 um longo resumo, corrida a corrida, da trajetória de Emerson ao longo da temporada. O breve relato na página usa o tom de dramaticidade para contar que, diferente de 1972, quando Fittipaldi vencera o seu primeiro título com certa facilidade, a temporada de 1974 acabou tendo um desfecho heroico para Emerson.

Página 35 – 7 de outubro 1974 – *O Globo*

ESPORTES

O GLOBO 7-10-74 - 2.ª-feira - Página 35

# Emerson: cautela para ficar com o título

Emerson dá vitória à McLaren: campeã mundial de construtores. Regazzoni, o temível adversário, ficou em décimo primeiro lugar

**W**ATKINS GLEN — Emerson Fittipaldi conquistou mais um título de Campeão Mundial de Pilotos da Fórmula-1, assegurando ainda para a McLaren o título dos Construtores, ao terminar em quarto lugar no Grande Prêmio dos Estados Unidos, prova final do Campeonato, vencida pelo argentino Carlos Reutemann, da Brabham. O brasileiro José Carlos Pace, também da Brabham, foi o segundo e o inglês James Hunt, Hesketh, o terceiro.

Emerson, que se iniciava a prova estava em igualdade de condições com o suíço Clay Regazzoni, da Ferrari, marcou três pontos, passando assim a ficar com o total de 41, contra 39 de seu adversário que, com vários problemas em seu carro, chegou em décimo-primeiro lugar. O Substituído Jody Scheckler, da Tyrrell, que ainda tinha chances de ser o campeão caso ganhasse — o qual Regazzoni tentava chegar entre os cinco primeiros — desistiu na 4ª volta, com problemas de alimentação, quando estava em quinto lugar.

Quarenta mil pessoas lotavam o autódromo de Watkins Glen para assistir a decisão do Campeonato Mundial, e, dada a largada, tiveram logo uma decepção: o norte-americano Mario Andretti, terceiro tempo dos testes com seu Ferrari, não largou. Reutemann, anteriormente, que estava na pole-position, deu a partida e fez a primeira curva na frente, seguido por Hunt, Pace, austríaco Niki Lauda (Ferrari), Scheckler, Regazzoni, e Emerson. Mas o piloto brasileiro conseguiu, no final da reta, recuperar a sexta posição e, ao ser completada a primeira volta as posições principais foram:

Reutemann, Hunt, Pace, Lauda, Scheckler, Emerson, Regazzoni, e irlandês John Watson (Brabham) e italiano Arturo Merzario (Iso) e o francês Jean-Pierre Jarrier (Shadow).

Apesar de Reutemann e Hunt correrem quase juntos, lutando pela liderança, o maior interesse estava na "briga" entre Emerson e Regazzoni, que começou a ser decidida na segunda volta quando o piloto da Ferrari, com problemas em seu carro, foi ultrapassado por John Watson, manobra também encetada por Arturo Merzario na volta seguinte e que deixou Regazzoni em nono lugar.

Na oitava volta, um rápido acidente na mesma curva à Quatro em que François Cevert morreu no ano passado, o austríaco Helmut Koinigg, um da pista e seu Suíço puxou por baixo do suécio. Escapando-se, nesta mesma volta Denny Hulme abandonou a prova e as pistas, pois esta era a sua última corrida.

Quando, na décima-quinta volta, Regazzoni parou no box (por 13 segundos) para trocar sua pasta travada, ao voltar mostrou que não obteria os benefícios da sua Ferrari, o melhor interesse passou para a luta de Jody Scheckler, que precisava ser o primeiro colocado para ganhar o campeonato, desde que Emerson continuasse em sexto.

Na 19ª volta, Regazzoni parou novamente, para corrigir um problema no suspensão e ao retornar não tinha mais nenhuma chance de chegar entre os seis primeiros a não ser que houvesse um acidente com todos os líderes. Por isso, quando Scheckler ultrapassou Lauda na volta seguinte, houve alguma expectativa. Mas Emerson também parou a frente do austríaco, com problemas de freio em sua Ferrari, e logo alcançou Scheckler novamente.

Ao se completar a trigesima volta, as principais colocações eram: Reutemann em primeiro, com três segundos de vantagem sobre Hunt, em segundo. Pace era o terceiro, uma segunda depois, seguidos de Scheckler, Emerson, Merzario, Lauda, Watson e o novo campeão Emerson e Regazzoni. Mas depois de informarem os familiares de Koinigg, os organizadores da prova divulgaram a sua morte, ocorrida no mesmo local, onde Cevert morreu no ano passado, e Jean-Pierre Belloc se acidentou nos testes de Ulster sexta-feira à Curva Quatro. O Suíco TS-16 de Koinigg saiu da pista

com alta velocidade (cerca de 200 quilômetros horários) e chocou-se violentamente com o "guard-rail", passando por baixo dele. Koinigg teve morte instantânea, dissipada pela fumaça da proteção. O austríaco, de 22 anos, finara sua estadia na Fórmula-1 há duas semanas; no Grande Prêmio do Canadá. Ele, que dirigira o Suíco para as duas provas finais desta temporada, fora contratado pela fábrica inglesa e assinara um contrato de dois anos para pilotar os carros Fórmula-1.

Um ano depois, outra morte na Curva Quatro.

Pouca gente viu o acidente a quase 100 metros antes que o Suíco TS-16 pilotado pelo austríaco Helmut Koinigg não completara a 19ª volta, pois a preocupação principal era com o duelo entre Emerson e Regazzoni! Mas depois de informarem os familiares de Koinigg, os organizadores da prova divulgaram a sua morte, ocorrida no mesmo local, onde Cevert morreu no ano passado, e Jean-Pierre Belloc se acidentou nos testes de Ulster sexta-feira à Curva Quatro. O Suíco TS-16 de Koinigg saiu da pista




IVY FERNANDES E JOHNSON SANTOS ENVIADOS ESPECIAIS

A página 35 da edição de *O Globo* de 7 de outubro de 1974 apresenta a corrida de Emerson no Grande Prêmio dos Estados Unidos. A cautela de Fittipaldi, ao ver os seus adversários ficarem pelo caminho durante a prova, acabava indo ao encontro da frieza relatada por José Carlos Pace nas entrevistas dias antes da prova no circuito de Watkins Glen, sendo ela o suficiente para lhe dar a segunda conquista da carreira.

A página reconta também o acidente fatal do piloto austríaco Helmut Koinigg, que acabou morrendo durante a prova após um grave acidente.

O GLOBO 7-10-74 - 2.ª-Feira 36

ESPORTES

## Emerson diz que levou fechada de Regazzoni



Emerson disse que tudo correu bem durante a prova. Só se assustou quando, ao ultrapassar Regazzoni na primeira volta, levou uma fechada.

— Nunca pensei que o Clay fosse fazer aquilo. Esta prova de Emerson Fittipaldi, após o último do Grande Prêmio dos Estados Unidos, estava prevista ser de verdade contra o piloto suíço que disputava com ele o título mundial. Mas se apanhou o desfecho de seu primeiro momento de tranquilidade nas duas últimas semanas.

Devido por centenas de brasileiros que foram a Watkins Glen fazer por sua vitória e montada a toda hora uma cabala de Castiliana ("dizem que Cristiano não dá certo. E agora?"), Emerson explicou o que aconteceu:

— O Regazzoni conseguiu me ultrapassar logo na primeira e fez a curva na minha direção. Mas, no final da reta, freou depois dele e virou para dentro, colando-se a mim de novo. Mas não foi isso que me fez ultrapassá-lo, mas quase ele me atingiu.

— Já o Clay fez algo que eu não esperava. Começou a me fechar e lá me jogando para fora da pista. Felizmente eu estava mais rápido do que ele e consegui ultrapassá-lo, mas quase ele me atingiu.

— Enquanto isso eu me sinto bem e sinto momento de orgulho durante a corrida e que, depois disso, aconteceu fiel ao plano inicial: ganhar o campeonato sem se impeter com o resultado contrário da prova.

— Quando vi o Regazzoni fora da corrida e senti que acompanharia a Sebastian com muitos dificuldades, vou me manter ali no quinto lugar, sem qualquer multa, pois a vitória certa minha sem problemas. E, além disso, mesmo que o Sebastian conseguisse fugir de mim, não alcançaria a Poole, Hunt e o Neleman, que estavam muito longe.

— Dada última mundial e José Villalón em Grandes Prêmios, aos 27 anos de idade e depois de quatro anos e meio de Fórmula 1, dizem pessoas com boas perspectivas de bater quase todos os recordes, pois ele não pretende parar tão cedo.

— Ainda tenho um ano de contrato com a McLaren e, depois, quem sabe se não faremos na equipe Fittipaldi com o Villalón?

Na opinião do piloto brasileiro, o grande fator desta sua vitória no Mundial, foi passar o carro mais rapidamente de Fittipaldi e McLaren.

— Nestas três provas houve muita coisa, ele sempre perdeu. Antes realmente emocionado e muita alegria só não é competição pela si mesma de Kersing, um piloto de Jullari e meu amigo. Mas Watkins Glen é um dos circuitos mais perigosos do mundo.

Emerson e Maria Helena sorriem felizes após o piloto brasileiro ter conquistado seu segundo campeonato anual de Fórmula 1

A página 36 da edição de *O Globo*, de 7 de outubro de 1974, mostra que a corrida de Emerson no Grande Prêmio dos Estados Unidos começou de maneira dramática. Ao ser fechado por Regazzoni nas primeiras voltas, por muito pouco Fittipaldi não teve de abandonar a prova por conta de um acidente.

A página também retrata um pouco da vida pessoal do piloto, ao resgatar uma foto do campeão com a sua esposa, Maria Helena, que o acompanhava na maioria das corridas do campeonato. Presente na corrida nos Estados Unidos, a esposa celebrava a conquista de Emerson junto com ele.

# Emerson, o campeão, treina em Indianápolis

PAULO FERRAZ FILHO  
Matéria especial

Depois de conquistar o seu segundo título de campeão mundial, ao se classificar em 1.º lugar no GP dos Estados Unidos, Emerson Fittipaldi estará hoje no circuito de Indianápolis, realizando um trabalho preparatório para a sua última corrida, a qual será disputada em 23 de outubro. Emerson, que venceu a corrida de Indianápolis em 1973, tem como objetivo vencer a sua terceira corrida de Fórmula 1, a qual será disputada em 23 de outubro. Emerson, que venceu a corrida de Indianápolis em 1973, tem como objetivo vencer a sua terceira corrida de Fórmula 1, a qual será disputada em 23 de outubro.

## Ele só chega no próximo domingo

Emerson Fittipaldi só chegará ao Brasil no próximo domingo, após a sua última corrida em Indianápolis. O piloto brasileiro, que venceu a corrida de Indianápolis em 1973, tem como objetivo vencer a sua terceira corrida de Fórmula 1, a qual será disputada em 23 de outubro. Emerson, que venceu a corrida de Indianápolis em 1973, tem como objetivo vencer a sua terceira corrida de Fórmula 1, a qual será disputada em 23 de outubro.

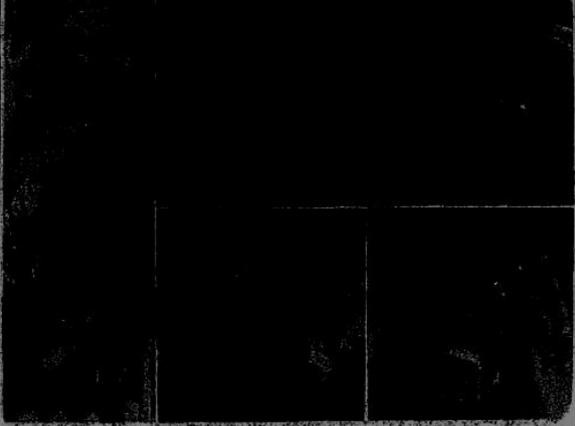
Emerson Fittipaldi só chegará ao Brasil no próximo domingo, após a sua última corrida em Indianápolis. O piloto brasileiro, que venceu a corrida de Indianápolis em 1973, tem como objetivo vencer a sua terceira corrida de Fórmula 1, a qual será disputada em 23 de outubro. Emerson, que venceu a corrida de Indianápolis em 1973, tem como objetivo vencer a sua terceira corrida de Fórmula 1, a qual será disputada em 23 de outubro.

## Três pontos, a vantagem final

A classificação final do Campeonato Mundial de Fórmula 1 a seguir: 1.º Emerson Fittipaldi (Brasil), 23 pontos; 2.º Clay Regazzoni (Suíça), 22; 3.º Jody Scheckter (África do Sul), 16; 4.º Niki Lauda (Áustria), 15; 5.º Carlos Rossetti (Brasil), 14; 6.º Alan Jones (Austrália), 13; 7.º James Hunt (Inglaterra), 12; 8.º Patrick Depierre (França), 11; 9.º Ronnie Peterson (Suécia), 10; 10.º Jackie Stewart (Escócia), 9; 11.º Jochen Rindt (Líbia), 8; 12.º Clay Regazzoni (Suíça), 7; 13.º John Watson (Irlanda), 6; 14.º Tom Pryor (Irlanda), 5; 15.º James Hunt (Inglaterra), 4; 16.º Patrick Depierre (França), 3; 17.º Arturo Merzario (Itália), 2; 18.º Graham Hill (Inglaterra), 1; 19.º Tom Pryor (Irlanda), 0; 20.º Vitorio Brambilla (Itália), 0 pontos.

## A última corrida

A final dos Estados Unidos será disputada em Indianápolis, onde Emerson Fittipaldi terá a vantagem de três pontos sobre Clay Regazzoni. Emerson, que venceu a corrida de Indianápolis em 1973, tem como objetivo vencer a sua terceira corrida de Fórmula 1, a qual será disputada em 23 de outubro.



Kellogg não vive, para evitar sua morte, a experiência que levou Rossetti a vitória e Emerson ao título

## Correr é tudo o que sempre quis

Clayton Emerson parou no meio da pista e entrou para o pódio de Emerson Fittipaldi. O piloto brasileiro, que venceu a corrida de Indianápolis em 1973, tem como objetivo vencer a sua terceira corrida de Fórmula 1, a qual será disputada em 23 de outubro.



Rossetti e Emerson, uma festa sem entusiasmo

Emerson Fittipaldi só chegará ao Brasil no próximo domingo, após a sua última corrida em Indianápolis. O piloto brasileiro, que venceu a corrida de Indianápolis em 1973, tem como objetivo vencer a sua terceira corrida de Fórmula 1, a qual será disputada em 23 de outubro. Emerson, que venceu a corrida de Indianápolis em 1973, tem como objetivo vencer a sua terceira corrida de Fórmula 1, a qual será disputada em 23 de outubro.

Emerson Fittipaldi só chegará ao Brasil no próximo domingo, após a sua última corrida em Indianápolis. O piloto brasileiro, que venceu a corrida de Indianápolis em 1973, tem como objetivo vencer a sua terceira corrida de Fórmula 1, a qual será disputada em 23 de outubro. Emerson, que venceu a corrida de Indianápolis em 1973, tem como objetivo vencer a sua terceira corrida de Fórmula 1, a qual será disputada em 23 de outubro.

A página 30 da edição de *O Estado de São Paulo*, de 8 de outubro de 1974, mostra um grande resumo da corrida de Emerson no Grande Prêmio dos Estados Unidos, uma vez que o jornal, na época, não circulava às segundas-feiras. Após um começo de maneira dramática, o jornal relata a jornada do herói em detalhes, como quando Emerson foi fechado por Regazzoni nas primeiras voltas, o que por muito pouco não o tirou da disputa pelo título, fechando com o retorno de Emerson ao país após a conquista do campeonato.

**PÁGINA 20 – 10 de janeiro de 1975 – *O Estado de São Paulo* – Grande Prêmio da Argentina**

30 — O ESTADO DE S. PAULO

SEXTA-FEIRA, 10 DE JANEIRO DE 1975

# Treinos oficiais abrem temporada de Fórmula-1

**REGINALDO LEME**  
Enviado Especial

Uma completa alteração no tempo, com chuva durante quase todo o dia e queda na temperatura, está criando grandes dificuldades para os pilotos e chefes de equipes que, às 15 e 30 de hoje, começam os treinos oficiais da primeira prova do Campeonato Mundial de F1, o Grande Prêmio da Argentina. Mas para Wilson Fittipaldi, a mudança foi boa — a que ele mais temia era um superaquecimento da água durante a prova — embora prefira que não chova, pois prefere a pista seca — não a 90% de umidade, num momento em que Villino tem sentir o tempo em que ficou sem girar.

— Eu já estou meio desmotivado no show, se chover, então, será pior ainda.

Ontem, a curiosidade provocada pela corrida brasileira foi muito grande no autódromo. Todos os que chegavam — e o autódromo estava cheio e lotado — iam até os boxes da equipe, conversar com Joe Barbell e Ricardo Dilla, perguntando tudo sobre o carro, Bernie Ecclestone, chefe da Williams, já chegou, ficou bastante tempo ao lado do piloto e de Ricardo, comentando algumas dificuldades enfrentadas atualmente na Fórmula-1, visando mudar o curso e o trabalho dos novos mecânicos brasileiros. Ele prometeu ajudar Williams a encontrar um local ideal para a sede da equipe em Londres.

Os carros da McLaren foram os primeiros a serem montados completamente. Antes de terminar o trabalho de algumas equipes, já estavam guardados nos garagens de pedregal.

O carro argentino construído por Oreste Berta, que adaptou um Fórmula 1,000 para a Fórmula-1, não vai mesmo participar da primeira corrida do Campeonato. A notícia foi dada por Bernie Ecclestone, que esteve na oficina da equipe argentina ontem, juntamente com o piloto Carlos Reutemann. O carro não andou bem nos testes realizados no começo do ano no circuito, e as modificações necessárias não ficaram prontas. Oreste Berta pretende levar o carro para correr no GP do Brasil, mas isso também não está confirmado, porque depende de ele conseguir um motor. Ele não

tor poderá ser soldado pela Brabham, por qualquer, se houver insistência de Berta. Berta já afirmou que tem 14 motores para a Brabham utilizar esse ano. O que Reutemann vai utilizar no Argentina tem 15 HP a mais do que o de Pato, que também deve receber o motor preparado a tempo de utilizá-lo no GP do Brasil. A seleção de pilotos inscritos é a seguinte: N.º 1, Emerson Fittipaldi (Brasil), McLaren; N.º 2, — Andrea Sica (Argentina), McLaren; N.º 3, — Jody Scheckter (África do Sul), Tyrrell; N.º 4, — Patrick Depailler (França), Tyrrell; N.º 5, — Ronnie Peterson (Suécia), Lotus; N.º 6, — Jackie Sticks (Belgicus), Lotus; N.º 7, — Chris Brundle (Inglaterra), Brabham; N.º 8, — José Carlos Pace (Brasil), Brabham; N.º 9, — Vittorio Brambila (Itália), March; N.º 11, — Clay Regazzoni (Suíça), Ferrari; N.º 12, — Niki Lauda (Áustria), Ferrari; N.º 13, — Mike Wildes (Inglaterra), BRM; N.º 14, — Tom Pryor (Inglaterra), Up Shadow; N.º 15, — Jean Pierre Jarier (França), Up Shadow; N.º 16, — John Watson (Irlanda), Surtees; N.º 17, — Arturo Merzario (Itália), Iso Marlboro; N.º 18, — Jacques Laffite (França), Iso Marlboro; N.º 19, — Graham Hill (Inglaterra), Iso; N.º 20, — Rolf Stommelen (Alemanha), Lola; N.º 21, — James Hunt (Inglaterra), Hesketh; N.º 22, — Mario Andretti (Estados Unidos), Ferrari; N.º 23, — Max De Pado (Itália), UNIPAR; N.º 24, — Wilson Fittipaldi (Brasil), Copersucar-Fittipaldi.

A página 20 da edição de 10 de janeiro de 1975, do jornal *O Estado de São Paulo*, faz uso de dois critérios de noticiabilidade importantes no jornalismo impresso: a novidade e a relevância. A novidade, segundo Traquina (2005), compreende que as conquistas dos personagens sejam de uma mesma competição. O autor reforça que cada jornada tem seus traços de ineditismo, o que, na sua visão dos valores-notícia de seleção, apresenta maior valor.

Para esse recorte em específico, os critérios de noticiabilidade apontam para a novidade pelo retorno da temporada da Fórmula 1, em um novo ano, abrindo espaço para a

relevância que a categoria conquistou após dois campeonatos obtidos por Emerson. Ainda assim, a novidade como valor-notícia é destacada com a primeira corrida da equipe Copersucar, criada pelos irmãos Fittipaldi, que inicialmente é comandada por Wilsinho Fittipaldi, dentro e fora da pista.

**PÁGINA 20 – 10 de janeiro de 1975 – *O Estado de São Paulo* – Grande Prêmio da Argentina**

## Emerson afirma que o favorito é Reutemann

O argentino Carlos Reutemann é o grande favorito para vencer o Grande Prêmio da Argentina, na opinião de Emerson Fittipaldi. O piloto brasileiro chegou ontem à tarde a Buenos Aires brincando bastante e deixando claro que será muito difícil vencer a corrida de depois de amanhã.

— Vocês deveriam me ajudar a convencê-lo que preciso vencer.

Do aeroporto Emerson foi direto para o autódromo de Buenos Aires, observar o trabalho dos mecânicos. Ele cumprimentou o pessoal da McLaren, ficou algum tempo ao lado de seu carro e logo procurou o box da equipe Copersucar-Fittipaldi.

Aí, ele ficou muito tempo conversando com os mecânicos da equipe e mais tarde com seu irmão Wilsinho. Em seguida, convidado pelos organizadores da prova, deu uma volta pela pista com um carro de passeio, repetindo os elogios que sempre fez ao circuito:

— Esse autódromo continua excelente. Eu só estava querendo saber como está o piso, mas a pista continua perfeita, sem qualquer falha.

Muito procurado pelos reporteres, o campeão mundial do ano passado disse que estava muito contente por voltar a Buenos Aires:

— Aqui, o público sempre me deu um grande apoio.

Nas demonstrando coerência, porque ele já havia afirmado isso em outras oportunidades, Emerson voltou a salientar o favoritismo dos carros Brabham e principalmente de Reutemann:

— Seu carro é muito bom e ele está atravessando uma forma exuberante. O Carlito tem tudo para ganhar, só que precisa colocar mais gasolina no carro.

Todos os que o cercavam riram bastante dessa brincadeira referindo-se ao que aconteceu o ano passado, quando Reutemann liderou toda a prova e parou por falta de gasolina pouco antes de completar a penúltima volta.

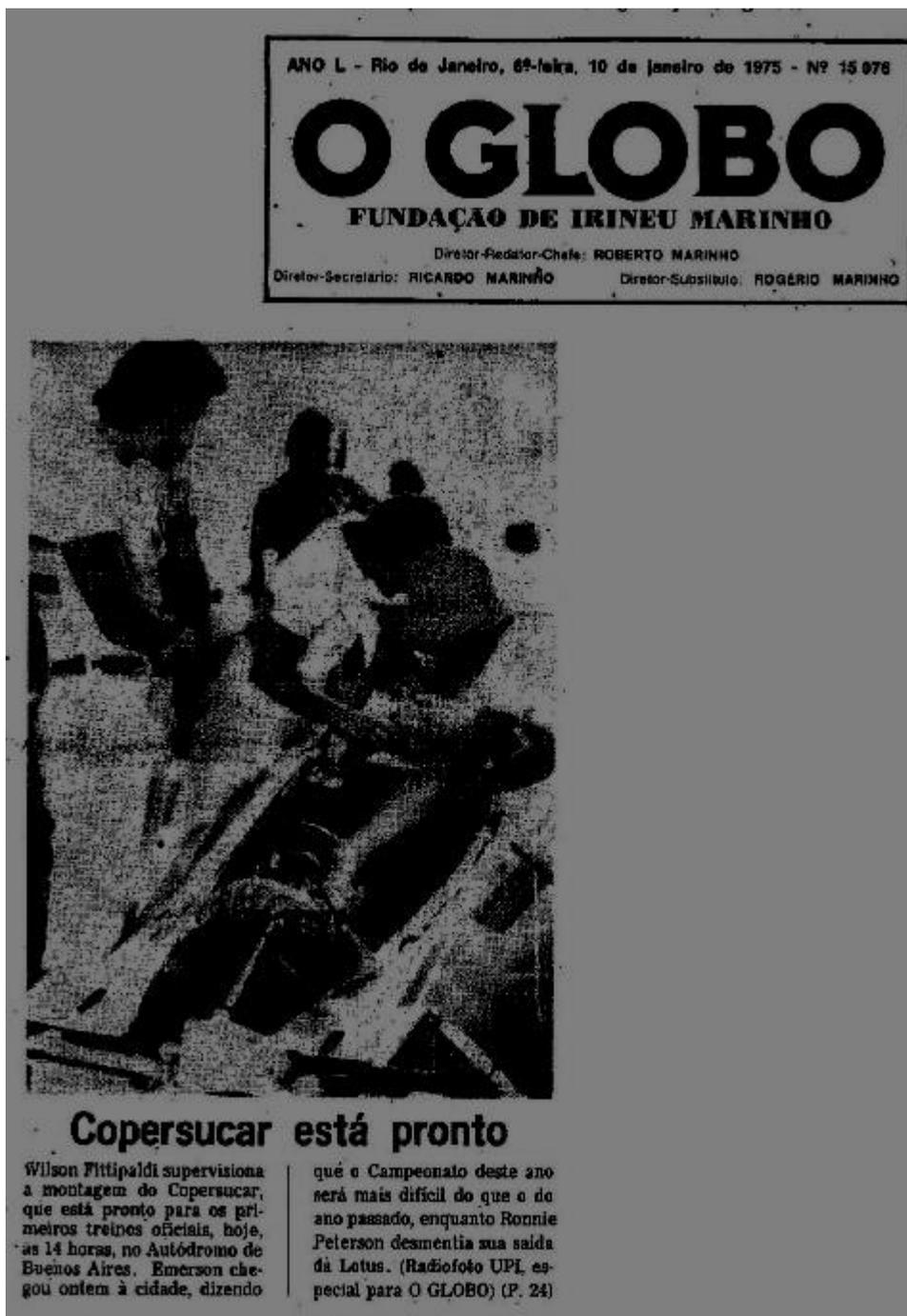
Ao contrário de todos os outros pilotos, Emerson está hospedado no Hotel Plaza, a cerca de 300 metros do Sheraton, onde se encontram todos os demais concorrentes. Isso por duas razões: no ano passado ele já tinha ficado no Plaza e porque acredita estar facilitando o trabalho do pessoal encarregado de sua segurança. Desde a chegada no aeroporto de Ezeiza, o campeão mundial vem sendo acompanhado por três guarda-costas, sendo que um deles fica constantemente no corredor do andar em que se localiza o quarto de Emerson e Maria Helena.

O segundo recorte da página 20 na edição de 10 de janeiro de 1975 do jornal *O Estado de São Paulo*, usa a notoriedade como critério de noticiabilidade. A notoriedade, segundo Traquina (2005), compreende a valorização do ator principal do acontecimento, mesmo quando este faz questão de dividir atenções com o piloto argentino Carlos Reutemann, ao lhe atribuir o favoritismo para a vitória na corrida local.

Em especial, nesse recorte, Fittipaldi é valorizado pelo campeonato obtido na temporada anterior, quando este tem a sua rotina às vésperas do Grande Prêmio da Argentina explorada na reportagem do jornal.

Desde a chegada no aeroporto de Buenos Aires, de onde vai direto ao autódromo para ter contato com a equipe McLaren e a Copersucar, sendo acompanhado por seguranças por onde passa, Emerson era a figura do herói materializada naquele momento na Fórmula 1, já sem a presença de Jackie Stewart, que havia abandonado as pistas no final da temporada de 1974.

**CAPA DA EDIÇÃO – 10 de janeiro de 1975 – *O Globo* – Grande Prêmio da Argentina**



O recorte de capa da edição de 10 de janeiro de 1975, do jornal *O Globo*, usa a novidade como critério de noticiabilidade. Na visão de Traquina (2005, p.73), a novidade

tem como característica mostrar traços de ineditismo dentro da jornada do herói. Ineditismo retratado com os preparativos da equipe Copersucar, de propriedade dos irmãos Fittipaldi, que faria na ocasião a primeira corrida na sua trajetória dentro da Fórmula 1, o que ganhou amplo destaque nas reportagens.

Página 24 – 10 de janeiro de 1975 – O Globo – Grande Prêmio da Argentina

O GLOBO ☆ 10-1-75 – 6.ª-feira ☆ Página 24

ESPORTES

## GP DA ARGENTINA

# Treinos oficiais começam hoje às 14 horas



Alfredo Osório - enviado especial

**BURNOS AIRES** — Os treinos oficiais para o Grande Prêmio da Argentina começam hoje, com duas sessões a partir das 14 às 15h30m e a segunda das 15h30m às 17h30m (mesmo horário de Brasília). Amanhã haverá o segundo e último treino oficial, quando serão definidas as posições da largada. O Copersucar-Fittipaldi — piloto da Fórmula-1 brasileira — correrá com o número 50 e não com o 10 como foi anunciado pelas organizações. A largada será domingo, às 15h30m, com teletransmissão direta da TV Globo a partir das 18 horas.

### Emerson: primeiro dia no autódromo

Emerson Fittipaldi chegou a esta cidade às 12h30m e seguiu imediatamente para o autódromo, de onde se saiu às 18 horas, depois de examinar seu McLaren, a pista, fazer uma corrida a pé de quatro quilômetros e conversar muito com o pessoal da sua equipe e com o irmão Wilson Fittipaldi.

Antes que chegasse ao autódromo, Emerson foi cercado pelos câmeras dos autódromos. Depois foi ao box onde estava sendo montado o Copersucar e conversou com Wilson, que consentiu sobre o curso da linha do reserfúo: — Não pode se esperar muito do carro, que está numa participação ainda um nível do experimental. A equipe ainda não tem o know-how dos ingleses, mas poderá adaptá-lo durante a temporada. Acho que no ano que vem o Copersucar deverá fazer mais competições.

Em seguida Emerson foi para o box do McLaren e ficou examinando os carros com o técnico John Jones, seu companheiro de equipe. O carro é o mesmo do ano passado — o McLaren M23 —, mas Emerson aponta que houve melhorias e algumas modificações que lhe permitem um pouco o passo a melhoriam a sustentação: — A suspensão dianteira foi modificada e aerofólio traseiro tem um novo desenho. O carro é um pouco mais estável atrás e ainda vamos experimentar um novo perfil, que deverá melhorar a aerodinâmica. As outras melhorias são apenas detalhes. Testei o carro no fim do ano passado, em Paul Ricard, que aqui teve que fazer o novo teste porque, por melhor que seja a modificação, ela fica diferente para quem pilota.

Depois de conversar um pouco com Teddy Mayer, diretor técnico do autódromo, Emerson foi acompanhado pelo administrador do autódromo para fazer uma volta na pista, onde está três voltas num Torneo No final, ficou satisfeito: — Aqui sempre foi muito bom. O nível da segurança, e está vez está melhor. A pista está em ótimo estado. Emerson acha que o Copersucar deve ser mais difícil que o Williams, porque os carros estão sendo melhorados. Ele aponta a Ferrari e a Brabham como suas principais adversárias. Além dos pilotos dessas equipes — Niki Lauda, (Brabham); Pace, (Ferrari) — Emerson acha que outros dois também têm possibilidades de chegar ao título: Alex Zanardi (Ferrari) e Ronnie Peterson (Lotus).

Comentando bom humor, brincou muito com os pilotos e mecânicos e acabou para o público, que o aplaudiu no sair. Foi para o Hotel Sheraton, onde está hospedado com a mulher, Maria Helena, e o pai, Wilson Fittipaldi. — Não dá uma volta? É muito bom estar de volta, rever todo mundo, os mecânicos e pilotos. O carro está bom e quero começar o Copersucar melhor, do que no ano passado.

### Pace: de todos, o mais animado

**BURNOS AIRES** — O piloto de Carlos Reutemann, seu companheiro de equipe, que há alguns meses não participou de nenhuma corrida, chegou a esta cidade às 17h30m, onde mora, José Carlos Pace passou toda a tarde supervisionando a montagem de sua Brabham.

— O carro, extremamente, se mudou na pintura. Levou as cores da Ferrari e tem o nariz pintado, ao longo de todo o seu comprimento, em azul e vermelho. Há outras diversas outras modificações, pequenas detalhes técnicos. Ao todo, foram cerca de 25 alterações.

Pace tem grandes esperanças de fazer um ótimo Copersucar este ano, porque já participou em três um carro competitivo. Sua ambição é ter grande que, então, ele foi o único piloto a voltar a usar o número 1.

Explicou que, por conquista, a Brabham vai continuar utilizando os motores Ford, mas há um projeto de Martini (fabricadora da equipe), de colocar os carros com os motores que estão sendo desenvolvidos pela Alfa-Romeo.

### Campeão tem esquema de segurança

Emerson Fittipaldi é o único piloto protegido por um esquema especial de segurança. Onde ele vai, é acompanhado de perto por dois guardas, em roupas civis, mas armados.

O carro mais bem acabado e mais bonito de todos é o novo-arrumado Porsche, que está pilotado por Mark Donohue. Ele é considerado um dos melhores pilotos de testes do mundo.

Ontem, os únicos pilotos que ficaram a noite todo o dia no Autódromo foram os três brasileiros — Emerson, Wilson e Pace —, Mark Donohue e o inglês Mike Wilds.

A BRM corre este ano sem o patrocínio da Marlboro e com apenas um carro do piloto, Louis Stanley, um de seus fundadores, comprou a parte dos outros ações — sua mulher é brasileira — e agora decidiu levar tudo a frente sozinho.

O carro construído pelo argentino Orestes Berté, que estréia na prova de domingo, não deverá mesmo participar, pois até agora ele ainda não conseguiu sempre, ou alugar, em melhor. Pace também diz que corre em Interlagos na dia 26.

### Copersucar, a grande atração

O boxe mais movimentado era o do Copersucar-Fittipaldi, onde seis mecânicos montavam o carro, com a ajuda do chefe da equipe, Sr. Ramirez, a supervisão do projetista Ricardo Divitto e sob as vistas de Wilson Fittipaldi.

Desde as primeiras horas da manhã, todos os integrantes da equipe, vestidos de lycra, e com o uniforme do carro, grande, na camisa, circulavam pelo Hotel Sheraton. Wilson era o mais contente de todos, conversando muito, sempre com um sorriso.

— A única coisa que me deixou um pouco aborrecido foi não ter podido treinar. O carro ainda muito bem no último dia de treinamento em Interlagos, mas perdemos um tempo precioso para corrigir a alimentação e o problema de aquecimento.

O piloto disse que confiou muito bem o Autódromo de Buenos Aires, e na última prova de que participou, no Grande Prêmio da Argentina de 1973, com um Brabham, chegou em sexto lugar, marcando um ponto no mundial.

— Agora, não sei se poderei marcar ponto, pela o carro nunca correu. Mas não falta a primeira vez que vou à estrada marcando pontos. Em 1973, o Shadow fez sua primeira corrida na Adria do Sul e George Follmer foi o vencedor.

No autódromo, era grande o número de pessoas que se colocavam em volta do boxe do Copersucar para ver o primeiro Fórmula-1 brasileiro e as opiniões, quanto à sua estadia, foram, na grande maioria, as melhores possíveis, com todo o melhor chamado e largada em Interlagos, dando a impressão de uma bela.

Várias vezes, Sr. Ramirez, que era o chefe das mecânicas do Tyrrell e agora chefe a equipe Copersucar, foi aos boxes de sua antiga equipe para checar material e testar algumas peças.

Divitto, o projetista, estava a desampar porque o aerofólio traseiro não havia se podido correr, mas, ao final, tudo foi acertado e o Copersucar fará, hoje, sua estreia, sob grande expectativa do público e dos dirigentes da F1.

### PREVISÃO: BOM TEMPO

O autódromo de Buenos Aires começou a viver ontem o clima de grande prêmio. Desde cedo, mecânicos, chefes de equipe e pilotos estiveram lá para assistir à montagem de seus carros.

Estiveram muito em Buenos Aires. A temperatura, que estava acima dos 30 graus há quase uma semana, caiu para 20. O sol desapareceu e pequenas nuvens cobriram o céu, sendo que à tarde começou a chover. A previsão de meteorologia, porém, é de tempo bom de hoje até domingo.

O recorte da página 24 da edição de 10 de janeiro de 1975, do jornal O Globo, também usa a novidade como principal critério de noticiabilidade. Mostrando traços de ineditismo dentro da jornada do herói, com a estreia da equipe Copersucar, mas fazendo uso da visualidade como valor-notícia, mostrando os irmãos Fittipaldi em retrato dividido, com Emerson na McLaren, e a notoriedade de ser o campeão da temporada anterior, e, do outro lado, seu irmão Wilson, que inicia a trajetória da equipe Fittipaldi na Fórmula 1, sendo retratada como a grande atração no Grande Prêmio da Argentina.

Além desse destaque, há também a rotina do herói, que chega para mais uma batalha, nesse caso, a rotina de Emerson na Argentina para a prova que abre a temporada de 1975. Desde a chegada a Buenos Aires, local do circuito argentino, até o autódromo, passando pelos boxes da equipe McLaren até a conversa com o irmão Wilson sobre a estreia do carro da Copersucar, a edição destaca a proteção ao herói, que faz uso de segurança particular para ele e a esposa, os quais optaram por se hospedar em local diferente dos demais pilotos, em busca de segurança e privacidade.

**Capa da Edição – 11 de janeiro de 1975 – *O Globo* – Grande Prêmio da Argentina**



No recorte de capa do jornal *O Globo*, de 11 de janeiro de 1975, usa-se o critério de noticiabilidade da notoriedade, com o destaque na retomada dos treinos da Fórmula 1 sendo o feito de José Carlos Pace, ao ficar à frente de Emerson no treino. A mesma chamada traz a derrota como valor-notícia, com o fracasso da equipe Fittipaldi, que não conseguiu se classificar na tomada de tempo na Argentina.

o GLOBO 11-1-75 - Sábado - Página 18

ESPORTES

# GP DA ARGENTINA

## Pace em segundo. Só Jarier foi mais rápido.



Com o número um e o nariz mais curto, o McLaren de Emerson andou bem

### Emerson está certo de que pode melhorar hoje

Emerson Fittipaldi, o quarto mais rápido ontem, estava tranquilo e satisfeito, certo de que hoje, na última sessão de treinos, poderia melhorar sua posição.

Quarto lugar não é ruim, mas sabe que ainda possui problemas. O carro está ótimo e não lhe causam problemas em si. Só no início a máquina se mostrou um pouco lenta na última sessão e isso não aconteceu mais depois que teve o rolamento do carro ajustado.

Emerson explicou que fez seu melhor tempo logo no início da última sessão e que não conseguiu mais melhorar por causa do tráfego.

No início não conseguiu ultrapassar John Watson. Mas depois foi ultrapassado pela equipe Clay Regazzoni e outra pelo Mike Ambrose.

Emerson chegou muito o estado da pista e disse que as primeiras voltas foram a melhor prova de que os pneus estavam muito mais rápidos por uma máquina com pneus de esp. e, de novo, não houve problema que mais tarde aconteceu.

As condições da pista de McLaren foram sempre muito melhores para Emerson do que para seu compatriota da equipe, John Miles. O diretor técnico Teddy Mayer, durante o treino, só se preocupava com o brasileiro.

Emerson não está muito satisfeito com o comportamento da máquina que está agora, mas não tem nada a ver com o carro, o que é estranho.

Os outros pilotos saíram por Emerson e John Miles não eram rápidos. Mas Emerson tinha um nariz curto e o de Miles era curva de quase 90 centímetros mais longa. Inclusive não mais lentamente para o chão, que o do carro de brasileiro.

Assim e todo, Emerson foi para o longo, ainda melhor do que, e conseguiu ultrapassar com Teddy Mayer. Ao sair, sempre quando por grande prêmio de sábado que lhe permitiu ultrapassar, disse:

— No último treino senti que os pneus não estavam muito bons. Principalmente se estiverem mais um pouco, o que melhoraria o rendimento dos pneus. Quando o carro está como no ano passado, sempre o carro está como no ano passado, disse.

O Grande Prêmio da Argentina será transmitido pela Rede Globo de Televisão, domingo, a partir de 14 horas. País Rádio Globo, a partir de 15h30m.

### Shadow não surpreende seu piloto

Depois do treino de ontem em que conseguiu ser o mais rápido, o brasileiro Emerson Fittipaldi não ficou surpreso com o resultado. O piloto brasileiro disse que desde que competiu em um Shadow, em Paul Ricard no fim do ano passado, sabia que o carro era bom.

Todos ficaram em Paul Ricard e o Shadow foi o mais rápido.

O comportamento da equipe de Jarier, o inglês Tom Pryor, que ainda não recebeu o novo Shadow, está isolado e não pode mais competir, o DTM, porém, ele foi um dos poucos a voltar, no entanto, mas tem algumas condições mais sérias que o resto.

Como todos sabem por duas vezes foi o vencedor do campeonato, na estrada da pista de Paul Ricard, no ano passado, o brasileiro Wilson Fittipaldi, sobrinho de Emerson, também esteve com o Shadow. Depois de um tempo, ele voltou a pista para fazer testes e depois de "ser" que estava rápido.

O campeonato mundial de automobilismo, a equipe de Juan Manuel Fangio, esteve ontem no autódromo e conversou muito com Emerson e também com Fittipaldi, sobrinho de Fangio, a primeira pergunta de Emerson foi sobre o tempo. Ele queria saber se iria ficar mais rápido no Shadow de Paul Ricard, não chegou mais até o fim da corrida.

O piloto mais aborrecido na tarde de ontem, após o fim dos treinos, era o norte-americano Mark Donohue.

Ele se recusou a falar com o jornalista da imprensa de Emerson. Ele apresentou problemas muito grandes de suspensão e o piloto não conseguiu ultrapassar ninguém.

Dirigentes foi um dos que receberam no sábado, ainda na primeira sessão de treinos, classificando um pouco a pista de seu carro, que foi treçado em segundo.

### Alfredo Osório

BUENOS AIRES — O francês Jean Pierre Jarier, pilotando um Shadow, foi a grande surpresa do primeiro dia de treinos oficiais para o Grande Prêmio da Argentina, de Paul Ricard, que está disputado amanhã, no domingo e também sempre. Jarier — na penúltima dia de treinos que deu os resultados de Buenos Aires, classificando a corrida a 100.000 quilômetros/horas.

O brasileiro José Carlos Pace, que em Brasília em 1974, ficou em segundo lugar, com o tempo de 1:00.000, segundo por seu compatriota de sempre, o argentino Carlos Reutemann, que terminou em terceiro, com o tempo de 1:00.000. Emerson Fittipaldi, com McLaren M23, que também ficou em segundo, com o tempo de 1:00.000, e também o antigo recorde de treinos da corrida número 13, que pertence ao suco Jimmie Frazier, com 1:00.000.

Em Paul Ricard, os resultados de classificação de treinos, que foram de 1:00.000, foram de 1:00.000, com o tempo de 1:00.000, e também o antigo recorde de treinos da corrida número 13, que pertence ao suco Jimmie Frazier, com 1:00.000.

Um público numeroso esteve na arquibancada do Autódromo Paul Ricard e houve, dando a impressão de ser um dia de prova. Quando Carlos Reutemann apareceu da pista de seu Shadow, foi imediatamente aplaudido pela torcida argentina.

O francês conseguiu com o novo Shadow, quando o primeiro dia de treinos, em Paul Ricard, no domingo, com o tempo de 1:00.000, e também o antigo recorde de treinos da corrida número 13, que pertence ao suco Jimmie Frazier, com 1:00.000.

Na primeira sessão, todos os carros passaram várias vezes na pista para fazer ajustes e para os resultados os a relação de marchas. Emerson Fittipaldi, que se posiciona muito mais rápido e melhor tempo, conseguiu passar logo depois para treinar a relação de marchas, que estava muito longa e não mais voltou à pista até o fim da sessão, que, melhor tempo, foi de 1:00.000, com 1:00.000, o primeiro a chegar a barreira de 100.000.

OS TEMPOS DE CORRIDA

- 1 - Jean-Pierre Jarier (Francia) Shadow - 1:00.000/100
- 2 - José Carlos Pace (Brasil) Shadow - 1:00.000/100
- 3 - Carlos Reutemann (Argentina) Renault - 1:00.000/100
- 4 - Emerson Fittipaldi (Brasil) McLaren - 1:00.000/100
- 5 - Pedro Depaoli (Francia) Ferrari - 1:00.000/100
- 6 - Mike Ambrose (Inglaterra) Ferrari - 1:00.000/100
- 7 - James Hunt (Inglaterra) Honda - 1:00.000/100
- 8 - Guy Edwards (Países Baixos) - 1:00.000/100
- 9 - Ronnie Peterson (Suécia) Lotus - 1:00.000/100
- 10 - Willem Van Vliet (Países Baixos) - 1:00.000/100
- 11 - José Osório (Brasil) Lotus - 1:00.000/100
- 12 - Tom Pryor (Inglaterra) Shadow - 1:00.000/100
- 13 - Pedro Pace (Argentina) Lotus - 1:00.000/100
- 14 - Mario Andretti (Estados Unidos) Ferrari - 1:00.000/100
- 15 - Mark Donohue (Estados Unidos) Ferrari - 1:00.000/100
- 16 - Arno Koster (Países Baixos) Lotus - 1:00.000/100
- 17 - John Watson (Inglaterra) Ferrari - 1:00.000/100
- 18 - Mark Donohue (Estados Unidos) Ferrari - 1:00.000/100
- 19 - Graham Hill (Inglaterra) Lotus - 1:00.000/100
- 20 - José Osório (Brasil) Lotus - 1:00.000/100
- 21 - Mike Ambrose (Inglaterra) Ferrari - 1:00.000/100
- 22 - James Hunt (Inglaterra) Honda - 1:00.000/100

Wilson Fittipaldi não conseguiu se classificar.

Capa da Edição – 11 de janeiro de 1975 – *O Estado de São Paulo* – Grande Prêmio da Argentina



Destaque na capa da edição de 11 de janeiro de 1975, do jornal *O Estado de São Paulo*, é o valor-notícia da visualidade, que, diferente do jornal *O Globo*, optou por colocar a foto do Copersucar de Wilson Fittipaldi em ação nos treinos para o Grande Prêmio da Argentina.

A dramaticidade também é destaque, com as dificuldades enfrentadas pelos irmãos Fittipaldi, em seus respectivos carros nos primeiros treinos no local da prova. Ao mesmo tempo, o ponto positivo na chamada é o segundo lugar de José Carlos Pace na primeira sessão de treinos.



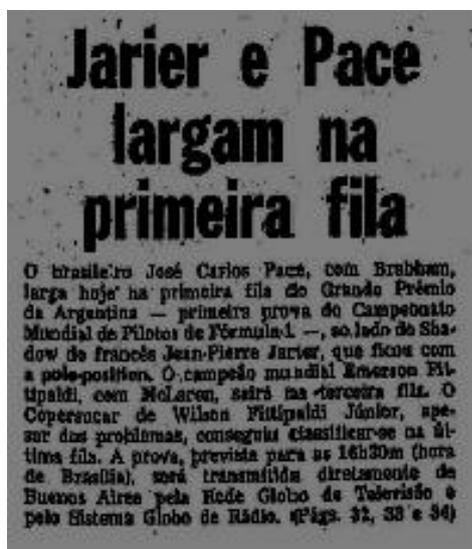
Na página 19 da edição de 11 de janeiro de 1975, do jornal *O Estado de São Paulo*, a visualidade é mais uma vez o valor-notícia em destaque, com as fotos do Copersucar de Wilson Fittipaldi e a McLaren de Emerson em ação nos treinos para o Grande Prêmio da Argentina.

A dramaticidade também é um ponto a se destacar, com as dificuldades enfrentadas em especial por Wilsinho, uma vez que a estreia do carro Copersucar era a grande atração, em detrimento do herói, que também passara por dificuldades, mas que tinha um carro melhor, que, dois meses antes, consagrara-o como campeão pela segunda vez.

Chama atenção o destaque dos jornais a José Carlos Pace, que também contava com um bom carro. A ascensão de Pace não era uma ameaça a Emerson, que não o enxergava como adversário em uma disputa de campeonato.

Era o momento em que o automobilismo brasileiro já havia deixado no passado o ineditismo das primeiras vitórias de Fittipaldi no início da década, para se ver como promissor em uma categoria nascida na Europa, mesmo que o seu maior campeão, até aquele momento, tenha sido um argentino, Juan Manuel Fangio, com os seus cinco títulos mundiais.

#### Capa da Edição – 12 de janeiro de 1975 – *O Globo* – Grande Prêmio da Argentina



A chamada de capa da edição de 12 de janeiro de 1975, no jornal *O Globo*, destaca a atuação de José Carlos Pace, que obteve o segundo lugar na classificação para o Grande Prêmio da Argentina. Emerson, sendo referido como o campeão mundial, largaria na terceira fila, o que duplica o tom de dramaticidade, já que o Copersucar de Wilson conseguiu classificação para corrida apenas na última fila. Novamente, o destaque positivo vai para Pace, enquanto o herói Emerson se vê em dificuldades no início da sua nova jornada, por

não se acertar com a máquina, reforçando os aspectos mais críticos e as questões emocionais, em conjunto com a natureza conflitual do acontecimento. A dramatização também é importante para amplificar a jornada do herói, na visão de Traquina (2008, p. 93).

Página 32 – 12 de janeiro de 1975 – *O Globo* – Grande Prêmio da Argentina

## Quinze escuderias mostram seus carros para temporada

Quinze equipes de Fórmula-1a apresentaram seus carros no Grande Prêmio da Argentina, primeira prova do Campeonato Mundial de Pilotos de 75.

A Malboro Team Texaco (McLaren) foi a vencedora do Campeonato de Construtores do ano passado e levou seu piloto número um Emerson Fittipaldi ao título mundial, com três vitórias e grandes Prêmios do Brasil, da Itália e do Canadá. Seus carros, embora não tenham sido os mais rápidos nas provas de classificação, mostraram grande resistência. O piloto holandês Hans Jansz está no lugar de substituído Dennis Hulme, como piloto reserva das duas equipes.

A mais perigosa adversária parece ser a Ferrari, que conseguiu três vitórias em 97 na Espanha e Holanda com Niki Lauda, e na Alemanha, com Clay Regazzoni. A presença do motor de 12 cilindros é um ponto a favor da Ferrari em qualquer Grande Prêmio. O motor tem força de quase 500 cavalos, cerca de 475 dos Chevrolet, que equipam os outros carros.

Será candidato ao a Mercedes Racing (Brabham) e o Elfin Team Tyrrell. A Brabham tentará continuar as sucessos da temporada passada, em que Carlos Reutemann conseguiu três primeiros lugares: África do Sul, Austrália e Grã-Bretanha. A equipe é reforçada pelo brasileiro José Carlos Pace, no segundo carro.

A Tyrrell é dirigida por um líder do Campeonato: Ken Tyrrell, com o co-piloto de Jody Scheckter — em dois títulos que, na última prova do ano passado, mantinham possibilidade de chegar ao título. O outro carro está dirigido pelo francês Patrick Depailler, que venceu depois de ter vencido, no ano passado, o Campeonato Europeu de Fórmula-2, superando o alemão Hans-Joachim Stuck.

Mesmo com resultados modestos nas últimas temporadas, o John Player Special Lotus é sempre adversário de respeito, pela categoria de um nacional (japonês e humano). O diretor da equipe, Colin Chapman, é um dos mais experientados e está intensamente a trabalhar a máquina para o ano passado.

A Surtees ainda não conseguiu se firmar, seu piloto número um será John Watson, que venceu no ano passado com o Brabham da Hesketh Racing. O segundo piloto ainda não está contratado.

O italiano Arturo Merzario e o francês Jacques Laffite competem a custos Frank Williams. Os carros de-Merzario tiveram altas e baixas, mas as experiências aumentaram este ano.

Linda Stanley, que era diretora da BRM, diante da possibilidade de estar da corrida de Fórmula-1, decidiu o material, ainda competitivo e rebatido a equipe com o nome de Shadow-BRM. Apresentará um só carro, nas mãos de Mike Wilds, um jovem inglês de pouca experiência.

A Honda é uma coisa que parece não interessar ao piloto a hegemonia nas Fórmula-1 e a F1 de que melhorar sua participação na Fórmula-1. A substituição ocorre no piloto Vittorio Brambilla, cuja melhor situação no ano passado foi um posto na Argentina. O segundo carro, de Hans-Joachim Stuck, não está apresentado, não que aguarda um patrocinador.

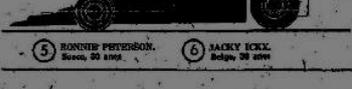
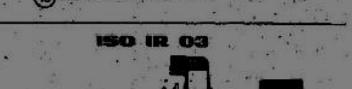
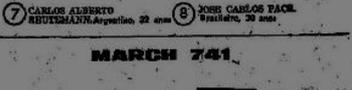
A Hesketh Racing terá o piloto inglês James Hunt, com o carro que leva o nome de seu dono, Lord Hesketh.

O brasileiro Wilson Fittipaldi entrará o Copersucar-Fittipaldi, primeiro carro de Fórmula-1 construído no Brasil, com motor Copersucar. A expectativa é grande em torno de sua atuação.

As equipes norte-americanas, por falta de seu poder econômico, cada vez mais causam preocupação aos adversários. A UOP Shadow é a mais antiga, pois participou de toda o Campeonato de 74, quando perdeu um excelente piloto Peter Brown, morto sem motivo para o Grande Prêmio da África do Sul.

O italo-americano Mario Andretti será o piloto da Ferrari-Jones. Os mesmos construtores que conseguiram importantes vitórias em Indianapolis, e Roger Penske apresentará seu V10, um construtor construído segundo um projeto de Geoffrey Perret. O piloto será Mark Donohue. A Porsche é uma equipe que se deve renovar.

### As máquinas que correm em Buenos Aires

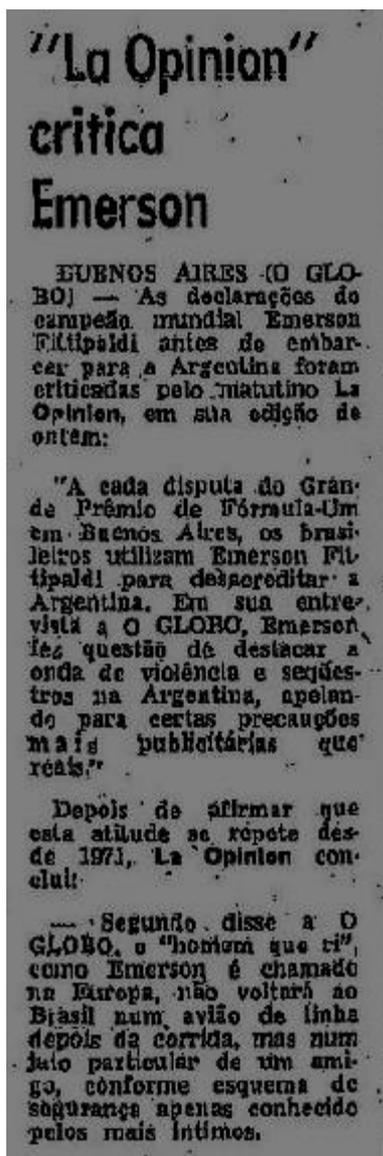
<b>MCLAREN M-23</b>	<b>B.R.M. P 201</b>
	
1. <b>EMERSON FITTIPALDI</b> , Brasileiro, 33 anos 2. <b>JODY SHECKTER</b> , Argentino, 23 anos	14. <b>MIKE WILDS</b> , Inglês, 27 anos
<b>TYRRELL 007</b>	<b>UOP-SHADOW MK II</b>
	
3. <b>JODY SHECKTER</b> , Sul-Africano, 23 anos 4. <b>PATRICK DEPAILLER</b> , Francês, 30 anos	16. <b>VOM PRYCE</b> , Inglês, 25 anos 17. <b>JEAN-PIERRE JABIER</b> , Francês, 31 anos
<b>LOTUS 72 E</b>	<b>SURTEES TS-16</b>
	
5. <b>BONNIE PETERSON</b> , Escocês, 30 anos 6. <b>JACKY ICKX</b> , Belga, 38 anos	18. <b>JOHN WATSON</b> , Irlandês, 38 anos
<b>BRABHAM BT-44</b>	<b>ISO IR 03</b>
	
7. <b>CARLOS ALBERTO REUTEMANN</b> , Argentino, 22 anos 8. <b>JOSE CARLOS PAZ</b> , Brasileiro, 30 anos	20. <b>ARTURO MERZARIO</b> , Italiano, 31 anos 21. <b>JACQUES HENRI LAFFITE</b> , Francês, 27 anos
<b>MARCH 741</b>	<b>LOLA T 370</b>
	
9. <b>VITTORIO BRAMBILLA</b> , Italiano, 27 anos	22. <b>SEANAM HILL</b> , Inglês, 24 anos 23. <b>ROK STODOLSKY</b> , Checo, 31 anos
<b>FERRARI 312 B3</b>	<b>HESKETH S 308</b>
	
11. <b>GIACLAUDIO BAGNATI</b> , Polaco, 25 anos 12. <b>NIKI LAUDA</b> , Austríaco, 23 anos	24. <b>JAMES HUNT</b> , Inglês, 27 anos
<b>COPERSUCAR FITTIPALDI</b>	
	30. <b>WILSON FITTIPALDI</b> , Brasileiro, 31 anos

A página 32 da edição de 12 de janeiro de 1975 usa da visualidade e amplificação para mostrar as equipes e pilotos da temporada de 1975 da Fórmula 1. A amplificação, segundo Traquina (2005, p.91), é um critério importante, que aparece quando os jornalistas utilizam a amplificação do acontecimento para atrair o público. Nesse recorte, a matéria usa o campeonato obtido por Emerson no ano anterior, como uma evidência desse valor-notícia, ao amplificar o fato e atrair o público.

O detalhe do carro de número 1 para Fittipaldi, em 1975, mostra-o como o piloto a ser superado na temporada que começava. A visualidade, por sua vez, apresenta-se através das imagens dos carros, suas equipes e pilotos que alinhariam na temporada de 1975, apontando os possíveis adversários de Fittipaldi no ano, como a Ferrari com Clay Regazzoni e Niki Lauda, e a equipe Lotus, com Ronnie Petterson, mesmo em crise.

Por outro lado, a surpresa do ano poderia ser nomes como Carlos Reutemann e o compatriota José Carlos Pace, como potenciais pilotos que poderiam ser a grande revelação daquele ano.

Página 33 – 12 de janeiro de 1975 – *O Globo* – Grande Prêmio da Argentina



A página 33 da edição de 12 de janeiro de 1975 usa da relevância como valor-notícia para destacar uma crítica, pela imprensa argentina, à postura do herói. Neste recorte, a matéria usa da rivalidade entre brasileiros e argentinos para julgar a postura de Fittipaldi a cada Grande Prêmio da Argentina, e que postura de Emerson, ao andar com seguranças particulares, desacredita o momento que a Argentina atravessava.



A página 34 da edição de 12 de janeiro de 1975 usa da visualidade como valor-notícia para destacar a formação do *grid* de largada para o Grande Prêmio da Argentina. Nesse recorte, a matéria coloca foco nas atuações de Emerson e Pace no treino de classificação para corrida.

Dentro da jornada do herói de Emerson Fittipaldi, a persistência após uma série de dificuldades durante os treinamentos para corrida, pois ele ainda falava em vencer a corrida, uma vez que confiava no carro. Em contraponto à situação de Emerson e Pace, Wilsinho Fittipaldi sofrera inúmeras dificuldades com o carro da Copersucar.

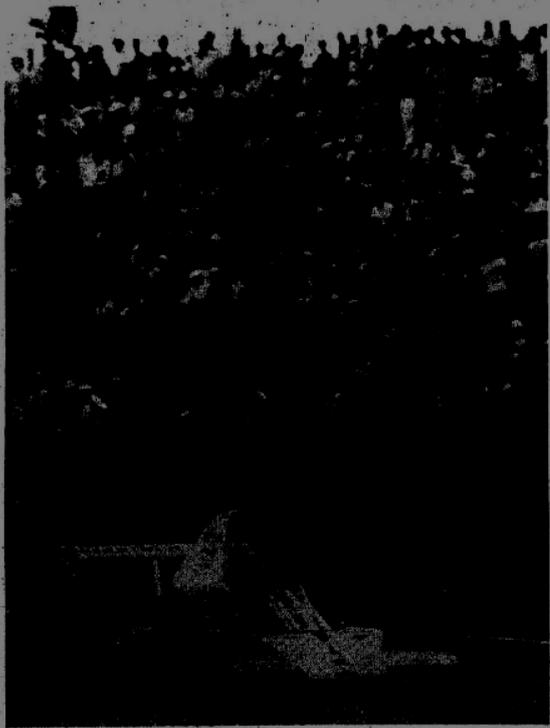
Mesmo assim, chama atenção a peça publicitária em tom de ufanismo, exaltando o primeiro carro genuinamente brasileiro a competir na Fórmula 1, numa tentativa de captar o bom momento em que o automobilismo brasileiro atravessava, após dois campeonatos conquistados por Emerson, e o jovem promissor José Carlos Pace, que teria a sua única vitória na carreira na Fórmula 1 na corrida seguinte, no Grande Prêmio do Brasil de 1975.

Capa da Edição – 12 de janeiro de 1975 – *O Estado de São Paulo* – Grande Prêmio da Argentina

**O ESTADO DE S. PAULO** JULIO DE MESQUITA NETO  
DIRETOR RESPONSÁVEL

JULIO MESQUITA (1891 - 1927) - JULIO DE MESQUITA FILHO (1927 - 1969) - FRANCISCO MESQUITA (1927 - 1985)

ANO 96 DOMINGO, 12 DE JANEIRO DE 1975 N.º 39.613 Domingo: Cr\$ 3,00. Assinatura Cr\$ 282,00



Telefoto de Oswaldo Luis Palermo

Emerson sai em 5.º lugar, mas tem esperanças de vencer o GP de B. Aires

**Pace é 2.º e Emerson sai em 5.º**

José Carlos Pace é piloto brasileiro melhor colocado para a largada do Grande Prêmio da Argentina, que abre o Campeonato Mundial de Fórmula-1, às 16 e 30 de hoje, em Buenos Aires. O campeão mundial Emerson Fittipaldi terminou os treinos com o quinto lugar e o melhor tempo, apesar dos testes de ontem, ficou sendo o que o volante francês Jean Pierre Jarier havia obtido na véspera — 15 49" 21/100.

O outro piloto do Brasil, Wilson Fittipaldi, acabará largando em último lugar, pois obteve o pior tempo com o carro brasileiro Copacouba-Fittipaldi, que faz sua estreia em corridas. A competição será transmitida pela televisão para o Brasil, pela TV Globo.

A chamada de capa da edição de 12 de janeiro de 1975, no jornal *O Estado de São Paulo*, destaca a segunda posição de José Carlos Pace para o *grid* de largada do Grande Prêmio da Argentina. Sem dar o tom de dramaticidade como valor-notícia, o quinto lugar de Emerson foi destacado como uma melhora de desempenho em relação aos treinamentos

da sexta-feira; tudo isso aliado à visualidade, com a foto da McLaren de Emerson ilustrando a capa.

A dramaticidade ficou por conta da posição de Wilson Fittipaldi, com dificuldades com o carro Copersucar, que na ocasião largaria na última fila do *grid*.

**Página 48 – 12 de janeiro de 1975 – O Estado de São Paulo – Grande Prêmio da Argentina**

48 — O ESTADO DE S. PAULO

# Pace larga em segundo/ I

REGINALDO LEME

Enviado especial -

O piloto francês Jean Pierre Jarier, com um Shadow MK-J, larga na *pole position* hoje, a partir das 16 e 30 — horário de Brasília — no autódromo 17 de Outubro, no Grande Premio da Argentina, primeira prova do Campeonato Mundial de Pilotos de 1975! Seu tempo, 1'49"21-100, obtido anteontem, não foi superado por nenhum outropiloto nos treinos de ontem, quando as posições de largada sofreram poucas alterações. José Carlos Pace larga em segundo lugar, mas Emerson, que ontem ocupava a segunda posição, acabou, sendo superado por Niki Lauda, que vai largar ao lado do argentino Carlos Reutemann, o favorito para vencer hoje. Wilsinho Fittipaldi, com o Fittit-1, conseguiu tempo para largada, mas sai em ultimo lugar. A corrida será transmitida pela TV Globo.

## Jarier sai em primeiro

Mesmo tendo sido o mais rápido da última sessão de treinos de ontem, com o tempo de 1.49.80, Carlos Reutemann não conseguiu melhorar o tempo estabelecido por Jean Pierre Jarier no primeiro dia de treinos. O mesmo aconteceu com Emerson Fittipaldi, que foi o mais rápido da primeira sessão, com 1.50.02. A *pole-position* da primeira prova do campeonato mundial de pilotos de 75, ficou com Jarier e a equipe Shadow, com a excelente volta conseguida anteontem, com 1.49.21 — média de 196,736 km/h — quando as condições de clima e temperatura foram bem melhores do que as de hoje para carros de corrida.

Desde sexta-feira, Emerson já esperava uma temperatura bem mais alta para ontem, porque a previsão meteorológica era realmente de calor e sol durante toda a tarde. Essas mesmas condições são previstas para hoje, quando inclusive, poderá ocorrer um calor ainda mais forte.

Nessas condições, dificilmente o tempo de Jarier seria superado ontem, o que acabou se confirmando, mas vários pilotos conseguiram melhorar suas posições em consequência de terem acertado melhor seus carros. Um

dos prejudicados com essas alterações foi Emerson Fittipaldi, que perdeu a quarta colocação para Niki Lauda, da Ferrari, por uma diferença de apenas seis centésimos de segundo. Enquanto isso José Carlos Pace, que não conseguiu repetir o tempo de sexta-feira, sairá na segunda posição.

Wilson Fittipaldi continuou sendo o último colocado do treino, mas a melhora de 71 centésimos de segundo foi o suficiente para que ele garantisse o direito de largar, de acordo com o regulamento da Fórmula 1: não ultrapassar a 110 por cento da média aritmética dos três melhores tempos do treino. Com a marca de 2.00.22 e a média de 178,71a km/h, Wilsinho conseguiu a classificação, com uma sobra de dois décimos.

Carlos Reutemann conseguiu melhorar 13 centésimos na última sessão, mas ainda sem ultrapassar José Carlos Pace, apesar do brasileiro ter enfrentado maiores problemas nos treinos de ontem. Quando faltavam 10 minutos para terminar o treino, Reutemann ficou sem gasolina no meio do circuito. Os mecânicos correram para o local, mas não deu mais tempo.



A Mc Laren de Emerson não conseguiu superar o tempo da Shadow

A página 48 da edição de 12 de janeiro de 1975, no jornal *O Estado de São Paulo*, também destaca a segunda posição de José Carlos Pace para o *grid* de largada do Grande Prêmio da Argentina.

O texto não destaca a atuação de Emerson, classificado em quinto lugar para a prova na Argentina, mas é através da visualidade, com uma foto da McLaren de Fittipaldi, que a jornada do herói ganha notoriedade para uma nova temporada que se inicia. No espaço da reportagem que destaca a *pole position* de Jean Pierre Jarier, a jornada do herói apresenta os seus pontos de persistência, com um Emerson confiante na capacidade do carro em ser competitivo para corrida no domingo.

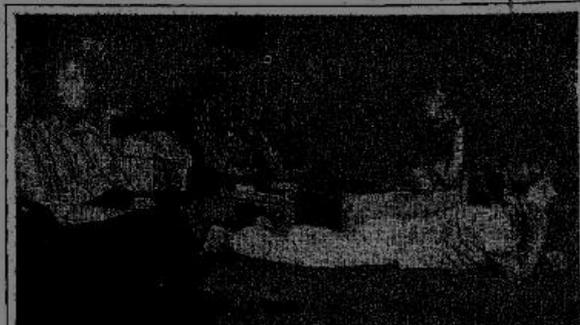
### Capa da Edição – 13 de janeiro de 1975 – *O Globo* – Grande Prêmio da Argentina



A capa da edição do dia 13 de janeiro de 1975, do jornal *O Globo*, destaca a redenção de Emerson ao vencer o Grande Prêmio da Argentina na abertura da temporada. Largando na quinta posição, a conquista obtida por Fittipaldi materializa a persistência como fator preponderante dentro da jornada do herói, que conviveu inclusive com a derrota ao longo do final de semana da primeira corrida de 1975, quando enfrentou problemas no carro durante os treinos.

A visualidade, com a foto de Emerson estourando a champanhe na capa da edição, é o valor-notícia em destaque para contextualizar o triunfo do herói na primeira jornada da temporada. Nesse recorte, ressalta-se que, para Traquina (2005, p.89), elementos visuais como fotografias e filmes compõem esse valor-notícia, sendo fundamental no jornalismo impresso, quando este ganha um destaque amplo dentro da edição.

# GP DA ARGENTINA



Suzy, mulher de Wilsinho, e o filho Cristiana viam o acidente com o Copercorcar pela televisão

## Suzy custou a se convencer que Wilsinho estava salvo

A mulher do piloto assistiu pela televisão, ao lado do filho. Outro sorte foi a rodada do carro de José Carlos Pace.

SÃO PAULO (O GLOBO) — Uma mulher, sempre voltando para a frente, Suzy, está apaixonada a televisão, que mostra uma colina de terra para ela. "M foi noticiado que seu marido está bem, que Wilsinho Filipe está seguro em um acidente de trânsito contra o "mercado" e está trabalhando de seu carro, mas ela parece não estar totalmente convencida disso. Seus olhos se enchem de lágrimas, ela também tem um a desconfiança do Copercorcar Filipe.

— Não posso ser, não! Não. Só espero que não tenha acontecido nada sério. A chamada Lado (carro) com seu irmão Pace, que também assistiu à corrida em São Paulo, chegou a São Paulo, acompanhada por sua irmã, mas ela, acompanhada por sua irmã, afirma que Wilsinho está bem e Suzy já está quase tranquila.

— Ainda não sei que se é assegurado, mas acredito que a não continue trabalhando a corrida, mas Suzy não a abandona. Ainda está bem, diz que se mantém tranquila.

— Não sei, mas Suzy está agora bem mais calma do que nos primeiros dias, quando o fato de não ter podido viajar com Wilsinho e acompanhar de perto os problemas do equipe a det-

nao muito estrano. Uma mulher que assistiu quando Pace o viu uma hora antes do início da corrida e ficou sabendo que Wilsinho havia dado apenas uma volta pelo circuito no circuito e depois tocado o motor do Copercorcar Filipe. Toda a ideia que ele não tivesse condições de largar, depois de todo o tempo para qualificar o carro.

— Já autorizaram a Emerson e o Pace, pelo que não foram falar com o Wilsinho porque ele deve estar com problemas. Para, é muito ruim a gente ficar de longe, se eu tivesse ajudado não ia ficar tão nervosa. Foi mesmo estava sabendo muito o que aconteceu.

— Seu irmão Pace e a mulher Lado chegaram por volta de 14h15, já estão na sala de televisão há um tempo e transmitido da Argentina. O irmão de Maria Tereza, Roseli também estava lá, junto com um amigo inglês. Uma das primeiras impressões que surge é o Copercorcar se dirigindo para a largada, Suzy chama a atenção do filho Cristiana "vamos lá, vamos lá, vamos lá".

— Depois da largada e do choque com o "mercado", Suzy continua preocupada com Wilsinho.

Morreu, não aguenta a incriminação constante de Cristiana pelo acidente, quando a irmã do castigo era para quatro. O acidente aconteceu em 1970, em São Paulo, — que também é a administração da equipe —, não pelo rádio que está tudo bem, de repente não, passa a se preocupar com o trabalho que vai ser cobrado e como sobreviver com os condições de tempo em GP do Brasil, dia 24.

— Não pagou uma atenção volta para a corrida, onde Emerson deu a melhor volta feita, pois por Hamilton e se aproxima de Ingrid Isler, justamente no momento em que começa a ultrapassar, o telefone toca: é Wilsinho, dizendo diretamente ao autódromo, tranquilizando Suzy.

— Ele disse que quando alguma coisa quando já tinha o carro desmontado depois de ultrapassar. Foi que o carro estava bom. Não deu para voltar mais longe, mas deu para terminar a corrida, porque o problema da administração do motor estava extremamente reparado.

— Voltou a trabalhar no primeiro acidente e depois para os outros e passou a trabalhar para consertar e trabalhar com o outro carro. Colocou o "mercado", Suzy já se aliviou quando aconteceu a queda de Pace ("que não do Pace") e volta a estar calma quando Emerson começou a fazer a última volta. Com o lançamento final, toda uma comemoração de rádio. Abreu Cristiana: "o tio grande, viva o tio".

O Copercorcar ficou muito desafiado, mas as mecânicas apenas recuperá-lo para o GP do Brasil

## Jochen Mass troca ideias sobre McLaren com Emerson

• Mas, pela primeira vez, depois de que passou para a McLaren, Jochen Mass procurou Emerson, no intervalo da sua sessão de treinamento, para discutir o carro e a pista.

• Um dos temas mais discutidos durante as férias era o da Lotus. As impressões de Colin Chapman, chefe do projeto, Peter Wright, chefe dos mecânicos, e dos pilotos Ronnie Peterson e Jochen Mass já começaram a ser discutidas.

• Os outros considerados mais importantes por todos que estiveram no autódromo foram os dois britânicos, de Hamilton e de Pace. Hamilton foi o melhor, mas não soube passar, e o problema na primeira de teste, no caso de Hamilton, não se resolveu, ficando muito difícil.

• Em comparação o meio Dole é a história de John Watson, piloto inglês, que não conseguiu qualificar-se. De fato, depois acabados os testes, os resultados foram: Emerson e Hamilton, de Hamilton, e o Pace, de Mass.

A página 28 da edição do dia 13 de janeiro de 1975 do jornal *O Globo* destaca a dramatização, com o forte incidente de Wilsinho Fittipaldi no Grande Prêmio da Argentina na abertura da temporada. Largando na última posição, na estreia da Copersucar, um acidente pouco após a metade da prova deixou o carro em chamas, com Wilsinho saindo do carro às pressas.

O acidente contado em detalhes preocupou a família Fittipaldi, que acompanhava a prova pela televisão em São Paulo, causando preocupação inclusive em Emerson, que estava na pista em disputa pela vitória na prova. Emerson só foi obter informações sobre o estado de Wilsinho após a prova.

A mesma página também coloca a notoriedade como valor-notícia, ao destacar a troca de informações, sobre a McLaren, entre Emerson e o seu companheiro de equipe, Jochen Mass, após um final de semana de dificuldades, e que mesmo assim contou com o triunfo de Fittipaldi, abrindo a temporada em que disputaria o terceiro título na carreira.

ESPORTES

A classificação do Mundial

- 1) Emerson Fittipaldi (Brasil) - 8 pontos
- 2) James Hunt (Inglaterra) - 6 pontos
- 3) Carlos Reutemann (Argentina) - 4 pontos
- 4) Clay Regazzoni (Suíça) - 3 pontos
- 5) Patrick Depailler (França) - 2 pontos
- 6) Niki Lauda (Áustria) - 1 ponto

O calendário da temporada

- 26/2 - Grande Prêmio BRASIL
- 2/3 - Grande Prêmio África do Sul
- 27/4 - Grande Prêmio da Espanha
- 11/5 - Grande Prêmio de Mônaco
- 17/5 - Grande Prêmio da Bélgica
- 22/5 - Grande Prêmio da Suécia
- 22/6 - Grande Prêmio da Holanda
- 6/7 - Grande Prêmio da França
- 29/7 - Grande Prêmio da Inglaterra
- 3/8 - Grande Prêmio da Alemanha
- 17/8 - Grande Prêmio da Áustria
- 2/9 - Grande Prêmio da Itália
- 21/9 - Grande Prêmio do Canadá
- 5/10 - Grande Prêmio dos EUA

NÉLSON RODRIGUES

GP DA ARGENTINA



Emerson levanta o braço no sinal de vitória ao receber o bandeirão de campeão. A terceira vitória.

Emerson vence primeira do Mundial: corrida perfeita

O inglês James Hunt ficou em segunda e o argentino Carlos Reutemann, em terceira. A corrida foi emocionante desde o início.

**BUEENOS AIRES** — O brasileiro Emerson Fittipaldi fez uma corrida perfeita de seu McLaren, e venceu a 13.ª etapa do Grande Prêmio da Argentina de Fórmula-1, que ficou a Campeonato Mundial de F1.

O inglês James Hunt, com o Lotus, chegou em segundo lugar, e o argentino Carlos Reutemann, com o Brabham, o brasileiro José Carlos Pace, também de Brabham, chegou a terceiro lugar. A corrida foi emocionante desde o início, quando os pilotos se disputaram a liderança até a metade da prova. Emerson venceu com uma volta de vantagem sobre Hunt, e Reutemann ficou em terceiro lugar.

Na décima-segunda volta, Pace ultrapassou Reutemann, mas não conseguiu manter a liderança por muito tempo. Emerson venceu com uma volta de vantagem sobre Hunt, e Reutemann ficou em terceiro lugar.

Na décima-segunda volta, Pace ultrapassou Reutemann, mas não conseguiu manter a liderança por muito tempo. Emerson venceu com uma volta de vantagem sobre Hunt, e Reutemann ficou em terceiro lugar.

Na décima-segunda volta, Pace ultrapassou Reutemann, mas não conseguiu manter a liderança por muito tempo. Emerson venceu com uma volta de vantagem sobre Hunt, e Reutemann ficou em terceiro lugar.

Na décima-segunda volta, Pace ultrapassou Reutemann, mas não conseguiu manter a liderança por muito tempo. Emerson venceu com uma volta de vantagem sobre Hunt, e Reutemann ficou em terceiro lugar.

Na décima-segunda volta, Pace ultrapassou Reutemann, mas não conseguiu manter a liderança por muito tempo. Emerson venceu com uma volta de vantagem sobre Hunt, e Reutemann ficou em terceiro lugar.

Torcida do Brasil vibra com vitória

Os fãs brasileiros vibraram com a vitória de Emerson Fittipaldi no Grande Prêmio da Argentina. A torcida brasileira comemorou a vitória do piloto brasileiro, que venceu a corrida com uma volta de vantagem sobre Hunt.

Os fãs brasileiros vibraram com a vitória de Emerson Fittipaldi no Grande Prêmio da Argentina. A torcida brasileira comemorou a vitória do piloto brasileiro, que venceu a corrida com uma volta de vantagem sobre Hunt.

As vitórias de Emerson

- 1970 GP do Estado Unidos
- 1972 GP da Espanha
- 1973 GP da Suécia
- 1974 GP da Inglaterra
- 1974 GP da Austrália
- 1974 GP da Itália
- 1975 GP da Argentina
- 1975 GP do Brasil
- 1975 GP da Espanha
- 1975 GP do Brasil
- 1975 GP da Suécia
- 1975 GP do Canadá

LUIZ LOBO

Emerson, outra vez.

Jarivier, na pole position com seu Shadow, ficou de fora antes mesmo de a corrida começar. Pace, depois de pular na linha, conseguiu ultrapassar Hunt e quando conseguiu levar seu Brabham ao primeiro lugar, rodou. Hunt, em primeiro com seu Lotus, também rodou, na mesma curva. Só Emerson, depois de estar em primeiro com o McLaren, aguentou a pista até o fim.

É como diz Juan Manuel Fangio: Emerson é o piloto mais completo da atualidade. Corre tanto quanto o carro e faz com que o carro corra tanto quanto ele.

Pace é que merecia melhor sorte. Rodou, esperou que voltasse atrás para dentro, voltou ao volante (até pára) e recuperou pontos de modo brilhante. As ultrapassagens sobre Depailler, Regazzoni e Lauda estiveram entre os melhores momentos técnicos da corrida. Em quarta lugar, correu cada vez mais, teve problemas com seu Brabham. Ficou de fora. Mas os aplausos com que foi recebido no box valeram como um prêmio.

Muito boas também as corridas de Hunt e Reutemann e lamentável apenas o Lauda não dar pontos para Regazzoni e o Injeção da mais uma esperança brasileira, o Pitti. Mas Wilshiro diz que em Interlagos estarei lá.

7 — Não a reflexão acima para chegar à maravilhosa vitória de Emerson Fittipaldi. É um campeão do mundo. E você não imagina como o brasileiro é um sujeito imprevisível, incontrolável. — campeão do mundo num esporte tão pouco tradicional no Brasil. Não temia, região, uma bicicleta automobilística. E o carro Emerson saiu da pista zero e pôs no bolso credenciais de todo o mundo.

8 — Imaginem se o nosso Barão estivesse vivo. Não resta dúvida que trataria o Emerson a pinta de leite como se ele fosse uma criança de leite. Perguntaria algo: — "Mas não estamos ali? Não, não estamos ali. Vejam os patetas brasileiros rufando, pelas seguintes e pelos botões — "Ese Fittipaldi tem cor!" Sorriso de quem não se dá por vencido, que Emerson tivesse azar? Sem sorte, Napoleão teria martirizado o cognatice aos três anos da idade. Realmente, o querido Barão fez uma incrível falta, só para o carro.

9 — Ele o que em queira dizer: — Fittipaldi já começou a ser triunfante do mundo.

NÓS FINANCIAMOS O SEU IMPOSTO DE RENDA E A APLICAÇÃO DO DL 157.

GRUPPO UNIAO DI BANCOS

A página 29 da edição do dia 13 de janeiro de 1975 do jornal O Globo é inteiramente dedicada à vitória de Emerson no Grande Prêmio da Argentina, usando da visualidade como

valor-notícia, com uma foto de Emerson no momento em que cruza a linha de chegada para receber a bandeira quadriculada da vitória. A matéria denomina o triunfo de Fittipaldi de uma corrida perfeita, sendo coroado pela persistência, após problemas no carro durante o final de semana na Argentina.

A vitória de Emerson levou os torcedores brasileiros presentes no circuito de Buenos Aires ao êxtase, o que ganhou destaque na página do jornal, que contava a 13ª vitória de Fittipaldi dentro da sua trajetória na Fórmula 1. Ironicamente, esta seria a penúltima vitória de Emerson na categoria.

Mesmo assim, vencer na Argentina rendeu destaques entre os colunistas Luiz Lobo e Nelson Rodrigues, que se rendeu à atuação de Emerson, ao encerrar a coluna dizendo que Fittipaldi começava a se tornar tricampeão mundial, o que não aconteceu.

O GLOBO 13.1.75 - 3.ª Edição - Página 30

ESPORTES

# Preocupação de Emerson foi acidente com Wilsinho



No instante da corrida, Emerson está em quinto, na frente do piloto Rosário Petersen; até então o carro não tinha sido atingido.



No bater de freio no "guard-rail", o Copersucar pega fogo. Fora do carro e mais tranquilo, Wilsinho dirigiu para o box.

## Drama em Buenos Aires: Copersucar em chamas

**Q**UANDO Wilsinho Fittipaldi alinhou para a largada do Grande Prêmio da Argentina, não tinha esperanças de disputar uma boa colocação, pois o Copersucar apresentava muitos problemas no treino. Mas nada que o carro estava melhor do que na véspera. No treino feito pela manhã o motor, recém renovado, não apresentava o defeito de alimentação.

No final, o Copersucar largou bem, chegando ao final de sete das boxes à frente de sete outros, com o motor em bom estado e o carro aparentemente sem problemas. Para mostrar que o carro estava realmente melhor, na nona volta, Wilsinho chegou o tempo da liderança, mas, obediência com os tanques cheios e que era quase um segundo melhor que o tempo obtido por ele nos treinos de véspera, com o carro equipado com pneus superpés e quase sem gasolina.

Apesar de não estar brigando pelas pontagens intermediárias e de ser o carro mais lento do box, o Copersucar fez uma corrida suave até a 12.ª volta, quando na Curva Santa, no último mais da pista, Wilsinho chegou a pensar no acelerador, o carro diminuiu de velocidade, dando a impressão de que se desregulou, e era normalmente contida. Mas para voltar à posição normal Wilsinho acelerou e logo depois o carro ficou parado, quando ele estava em 12.ª volta, quando ele estava no box de 120 metros, quando então ocorreu o bater de tra-

queira no guard-rail que protege a entrada do túnel.

Com isso, o carro incendiou-se instantaneamente. Grandes abavações saíram e Wilsinho passou por grande susto. Já que os bombeiros demoraram muito tempo para chegar no local e ele acabou muito a sair do carro. Mas os bombeiros tentaram ajudá-lo a sair e, com a pressão, acabaram por arrastá-lo. Na abordagem a seguir, Wilsinho e o fogo saíram de sua cabine e sem conseguir tirar o cinto, Wilsinho, chegou a empurrar um dos que tentavam ajudá-lo.

A luta para tirar o cinto e sair do carro ocorreu cerca de 30 segundos, até que ele conseguiu sair e os bombeiros chegaram, apagando imediatamente o fogo com pó químico.

Depois de muito trabalho pelo piloto quando estabilizou de volta para o box da Copersucar, Wilsinho só tinha uma preocupação: voltar ao trabalho que estava fazendo.

Por isso, ficou à beira da pista esperando Emerson passar e quando se recolocou no seu lugar, ele se pôs a trabalhar, dizendo que estava tudo bem com ele. Ao final da prova, já de muito cansado, Wilsinho teve uma rápida reunião com o pessoal de sua equipe e decidiu mandar o caminhão voltar imediatamente para São Paulo, para tentar consertar o carro danificado e assim ficar com dois para o Grande Prêmio Brasil.

— Quando todos acabaram que era melhor mandar o caminhão ao trabalho, mas preferi voltar ao trabalho, porque assim ganhávamos umas horas para tentar

colocar as duas curvas (o outro está sendo apertado em São Paulo) em condições em Inedeades.

Wilsinho explicou que, antes da prova, estava calmo, decidido a levar todo na sequência, mas se arrependeu, pois sabia que o carro não poderia levar pelos primeiros lugares.

— Até que não sabia mal. Consegui ganhar bem dos dois minutos e minha liderança, uma vitória, mas não, quando aconteceu o acidente.

Wilsinho ainda não sabe o que causou o acidente.

— O carro, de repente, ficou ligeiramente instável, depois disso o fogo não destruiu o motor. Embora com a lâmina traseira não destruída, poderá ser recuperado.

Quando se chegou, Wilsinho diz que também não ficou empolgado e poderia, depois de alguns minutos, ser utilizado novamente.

Quando chegou, o jornalista explicou que depois da corrida que examinou o carro e ainda não descreveu o que poderia ter causado o acidente.

— De tudo percebemos que um dos tanques poderia ter se rompido mas depois de que foram destruídos com o choque.

Quando se falou, Wilsinho disse que se chegou quando chegou com dois tanques de gasolina e com os tanques destruídos pelo acidente.

— Mas o tipo do motor não foi afetado e não poderia ser recuperado. O caminhão viria logo e não mesmo para não ficar o mesmo que se tivesse de dois tanques presentes em Inedeades.

Depois que ele soube, através do box, que o irmão estava bem, a vitória foi tranquila, sem precisar forçar muito o McLaren.

ALFREDO ODRIO  
Buenos Aires

**A**PLAUSISSEMO pelo piloto brasileiro da sua vitória, Emerson Fittipaldi esteve muito a voltar ao box de McLaren depois da vitória.

— Não disse que era uma corrida muito tranquila e não fiquei e não fui lá por causa do calor. Sua maior preocupação foi quando passou pelo Copersucar quando logo.

— Não sei que era o carro do Wilsinho e, logicamente, fiquei muito preocupado, especialmente quando vi o fogo, os bombeiros e toda aquela situação.

— Mas, quando o piloto do irmão, Wilsinho, foi até a beira da pista mostrar a Emerson que estava bem. Isto parecia não ser necessário.

— Quando Teddy Mayer (chefe da equipe McLaren) viu o acidente com o Wilsinho e depois disso que ele estava bem, saiu para sair, quando passou pela pista dos boxes, colocando "FIM-OK" na pista, e ficou logo tranquilo.

— Neste momento, o companheiro de equipe de Emerson, o alemão Joachim Winkelhock, chegou ao box e cumprimentou o piloto brasileiro, explicando a ele que teve de ficar logo na primeira volta, depois de uma colisão com Schickler.

— Quando explicou que na última estava

em modo de calor e, por isso, não entrou junto aos primeiros carros na largada.

— A temperatura de água estava nos 110 graus dentro do motor. Mas quando vi Fiat e Rosemann fugindo do lado, cometi a não acelerar, pois se deixasse eles se descontrolarem antes de eu poder.

— Enquanto Emerson comemora a prova, Ken Tyrrell foi ao box de McLaren comemorar com Teddy Mayer, que afirmou: — Chacri porque tanto o motor, mais ainda e mais inteligente pelo do mundo.

— Para Emerson, o maior obstáculo foi Lauda, muito eficiente no ultrapassar porque se descontrolou sua volta.

— Mas ele acabou sempre na frente da última Abert e os outros por dentro, tocando a sua frente. Ai, parti para cima do Hunt, pois seria necessária para o motor e conseguir ultrapassá-lo quando ele estava no volante de O'Connell e Tolson. Depois, foi apenas pensar para que o carro, que estava realmente excelente o tempo todo, não se descontrolasse por isso.

— Emerson, que voltou ontem à noite para São Paulo, disse que talvez tivesse um litro de gasolina antes do fim da semana, pois se descontrolou a pista. Já está fechada, sendo aberta apenas na quinta-feira, dia 13, se todos os carros estiverem pontuais.

## Brasileiro é aplaudido como se fosse argentino

Quem estava desapercebido por não ter terminado a prova, mas assistiu por um filho uma excelente corrida era o brasileiro José Carlos Pace, a quem os argentinos, por ser companheiro de equipe de Rosemann, na Brabham, aplaudiam muito.

— Largou bem e havia passado o Rosemann na décima-segunda volta quando aconteceu o acidente com o Wilsinho. Infelizmente se foi o primeiro a passar pelo local e meus pneus ficaram abertos do pó químico lançado pelo bombeiro para apagar o fogo e, por isso, rodou.

— O carro porém continuou muito bem a Pace, depois de sair para a última posição, iniciou uma arrancada espetacular, aproximando-se cada vez mais de Depina, que estava em sexto lugar, até ultrapassá-lo.

Quando seu conserto chegou a Pace, quando se chegou a fazer Argentina e Pace, quando não houve, acabou por ultrapassar o outro da Ferrari e foi se aproximando de Lauda, a quem também

deixava atrás, ficando em quarto lugar.

— Rosemann, que estava em terceiro, depois de alguns segundos de vantagem para o brasileiro, que iria terminar mesmo em quarto lugar se não houvesse problemas com os três líderes até que, na volta da décima de seis, seu motor acabou, logo depois de passar pelos boxes e Pace abandonando a prova.

— Bem, o que eu posso dizer? Na última corrida não foi bem. Vamos ver se na Brasil consigo melhorar e dar um pouco mais de sorte. Não quero mais, mas o Emerson foi campeão do ano passado e em 1975 não quero perder pontos aqui.

— Enquanto Pace estava comemorando Rosemann parou um pouco de preocupação com sua terceira colocação, pois largou na frente e ficou ali até enfrentar problemas no seu carro.

— Largou muito bem e acho que poderia ter ganhado se não tivesse tido problemas de motor, que começaram a derrubar no meio para o final da prova. Mas Emerson fez ótima corrida e, afinal, é o campeão mundial.

A página 30 da edição do dia 13 de janeiro de 1975 do jornal *O Globo* é inteiramente dedicada ao acidente de Wilsinho durante o Grande Prêmio da Argentina, colocando a vitória de Emerson em segundo plano, por se tratar da primeira corrida de um carro brasileiro na Fórmula 1. A prova por pouco não acabou em uma grande tragédia para Wilsinho, após o carro ficar em chamas por conta de um forte acidente.

O fato preocupou Emerson, que disputava a vitória na prova, enquanto o seu irmão saía ileso do acidente. Usando do valor-notícia de visualidade, com a primeira foto com Emerson em ação nas primeiras voltas da corrida, e o acidente contado em duas fotos, sendo

uma delas o Copersucar em chamas e a outra foto com Wilsinho sendo amparado após deixar o carro.

Mesmo assim, os irmãos Fittipaldi saíram do autódromo de Buenos Aires aplaudidos e reconhecidos por suas jornadas durante o final de semana de prova. Emerson, que resignificou a sua jornada do herói após vencer a prova, mesmo enfrentando dificuldades com o carro, e Wilsinho, que, com todas as dificuldades para colocar o carro em condições de disputar a corrida, lutou por sua vida após um acidente.

34 - O ESTADO DE S. PAULO TERÇA-FEIRA, 14 DE JANEIRO DE 1975

# Energia começa vencendo na sua luta pelo tri

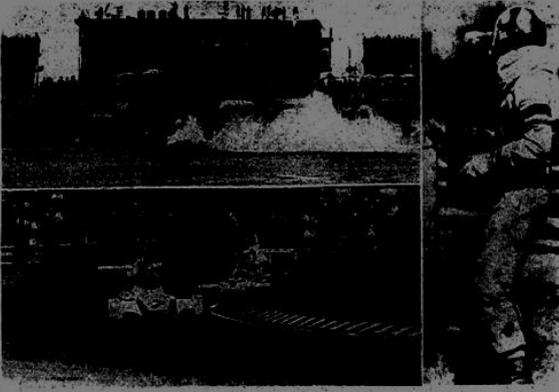
**REGINALDO LEME**  
Especialista

Emerson Fittipaldi venceu o Grande Prêmio da Argentina, primeira prova do Campeonato Mundial de Fórmula-1, disputada no autódromo "17 de Octubre", em Buenos Aires. Com sua McLaren M-23, ele completou as 53 voltas da prova em 1h39'26"00, com média horária de 190.881 quilômetros. Mas, os outros brasileiros não tiveram muita sorte. José Carlos Pace abandonou a prova na 46a volta, em virtude da quebra de motor de seu Brabham, e Wilainho abandonou na 13a, quando o Fitt-1 bateu no guard-rail, incendiando-se depois. Hoje, começam a chegar os carros para o Grande Prêmio do Brasil, segunda prova do campeonato, programada para o dia 26, em Interlagos.

## A dúvida, na 13a. volta

Quando passou pelo local do acidente na 13a. volta, um piloto não se deteve e bateu de cabeça no muro. Foi Wilainho. Ele não conseguiu completar a prova. Mas, a dúvida não foi sobre a vitória de Emerson. Foi sobre a possibilidade de ele vencer a corrida.

Quando Emerson chegou ao local do acidente, ele viu o carro de Wilainho encostado no muro. Ele não sabia se o carro estava com problemas ou se ele havia parado por vontade própria. Ele decidiu continuar a prova e ver o que aconteceria.



Emerson ainda não havia ultrapassado Reutemann quando o Fitt-1 de Wilainho pegou fogo

## Aqui, Wilsinho usa carro reserva

Emerson e outro argentino não estão tão desolados como parecia à primeira vista. Wilsinho Fittipaldi vai correr com o segundo carro da equipe Cooper. Emerson, logo que chegou ao local do acidente, viu o carro de Wilainho encostado no muro. Ele não sabia se o carro estava com problemas ou se ele havia parado por vontade própria. Ele decidiu continuar a prova e ver o que aconteceria.

Quando Emerson chegou ao local do acidente, ele viu o carro de Wilainho encostado no muro. Ele não sabia se o carro estava com problemas ou se ele havia parado por vontade própria. Ele decidiu continuar a prova e ver o que aconteceria.

Segundo Wilainho, o carro derrubou na saída da curva. Ele não sabe se o carro estava com problemas ou se ele havia parado por vontade própria. Ele decidiu continuar a prova e ver o que aconteceria.

Quando Emerson chegou ao local do acidente, ele viu o carro de Wilainho encostado no muro. Ele não sabia se o carro estava com problemas ou se ele havia parado por vontade própria. Ele decidiu continuar a prova e ver o que aconteceria.

## A imprensa diz que Pace foi o melhor

José Carlos Pace foi considerado o melhor piloto brasileiro em toda a imprensa especializada de todo o mundo, e por vários chefes de equipes, o melhor piloto desta primeira corrida do campeonato. E, por isso, ganhou o prêmio "Reage el Brasil", destinado ao piloto que mais se destacou em cada prova, independentemente do resultado. Mas, com a quebra do motor de seu carro, ele perdeu a chance de lutar pelo campeonato, do qual é apontado como um dos principais favoritos.

Apesar de largar sétimo na primeira fila, em consequência da ausência de Javier, Pace não teve uma boa largada, sendo superado por Reutemann logo na saída, porém, conseguiu o seu campeonato de equipe durante muito tempo. Ele chegou a assumir a liderança no fim do reão. Mas, depois de uma volta, ele foi ultrapassado por Emerson.

Depois disso, Pace se recuperou, ultrapassando a vários concorrentes, inclusive a José Carlos Pace, quando chegou ao fim da prova. Quando chegaram as voltas para o fim, a maioria dos carros estava com problemas. Pace conseguiu manter a liderança até o fim da prova, quando foi ultrapassado por Emerson.

Quando voltou a se para o muro, após a quebra do carro, Pace foi substituído por José Carlos Pace. Ele não conseguiu completar a prova e foi substituído por Emerson.

Quando Emerson chegou ao local do acidente, ele viu o carro de Wilainho encostado no muro. Ele não sabia se o carro estava com problemas ou se ele havia parado por vontade própria. Ele decidiu continuar a prova e ver o que aconteceria.

## Ele já treina amanhã

Emerson já realizou os treinos oficiais do GP da Argentina, um treino curto de McLaren chegou a São Paulo, para se testar que Emerson doze vezes antes de partir para Interlagos. O piloto brasileiro não chegou a fazer mais de uma volta e hoje chegou ao mecânico e começou a trabalhar no carro.

## Juiz ajuda, Reutemann sai em 1.0

Quando o juiz da prova ajudou a Reutemann, ele saiu em 1.0. Isso aconteceu porque o juiz decidiu que Reutemann estava com problemas e precisava de ajuda.

## Mas a festa é de 8 mil brasileiros

Quando Emerson cruzou a linha de chegada, ele foi recebido por 8 mil brasileiros. Eles estavam lá para apoiar o piloto brasileiro e celebrar sua vitória.

Quando Emerson chegou ao local do acidente, ele viu o carro de Wilainho encostado no muro. Ele não sabia se o carro estava com problemas ou se ele havia parado por vontade própria. Ele decidiu continuar a prova e ver o que aconteceria.

## Reutemann sai em 1.0

Quando o juiz da prova ajudou a Reutemann, ele saiu em 1.0. Isso aconteceu porque o juiz decidiu que Reutemann estava com problemas e precisava de ajuda.

Quando Emerson chegou ao local do acidente, ele viu o carro de Wilainho encostado no muro. Ele não sabia se o carro estava com problemas ou se ele havia parado por vontade própria. Ele decidiu continuar a prova e ver o que aconteceria.

A página 24 da edição do dia 14 de janeiro de 1975 do jornal *O Estado de São Paulo*, é uma retrospectiva do Grande Prêmio da Argentina, colocando a vitória de Emerson em absoluto destaque, com o título apontando para um possível tricampeonato de Fittipaldi, por estreiar vencendo na temporada.

O relato em detalhes destaca a dúvida na 13ª volta, após o grave acidente de Wilsinho, quando Emerson cogitou abandonar a prova para saber do irmão. Após passar pelo acidente por duas voltas e ver o Copersucar em chamas e seu irmão ser amparado por várias pessoas, ele recebeu uma placa da sua equipe informando que Wilsinho estava a salvo.

E mesmo com o triunfo na Argentina, a reportagem do *Estadão* ressaltava que Fittipaldi retornaria aos treinos, poucos dias após vencer em Buenos Aires, pensando no Grande Prêmio do Brasil. Verdade ou não, o fato é que o destaque entre os brasileiros continuava a ser José Carlos Pace, que na opinião da equipe Ferrari, foi melhor que Emerson durante o final de semana. Semanas após a corrida na Argentina, Pace e Emerson fariam uma dobradinha no pódio, naquela que foi a única vitória de Pace na carreira.

### 4.3.3 – Ayrton Senna – 1988 – 1º título

Inicia aqui a análise do conteúdo obtido através dos jornais *O Globo* e *O Estado de São Paulo*. Os recortes a seguir terão como pano de fundo as três conquistas obtidas por Ayrton Senna nos anos de 1988, 1990 e 1991.

A análise se concentra apenas nas páginas esportivas do objeto de estudo, sendo descartadas peças publicitárias e outros materiais fora do escopo de observação. Também cabe ressaltar um o fato curioso: Ayrton Senna obteve seus três títulos mundiais no mesmo palco, o Grande Prêmio do Japão, no circuito de Suzuka.

### Página 18 – 28 de outubro de 1988 – *O Estado de São Paulo* – Grande Prêmio do Japão

**Senna garante: “Situação me favorece”**

Para o piloto brasileiro, seu maior adversário é o sono. Ele ainda não se adaptou ao fuso horário

**LUIS ANTONIO GUERREIRO**  
Especialista para o Brasil

SUZUKA — Basta uma vitória, e Ayrton Senna terá garantido seu primeiro título mundial de Fórmula-1 na madrugada de domingo (2 horas de Brasília). Assim, o brasileiro não vê outra saída: vai tentar acordar e campeonato no Japão para não dar chances a Alain Prost. “Não há meio termo. A situação me favorece e vou partir para a vitória”, murmura. Antes, porém, Senna precisará vencer a batalha contra estranho inimigo: o sono. Ele desembarcou segunda-feira em Tóquio e até às vésperas do primeiro dia de treinos oficiais não havia adaptado o organismo ao fuso de 11 horas. “Entre o meio-dia e uma da tarde a situação piora. Não sou sono insuportável”, confessa.

Até domingo o piloto espera ter superado o problema. Mas precisa ver prejudicado o seu desempenho nos treinos desta sexta-feira, a partir das 3 horas (Brasília). Senna chegou para a coletiva organizada pela Marlboro, no fim da tarde de ontem, em um dos estádios do circuito de Suzuka, sem distúrbio e solenidade. Somente despetou totalmente quando o tema da conferência passou a ser a carta de Jean-Marie Balestre, presidente da Fisa, pedindo à Honda, motorista igual para os dois pilotos da McLaren. “Não faço comentários acerca da carta. É o tanto a dizer que o Balestre não tem condições de avaliar o trabalho técnico rigoroso que a Honda desenvolve. Foi uma atitude política que não deve ser levada em consideração”, condena, procurando dar por encerrada a polêmica.

Mais tarde, o piloto se mostrava irritado com a insatisfação sobre o assunto. Brevemente: “De far para conversar sobre isso, ocorreu a entrevista”. Para ele, a carta de Balestre não vai alterar a sua convicção de que ambos os pilotos da McLaren contarão com equipamentos semelhantes no Japão e na Austrália (prova final, dia 13 de novembro). Senna não demonstra a menor preocupação quanto à possibilidade de o computador de bordo voltar a falhar, como ocorreu em Portugal. “Em Suzuka não terá problemas, podem estar certos”, admite, satisfeito.

Maurício Gueimá, velho amigo de Senna, não arrisca qualquer previsão sobre a corrida de domingo. “Para mim, o campeonato perdeu a graça”, comenta, certo de que a festa de título foi transferida para o fim da temporada, voluntariamente. Alain Prost, do mesmo modo, não dá palpites. Uma vitória do francês em Suzuka transferirá a decisão para Adelaide. “Será uma corrida muito interessante, pois o mais importante no Japão é dar uma vitória à Honda. Só espero que Senna não faça qualquer besteira neste GP”, ironiza.

**Alain Prost**

Conference 記者会見 Press Conference

Senna e Prost na entrevista, em Suzuka: os dois evitam falar de favorecimento da Honda

**Japoneses chegam a ficar constrangidos**

Por esta, os japoneses não esperavam: o principal tema da conferência de imprensa organizada pela Marlboro, no fim da tarde de ontem, em Suzuka, acabou sendo as comentários (e desmentidas) irregulares das equipes que teriam sido cometidas pela Honda para provocar a decisão do campeonato no Japão. O assunto chegou a causar mal-estar entre as dezenas de jornalistas japoneses presentes à entrevista. A Marlboro reuniu, além de Ayrton Senna e Alain Prost, os pilotos que disputam o título, Craigdon Brown, diretor da McLaren, e Osamu Goto, chefe da equipe Honda na Fórmula-1.

Uma pergunta sobre a carta enviada por Jean-Marie Balestre à Honda, exigindo condições iguais aos dois pilotos nas duas últimas provas, pegou Osamu Goto de surpresa. “Não conheço o teor da carta”, explicou o engenheiro. Pouco depois, seria novamente surpreendido, desta vez pelo diretor da Honda Sports Motor, Yozo Okuda. Este não apenas confirmou que a Honda revesou a carta de Balestre, como respondeu ao presidente da Fisa. A cópia da resposta, segundo Okuda, foi entregue a Osamu Goto. “Recebemos a carta do senhor Balestre, datada de 17 de outubro, e respondemos três dias depois”, esclareceu Okuda.

Segundo ele, a carta-resposta continha três pontos fundamentais. 1) a Honda tem por filosofia trabalhar com justiça; 2) quando a empresa entrou na Fórmula-1, preocupou-se em fornecer motores iguais para todos os pilotos de equipes; 3) para o GP do Japão, a Honda promete ouvir para que Senna e Prost recebam motores semelhantes. “Uma cópia da carta foi encaminhada a Osamu Goto para que cunhas recomendações a determinação”, frisou Okuda.

Craigdon Brown comentou que os japoneses da Honda ficaram ofendidos com a solicitação de Balestre. Indagado sobre o assunto, Prost disse não ter nada que ver com a história. “A única coisa que tenho em comum com o Balestre é que ambos somos franceses”, acrescentou.

**Paciência e humor são armas de Prost**

Um dos detalhes marcantes da entrevista coletiva de ontem foi o bom humor de Alain Prost. O bicampeão mundial, mesmo sabendo que Ayrton Senna decide o campeonato com uma vitória domingo, atendia a todos com justificada paciência que ainda não perdeu as esperanças. Frieza de duas vitórias para ficar com o título (é a forma de evitar outras combinações), Senna reconheceu que as maiores chances continuam com Senna, opinião que sou como mais uma manobra na “guerra psicológica” pelo título. “Minhas chances são bastante reduzidas, o campeonato está mais para o Senna. Em todo o caso, vontade de chegar ao triocampeonato é o que não falta”, completou.

O circuito de Suzuka é considerado pela maioria dos pilotos como uma das pistas mais seguras do campeonato. O autódromo tem 5.856 metros de extensão e caracteriza-se pelas curvas de média velocidade, além do viaduto sobre a pista. “Penso que todos gostam de correr aqui”, comentava Prost com indistigável otimismo. Ayrton Senna, também contente, concordava com o companheiro de equipe. “Realmente é bom correr em Suzuka, porém será uma prova muito longa e cansativa”, acrescentou.

A corrida de domingo está prevista para 83 voltas e terá transmissão direta para o Brasil da TV Globo, a partir das 2 horas de domingo (de Brasília). O austríaco Gerhard Berger detém o recorde do circuito com o tempo de 1min46s42, cronometrado no ano passado. A vitória foi do próprio Berger, com Ferrari, em 1983 (média de 194,07 quilômetros). Berger marcou também a primeira vitória com 1min46s42.

É a segunda vez que uma prova de Fórmula-1 é disputada no autódromo de Suzuka (de propriedade da Honda) — em 76 e 77, as corridas foram disputadas no circuito de Monte Fuji. Na madrugada desta sexta-feira acontecem os primeiros treinos oficiais do quarto Grande Prêmio do Japão, entre 2 e 3 horas (de Brasília). O mesmo horário será mantido para as sessões classificatórias de sábado, que ainda reserva treinos para as competições de Fórmula-3 e dos Honda Civic.

**Marlboro**  
World Championship Team

**VALVOLINE**

O recorte na página 18 do jornal *O Estado de São Paulo*, de 28 de outubro de 1988, aponta para Senna com boas chances para vencer Alain Prost, mostrando a novidade como valor-notícia. Segundo Traquina (2005, p.71), as conquistas dos personagens serem de uma

mesma competição também tem seus traços de ineditismo. Nesse episódio, em especial, a primeira conquista de Senna na Fórmula 1.

A reportagem faz uso da visualidade, ao retratar os dois adversários da temporada de 1988 em clima de absoluta rivalidade; era o herói encarando aquele que poderia ser o seu algoz ou o que seria derrotado por ele, no campo de batalha.

A página ainda traz a palavra do adversário de Senna, que faria uso da paciência e do bom humor para levar vantagem naquele que poderia ser o duelo final pelo título da temporada. Vale ressaltar que ainda teria mais uma prova a ser disputada, na Austrália.

Página 24 – 28 de outubro de 1988 – O Globo – Grande Prêmio do Japão

# Senna: 'Quero ser o campeão logo'

MILTON ODEIRO DA GRAÇA  
Enviado especial

SUZUKA, Japão — "Agora, não importa o número de pontos de cada um. Estamos no mesmo nível e fazemos apenas um objetivo: ganhar. Mas estou numa situação um pouco melhor, pois ao menos de uma vitória. Não quero desperdiçar esta chance".

As palavras iniciais de Ayrton Senna ao comentar a corrida de 2 horas da madrugada de sábado para domingo já mostram que o piloto brasileiro espera conquistar o seu primeiro título de Fórmula-1 no Grande Prêmio do Japão, penúltima prova da temporada. Senna precisa da vitória, mas terá em Alain Prost um adversário que, se mostra menos ansioso dentro e fora das pistas, não pode ser menosprezado em termos de determinação.

— Acho que tive alguns problemas no meio da temporada, mas que já estão superados — disse Prost. Tenho muito mais possibilidades nestas duas corridas que faltam, pois serão provas muito diferentes das do resto do campeonato. Nos dois tempos de ganhar e, para isso, daremos o máximo. No entanto, também temos de não correr riscos exagerados, porque é importante terminar a corrida.

Esta última frase é alguma recordação especial para Senna? Diante desta pergunta, Prost apenas sorriu. Mas confirmou que, se houver qualquer fator a mais que em Silverstone.

— Não correr riscos desnecessários faz parte da minha maneira de ser o automobilista. Olhando agora para o que aconteceu em Silverstone, qualquer um pode chegar à conclusão de que não havia nada a ser salvador além da conta. Mesmo que tivesse conseguido um segundo ou um terceiro lugar, não significaria nada. Em todo o campeonato, tive apenas uma ou duas derrotas. O Ayrton teve vários acidentes. Nós somos muito diferentes.

Estilos diferentes, mas ambições iguais. Os dois concordam que Suzuka é um dos melhores circuitos da



Ayrton Senna, autôntico e determinação para ganhar o seu primeiro título na Fórmula-1 com a vitória em Suzuka



GP DO JAPÃO

F-1. Ideal para a disputa do título mundial. — Acho que todos os pilotos gostam de Suzuka. É um circuito muito interessante — afirmou Prost. — Além de tudo, é um grande desafio para nós, porque é o circuito da Honda — disse Senna. — O resultado do ano passado não foi exatamente o que a Honda queria — vitória da Ferrari de Gerhard Berger. Isto era, talvez, o melhor cenário possível para que as coisas sejam diferentes.

## McLaren é só otimismo para 1989

SUZUKA (do enviado especial) — Craigdon Brown, diretor da McLaren, disse ontem que a carta do Presidente da Honda, Tadashi Kume, em resposta ao Presidente da Fisa, Jean-Marie Balestre, foi "educada demais".

— Se eu fosse responder ao Sr. Balestre, certamente a minha carta teria um tom bem mais duro.

Mas Brown mudou logo de assunto, dizendo estar mais preocupado com as competições dentro da pista. Sobre o carro para 1989, Brown afirmou que já foi realizado "excelente trabalho", mas que ainda há muita coisa a ser feita. Já Senna mostrou-se otimista ao comentar os resultados dos testes em Imola.

— Nem eu nem Prost fomos a Imola com o objetivo de fazeremos ótimos tempos. Mas tivemos excelentes tempos. Temos todos os motivos para esperar que, no próximo ano, a gente tenha tanto sucesso como em 1988.

O chefe da equipe, Osamu Goto, aproveitou para esclarecer que o carro do brasileiro tinha um problema no computador em Portugal, mas que na Espanha tudo estava perfeito, conforme foi verificado após a corrida.

— Senna estava realmente gastando mais combustível, isso, no entanto, provavelmente se deveu principalmente ao excesso e ao jeito de dirigir.

## Honda termina com a polêmica sobre motores

SUZUKA (do enviado especial) — O Diretor Gerente da Honda Motor SpA, Yozo Yoshida, acabou definitivamente com a polêmica sobre a possibilidade de um dos dois pilotos da McLaren, Ayrton Senna e Alain Prost, ser favorecido no GP do Japão.

— Em caso de dúvida, a Honda está pronta a fornecer todos os motores que quiser. A Suzuki para que cada um deles escolha o que quiser.

A troca de cartas entre a Fisa e a Honda sobre os motores de Senna e Prost foi o assunto dominante na entrevista de imprensa promovida pela McLaren, emissora o locutor oficial, Bob Costanturos, tentasse dirigir as perguntas para assuntos mais amplos. Yoshida decretou também o chefe da equipe Honda, Osamu Goto, que afirmou "não estar envolvido nesse incidente", ao ser perguntado sobre qual tinha sido a resposta da empresa a carta de Jean-Marie Balestre, presidente da Fisa.

Yozo Yoshida, mesmo não estando presente na mesa com os dois pilotos da equipe, com o Diretor da McLaren, Craigdon Brown, e com Goto, pediu a palavra para corrigir o seu subordnado.

— Realmente, recebemos no dia 17 de outubro uma carta da Fisa dirigida ao presidente de nossa companhia. Nossa carta, o Sr. Balestre informou ter dividido muitas opiniões sobre os motores fornecidos aos dois



Alain Prost não quis comentar as declarações dos dirigentes da Honda

pilotos da equipe McLaren, e solicita que Senna e Prost recebam motores exatamente iguais. Nosso presidente, o Sr. Tadashi Kume, escreveu em resposta no dia 23 de outubro uma carta que pode ser resumida em três pontos: 1. A Honda sempre teve uma conduta correta. 2. Na Fórmula-1, nossa política é a de fornecer os mesmos motores a todos os nossos pilotos. 3. Seiva, enviada a carta da Fisa ao Sr. Goto para que o nosso responsável na F-1 tenha o maior empenho em que os dois carros da McLaren usem motores absolutamente iguais aqui e em Adelaide.

Ayrton Senna deu uma resposta que, mais uma vez, o qualificou como um ótimo diplomata.

— De minha parte, confio inteiramente no bom senso, na seriedade e no profissionalismo da Honda.

Prost foi mais comedido e teve o cuidado de não se comprometer com os dirigentes da Fisa. Quando um jornalista perguntou a que ele atribuía a carta de Balestre, respondeu, com ar de espartano:

— Ué, por que você está me perguntando isso? Só porque sou francês?

## Pit stop

Celso Itiberê

### Dois carros em um

Entre os McLaren, meu coração balancea. A emoção me leva a Senna; a razão, a Prost. Gosto de Ayrton pela sua técnica, mas o brasileiro está muito pressionado psicologicamente. Mas não há como deixar de reconhecer em Prost experiência, capacidade de aceder e flexibilidade nos momentos decisivos.

Em Suzuka, pelas características da pista, os pilotos certamente entrarão com parcela importante para o sucesso dos carros. Há duas pistas — a rápida e a truncada — em uma, e mais, para se ter sucesso, é preciso fazer do carro, dois. Explico.

Na parte rápida do circuito, em que os carros andam de pé embaixo, o importante é dar o mínimo de asa, para reduzir o arrasto aerodinâmico e obter o máximo de velocidade. Já na parte lenta, há que ter asa para manter o carro na pista, equilibrado.

O acerto equivocados será imediatamente punido. Mas, assim nos turbo e os aspirados poderão andar ali perto nas retas; menos asa e poderá ocorrer o mesmo que no ano passado com Nigel Mansell, que saiu voando na curva de entrada do trecho sinuoso.

Não há como reconhecer que neste "acerto fino" de

chassis, que exige o máximo de sensibilidade, Alain Prost leva vantagem sobre Senna. É nessa circunstância, ainda mais, pois o brasileiro está muito pressionado psicologicamente.

Não se iludam: os motores serão rigorosamente iguais e as caixas de mudança também, porque os japoneses farão questão de mostrar sua isenção. Só nos resta desajar que se surtirá a Senna.

Nakajima, o Saloru, se já não andava com o carro turbina nos circuitos velozes, com os aspirados vai ter mesmo que se conformar com o resto do pelotão. E sua confirmação pela Lotus, como companheiro de Fiquet em 1989, só mostra a confiança que tomou conta da equipe. Está certo que Nelson tinha um contrato com a Lotus, mas ele é o primeiro piloto absoluto. E isso absolutamente vai ao ponto de, se ele estiver em segundo lugar e seu companheiro na liderança, na última volta, poder exigir que o outro lhe cedea a posição.

Mas acalmar Nakajima ao porquê ele traz dinheiro em vez de recebê-lo dá bem a medida da Lotus: ela está mais próxima das pequenas que das grandes.

## EM 87, UMA FESTA ITALIANA NO JAPÃO

SUZUKA (do enviado especial) — Alain Prost, no ano passado, diante de 100 mil torcedores, fez a volta mais rápida: 1m32s844 (média de 203,1 km/h), depois de ter feito o segundo tempo nos treinos de classificação: 1m41s853, enquanto Berger ficou com a pole (1m41s618) e com a vitória. Rumos à Itália na Japão, a primeira da temporada. Um final furado, que custou duas voltas de atraso, logo no início da corrida, tirou inteiramente suas chances de vitória, mas Prost ainda chegou em sétimo. O recado ficou para este ano: Prost goste e muito desse circuito que trouxe o Japão da volta ao calendário da Fórmula-1, depois de 10 anos. Em 1997, um acidente com a Ferrari de Gilles Villeneuve matou dois espectadores e isso fechou o circuito de Monte Fuji para a F-1. O Japão só se animou a dar de volta o seu GP depois de 1983, quando a

Honda voltou ao circo e às vitórias. Ayrton Senna fez também uma brilhante corrida ano passado. Chegou em segundo lugar, a 17 segundos de Gerhard Berger, depois ter sofrido vários problemas durante os treinos, que o obrigaram a largar na nona posição. Com Fiquet sempre colado do duelo dos dois (duas e três voltas), no final da primeira volta Senna já estava em quarto lugar, na seguinte já era terceiro e chegou a assumir a liderança na 25ª, quando Berger foi trocado pelas. Mas Senna também parou e depois não teve carro para ultrapassar Berger, que fez o pit stop no fim do terceiro turno de 65s.

Poi ainda em Suzuka, ano passado, que Mansell comprou o pequeno erro que lhe fez perder o controle da Williams durante o último e deu o campeonato de presents a Fiquet.

O recorte na página 24 do jornal O Globo em 28 de outubro de 1988 aponta para Senna com pressa em definir o campeão a seu favor no Grande Prêmio do Japão. A

visualidade, com uma foto de Senna com ares de preocupação, é o valor-notícia de maior preponderância nesse recorte, em contraste com uma foto de Alain Prost aparentando tranquilidade.

Outro destaque na página é o tempo como critério de noticiabilidade, pois a matéria relembra a disputa intensa entre Senna e Prost ao longo do ano de 1988, em dois carros considerados iguais, que dominaram amplamente a temporada.

A página reforça o bom desempenho de Senna no circuito japonês de Suzuka, um ano antes, com um segundo lugar com a Lotus, na corrida que coroou Nelson Piquet como tricampeão mundial, mostrando que a história poderia se repetir no mesmo cenário.

### Capa da edição – 29 de outubro de 1988 – *O Estado de São Paulo* – Grande Prêmio do Japão



O recorte de capa, na edição do jornal *O Estado de São Paulo*, em 29 de outubro de 1988, reforça que, para os brasileiros, Ayrton pode conquistar o seu primeiro título mundial na madrugada, por causa do fuso horário em relação ao Japão, local do Grande Prêmio.

O ineditismo e o tempo como valores-notícia caminham juntos nesse recorte, que lembra da conquista inédita para Senna e relembra os dois pilotos brasileiros campeões mundiais até então.

A dramaticidade da jornada do herói aparece na chamada quando ela lembra que Senna terá de correr com o seu carro reserva e que somente a vitória serve para Ayrton confirmar a conquista do campeonato, ou adiá-la para o Grande Prêmio da Austrália.



A matéria na página 29, do jornal *O Estado de São Paulo*, em 29 de outubro de 1988, aponta para o otimismo de Senna, que, com o carro reserva, pode conquistar o seu primeiro campeonato no Grande Prêmio do Japão. A visualidade como valor-notícia mostrava a tranquilidade de Senna, satisfeito com o desempenho do carro reserva, enquanto Prost boceja dentro do carro, durante a sessão de treinos.

A página resgata a palavra de personagens da temporada, como o piloto brasileiro Maurício Gugelmin, que era amigo de Ayrton, e que declarou a sua torcida pelo compatriota. Wilsinho Fittipaldi ressaltou que o controle emocional pode ser um aliado para Senna na corrida decisiva num eventual duelo contra Prost.

O recorte ainda lembra o sistema de pontuação, que poderia favorecer Prost e levar a decisão do campeonato para o Grande Prêmio da Austrália.

Capa da edição – 29 de outubro de 1988 – *O Globo* – Grande Prêmio do Japão

**O GLOBO**

Fundador: IRINEU MARINHO      Diretor-Redator-Chefe: ROBERTO MARINHO  
 ANO LVII — RIO DE JANEIRO, SÁBADO, 29 DE OUTUBRO DE 1988 — Nº 20.066



Prost e Senna aguardam, ainda dentro das bases da McLaren, o início dos treinos para o GP do Japão, na pista de Suzuka

**Senna domina treino em que Prost teve dor de barriga**

Ayrton Senna está mesmo disposto a vencer logo mais o GP do Japão, em Suzuka — a prova será transmitida ao vivo pela TV Globo a partir das 8 horas de amanhã —, e conquistar o título de 1988 da F-1. O piloto da McLaren fez o melhor tempo no primeiro treino, virando em 1m42s157 e respondendo com sua disposição à notícia publicada pela imprensa europeia de que abandonaria a carreira em 1989. Atropalhado por uma dor de barriga — assim como Nelson Piquet e Nigel Mansell —, seu companheiro de equipe Alain Prost, líder do Mundial, com 50 pontos, foi o terceiro mais rápido, atrás de Gerhard Berger, da Ferrari, que fez 1m43s543. Maurício Gugelmin foi o nono (1m45s136) e Piquet, o 11º (1m45s171).      Página 28

O recorte na chamada de capa do jornal *O Globo* em 29 de outubro de 1988 aponta para o domínio de Senna nos treinos para o Grande Prêmio do Japão. A visualidade como valor-notícia leva o clima de decisão para a primeira página da edição, com os dois pilotos dentro de seus carros durante a sessão de treinos que apontou Ayrton como o mais rápido.

Ao mesmo tempo, o inesperado aparece como critério de noticiabilidade, uma vez que a chamada de capa traz a revelação de uma dor de barriga que atrapalhou Prost nos treinos no Japão. Na visão de Traquina (2005, p.76), o inesperado é aquele fato que tem o poder de chocar os profissionais de imprensa, carregando consigo a importância de ser divulgado.

Página 24 – 29 de outubro de 1988 – O Globo – Grande Prêmio do Japão

20 CUCHE

MILTON COELHO DA SILVA  
Escritor especializado

**SUZUKA, Japão** – Enquanto a imprensa europeia divulgava que Ayrton Senna abandonaria a Fórmula-1 em 1988, o piloto brasileiro não só desmentia a notícia como piscava lendo no escaudador de sua McLaren para ler o melhor tempo do primeiro dia de treino do Grande Prêmio do Japão, que será disputado no mês, às 6 horas da madrugada de domingo, no circuito de Suzuka, com transmissão da TV Globo. Provando que está mesmo disposto a conquistar a vitória que lhe dá o título de campeão da temporada, Senna cobrou quatro um e meio segundo melhor do que o segundo colocado, Gerhard Berger, da Ferrari, que marcou 1m45s4 (Senna fez 1m43s7). Seu companheiro de equipe e líder do campeonato, com 50 pontos, o francês Alain Prost, ficou com o terceiro tempo, 1m45s0.

Senna ficou bastante satisfeito com seu o bom desempenho no treino, mas aborrecido com a notícia de que abandonaria as pistas. Segundo o jornal francês "L'Equipe", o brasileiro estaria pensando em sair do "cubo" da Fórmula-1 imediatamente de ganhar ou não o título deste ano. O jornal explica que a decisão do piloto seria consequência de pressões que sua família estaria fazendo, para vê-lo fora das pistas. Mas, há versões de que Senna se recusava mais num movimento de guerra de nervos envolvendo Senna e Prost – o francês pediu a realização de exame antidoping e a Fiat teve que enviar representantes a Suzuka.

Em São Paulo, a família do piloto brasileiro seguiu que ele vá abandonar precipadamente a corrida. Pressões psicológicas à parte, antes do início dos treinos, Senna e Prost se reuniram com o diretor da equipe McLaren, Ron Dennis, que propôs dar o carro reserva ao brasileiro para esta sessão. Senna terá também o direito de usar o carro. Após o treino, Senna estava satisfeito e achava provável melhorar seu tempo. Com a pista emborçada, a aderência aumentou e isso conseguiu uma marca mais rápida. Mas tudo também deve melhorar.

Faltam poucas horas para Ayrton Senna ter a primeira das duas últimas chances de realizar o sonho de seus 28 anos de vida, ainda este ano. Ao visitar os outros boxes, como sempre faz nos dias de corridas, Senna parecia estar absolutamente tranquilo. Mas alguns seus dizem que isso é apenas a máscara de ferro que ele se impõe. Em sua mente, a conquista do título é uma realidade. A tarefa da espera não angustiá-lo até a largada.

Ayrton nunca foi tão feliz como neste ano, revela o empresário e amigo de sua família, Armando Botelho. A felicidade e as vitórias foram acompanhadas de um fervor religioso crente e uma preocupação cada vez maior de privacidade, o que lhe valeu algumas desavenças com a imprensa. Já os japoneses da Honda, se acostumam com a angústia, a nervosismo e a capacidade analítica de Senna.

É tão incrível. As informações que ele dá depois de cada treino coincidem com as informações dos computadores – disse um dos engenheiros da equipe. É fácil entender que essa cabeça privilegiada quis adivinhar seus próprios treves. Em México, o pedreiro explicou que Senna deu (mas jurou) provocou desentendimentos da Honda e da própria McLaren, que teve também com ele uma "conversa séria", conforme Ron Dennis revelou em entrevista.

O comportamento de Senna em Montecarlo ilustra como seu engajamento é total. A noite de sábado acabou tendo um efeito inesperadamente

Senna está comêria para a corrida pelo bom desempenho no primeiro treino

**Ferrari atribui bom tempo a Berger**

**SUZUKA, Japão** (do enviado especial) – A Ferrari, segundo seu novo porta-voz, Franco Lelero, não tomou qualquer providência a Suzuka e, portanto, o bom tempo de Gerhard Berger deve ser creditado exclusivamente à conhecida combatividade do piloto austríaco.

Lelero informou que a ideia do câmbio autotático não foi abandonada, o que demonstra que as ideias de John Barnard estão prevalecendo, apesar das resistências locais dos novos dirigentes da Ferrari, nomeados pela Fiat após a morte de Enzo Ferrari.

Lelero explicou que o novo câmbio exigirá sempre um tempo maior de desenvolvimento e testes, devendo ser lançado na próxima temporada, provavelmente no GP de San Marino ou no GP de Mônaco. O câmbio automático exigirá também uma mudança no chassis, porque necessita de espaço maior do que o câmbio convencional.

Ayrton Senna dá entrevista para jornalistas estrangeiros logo após o treino

Um explicação difícil para quem é reconhecidamente, na opinião dos próprios companheiros e dos mais respeitadas análises, o mais rápido piloto do mundo, com 11 pole positions em uma temporada, um recorde que ainda poderá ser melhorado até a Austrália. Certo dia um de seus amigos, que reconhece as insuportáveis e de equívocos de Senna. – Ainda bem que ele não é perfeito. Será muito chato.

**Prost, muito rápido. Rumo ao banheiro**

**SUZUKA, Japão** (do enviado especial) – Alain Prost chegou ao melhor ritmo ontem, mas para correr várias vezes ao banheiro. Além, o francês não estava sozinho em sua luta para se livrar de um desconforto intestinal: o brasileiro Nelson Piquet e o inglês Nigel Mansell, apertados, também tiveram que fazer diversas paradas durante o treino.

Além do desconforto, Alain Prost queixou-se também de alguns problemas com o carro. No treino livre, após dois circuitos, ele tinha melhor volta de maná, com o carro de corrida, mas preferiu usar o reserva à tarde. Tudo correu bem e fez uma volta limpa com o primeiro jogo de pneus.

Depois de fazer os pneus, o francês iniciou o treino enquanto seu carro ainda tinha boa aderência e, por isso, não mudou seu tempo. – Poderia ficar na pista e continuar tentando, mesmo com os pesos gastos, mas decidi que não valia a pena correr mais. E melhor esperar até esperar até amanhã.

Prost elogiou o desempenho do motor durante o treino livre da manhã, mas, no treino de classificação, sequeu que estava um pouco fraco na reta. Segundo ele, a potência vinha abruptamente, permitindo a passagem suave, como gosta, pela série de curvas no circuito de Suzuka. Também não ficou muito satisfeito com o asfalto do chassi e, em uma volta, não teve uma volta limpa.

Na entrevista à televisão francesa, o piloto foi divulgado pela imprensa europeia. Prost teria dito que contaria o erro de confiar no asfalto de Suzuka, mas que Senna não iniciou a temporada. Segundo jornais italianos, Prost acha que esse erro foi cometido por Senna, na ânsia de ganhar a qualquer preço.

**Fuso horário pode prejudicar o piloto**

**SÃO PAULO** – Ayrton Senna arrou no embarrar para o Japão após uma semana de GP em Suíça. Esta é a opinião do biológico Luiz Menes Barboza, um dos maiores autoridades do país em ritmos biológicos, que suspeita de Senna estar passando por uma sensação de grande desconforto biológico devido às 12 horas de diferença entre os horários brasileiro e o japonês. Para Barboza, o piloto deveria ter chegado no Japão há três semanas.

Esta é o tempo indicado nos relatórios feitos por nós do Grupo de Desenvolvimento de Ritmos Biológicos da USP, que desde 1981 dedica-se à pesquisa nesta área.

Barboza disse que, numa semana, Senna poderá ter sucesso a inversão do ciclo do sono e a saúde, provavelmente adaptado à nova rotina. Mas suas funções vitais, como temperatura e sistemas respiratório, cardiovascular e muscular, não estão funcionando em sua plenitude.

Tudo o que depende de desempenho físico e planejamento biológico está comprometido. Cada função biológica tem um ciclo diferente e, se alguns já estiveram adaptados às mudanças, outros ainda continuam se ajustando, em graus diferentes. O professor alerta que problemas de adaptação podem aparecer uma diminuição na rapidez dos reflexos do piloto em até 20 por cento, uma porcentagem alta para quem corre a mais de 80 metros por segundo.

**Pit stop** Celso Itiberê

**Boa ou má notícia?**

Alain Prost está com dor de barriga e passando mal. É uma má notícia que pode ser uma boa, dependendo do ângulo de observação. Para Ayrton Senna é uma excelente notícia, porque nessa situação o francês – terceiro tempo ontem – não pode se concentrar devidamente nos ajustes do carro.

Valia lembrar que Prost não é um piloto de poles qualificados e no seu retrospecto elas estão muito atrás das vitórias, dos segundos lugares e até dos recorres de volta. Nas últimas corridas, mesmo quando Senna obtinha a pole, no treino livre do domingo pela manhã, o warm up (de aquecimento), feito com o tanque cheio e o carro nas condições em que alinha no grid de largada, Prost foi sempre o mais rápido.

Embora se diga que os jornalistas internacionais, na sua maioria, torçam por Ayrton Senna, o que se vê na realidade é que a pressão sobre o piloto brasileiro é cada vez

**OS TEMPOS**

1. Ayrton Senna/BRASIL, McLaren/Honda	1m42s157
2. Gerhard Berger/Austria, Ferrari	1m43s444
3. Alain Prost/França, McLaren/Honda	1m43s404
4. Nigel Mansell/Inglaterra, Williams/Ford	1m44s444
5. Nelsi Casadevall, March/Judd	1m44s511
6. Thierry Boutsen/Bélgica, Benetton/Ford	1m44s101
7. Michele Alboreto/Itália, Ferrari	1m44s909
8. Alessandro Nannini/Itália, Benetton/Ford	1m45s247
9. Mauricio Gugelmin/BRASIL, March/Judd	1m45s133
10. Satoru Nakajima/Japão, Lotus/Honda	1m45s150
11. Nelson Piquet/BRASIL, Lotus/Honda	1m45s171
12. Ricardo Patrese/Itália, Williams/Honda	1m45s110
13. Eddie Cheever/EUA, Arrows/Megatron	1m45s446
14. Derek Warwick/Inglaterra, Arrows/Megatron	1m45s444
15. Philip Alliot/França, Ligier/Ford	1m47s447
16. Philippe Streiff/França, AGS/Ford	1m47s181
17. François Farjot/Itália, Ligier/Ford	1m47s238
18. Alex Cossentino, Dallara/Ford	1m47s413
19. Alessandro Mendini/Itália, Benetton/Ford	1m47s822
20. Andrea de Cesaris/Itália, Ligier/Ford	1m48s071
21. Aguri Suzuki/Japão, Ligier/Ford	1m48s448
22. Nicola Larini/Itália, Casale/Itália	1m49s700
23. Luis Pérez Sala/Espanha, Minardi/Ford	1m49s700
24. Stephan Johansson/Suécia, Ligier/Ford	1m49s727
25. René Arnoux/França, Ligier/Ford	1m49s885
26. Julian Bailey/Inglaterra, Tyrrell/Ford	1m50s250

**Circuito de Suzuka**

Recorde da pista: Alain Prost (1987), com 1m43s844

Média de velocidade: 203,176 Km/hora

Características do circuito: média velocidade

Extensão da prova: 192,647 quilômetros

Número de voltas: 51

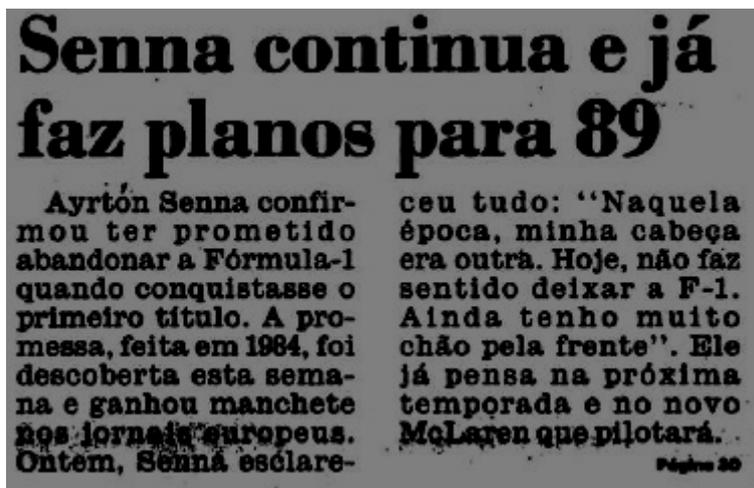
O recorte da página 24 do jornal O Globo, em 29 de outubro de 1988 reproduz o amplo domínio de Senna nos treinos para o Grande Prêmio do Japão. A visualidade como

valor-notícia eleva o clima de tensão, com um relato de Ayrton tenso e angustiado, por conta da obsessão pelo título.

Era a jornada do herói muito próxima do seu desfecho, mas o medo do fracasso se mostrava evidente após uma temporada de inúmeras batalhas para chegar em condições favoráveis para o ato final, no qual até o fuso horário era um inimigo a ser combatido por Senna, que confessava não estar adaptado ao horário no Japão, e que os efeitos das poucas horas de sono poderiam atrapalhar o seu desempenho.

Outro fato que Ayrton teve de driblar foram os boatos da imprensa francesa, que confirmavam que Senna abandonaria a Fórmula 1, caso conquistasse o título, o que foi rechaçado por Ayrton veementemente. A decisão, o ato final no campo de batalha, o desfecho da jornada do herói para Senna estava próximo de acontecer.

**Capa da Edição – 30 de outubro de 1988 – *O Estado de São Paulo* – Grande Prêmio do Japão**



O recorte de capa do jornal *O Estado de São Paulo* em 30 de outubro de 1988 reproduz um desejo de Senna, confidenciado anos antes para a sua mãe, no dia do Grande Prêmio do Japão. O inesperado como valor-notícia, com um relato de Ayrton descoberto pela imprensa na véspera da prova decisiva, obteve destaque, horas antes da largada.

Dentro da jornada do herói, era a figura do herói épico, que, após a sua conquista, considerava a sua possibilidade de se retirar e abrir espaço para outros heróis que viriam a seguir. O que acabou desmentido pelo próprio Ayrton, por se tratar de outro momento em sua carreira, quatro anos após a sua estreia na Fórmula 1.

Domingo, 30 de outubro de 1988 O GLOBO 2º QUICÊ ESPORTES • 47

# Vinte e três equipes no Mundial de 1989

MILTON COELHO DA GRAÇA  
Serviço especial

SUZUKA - O número de equipes que participam da temporada de 1989 do Mundial-1 será maior do que no atual Campeonato. Segundo as últimas estimativas, está prevista a participação de 23 equipes, quatro a mais do que atualmente. Apenas duas equipes ainda não confirmaram suas inscrições: a Eurobrun e Onyx, que possuem por um período de indefinição. As estreantes no circo da F-1 serão a First Racing, a Lise e uma que ainda não tem nome certo mas cujo principal nome é Jean-Louis Schlesser. A Brabham, que volta às pistas depois de um ano afastada, completará o número.

Cada esportiva agora é obrigada a ter dois carros. E nove já definiram seus pilotos para a próxima temporada: McLaren (Senna e Prost), Ferrari (Bergin e Mansell), Williams (Rosenberg e Patrese), March (Capelli e Cavallini), Arrows (Warwick e Chiver, que assinou ontem), Benetton (Mansell e Johnny Herbert), Larrousse-Calmes (Alliot e Dalmas), Scuderia Italia (Cappi e De Cesaris) e Minardi (Luis Pérez Sala). A Lotus terá Nigel e, respectivamente, Satoru Nakajima. A mãe de Nakajima morre na sexta-feira e jornalistas japoneses dizem que ele está em dúvida se continua ou não na Fórmula 1.

Na AGS, Philippe Streif está confirmado. Como a equipe conseguiu agora o rico patrocínio da Compagnie Française de Petrole, está procurando contratar o mais promissor dos novos pilotos franceses, Olivier Grouillard, vice-campeão da Fórmula-3000, em troca a Liger também está de olho. Outra possibilidade é Eric Bernard (ano encucado na F-3000) e companheiro de equipe de Roberto Pupo Moreno na Fórmula 1. A Liger já confirmou o veterano René Arnoux e não renovou com o suco Stefan Johansson. Ele está tentando contratar Olivier Grouillard.

Já na Zaksped, a dupla mais provável parece ser o alemão Bernd Schneider (para substituir o patrocinador alemão) e Aguri Suzuki (para substituir a Yamaha, que fornecerá os motores da equipe. Mas Eric Szewczyk ainda está manobrando para vir se consagrar pelo menos um piloto com maior experiência. A outra equipe alemã, a Hill, está procurando os últimos detalhes dos contratos com o grandalhão Christian Bonger (que assinou um contrato especial para os seus 1,92m de altura) e o jovem suíço Volker Weidler, 19º no campeonato de F-3000.

Para fazer dupla com Roberto Pupo Moreno, a Coloni não tem pressa. O piloto Enzo Coloni está vindo se consagrar um seiro bom piloto — talves Michele Alboreto — com a ajuda da Ferrari ou de um forte patrocinador. Na Tyrrell, parece certa a renovação com Jonathan Palmer, mas Julian Bailey terá de procurar emprego em outro lugar. Michele Alboreto continua sendo uma possibilidade forte para a outra vaga, mas ainda não houve acordo sobre isso. A Osella praticamente acertou com o veterano Piercarlo Gulisani para companheiro de Nicola Larini, mas vem conversando também com o jovem Paolo Barilla (17º no campeonato de F-3000).

A estreante First Racing tem três nomes em sua lista de candidatos: Gabriele Tarquini, que está correndo este ano pela Coloni, e duas "revelações" italianas — Paolo Barilla (também na mira da Osella) e Marco Apicella. Nestas equipes pequenas, um ingrediente fundamental para a contratação é o dinheiro de patrocínio trazido pelo piloto. A Onyx está conversando com Stefan Johansson, Michele Alboreto, Stefano Modena, mas pelo jeito está enfrentando dificuldades inesperadas e a opinião geral é que dificilmente terá condições de se inscrever em 1989 na Fórmula 1.

A Lise e a equipe de Jean-Louis Schlesser provavelmente ficarão com os "sobras" do mercado — entre os candidatos mais fortes são Stefan Johansson, Julian Bailey, Oscar Larrauri e alguns pilotos que concorreram pela Fórmula-3000 — Bertrand Gachot, Martin Donnelly, Pierre-Henri Raphanel e sua dupla em três reais. A Eurobrun está ainda em estado de choque com a compra da Brabham por seu proprietário Walter Bruna, que várias vezes manifestou completa desistência com equipe. As chances de sobrevivência da equipe na F-1 são pequenas.

A McLaren de Ayrton Senna vai para o museu: em 1989, os carros de motor aspirado poderão irar as pistas



GP DO JAPÃO

O recorte da página 47 do jornal *O Globo*, em 30 de outubro de 1988 destaca o número de equipes confirmadas para a temporada de 1989 da Fórmula 1. Usando da notabilidade como valor-notícia para se referir às principais equipes da categoria, a matéria aponta para a continuação da disputa entre Alain Prost e Ayrton Senna também na próxima temporada, mas abrindo a possibilidade de outras equipes também entrarem na disputa pelo campeonato no ano seguinte, com o aumento do número de pilotos para 1989.

Importante ressaltar que as matérias do dia 30 de outubro pouco refletem os bastidores e a expectativa para corrida decisiva, pois a mesma seria disputada na madrugada no Brasil.

Capa da Edição – 31 de outubro de 1988 – *O Globo* – Grande Prêmio do Japão

O tempo no Rio: céu claro passando a nublado, sem possibilidade de chuva e brisas. Temperatura em língua elevada. Máxima registrada ontem, 33,3 graus, em Bangor mínima, 19,7, no Alto do Boa Vista. Página 9

**O GLOBO**

A democratização da crise  
O combate à crise não é da competência exclusiva do Executivo a Constituição angélica e role de ação dos diversos Poderes, assim como as responsabilidades de todos a sociedade. Editorial, página 4

Vice-Presidente: ROBERTO MARINHO  
Fundador: PINHEIRO MARINHO  
Diretor-Predator-Chefe: ROBERTO MARINHO  
Diretor-Executivo: RICARDO MARINHO  
Diretor de Redação: EVANILDO CARLOS DE ANDRADE

ANO LIV — RIO DE JANEIRO, SEGUNDA-FEIRA 31 DE OUTUBRO DE 1988 — Nº 30.267

**JAPAN GI**

**Senna, campeão do Mundo, desabafa: 'Agora estou em paz'**

Ayrton Senna é o campeão mundial da Fórmula-1 em 1988, com o recorde de vitórias em uma só temporada: oito. Ele conquistou o título na madrugada de ontem, após vencer o Grande Prêmio do Japão, em Suzuka, com uma atuação espetacular: ficou parado na largada, caiu para a 16ª colocação e assumiu a liderança, para não mais perdê-la, 27 voltas depois.

Senna, que sucede Nelson Piquet como campeão mundial, afirma que agora está em paz e que vai se divertir. Diz também que Deus foi fundamental na conquista do seu primeiro título mundial. Prost, vice-campeão, reconhece que Senna mereceu o título.

Senna viajou ontem mesmo para Bali, na Indonésia, onde irá descansar e promete tentar outra vitória no Grande Prêmio de Adelaide, última prova do campeonato.

■ O poster do campeão e a cobertura completa da F-1 estão no Caderno de Esportes

Punhos cerrados, Ayrton Senna comemora no pódio a vitória que lhe deu o título mundial de 88 na Fórmula-1

O Diretor da prova (ao alto, à esquerda) dá a bandeirada para o brasileiro Ayrton Senna, vencedor do GP do Japão

O recorte de capa do jornal *O Globo* em 31 de outubro de 1988 usa da visualidade como valor-notícia para o desfecho da jornada do herói de Senna, após a conquista do seu primeiro título mundial de Fórmula 1. As imagens, que mostram a celebração de Senna ao cruzar a linha de chegada e no pódio após a corrida decisiva, ilustram a jornada épica de Ayrton após a vitória no Grande Prêmio do Japão.

A chamada de capa ainda ressalta a conquista com o recorde de vitórias de um piloto em uma única temporada. Ayrton, na ocasião, conquistou o campeonato com oito vitórias em dezesseis corridas disputadas, o que coloca o inusitado como valor-notícia em destaque. A dramaticidade também aparece, ao se ressaltar a jornada épica de Ayrton no Grande Prêmio do Japão, largando na primeira posição da corrida, ficar parado na largada e cruzando a primeira volta na 16ª posição.

Nisso, a persistência dentro da jornada do herói novamente se fez presente, com a recuperação do piloto na prova, ultrapassando, um a um, os seus adversários, até que, na 27ª volta, Senna ultrapassa Alain Prost para vencer a corrida e o campeonato.

# Capa do Caderno de Esportes – 31 de outubro de 1988 – O Globo – Grande Prêmio do Japão

Com um gol de Miroslav, o Brasil derrotou a Argentina por 1 a 0, ontem, em Buenos Aires, no Estádio, e conquistou o título do Campeonato Sul-Americano Intercontinental. Página 4

## Caderno de Esportes

Segunda-feira, 31 de outubro de 1988 O GLOBO Rio de Janeiro



No pódio, Ayrton Senna ergue o punho, vibrando muito com a conquista do título mundial da Fórmula-1 ao vencer o GP do Japão, no circuito de Suzuka e recebe um banho de champanhe de Thierry Boutsen, herdeiro colocado

# Senna: 'Agora vou me divertir'

**Aos 28 anos, o novo campeão, aliviado, pensa em viver a vida**

MILTON COELHO DA GRAÇA  
Santos, especial

SUZUKA, Japão — Eram três da madrugada de domingo, quando Ayrton Senna acordou em seu apartamento no Suzuka Circuit Hotel e a tentado não o deixou dormir mais. Sem se lembrar, sabe que era natural isso acontecer na véspera de uma decisão pelo título mundial de Fórmula-1. As 7h30, Senna já estava a caminho da pista e, quando o aquecimento começou, às 8h30, marcou o melhor tempo da manhã. Alain Prost, por sua vez, ao entrar no carro, levou um banho de gasolina nas costas e, depois, a vitória por ele abriu seguidamente fora de hora.

Após a prova, os risos, os lágrimas, o caminho da festa, que terminou com um jantar de toda a equipe da McLaren. Em meio aos cumprimentos, Senna fechou no escritório da equipe e ligou para a família, numa fazenda do interior de São Paulo e não contou o choro.

— Oi, mãe, valeu. Baaa mignôden tira mais. Mãe, não posso falar mais. Já vou lá para aqui. Logo depois.

Com o pai, foi mais lauto:

— Oi, ainda tem muito mais.

Hoje de manhã, Senna viajou para a ilha de Bali onde descansará uma semana. Frank Williams, dono da Williams, que está estranhando um novo jeito de agir, indo já para a Austrália, ofereceu-se para levá-lo, numa carona para o sofisticado mercado de Ayrton Senna, um grande campeão.

Seguro de que sua fanática vitória no GP do Japão, que lhe deu o título mundial da Fórmula-1 de 1988, trará o reconhecimento que acredita merecer, Ayrton Senna, agora livre de pressões, afirmou que a conquista traria uma força que chegou na hora certa, para aliviar toda a tensão da disputa deste ano.

— Acho que agora vou me divertir muito.

Após receber a bandeirada, assegurando o título, Senna era emocionado. Tirou as luvas antes do rádio, socou o ar com os dois braços e, como se fosse difícil para ele mesmo acreditar que era o novo campeão mundial, socou o próprio capacete. Chorou durante toda a volta de vitória e, a cada entrevista, a emoção do título sempre o levava a chorar. Senna revelou que, além de uma profunda alegria, a primeira sensação que experimentou ao se ver campeão foi a de ter tirado toneladas de peso da cabeça e de cima de seus ombros. Quando o piloto, a pressa chegou ao máximo quando largou mal e explicou que, por uma falha na transmissão, o motor morreu, mas conseguiu ligá-lo no tranco. Falhou outra vez, voltou a pegar no tranco.

— Foi minha pior saída no ano e logo na corrida mais importante para mim. Então, vi que estava lá atrás. Como é que ia pagar o Prost, que tinha a pista livre pela frente, com um carro igual!

Senna chegou a pensar que não alcançaria o francês. O piloto, então, tratou de respirar fundo, esfriar a cabeça e recuperar sua ritmo.

— Quando começou a chuveirar, foi o meu momento. A pista ficou escuríssima e todos diminuíram a pista. Foi passando um a um até chegar ao Prost.

O brasileiro reclamou muito dos pilotos que dirigiam carros mais len-



Champanhe também dá torcida, no restaurante Penhalvã, em São Paulo

tos que atrapalharam tanto a ele quanto os franceses.

— Os retardatários tornaram as coisas muito difíceis. Todei saltar que eu e o Prost lutávamos pelo campeonato. Era de se esperar que nos deixassem passar, mas alguns impediam a ultrapassagem. Isso não é profissionalismo.

O grande desejo de Senna agora é festejar o título com a família e os amigos. Muito feliz, acrescentou que agora vai gostar ainda mais de correr e vencer nas pistas.

— Vou curtir mais a vida. Foi muito duro corrigir mesmo durante todos esses anos. Eu devo a mim mesmo. Por isso, quero melhorar o meu profissional, aprender muito mais, como acionar um carro e travá-lo dele. E, sobretudo, melhorar como pessoa, viver um pouco mais próximo de minha família, que de certa forma sacrificou nestes anos

receber a bandeirada, e desmentiu as notícias de que abandonaria a carreira após conquistar o título.

— É muito cedo para parar. Sou constantemente competitivo, luto por vitórias, por recordes.

O brasileiro explicou também que os diretores da prova deveriam interrompê-la quando reconheceu a chover. Senna lembrou que o regulamento diz que, se a pista estiver seca e começar a chover, a corrida deve ser prorrogada.

— Pelo visto, não quiseram assumir a responsabilidade de parar uma corrida em que estava sendo decidido o título. A pista estava escuríssima, perigosa. Naquela momento, eu e o Prost poderíamos ter saído da pista. Se tivesse continuado a chover, teria sido uma loteria. Com pneus slick no molhado, é impossível prever o que vai acontecer.

Mostrando seu espírito competitivo, Senna acrescentou que as dificuldades deram mais sabor à vitória. Segundo ele, o ano precisava passar por todo o sofrimento que teve ao longo da temporada e nesta prova em especial. Senna lembrou também que, antes da prova de ontem, achava que o GP de Portugal de 1985 foi sua melhor corrida, mas a vitória no Japão marcou, em sua opinião, a mais bela atuação que já teve na F-1, por todas as circunstâncias em que se desenvolveu a prova e largada, a chuva, a ultrapassagem. E, ao contrário do que se poderia imaginar, Monaco é sua melhor lembrança.

— Vamos fazer uma boa briga. Quero aproveitar para agradecer à Honda e à McLaren por me terem a oportunidade de ganhar meu primeiro campeonato, especialmente aqui, onde a Honda fez um grande esforço, um trabalho incrível, melhorando muito o carro desde a última corrida, em potência, eficiência de consumo e confiabilidade.

Senna disse que só acredita, mesmo que era o campeão do mundo ao

Rafael Marston, conduzido imediatamente por Juvenal Machado da Silva, venceu pela segunda vez o Campeonato ANFCClássico, realizado ontem no Góvora. Página 5

Rio de Janeiro

Felipe Buzza

mas o de alguns amigos peraltas que Senna trilhou um novo caminho, conquistando sua corrida rumo ao título. Segundo ele, mudou muito por dentro depois daquela erro, o que lhe deu a força para lutar em situações críticas.

— Foi então que dei meu maior passo como profissional e como homem. E isso me levou para mais perto de Deus do que jamais eu tinha estado, mudando minha vida completamente. Sempre fui religioso, católico, mas a intensidade o eu mudaram completamente. Não mudei minha vida o que faço, mas minha força mental foi o que mudou. Agora posso dizer sem raciocínio, que foi Deus quem me deu esse campeonato.

Para Senna, Deus é difícil de se entender: na maioria das vezes, mas ressaltou que é única sua força, de mesma maneira que o caminho aberto a quem se aproxima dele. O piloto deu graças a Deus por ter recebido este ano a oportunidade de conhecer esse caminho e essa força.

Senna reconheceu que o título tem mais valor por ter derrotado Prost, para ele, o melhor piloto da F-1.

— Não que me desculpe. Ganhei esta ano, mas ele já foi campeão duas vezes. É o melhor piloto.

E mandou um recado, implícito, ao detestar o título:

— Meu primeiro título é dedicado a todos os que me ajudaram e a todos os que tentaram me derrotar.

A decepção da vitória do campeonato ficou clara quando mandou uma mensagem ao povo brasileiro.

— É só o Brasil. Vai ter mais. Vai ter mais na Austrália. Vai ter mais no ano que vem. Vai ter muito mais.

A cobertura completa do GP do Japão e o poster de Ayrton Senna estão nas páginas 8, 9, 10, 11 e 12.

O recorte de capa do caderno de esportes, do jornal *O Globo*, em 31 de outubro de 1988, também faz uso da visualidade como valor-notícia para o desfecho da jornada do herói para Senna, após a conquista do seu primeiro título mundial de Fórmula 1. A imagem da celebração no pódio após a corrida decisiva ilustra o desfecho da jornada épica de Ayrton após a vitória no Grande Prêmio do Japão e resalta o desejo de se divertir após a conquista do campeonato.

A capa do caderno de esportes resalta a jovialidade de Senna que, aos 28 anos, conquistou o seu primeiro campeonato e que, após o triunfo, falava em viver a vida depois do

alívio de vencer uma temporada disputada a cada corrida contra o seu companheiro de equipe, Alain Prost.

O recorte também destaca o feito heroico de Ayrton durante a prova no Japão, com o drama na largada, ao ficar parado e assim cair para a 16ª posição, quando Ayrton não acreditava que chegaria em Prost para ultrapassar e, assim, conquistar o campeonato. Senna encerra a temporada agradecendo à torcida, após a jornada épica, e garantindo que teria mais na Austrália, a corrida seguinte, e mais na temporada seguinte, em 1989.

**Página 8 – Caderno de Esportes – 31 de outubro de 1988 – O Globo – Grande Prêmio do Japão**

8 • ESPORTES 2º CLICHÉ O GLOBO Segunda-feira, 31 de outubro de 1988

# Um show de perícia e coragem

A ULTRAPASSAGEM DO TÍTULO

**Senna faz no GP do Japão uma corrida inesquecível**

MILTON CORDEIRO DA GRAÇA  
Fotógrafo especial

**SUZUKA** — Um vencedor incontestável, um campeão mais do que merecido. Do início ao fim do Grande Prêmio do Japão, Ayrton Senna deu uma aula de competência, coragem, talento, perícia e extrema coragem. Recebeu a bandeirinha da vitória com 13 segundos de vantagem sobre Alain Prost e seguiu para um período de descanso na Ilha de Bali levando na bagagem seu primeiro título mundial da Fórmula-1, o recorde absoluto de vitórias numa mesma temporada — oito contra sete de Jim Clark e Alain Prost — e 28 pole positions em sua carreira, igualando-se ao lendário Juan Manuel Fangio.

Senna conquistou o título porque mesmo que Prost vença em Adelaide e empate em números de pontos (87) após o desarte obrigatório de cinco provas, perderá o título no primeiro desempate número de vitórias, que será de oito contra sete. Uma pequena pena no motor na largada — um problema na nova embalagem e uma distração, assumida pelo piloto, fizeram com que o motor morresse por duas vezes, voltando a pegar no traço — quase pôs fim à conquista antecipada de Senna. Mas a falta serviu para mostrar o enorme talento do brasileiro; alinhado na pole, ele caiu para a décima sexta posição, deixando a liderança com seu único rival na luta pelo título, Alain Prost.

Na chicana, Prost não ultrapassa Arnoux e Gugelmin, permitindo a aproximação de Senna. Senna entra mais forte na reta e chega a usar o acostamento da pista para ultrapassar o francês.

Sempre no seu próprio limite e, também, do outro, já no final da primeira volta tinha recuperado oito colocações, assumindo a oitava posição.

Era pouco, e ele queria mais. Na segunda volta, era o sexto colocado e, na seguinte, ocupava a quinta posição. Michele Alboreto não era adversário para Senna: numa manobra arrojada, na frente da chicana — os pneus dos dois carros quase se tocaram —, e o brasileiro assumiu a

quarta colocação, atrás de Ivan Capelli, Gerhard Berger e Alain Prost. Foi o momento de mostrar também paciência. Manteve a quarta colocação e viu de perto Berger ser ultrapassado por Ivan Capelli, que foi atrás de Prost. Da quinta à 11ª volta, poupou combustível, refer-se delicadamente, esperando pelo melhor momento de buscar também a terceira colocação. Quando resolveu acelerar forte novamente, Berger foi vencido e, mais uma vez, viu de perto — como um tigre à espera do bote definitivo — a filiação de Prost para evitar o assédio de Capelli.

O italiano chegou a ultrapassar Prost, na 14ª volta, mas o francês deu o troco em seguida. Não havia mais distância a ser descontada para os líderes.

Sábio, o brasileiro sentia que a March de Capelli não resistiria à velocidade que o Mallano estava exigindo do motor. Fez da paciência, mais

uma vez, sua maior aliada, e não se enganou: Capelli parou com o motor queimado e Senna era o segundo. Em 20 voltas, Senna tinha saído da 16ª colocação para a vice-liderança.

Mas faltava ultrapassar Prost, que estava logo ali. Era questão de tempo e talento e conquista da primeira colocação, passo decisivo para seu primeiro título. Na 26ª volta, o bote definitivo, numa manobra muito ariscada, acelerou mais e venceu o francês, como todos os outros que ficaram à sua frente.

Um campeão que ignorou também a chuva — aliás, fez da pista escorregadia outra aliada. E, no fim, quando choveu mais forte, soube entrar no mau estado da pista com perícia, levando o carro no traço. Duas curvas antes do fim, já levantava os punhos comemorando. Cruzou a reta de chegada aos prantos. Um bravo campeão. Uma vitória inesquecível. Um título incontestável. Um

A página 8 do caderno de esportes, do jornal *O Globo*, em 31 de outubro de 1988 usa a visualidade como valor-notícia para descrever o ato heroico de Senna no Grande Prêmio do Japão. Relatada em detalhes, a ultrapassagem sobre Alain Prost na 27ª volta da corrida, que deu o primeiro campeonato a Senna, foi contada em meia página, com o jornal colocando Ayrton como um campeão incontestável.

Encontra-se, nesse recorte, o ato de persistência e coragem de Senna, comum à jornada do herói, que se recuperou após uma largada ruim. Ele tinha apenas o resultado de vitória como o único a seu favor para conquistar o primeiro título. Antes da corrida no Japão, Ayrton havia vencido sete vezes no ano, enquanto Prost tinha ficado com outras seis conquistas. A matemática era simples: se Ayrton vencesse, seria campeão. Caso isso não acontecesse, o campeonato seria decidido duas semanas depois, na prova final da temporada em Adelaide, na Austrália.

Logo na largada, Ayrton já tinha perdido 16 posições. Prost acelerou, tomou a liderança, Senna partiu determinado para a recuperação e, já na primeira volta, ultrapassou oito carros. Logo na segunda volta, Ayrton passou Ricardo Patrese e Alessandro Nannini, subindo para sexto. Na terceira, passou Thierry Boutsen e, na freada antes da reta dos boxes, deixou Michele Alboreto para trás, na quarta volta. Mesmo estando ainda 12 segundos atrás do líder Prost, Senna estava determinado a vencer a corrida e o campeonato.

No final da décima volta, o brasileiro ultrapassou a Ferrari de Gerhard Berger e assumiu o terceiro lugar. Entre ele e Prost, agora, só existia o carro de Ivan Capelli, da equipe March, com o italiano mais de dez segundos à frente do brasileiro. Debaixo de uma leve garoa, Senna buscava a aproximação a Prost e Cappelli, que se atrapalharam e perderam alguns segundos em disputas com os retardatários. Ayrton tirava diferença volta a volta, até encostar nos líderes na 19ª volta. Na volta seguinte, deixou Cappelli para trás e, em seguida, já estava no retrovisor de Prost.

A dramaticidade também é outro critério de noticiabilidade explorado pelo caderno esportivo do jornal *O Globo* para contar o desfecho heroico de Senna. Para o duelo final contra Alain Prost, a garoa que caía sobre o circuito de Suzuka parou a tempo de proporcionar o embate histórico entre dois rivais da Fórmula 1. Agora, as condições seriam idênticas, sem a vantagem de Senna correndo no piso molhado.

Por diversas voltas, Senna perseguiu Prost; era uma corrida à parte dos dois pilotos da McLaren. Na 27ª das 51 voltas, Senna armou o bote antes da entrada da reta dos boxes para consumir a sua 15ª ultrapassagem na corrida. A que lhe deu o primeiro campeonato.

Prost, numa tentativa desesperada, ainda tentou espremer Senna no muro da reta dos boxes, mas era impossível conter a manobra. Ayrton assume a liderança, algo que parecia impossível após o problema na largada e, assim, mantém-se à frente do piloto francês até a linha de chegada para vencer a oitava prova na temporada, aquela que o consagra campeão mundial pela primeira vez.

# Recorde de vitórias leva ao título mundial

**Campeão mundial da Fórmula-1.** Ao final do Grande Prêmio do Japão ontem, no circuito de Suzuka, o brasileiro Ayrton Senna tinha todo o direito de comemorar, ficando assim o volante de sua McLaren, soando o ar e, logo depois, o próprio câmbio. Era a última da época que podia acreditar que, ao cruzar a linha de chegada em primeiro lugar, acabara de realizar o maior sonho de sua vida: conquistar o título da categoria.

Com sua oitava vitória (recorde mundial numa só temporada, superando em uma primeira colocação Alain Prost e Jim Clark), rodou-se de dois erros que quase lhe custaram o título. Em Mônaco, vitou logo, com 14 segundos sobre Prost,

quando resolveu acelerar. Acabou derrapando, bateu com o roda direita no muro e, depois de atravessar a pista, foi parar no guard-rail, na entrada do túnel, dando a vitória ao francês.

Em Mônaco, líder a duas voltas do final, ele entrou junto com Jean-Louis Schlesser na colina, tocou na roda do francês, rodou e teve que abandonar. A vitória foi de Berger.

Senna começou mal na temporada: foi desclassificado no Grande Prêmio do Brasil por largar dos boxes. Recuperou-se a seguir e só voltou a ter problemas nos GP de Estoril, em Portugal, e em Jerez, na Espanha. Suas outras sete vitórias que lhe garantiram o título.



Ayrton Senna comemora no Japão sua oitava vitória e o título por antecipação

## GP DA ALEMANHA

### Mais chuva e outra exibição perfeita

O GP da Alemanha, também deitado de chuva, fraca e inconsistente, foi palco para a quinta vitória de Ayrton Senna. O brasileiro liderou a prova desde a largada e passou à frente de Alain Prost em número de vitórias na temporada. Agora, somava cinco primeiros lugares, contra quatro do francês e disputava mais três pontos da vantagem que seu companheiro na McLaren tinha sobre ele (6 e 47).

Inseguro na pista molhada, Prost tentava se recuperar e vitou um segundo, acompanhando Senna como líder. O brasileiro disputou na frente e o francês, que largou mal, só conseguiu se livrar de Gerhard Berger e Alessandro Nannini após 12 voltas. Maurício Gugelmin também vitou na saída, foi para 13º lugar e, embora seu carro estivesse para pista seca, ainda teve brava para ganhar as posições de Eddie Cheever, Nelson Piquet e Ricardo Patrese. Nelson Piquet, por sua vez, pagava logo na primeira volta pelo erro de largar com pneus lisos: bateu no guard-rail.

A prova foi um festival de derrapagem e, na décima volta, Senna escapou de ser atropelado pelo carro de Philip Alliot, que colou. Passado o susto, Senna continuou firme na ponta, enquanto Prost também rodava, na 34ª volta, no meio de uma retã. Com isso, Prost voltou o pé e Senna venceu com facilidade.

## GP DA HUNGRIA

### Na reta dos boxes, resposta à altura

O campeonato chegava à sua décima etapa e a disputa entre os dois pilotos da McLaren se tornava mais acirrada. Foi assim que Senna e Prost correram o GP da Hungria, em Budapest (Km 136 e 138), Piquet torce o vencedor. Nesta ano, era a vez de outro brasileiro — Senna — travar uma batalha para conquistar um triunfo que o deixaria no lideranço da competição, com a vantagem de seis primeiros lugares contra quatro do francês.

Senna restituiu ao alque de Nigel Mansell logo na largada, para manter sua primeira posição. Prost, por sua vez, caiu de sétimo para oitavo. Patrese em segundo não era adversário para Senna, nem Thierry Boutsen, que passou o italiano. E, na 19ª volta em diante, Prost resolveu partir para ganhar o segundo lugar, o que obteve na 46ª volta e, então, correu atrás de Senna.

Com tráfego pela frente, o brasileiro foi alcançado três voltas depois. Na reta dos boxes, os dois vitaram juntos, Prost foi no vacuo de Senna, honrou a preferência da curva e tentou ultrapassar. Passou, mas acabou na saída da curva. No ato, Senna deu o troco, também por dentro. Sem contatando da seguinte, perdeu e recuperou a liderança, para não-lhe até a chegada. Era sua sexta vitória na temporada, a terceira seguida, igualando o recorde do australiano Alan Jones, estabelecido em 1979.

## GP DE SAN MARINO

### O sinal verde no caminho do pódio

O Grande Prêmio de San Marino, corrido no circuito de Imola, confirmou o que já vinha se configurando desde a prova anterior, no Autódromo de Jacareacanga. Se no Rio, com a vitória de francês Alain Prost, a McLaren não pôde fazer a diferença, devido à desclassificação de Ayrton Senna, em Imola ficou evidente a supremacia da equipe inglesa. A partir de Nelson Piquet, terceiro colocado na corrida, comentar que a Fórmula-1 estava dividida em duas categorias: as McLaren e os outros carros.

Beneficiado por uma pista larga e de Prost, Senna disputou na ponta desde o início, sem se preocupar com o lapa de que um pole position não ganhava em Imola. Alessandro Nannini, da Benetton, ganhou a

segunda posição, mas perdeu-a já no final da reta para Nelson Piquet. Na quinta volta, Senna tinha seis segundos de vantagem sobre os demais. Foi em diante, imprimiu um ritmo veloz à prova, acessado pelo francês, com quem disputava as voltas mais rápidas — Senna fez quatro e Prost fez sete. Na 40ª volta, o brasileiro tinha quase 12 segundos de vantagem sobre seu companheiro de equipe e, na 50ª, essa diferença caiu para 3031.

Com a vitória praticamente assegurada, Senna deixou ao que Prost se aproveitou para se aproximar. Enquanto isso, Piquet chegava em terceiro lugar, uma ótima colocação para a Lotus. No pódio, Senna anunciou que era candidato ao título.

## GP DOS ESTADOS UNIDOS

### Nas ruas de Detroit, 38s à frente

Uma semana depois de vencer no Canadá, Ayrton Senna voltou a empolgar a torcida com uma vitória folgada no Grande Prêmio dos Estados Unidos, no circuito de rua de Detroit. O piloto procurou ser modesto ao dizer que foi difícil, que a corrida havia sido desgastante e muito perigosa, mas o fato é que terminou com a vantagem de simplesmente 303711 sobre Alain Prost.

Em Detroit, o brasileiro voltou a demonstrar que é um piloto veloz, mas deixou claro que também passava a correr com a cabeça, desde seu acro em Mônaco, onde bateu quando cogitava a liderança da prova, foladamente. Depois de realizar o ataque de Gerhard Berger no início da prova, administrado a vantagem sobre os de Ferrari e, depois, sobre Alain

## GP DA BÉLGICA

### Prost reconhece quem é o melhor

Ayrton Senna queria mais do que o título mundial da Fórmula-1, o maior sonho de sua vida. Em Spa-Francorchamps, no Grande Prêmio da Bélgica, superou a marca de Alan Jones, com sua quarta vitória seguida. Era a sétima vez que subia ao pódio como vencedor na temporada, igualando o feito de Jim Clark, em 1968, e de Alain Prost, em 1985. Além disso, agora uma vantagem de sete primeiros lugares contra quatro do francês, assumia a liderança do campeonato, com 70 pontos, e passava a contar com a possibilidade matemática de precisar de apenas mais duas vitórias para realizar seu sonho.

Mesmo largando na pole — a nona no ano, igualando recorde de Ronnie Peterson (1973), Niki Lauda (1974 e

## GP DO CANADÁ

### Manobra ousada diminui diferença

Ao chegar em Montreal, para o Grande Prêmio do Canadá, Ayrton Senna fazia na largada apenas uma vitória na temporada, contra três de Alain Prost, seu companheiro de equipe e praticamente seu único rival na disputa pelo título. Embora pretendesse desmontar essa diferença, largou mal, perdendo a liderança instantaneamente para o francês. Além disso, vitaram as duas Ferraris, do austríaco Gerhard Berger e do italiano Michele Alboreto, seguidos pelos Benetton do belga Thierry Boutsen e do italiano Alessandro Nannini.

Mas era uma corrida em que, mais uma vez, as McLaren demonstraram de início ao fim. Preocupados em economizar combustível, tanto o francês quanto o brasileiro não abriram grande vantagem sobre os outros pilotos. Esse ritmo passou a ser acelerado na 19ª volta, quando Senna resolveu partir para cima de Prost, a fim de recuperar a ponta.

Senna deu um show de audácia e precisão na 19ª volta, aproveitando a única oportunidade que teve para ultrapassar Prost. Na entrada da curva, deu um passo frente e, mais tarde, fez uma manobra ousada, ganhar a posição do francês. Prost abriu a porta, pensando em recuperar a ponta ao apostar no excessivo consumo de combustível por parte do brasileiro. Mas Senna, no controle do espetáculo, não permitiu a aceleração. Aproveitando na ultrapassagem e controlando a administração da vantagem, o brasileiro chegou à sua segunda vitória na temporada.

## GP DA INGLATERRA

### Gaite e astúcia na pista molhada

As Ferraris fozam a grande surpresa nos treinos para o Grande Prêmio da Inglaterra, ganhando as duas primeiras posições no grid de largada, com Gerhard Berger na pole position, seguido por Michele Alboreto. Logo atrás vinham, na ordem, Alain Prost e Ayrton Senna, pela ordem. Mas Senna havia um rodageo além de Berger e, depois, sobre Alain

mais molhada de pista e, assim, evitari e desogou dos pneus. O brasileiro ganhou mais tranquilidade para disputar a prova ao ver Alain Prost abandonar a corrida na 2ª volta. Depois da prova, o francês chegou a admitir problemas com o câmbio. Além disso, se queixava que sua McLaren saltou de frente e de trás. Apesar de some desconfiança, mais tarde admitiu que a direção



Ayrton Senna comemora a vitória no Grande Prêmio da Bélgica

O segundo recorde, na página 8, do caderno de esportes, do jornal *O Globo*, em 31 de outubro de 1988, faz uso da visualidade como valor-notícia para descrever a jornada do herói em detalhes durante a temporada de 1988 da Fórmula 1. A primeira conquista de Senna trouxe junto um recorde de vitórias de um mesmo piloto em uma temporada. Ayrton foi o campeão tendo oito vitórias em dezesseis corridas no ano.

Outro recorde ficou com a equipe McLaren, que venceu 15 corridas em 1988, perdendo apenas o Grande Prêmio da Itália, vencido por Gerhard Berger, da Ferrari. No recorte da página, as provas consideradas decisivas, segundo a edição, para conquista de Senna, foram relatadas em detalhes e mostram a jornada do herói com seus êxitos e percalços. Suas vitórias e derrotas ao longo de 16 batalhas na temporada de 1988. A visualidade foi usada como elemento principal para chamar atenção para matéria, com a imagem dos carros de Senna e Prost em duelo direto por vitórias naquele ano.

Chama atenção que a edição não cita o Grande Prêmio de Mônaco de 1988, um momento de derrota para Senna dentro da sua jornada, quando ele perde a corrida a poucas voltas do final, ao bater na entrada do túnel do circuito de Montecarlo, estando mais de 50 segundos à frente de Prost, numa corrida que estava garantida. Para Ayrton, a derrota em Mônaco foi o seu ponto de virada para uma reação no campeonato, que lhe traria a primeira de três conquistas. Importante lembrar, aqui, que Ayrton Senna é, até os dias atuais, o recordista de vitórias em Mônaco, com seis vitórias.

Ao mesmo tempo, a edição faz uso de adjetivos para ressaltar as vitórias de Ayrton, como a garra e a astúcia para vencer na pista molhada no Grande Prêmio da Inglaterra, o que se repete no Grande Prêmio da Alemanha, com Senna também vencendo na chuva, até o reconhecimento por parte de Alain Prost, no Grande Prêmio da Bélgica, com outra vitória dominante de Senna sobre o seu maior adversário na temporada.



O recorte na página 9, do caderno de esportes, do jornal *O Globo*, em 31 de outubro de 1988, faz uso da visualidade como valor-notícia para descrever o herói em detalhes. A trajetória de Senna é contada em detalhes desde os primeiros anos de vida, e com os planos para o futuro do piloto na Fórmula 1.

A visualidade é o valor-notícia explorado na página, com fotos de Senna desde os quatro anos de idade, quando ganha o seu primeiro kart, passando pelas primeiras competições, os campeonatos conquistados na Europa antes de chegar à Fórmula 1, até a foto da sua primeira vitória no Grande Prêmio de Portugal de 1985.

O título da página, “Um Campeão de Olho na história”, projeta Senna como postulante a obter todos os records da Fórmula 1 nos anos seguintes, o que era ambicionado pelo próprio Ayrton. A notoriedade da conquista de 1988, com o recorde de vitórias em uma única temporada, colocava Senna como futuro da categoria. Ayrton ambicionava o recorde de cinco títulos mundiais de Juan Manuel Fangio.

Além disso, outros detalhes da trajetória do campeão foram retratados no recorte da página, como o seu trabalho de preparo físico para suportar a rotina desgastante das corridas de Fórmula 1. O tempo, como valor-notícia, traz a reportagem relembrando quando Ayrton teve problemas físicos após o Grande Prêmio da África do Sul de 1984, o que o levou a implementar uma rotina de exercícios e uma alimentação adequada para garantir a resistência necessária para suas disputas na pista. Junto a isso, também apresenta a rotina do seu empresário, Armando Botelho, que era quem cuidava da vida do campeão fora das pistas, enquanto este mantinha o seu foco para as conquistas.

Armando, que era empresário e amigo da família de Senna, acompanhava Ayrton desde 1982, quando Senna entrou para a Fórmula Ford, uma competição disputada na Inglaterra. Desde então, Botelho acompanhou Senna até 1989, quando morreu vitimado por um câncer.

10 • ESPORTES

28 CLICHÊ

O GLOBO

Segunda-feira, 31 de outubro de 1988



Torcedores brasileiros, em território francês, o bar do Hotel Meridien, comemoram a ultrapassagem de Senna sobre Prost, no Grande Prêmio do Japão

# Brasileiros festejam título até mesmo em 'território' francês

### Torcedores, no Meridien, fazem muita festa na vitória de Senna

EDUARDO TOMAZ

O Brasil fez a festa em "território" francês. Ontem, no Hotel Meridien, no Lez, a emocionante vitória de Ayrton Senna no Grande Prêmio do Japão provocou as mais variadas reações. Não faltaram gritos, palmadas, sorrisos e nervosismo, por parte das 50 pessoas que pagaram C\$25.000 para assistir à corrida no telão colocado no bar do hotel. Do camarão cardápio Expedito Cordeiro, ao inquieto faciliado do coquetel RPM, Luis Shavon, e até mesmo por uma casa em noite de notícias, todos se feriram e vibraram com Senna.

A idéia de reunir um grupo de pessoas no bar de um dos hotéis mais sofisticados do Rio partiu do ator e apresentador de programas Denis Ferrier. Aos 38 anos, também dono de uma empresa de promções de eventos, Denis é um francês naturalizado brasileiro que torce como nunca pela vitória de Ayrton.

— Chegou ao Brasil três meses atrás. Sempre me considerei um brasileiro. O meu objetivo foi fazer desta local um ponto de encontro para os amantes da Fórmula-1.

Denis acertou em cheio. Com educação, 50 pessoas consumiram como quem não tem medo de comer o que a comemoração permitia. Batu um drinque e outro, Expedito Cordeiro, 60 anos, acabou se tornando a grande atração da noite. Quando Senna ficou parado na largada, Expedito não se controlou:

— Não faz isso mais filhão Ayrton, pelo amor de Deus!

O forte ataque nerdistico provocou risos. Mas Expedito não se importava com nada. Quería apenas extravasar toda tensão acumulada desde que chegou — antes das 2 ho-

ras da madrugada, horário da corrida. Isso bichinho! Tira essas caras da frente. Janta este francês! O grito só não cessou e francês em férias no Brasil Didier Escobin, sentido numa mesa próxima de Expedito. Ele se mantinha tranquilo e disparava muita propositiva: — Acho que Alan consegue manter a liderança até o final.

As palavras do único francês presente não abalaram a confiança dos brasileiros. Muito pelo contrário, naquele momento começaram a chover em Suzuka e Senna iniciava sua recuperação. Expedito tinha no tecladista e RPM, Luis Shavon, seu maior aliado. Ele acabara de tocar com o restante do grupo no Canadá e não escondia o nervosismo. Senna começava a chegar mais perto de Prost e Shavon disse, sorrindo: — Prost não vai resistir ao olhar de Senna.

E não resistiu mesmo. Na 27.ª volta, já estava Ayrton Senna ultrapassando e matança assustadora a Alain Prost. Ultrapassagem que contou a Carlos Ferraz terríveis minutos de espera e muita paciência. Ele já estava na oitava metade do hotel, a caminho do quarto para a tão sonhada lua de mel, quando sua mulher Vivian não se conteve. Entrou no bar do hotel em disparada e comemorou como nunca:

— A lua de mel pode esperar um pouco, Carlos. De-lhe Senna!

A vitória que garantiu o primeiro título mundial para Ayrton Senna acabou mesmo chegando e, na bandeira final, todos comemoraram com a abertura de um champanhe francês. Afinal, nada como comemorar um grande vitória brasileira com uma bebida francesa, num hotel francês e sobre um rival francês.

— Garçon, mais champanha, por favor!

● SALGUEIRO — Ontem, durante o anúncio da Escola de Samba Salgueiro, para o carnaval de 1989, a bateria e o conjunto de samba passaram para anunciar a vitória e o título de campeão. O anúncio foi comemorado e o samba de 1989 foi lançado.



A vitória de Senna é comemorada em São Paulo, com muitos brindes

## Sofisticação na festa dos paulistas

SÃO PAULO — "Dê-lhe Senna!" Esse foi o grito mais ouvido ontem na madrugada de São Paulo, a cidade mais automobilística do Brasil, durante o GP do Japão. No salão do restaurante Pensilvânia, no edifício sede do Citibank, na Avenida Paulista, cerca de 100 pessoas se concentravam diante de um telão, no andar térreo, e pouco mais de 50 no andar superior, diante de um aparelho de TV de 22 polegadas, para assistir à corrida e torcer pela vitória do brasileiro. Muitos ficaram ruidosos de tanto gritar e outros "elegantes" de tanta champanha.

A torcida começou a ficar nervosa logo na largada, ao ver Senna praticamente parado após o sinal verde e Prost fugir na liderança. No entanto, ninguém se desesperou. Os ruidosos do grupo de rock "Mits, Paulo Miklos, Preta e Marcelo Prunier" arramaram mais agitação, juntamente com o juiz de direito Tonico Barreto, 24 de-

Senna desde o início da carreira do piloto. — Sou Senna e não abro — afirmava com a convicção de que o brasileiro venceria a prova.

Ali no Pensilvânia se reuniu a maior torcida pro-Senna da madrugada paulistana. Todos chegaram por volta das 23 horas e saíram às 4h30, após uma boa comemoração, seguida com champanhe a muitos gritos de "Dê-lhe Senna! Próximo dali, na Alameda Santos, no Vitória Pub, a vitória de Senna também foi festejada comemorada, mas com muita cerveja.

O que uniu as comemorações do Pensilvânia com a do Vitória Pub foi a guerra da torcida, o mesmo nos dois lugares. Dê-lhe Senna! Uma imitação do antigo "da-me Nigoni!" Que era gritado para os dois maiores ídolos do turré nacional, que levantara a torcida nos hippódromos do Brasil.

## Brasil supera Argentina

### Com seis títulos, brasileiros agora só perdem para os ingleses na história da F-1

Com a vitória de Ayrton Senna no Grande Prêmio do Japão, conquistando, antecipadamente, o título do Campeonato Mundial de Fórmula-1 de 1988, o Brasil passou a ser o segundo país, na história da competição, a ter o maior número de vitórias. Passou a Argentina e, agora, está atrás somente da Grã-Bretanha, líder absoluta com dez campeonatos. O Brasil, agora, tem seis.

Elas foram conquistadas por Emerson Fittipaldi, em 1973, como piloto da Lotus, e em 1974, pela McLaren, Nelson Piquet, o único brasileiro com três títulos, vencendo nos anos de 1981 e 1983, pela Brabham, e 1987, pela Williams. O número de suas vitórias só completou ontem, com o título conquistado por Senna, perdendo para Nelson Piquet, o primeiro brasileiro a vencer na Argentina, com cinco vitórias, to-

das elas do também Juan Manuel Fangio, nos anos de 1954 e 1956 a 1957.

Outro dos grandes heróis da Fórmula-1 é o austríaco Niki Lauda, tricampeão mundial. A Austrália venceu apenas quatro campeonatos — três deles, naturalmente, de Lauda. Foram os dois anos de 1970, com John Surtees, e os de Lauda, em 1975, 1977 e 1984.

Os demais países campeões do mundo são: Austrália, quatro campeonatos; Itália, três; França, dois (os dois com Alain Prost); Estados Unidos, dois; Nova Zelândia, Finlândia e África do Sul, um. Ao todo, foram disputados 23 Campeonatos Mundiais e a grande recordista de vitórias é o argentino Juan Manuel Fangio, com cinco.

OS CAMPEÕES

1950 - G. Farina (Itália) - Alfa Romeo	1974 - J. Nardi (Áustria) - Lotus
1951 - Fangio (Argentina) - Alfa Romeo	1975 - J. Stewart (Escócia) - Ferrari
1952 - A. Ascari (Itália) - Ferrari	1976 - E. Fittipaldi (BRASIL) - Lotus
1953 - A. Ascari (Itália) - Ferrari	1977 - E. Fittipaldi (BRASIL) - Lotus
1954 - Fangio (Argentina) - Alfa Romeo	1978 - E. Fittipaldi (BRASIL) - Lotus
1955 - Fangio (Argentina) - Mercedes	1979 - L. Lauda (Áustria) - Ferrari
1956 - Fangio (Argentina) - Lotus	1980 - J. Hunt (Inglaterra) - McLaren
1957 - Fangio (Argentina) - Ferrari	1981 - L. Lauda (Áustria) - Ferrari
1958 - H. Stuck (Alemanha) - Ferrari	1982 - A. Prost (França) - Renault
1959 - Brabham (Austrália) - Cooper	1983 - N. Piquet (Brasil) - Williams
1960 - P. Hill (EUA) - Ferrari	1984 - P. Prost (França) - Renault
1961 - G. Hill (Espanha) - BRM	1985 - N. Piquet (Brasil) - Brabham



O lixíbe de Ayrton Senna em Brasília, no restaurante Estação 108

## A torcida organizada em Brasília

BRASÍLIA — Foi uma madrugada de festa e emoção para a Torcida Ayrton Senna, a TAS, que desde às 23h30m de sábado começou a ocupar o amplo bar e restaurante Estação 108, na Asa Sul, para torcer pelo brasileiro. Televisão ligada no volume máximo, a primeira providência da diretoria foi emitir — Jurandir, Tiago, Maria de Fátima, e Júlio César e Reinaldo — e lembrar aos companheiros o acordo feito com o dono do bar: nada de bagunça.

Todos estão de camisetas e vibrando com a foto de Ayrton. As primeiras garrafas de cerveja já estão na mesa quando Reinaldo toca, antífona, o hino de hino da torcida que tinha acabado de somar.

Comerça a corrida, mas a alegria de fazer as vitórias e a comemora-

ção mais a emoção. Todos sobem nas mesas, alguém acende um legítimo charuto cubano, Reinaldo é convidado para não dar um banho de cerveja na televisão e Maria chora convulsivamente.

A emoção corre solta no Estação 108, depois de tanta tensão. Na bandeira final, milíons evançam as lágrimas no sorriso largo com a inscrição que é o símbolo da TAS: "A salvação de torcer por um campeão". Já são quase 4 horas de tarde, mas de 100 garrafas de cervejas são espalhadas pela mesa, mas ninguém recede pé do Estádio 108. Os garçons estão cansados, mas a festa não pode acabar. Exaustos, mas exultantes, todos vão para a casa de Jurandir, na cidade satélite do Gu-

## Pit stop

Celso Itiberê

### Flertando com a sorte

Campeão que se prese tem que ter competência, arrojo e sorte — diz sempre o grande Jackie Stewart, o escocês voador. Ontem em Suzuka, Ayrton Senna exibiu geniosamente o três itens. Competência, ultrapassagem com precisão e mantendo o motor no limite. Arrojo, ao manter na pista, diante de chuva, um carro que balançava e ia a se deslizar. Sorte, porque ele se deixou conquistar e, daí, lutou com ele o tempo todo.

Senna cometeu um único erro: deixou o motor morrer na largada. E ali a sorte o tocou: conseguiu fazer o motor pagar no segundo tranco.

A competência e o arrojo levaram-no a sucessivas ultrapassagens e ao terceiro lugar, mas longe de Prost. Ali, a sorte, encanada com o esforço de muita eletricidade leve e insistente chuva. Prost tirou o pé, Capelli também e Senna — ninguém anda como ele nas pistas molhadas — a favor do piloto que se merceda mais do que todos por sua brilhante performance.

Não me agrada o papel de cassandra, mas tenho certeza de que, depois dessa vitória — e de uma temporada excepcional, em que houve recordes de vitórias (8, até agora em 15 provas) e de poles (12, nas mesmas 15 provas) e inscreva seu nome na história da Fórmula-1 —, Ayrton Senna não será o mesmo. Vai crescer, ganhar confiança e tem tudo para se tornar um insusqueável campeão.

O recorte na página 10 no caderno de esportes do jornal *O Globo*, em 31 de outubro de 1988, faz uso da visualidade como valor-notícia para descrever a celebração da torcida com o desfecho da jornada épica de Senna. Na madrugada de 30 de outubro de 1988, os torcedores brasileiros ficaram em frente à televisão, reunidos em casa e nos bares, para assistir a prova no Japão.

Após cruzar a linha de chegada, o resultado de Senna foi celebrado pelo restante da madrugada no Brasil, e colocava o país, à época com seis títulos mundiais de Fórmula 1, como o segundo maior vencedor na categoria, atrás apenas da Inglaterra. Antes, o Brasil estava empatado com a Argentina e os seus cinco títulos mundiais com Juan Manuel Fangio, obtidos nos anos 1950.

A coluna ‘Pit Stop’, do jornalista Celso Itiberê, destaca a sorte de Senna após todas as dificuldades enfrentadas no Grande Prêmio do Japão. Desde o problema na largada, a persistência e a coragem na recuperação ao longo da corrida, até a ultrapassagem decisiva, que lhe deu o primeiro campeonato.

Senna foi comparado com outros grandes campeões do passado, como Jackie Stewart, que entre as suas características reunia competência, arrojo e sorte, tudo o que acompanhou Senna no desfecho da sua jornada épica no Japão.

Segunda-feira, 31 de outubro de 1988

O GLOBO

ESPORTES • 11

# Frost: 'Senna merece o título'

### Francês reclama do motor Honda mas se conforma com a derrota

MILTON DOMINGOS DA GRAÇA  
São Paulo, especial

**SUZUKA** (do enviado especial) — Ayrton Senna merece ser o campeão do mundo, mas está decepcionado por ter perdido o campeonato, mas não pelo desempenho dele. Grande favorito que, para assim, foi frustrante, um pouco como o campeão da temporada.

A vitória do piloto francês Ayrton Senna, campeão mundial e companheiro de Senna na McLaren, além de ter sido, na final, derrotado, seu maior rival na pista pelo título. Prost disse, ainda, que nunca é bom perder um campeonato, mas acredita que a vitória de Senna só beneficiou, da mesma forma que à McLaren.

— Ele queria muito esse título e isto vai torná-lo, certamente, mais humano e mais simpático. Não estou desapontado com a perda do campeonato, porque, como é difícil de analisar, sabia que seria muito difícil tirar a vantagem que o Ayrton levava, especialmente em circunstâncias tão próximas.

Prost admitiu a derrota oportunista, mas fez uma série de críticas, em suas palavras, aos problemas, principalmente, os relacionados.

— Sou um pouco mais rápido do que o Ayrton em corrida, mas ele é melhor no relâmpago. Foi por isso que tempo depois nas ultrapassagens, porque certos pilotos não tinham

preocupação e isto é inadmissível. Em duas ou três voltas, perdi quase dez segundos de vantagem por problemas de trânsito — afirmou o piloto francês.

Em sua crítica aos demais pilotos, Prost citou também a reclamação feita pelo novo campeão mundial, sobre os carros de menor potência.

— Como o Ayrton disse, foi muito desagradável e que alguns pilotos ficaram. Perdi oito segundos em duas voltas e o Ayrton nos passou quando eu tinha dois retardados na minha frente. Não fazemos um briefing nas mudanças das corridas, mas alguns continuam fazendo as mesmas coisas de sempre. De qualquer modo, o resultado da Grande Prêmio do Japão reflete o que foi o campeonato.

O piloto francês também fez severas críticas à Fisa que, segundo disse, permitiu que corria com pouca competitividade participando da Fórmula-1.

— O problema já existe há muito tempo. Há alguma coisa errada na Fórmula-1, porque ficou fácil entrar nela. Não é justo que a McLaren, a Honda e seus patrocinadores gastem tudo esse dinheiro para lutar por um campeonato e o trabalho seja prejudicado por outros pilotos que não têm competitividade.

Prost disse que sua corrida foi prejudicada por problemas no carro, principalmente na caixa de câmbio. Reclamou, também, por ter passado um dia em seu carro para fazer ajustes em sua McLaren.

— Meu carro não estava nas melhores condições. Não fiquei nem um pouco satisfeito com o motor, com problemas de pressão de válvula. Mas afirmo que ganhar ou perder



Alain Prost, no pódio, cumprimenta Ayrton Senna, novo campeão de F-1

não dependeu desta vez dos motores e não quero voltar a discutir sobre isto — afirmou Prost.

Independentemente de o título já estar definido, o campeão mundial afirmou que continuará lutando pela vitória no GP da Austrália, dia 13 deste mês, no circuito de Adelaide.

— Continuarei fiel à minha estratégia de ganhar ou ao classificar o melhor possível, sem correr riscos desnecessários. Nunca faço indícios antes de uma corrida e em Adelaide será igual. Tudo ocorrerá até melhor. Quanto ao próximo ano, espero que, pelo menos, será menos difícil — concluiu Prost.

## Elogio até dos que não acreditavam

**SUZUKA** (do enviado especial) — Mesmo os pilotos que não acreditavam na vitória de Ayrton Senna, como Derek Warwick, Philippe Streiff e Philippe Alliot, concordaram agora que o francês como o ganhador do Grande Prêmio do Japão o passou como um dos grandes pilotos da história da Fórmula-1.

Para Prost, que saiu correndo do subchassis para Mônaco, depois de ser medicado por causa dos danos e da náusea que sentia, Senna soube aproveitar a vantagem que tinha e ganhou uma corrida na zebra.

— O Senna entrou na corrida realmente disposto a conquistar o título deste ano. Sabia da sua vantagem no número de vitórias sobre o Prost. Na verdade, ele correu para ser campeão e mesmo prejudicado na largada, ficando atrás da vitória, conseguiu fazer uma vitória, mas principalmente pelo título.

Warwick disse que dava a mão à palmatória e reconheceu que Senna fez uma corrida espetacular, própria de um campeão do mundo.

— Na verdade, a vitória de Senna foi o justo reconhecimento de uma campanha espetacular.

Streiff, outro que também não acreditava na conquista do título por Ayrton Senna, apontado mais na recuperação de Prost, disse que a grande vitória do novo campeão no GP do Japão foi a coragem.

— Senna demonstrou muita determinação e coragem, virtudes indispensáveis a um grande campeão. Mas os maiores elogios pela vitória de Senna no Japão e, consequentemente, a conquista antecipada do

título da temporada deste ano, vieram dos pilotos que não acreditavam em sua vitória, como seu amigo Stefano Modena.

— Senna ganhou porque é o melhor da Fórmula-1. Sua campanha nesta temporada e a vitória no GP do Japão deixam bem evidente esta verdade.

A opinião de Modena foi repetida também por Alessandro Caffi e Nicola Larini. Gabriele Tarquini, por sua vez, disse que nem sempre a experiência é o mais importante numa decisão de campeonato.

— A experiência só pode ser importante, mas o mais importante é ser o mais rápido. E Senna é, no momento, o piloto mais veloz da Fórmula-1.

O brasileiro Maurício Gugelmin, grande amigo de Senna, disse que a vitória do campeão mundial foi, acima de tudo, uma questão de lógica e justiça. Ricardo Patrese, por sua vez, considerou merecidíssima a conquista de Senna. Eddie Cheever, ao contrário, afirmou que a vitória do brasileiro surpreendeu.

— Eu sempre disse que ele é o mais rápido de todos nós na pista. E eu soube decidir o campeonato em duas corridas debaixo de água.

Thierry Boutsen também não acreditava na vitória de Senna, de quem é muito amigo e com quem vai passar uma semana em Dall.

Ivan Capelli repetiu que Senna sempre poderia perder o campeonato desde que se o japonês fora, enquanto Alessandro Nannini disse que provavelmente a vitória de Senna foi uma vitória de lógica.

## Boutsen, o melhor entre os aspirados

**SUZUKA** (do enviado especial) — Thierry Boutsen, mesmo que não se classifique na Austrália e perca os pontos do terceiro lugar na Bélgica, já é o melhor piloto do ano entre os carros aspirados. Ele provocou uma grande revolução entre os jornalistas, ao responder sobre como tinha sido sua atuação na corrida do Grande Prêmio do Japão.

— Não tem nada sobre mim. Corri segundo. A McLaren já se tornou o seu carro há três — afirmou, rindo junto com os jornalistas.

Boutsen e sua mulher, Patricia, acompanharam Ayrton Senna a Bali. Os dois são muito amigos e as brincadeiras no pódio, em homenagem aos dois do mundo inteiro puderam acompanhar, com entusiasmo durante a entrevista, as suas palavras que isto aconteceu entre dois italianos. Esta atitude não é digna de um piloto profissional e esportiva — desabafou Nannini.

Michele Alboreto, por sua vez, não quer que tivesse prejudicado a vitória de Senna. Alboreto disse que a vitória de Senna não foi uma vitória de lógica, mas de sorte. Ele disse que a vitória de Senna não foi uma vitória de lógica, mas de sorte. Ele disse que a vitória de Senna não foi uma vitória de lógica, mas de sorte.

mas ele me fechou a porta e eu não quero correr riscos. Na última volta quando cheguei lá e não me deixei passar atrás dele e a minha roda se flexionou. A lateral da minha asa dianteira amassou e meu carro começou a sair do eixo. Mas não sou mais preocupado com o pior que pode — disse.

Nannini continuou reclamando de Alboreto.

— Alboreto e Berger, ultrapassaram e estavam perdendo na final da corrida quando chegaram atrás do Alboreto novamente. Ele estava com problemas de troca de marchas e não conseguiu ultrapassar. Em cinco voltas, por causa da altitude dele, perdi os dois segundos de vantagem. As vitórias que isto aconteceu entre dois italianos. Esta atitude não é digna de um piloto profissional e esportiva — desabafou Nannini.

Michele Alboreto, por sua vez, não quer que tivesse prejudicado a vitória de Senna. Alboreto disse que a vitória de Senna não foi uma vitória de lógica, mas de sorte. Ele disse que a vitória de Senna não foi uma vitória de lógica, mas de sorte.



Ayrton Senna (à esquerda) responde ao 'ataque' de companheiro de equipe Thierry Boutsen, terceiro no Japão

— Além disso, as curvas do Suzuka também não permitiam ultrapassagens com facilidade — declarou Alboreto.

Geoffrey Berge disse que sua Ferrari não teve problemas mecânicos, mas de modo há corrida em direção

teve de controlar a velocidade, porque se acelerasse mais o combustível não seria suficiente e poderia deslizar a pé na pista.

— Somente apertei um poucoinho o gás e o ritmo para ultrapassar e Nannini a voltar ao quarto lugar — afirmou.

Franco Lollo, porta-voz da equipe Ferrari, confirmou que os testes do novo carro para 1989 — de motor aspirado — ocorrerão logo após o GP da Austrália, provavelmente já com a participação de Ingmar Johansson.

## Gugelmin, alegre pelo amigo e triste pelo seu March

**SUZUKA** (do enviado especial) — Maurício Gugelmin estava feliz com a vitória do amigo Ayrton Senna, mas achava que tinha perdido a oportunidade de um boa colocação, por causa dos muitos problemas com o carro. Gugelmin foi obrigado a correr com o chassis antigo, o M8, que quem quer que novo, o M9, no treino de classificação.

— A largada foi ótima, mas quando fui fazer aquela curva do grampeo, logo na primeira volta, a minha parafusada de água caiu entre os pedais. Ela tinha um furo e estava pingando. Era praticamente impossível dirigir com ela. Na hora que que caiu, dei uma rodada boa na frente do Ayrton. Depois, como não tinha como ultrapassá-lo, tive de chafar com Prost, até que finalmente fui. Fui com mais leve, mas continuei ali nos meses até o fim da corrida. Além disso, perdi a entrevista, debaixo de chuva.

— Não era o meu dia mesmo — lamentou o piloto brasileiro.

Ivan Capelli, companheiro de equipe de Gugelmin na March, fez mais uma ótima corrida. E, mais uma vez, foi batido pelo motor.

— Tive um boa largada, especialmente por causa do problema do Senna, e sei em terceiro. Pode ser que o Berger estava manobrando por causa do consumo de combustível e passé por ele em frente aos boxes, quando errou uma marcha. A partir deste momento, parti para cima do Prost. Cheguei e ultrapassei também em frente aos boxes, quando ele, assim como o Berger, errou uma marcha. Mas somente consegui seguir e ficava uns 400 metros, porque ele tinha a linha de dentro para entrar na curva à direita. Depois, quando o Senna me passou, meu motor de reserva morreu e tudo se acabou — disse o piloto italiano.

O recorte na página 11 do caderno de esportes do jornal O Globo em 31 de outubro de 1988, faz uso da relevância como valor-notícia para descrever o reconhecimento de Alain Prost e outros adversários após a disputa com Senna na temporada de 1988.

O duelo épico entre os dois pilotos da equipe McLaren, e que rendeu diversas batalhas durante o ano de 1988, também serviu para reconhecer o piloto belga Thierry Boutsen

como o melhor entre o restante do *grid* daquele ano. Importante lembrar novamente que, em 16 corridas em 1988, a equipe de Senna e Prost venceu 15. Além disso, rivais como Nelson Piquet ressaltaram que Senna soube aproveitar a vantagem que tinha para vencer a corrida a todo custo.

Demais pilotos como Ivan Capelli, que foi ultrapassado por Senna na 19ª volta do Grande Prêmio do Japão, abrindo caminho para a batalha final contra Prost, reconheceu que Ayrton era nitidamente melhor que Prost e, por isso, mereceu a conquista. Por outro lado, o recorte também abre espaço para o piloto Mauricio Gugelmin, que lamentou o fato de não conseguir fazer uma boa corrida, mas estava feliz pelo desfecho da jornada épica do amigo Senna.

**Página 12 – Caderno de Esportes – 31 de outubro de 1988 – *O Globo* – GP do Japão**



O pôster na página 12, do caderno de esportes, do jornal *O Globo*, em 31 de outubro de 1988, faz uso da visualidade como valor-notícia. O encarte da edição destacava Ayrton Senna como campeão mundial da Fórmula 1 de 1988.

Capa da Edição – 1º de novembro de 1988 – *O Estado de São Paulo* – Grande Prêmio do Japão



# *Ayrton Senna dá a fórmula de seu sucesso*

“Sou agressivo e não espero sentado que as coisas aconteçam. Eu vou à luta.” Estes são conceitos que Ayrton Senna da Silva, o novo campeão mundial da Fórmula-1, tem sobre si mesmo. De fato, na madrugada de domingo, no Grande Prêmio do Japão, foi assim: depois de uma péssima largada, quando caiu da pole-position para a 16ª colocação,

o brasileiro correu com cabeça e coração para bater o rival Alain Prost, vencer a prova e conquistar seu primeiro título na F-1. Este paulistano de 28 anos foi também recordista de poles (12) e de vitórias (8) em uma só temporada. Antes de embarcar para um descanso nas praias de Bali, ele atribuiu o campeonato à ajuda de Deus.

Página 14

A capa do jornal *O Estado de São Paulo* em 1º de novembro de 1988 usa da relevância como valor-notícia para o desfecho da jornada do herói de Senna, após a conquista do seu primeiro título mundial de Fórmula 1. Destacando os recordes obtidos por Senna durante a temporada e a persistência do campeão, que foi à luta e buscou a conquista do campeonato na pista, ao vencer o Grande Prêmio do Japão, derrotando o seu principal adversário.



A página 16 do jornal *O Estado de São Paulo* em 1º de novembro de 1988, usa da visualidade como valor-notícia para fazer um resgate do desfecho da jornada do herói de Senna, após a conquista do seu primeiro título mundial de Fórmula 1.

Importante lembrar aqui que a edição do jornal *O Estado de São Paulo* não circulava às segundas-feiras, o que levava a um menor destaque para as conquistas esportivas no final de semana, fazendo um resgate dos fatos anteriores na terça-feira.

Mesmo assim, como já dito antes, a edição destaca os recordes obtidos por Senna durante a temporada e a persistência do campeão que foi a luta e buscou a conquista do campeonato na pista ao vencer o Grande Prêmio do Japão. Também relata a vida de Senna, como um garoto da zona norte de São Paulo obstinado a buscar todos os recordes da Fórmula 1, tendo sido campeão em todas as categorias por onde passou, até chegar a conquista máxima do automobilismo.

Na coluna ‘Gol de Letra’, do jornalista Roberto Benevides, um resgate do Brasil de Senna, que nasceu em 1960, ainda nos anos JK, passando pelo período militar, que trouxe a conquista de Emerson Fittipaldi e, na sequência, no início dos anos 1980 as conquistas de Nelson Piquet.

Para Benevides, a conquista de Senna é muito mais parecida com os anos JK do que com o governo Sarney. Importante lembrar que era o segundo ano consecutivo em que o Brasil tinha um piloto campeão de Fórmula 1. No ano anterior, Piquet havia obtido o seu terceiro e último campeonato.

**Capa da Edição – 11 de novembro de 1988 – *O Estado de São Paulo* – Grande Prêmio da Austrália**



O recorte de capa, do jornal *O Estado de São Paulo*, em 11 de novembro de 1988, usa da visualidade como valor-notícia para retratar dois heróis da Fórmula 1 em momento de descontração. A edição destaca o campeão de 1988 com o tricampeão nos anos 1970, Jackie Stewart, às vésperas da última prova da temporada na Austrália.

O breve recorte destaca a reconciliação entre Stewart e Senna que trocaram acusações durante a temporada. Livre da tensão da decisão no Japão, o acerto entre os heróis aconteceu em um momento descontraído e registrado na edição do jornal.

Página 22 – 11 de novembro de 1988 – *O Estado de São Paulo* – Grande Prêmio da Austrália

22 — O ESTADO DE S. PAULO Esportes SEXTA-FEIRA, 11 DE NOVEMBRO DE 1988

## Australianos recebem Senna como ídolo

**O piloto disse que, pela primeira vez no ano, não traçou uma estratégia de corrida**

**LUIS ANTONIO GUERRERO**  
*Especial para o Estado*

**ADELAIDE** — Ayrton Senna conduziu o Mercedes-Benz cinco metálico, equipado com vidros escuros, até as proximidades dos boxes da McLaren, mas não conseguiu evitar o assédio dos fãs. Assim que saiu do carro foi cercado e cumprimentado por uma multidão, incluindo mecânicos e integrantes de outras equipes. Foi a primeira aclamação pública após a conquista do título. "Pela primeira vez na vida não me preocupei em traçar uma estratégia de corrida. Parece que tirei um peso enorme das costas", explicava aliviado, ainda vivendo as emoções do primeiro título.

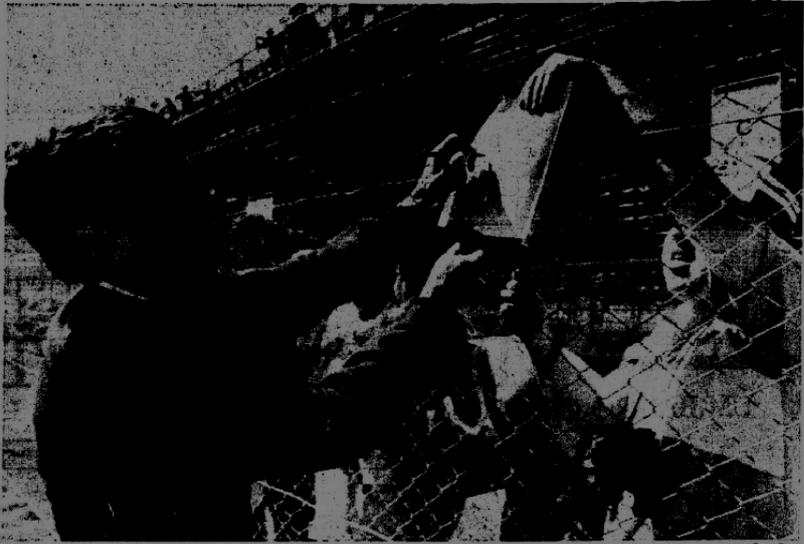
O campeão conta que saiu do Japão despreocupado, e em Bali, para onde viajou em seguida, pôde, finalmente, descansar. "Foi a única vez que consegui relaxar. Agora, sinto que a maior mudança não aconteceu em mim, mas nas pessoas que me rodeiam", opina.

A sensação da chegada, revivida dezenas de vezes no vídeo que recebeu de presente da Honda, continua sendo indescritível para o piloto. "Foi um momento mágico, impossível explicá-lo", admite. Assim como não consegue imaginar o que sentirá ao desembarcar em São Paulo, no reencontro com os fa-

miliars. "Estou ansioso. Não vejo a hora de estar junto com meus familiares, aos quais não critiqui tanto por causa do título", acrescenta comovido.

Senna, porém, ainda não definiu a data do retorno, anteriormente previsto para segunda-feira. O campeão está estudando a possibilidade de viajar na quarta-feira, via Buenos Aires. Ele vai permanecer no Brasil até o começo de dezembro, quando retornará à Europa para novos testes com o McLaren aspirado, programados para o circuito espanhol de Jerez de la Frontera (a partir de 6 de dezembro). Depois, toma parte em uma série de homenagens e entregas de prêmios na França e na Itália, voltando ao Brasil em seguida para as festas de fim de ano.

Por ora, no entanto, o piloto pensa apenas nos treinos e no GP da Austrália — prova de encerramento do Mundial —, na madrugada de domingo (1h30). A mão direita continua um pouco inchada, mas, mesmo assim, ele garante que nada o impedirá de correr domingo, no circuito de rua de Adelaide. "Há muito tempo venho esperando pela primeira corrida depois do título", reafirma. E continua a prometer surpresas. "Quais? Esperem e verão", provoca. A única preocupação do campeão é quanto ao consumo, ruído pela qual não exclui a possibilidade de vitória de um carro aspirado. No ano passado, Senna terminou em segundo, mas foi desclassificado por irregularidades nos freios do Lotus.



Fotos Press

*O campeão mundial dá autógrafos aos fãs australianos: "A maior mudança aconteceu nas pessoas que me rodeiam"*

O recorte da página 22, do jornal *O Estado de São Paulo*, em 11 de novembro de 1988, usa da visualidade como valor-notícia para mostrar o herói sendo reconhecido pelos seus feitos. Recebido como ídolo ao chegar na Austrália, Senna é aclamado pelo público local como o grande piloto da temporada, após a conquista do campeonato no Japão.

Após a conclusão da sua jornada, o herói permitiu-se descansar, à espera de novas batalhas na temporada seguinte. Era um Senna livre das pressões, depois de um longo campeonato, intensamente disputado contra o seu maior adversário.

Ayrton chegava no circuito de Adelaide sem sequer traçar uma estratégia para a última corrida do ano. A postura e o momento o aproximava da figura do homem comum, o mesmo que disse, após a conquista no Japão, que gostaria de se divertir, depois do campeonato conquistado.

# Senna força a mão e diz que corre

ALTON COELHO DA SILVA  
Enviado especial

ADELAIDE (do enviado especial) - Ayrton Senna afirma ontem que sua McLaren nº 12 é simulação alguma mudança de marcha para vencer a sua mão direita se comportar.

Ainda não está em por cento, mas acho que vai dar para ganhar — disse o piloto.

A declaração desafiadora de Senna diz respeito à possibilidade de que mudanças técnicas sejam permitidas para a sua presença no GP da Austrália. O regulamento da Fórmula 1 estabelece que, depois do início das provas, não pode haver substituição de piloto, ou seja, o piloto que começou a treinar terá de correr no domingo. O regulamento também obriga que cada equipe concorra, em cada treino de classificação em prova, com todos os seus carros inscritos. Assim, a McLaren tem de rodar seus dois carros no treino de classificação e, daí em diante, não pode mais trocar nenhum dos dois pilotos.

O terceiro piloto da equipe, Emmanuel Pirri, está no Japão e não será convocada caso Senna não passeado no teste de ontem. Mas uma coisa é uma coisa de alguns minutos. Um treino ou uma corrida exigem muito mais do que os movimentos feitos ontem por Senna. E se ele sentir, depois de amanhã, o mesmo, que não dá para correr?

Decidimos correr o risco, levando em consideração o público e o próprio interesse de Ayrton em participar da prova — explicou Craigington Brown, diretor da McLaren.

Um dos responsáveis pela organização do GP afirma que a ausência de Senna seria "um golpe duro", principalmente levando-se em conta que o campeonato já está decidido. A ausência do campeão poderia representar uma queda de pelo menos 25% na venda de ingressos — um prejuízo de, pelo menos, um milhão de dólares aproximadamente. Com 50 milhões de dólares em vendas.

## Campeonato definido diminui interesse do público

ADELAIDE (do enviado especial)

A venda de ingressos para o GP da Austrália está mais lenta do que no ano passado. Os organizadores culpam que, até domingo, será o último grande evento de Fórmula 1 em Adelaide, mas reconhecem que o fato de o campeonato já estar definido, com Ayrton Senna campeão, influencia negativamente no interesse do público. Isso é a segunda vez que isso acontece — ano passado Nelson Piquet também já chegou aqui com o título e, segundo rumores que não foram confirmados nem pela direção do GP nem pela Foca, o contrato para o próximo ano terá uma cláusula estabelecendo condições diferentes para o caso de corrida na Austrália ser desistida ou não.

Esta é a quinta e última vez que se realizou um Grande Prêmio de Fórmula 1 aqui, mas, numa pesquisa recente, 41 por cento dos cidadãos de Adelaide já o apontaram como o mais importante acontecimento da cidade, acima da tradicional Festa Agrícola e do Festival de Arte. Por isso, os organizadores de última prova da temporada estão preocupados. Não querem que o GP se transforme numa simples formalidade de final de campeonato.

Notícias locais do automobilismo foram convocadas para explicar aos australianos por que a corrida pode ser até mais interessante, mesmo sem as emoções de uma decisão.



Senna (à direita) conversa com o ex-campeão mundial de F-1 Jackie Stewart

## Ron Dennis ataca dirigentes da Fisa

ADELAIDE (do enviado especial) - Ron Dennis, diretor da McLaren, sem mencionar nomes, mas claramente se referindo aos dirigentes da Fisa, disse ontem que as pessoas que fizeram insinuações contra a honestidade da McLaren deveriam apresentar publicamente suas desculpas. Durante reunião da imprensa que a Fisa fez na noite de ontem nos dois carros da equipe, depois do GP do Japão, sob a alegação de que havia indícios de que eles eram deturpados.

— O que ocorreu no Japão foi um procedimento extremamente perigoso e, por isso, não permitimos que ele volte a ocorrer. É preciso estabelecer um limite de até quanto podem chegar os comentários de corridas. Não podemos ser acusados de qualquer coisa sem que tenhamos a oportunidade de nos defendermos. Não podemos ser acusados de qualquer coisa sem que tenhamos a oportunidade de nos defendermos.

Ron Dennis disse que a McLaren tem sido vítima de acusações e deturpações injustificáveis, disse de forma clara que a empresa se comporta. Mas quando lhe pediram para dar os nomes dos autores destas acusações, disse apenas que "tudo mudou sobre quem são essas pessoas". Embora reconhecesse ser seu desabafo, Dennis foi diplomático ao dizer que não acreditava que a Diretoria da Fisa tenha a estratégia de desacreditar a McLaren. Ayrton também que sua equipe tem condições de vencer sempre a verdade.

As vezes não podemos dizer o que a verdade é, então, simplesmente, ficamos calados. Outras vezes, o que acontece, na verdade, é que não sabemos. Em Mônaco, por exemplo, Ayrton confessou o erro de sair de carro depois do acidente e, imediatamente para seu apartamento, sem fazer conexão. A equipe simplesmente não sabia o que tinha acontecido e, nesta situação, diante das recusas da imprensa, preferi não dizer nada até sabermos a verdade.



Senna, atração no GP da Austrália, dá autógrafos no autódromo de Adelaide

John Surtees, o único campeão mundial em carros a motorização, foi contratado para ser de Londres e dizer que: 1. Senna vai fazer questão de disputar a temporada com uma vitória consecutiva sobre Prost; 2. o francês, por sua vez, vai querer mostrar que ganhou o campeonato nas corridas e ser o piloto mais rápido e que faz mais pontos; 3. todos os outros pilotos vão tentar aproveitar esta oportunidade final de aparecer e influenciar os patrocinadores, já com vistas à próxima temporada.



## Título pouco mudou a vida do campeão

ADELAIDE (do enviado especial) - Nelson Piquet, que sabe muito bem o significado de um título, disse no GP da Austrália, há algumas semanas, que Ayrton Senna, ao aceitar no dia seguinte a conquista do campeonato, se desabou que não tinha mudado. Senna, de outra forma, pareceu confirmar isso ontem, ao dizer que a sensação mais forte como campeão ainda continua sendo a que teve ao cruzar a linha de chegada no Japão, quando ele lhe permitiu a conquista. Depois de uma semana disputada com o seu companheiro de equipe Alain Prost durante toda a temporada.

Isso sendo uma nova experiência para mim. Depois do Japão fui a Bari, onde tive um bom descanso com alguns amigos. Volamos muito pouco sobre corridas e Fórmula-1. Aqui na Austrália é que voltei a sentir o clima do GP da F1. As pessoas vêm me apertar a mão, me parabénsar, e isso naturalmente o corrigiu e me deu muito prazer. Mas acho que entendo igual à da chegada no Japão e foi quando reconheci no Brasil minha família, as pessoas que me apoiaram durante toda a minha vida e que realmente sabem o que este campeonato significa para mim.

Is, agora, depois de atingir o objetivo proposto durante minha vida, como já me obstaculo, o que é que Ayrton Senna quer mais na sua carreira?

— Tenho pensado muito nisso ultimamente, mas ainda não encontrei uma resposta. Fico para este instante. Aqui eu estou pensando em continuar, permanecer entre os melhores, no topo, ganhar mais corridas, bater recordes e, se possível, outros campeonatos. Agora quero a achar que um campeonato só não deu para sentir o gosto. O Alcaz já ganhou dois títulos mundiais e sabe muito o que se sente ao ganhar. Mas não dá para esquecer e relaxar. Eu quero é mais.

Senna mais uma vez disse que a busca do campeonato prejudicou sua família e que isso é uma das coisas que pretende mudar daqui em diante.

— Deixei muito à minha disposição. Não temo, acho que isso foi necessário, que esse caminho era indispensável para chegar até aqui. Hoje não dá para dar o máximo, não dá o piloto, mas os resultados e toda a equipe. Esse é o único jeito de fazer as coisas serem mais bem feitas, mais rápidas, mais seguras. Vou procurar ficar mais tempo com minha família daqui para frente, mas os princípios fundamentais de profissão vão continuar falando alto dentro de minha consciência.

## Pit stop

Celso Itiberê

## Senna e Prost, de novo

A Honda, silenciosamente, já completou a bateria de testes de seu novo motor aspirado de 10 cilindros e chegou à conclusão de que ele será, na maior parte dos circuitos, tão ou mais veloz que o turbo de 6 cilindros usado este ano por Alain Prost e Ayrton Senna.

Os franceses estão otimistas, mas até agora só testaram o motor no banco de provas. O carro, inteiro, só deverá estar em condições de rodar no mês de janeiro.

O novo cliente, descontente sob orientação de Gordon Murray, obedece às diretrizes usadas por Nichols no carro deste ano e terá potentes modificações. Os japoneses conseguiram reduzir a altura do "motorista" e manter o perfil baixo, o que permite ao carro a manutenção de seu perfil aerodinâmico.

A intenção de Williams era fazer muitos testes no Brasil, porque a abertura da temporada está prevista para o autódromo de Jacarepaguá, no Rio, mas teve seus planos bloqueados pela Fisa, porque o GP do Brasil ainda não é considerado scheduled (isto é: ainda não está confirmado).

Des equipes de ponta em 89 — McLaren, Williams, Benetton, Ferrari e March —, a que enfrenta mais problemas é a Ferrari; o motor não rende o esperado e suspensão ativa já foi abandonada e a mudança automática, com um bônus no volante, já provocou imensas brigas entre dirigentes e pilotos.

As equipes de ponta em 1988 — que investiu muito pouco, mas acertou muito — o o motor de 10 cilindros da Renault.

O recorte da página 22, do jornal *O Globo*, em 11 de novembro de 1988, também usa da visualidade como valor-notícia para mostrar o herói sendo reconhecido pelo público local como o grande piloto da temporada, após a conquista do campeonato no Japão. Senna chegou a Austrália reclamando de dores na mão, por conta das trocas de marcha, mas que correria mesmo com as dores.

A edição também destaca o encontro do campeão atual com o tricampeão nos anos 1970, Jackie Stewart, às vésperas da última prova da temporada na Austrália. Duas gerações de heróis da categoria que se acertaram após desentendimentos.

O jornal *O Globo* também traz a questão do pouco interesse do público australiano, por conta do campeonato não chegar ao país já decidido, mas o apelo para mais um duelo entre Senna e Prost era o atrativo para o Grande Prêmio da Austrália, na corrida que encerrava a temporada de 1988.

**Capa da edição – 12 de novembro de 1988 – *O Estado de São Paulo* – Grande Prêmio da Austrália**



O recorte da capa da edição do jornal *O Estado de São Paulo* em 12 de novembro de 1988 também usa da visualidade como valor-notícia para mostrar o herói em dificuldades após as dores na mão, por conta das trocas de marcha. Nos treinos, Senna foi derrotado por Prost, que ficou com o tempo mais rápido.

SÁBADO, 12 DE NOVEMBRO DE 1988

O ESTADO DE S. PAULO — 27

# Contusão pode prejudicar Senna no GP

As dores na mão o impedem de fazer as mudanças de marcha com rapidez e precisão

**LUÍS ANTONIO GUERRERO**  
Especial para o Estado

ADELAIDE — É possível que Ayrton Senna não possa cumprir a promessa de fazer, logo mais, uma corrida emocionante no circuito de rua australiano. O campeão mundial vem sentindo dores na mão direita (contundiu-se há nove dias, jogando uma pelota de praia, em Bali) e não consegue fazer as mudanças de marcha com precisão e rapidez. É certo, também, que a vitória de um carro com motor aspirado não é nada improvável, na análise dos especialistas: os turbos consomem muito combustível em Adelaide e não será surpresa se nos pátios dos carros com motor turbinado ficar no caminho.

Mesmo assim, vale a pena ficar acordado até mais tarde para assistir à última corrida da temporada. O Grande Prêmio da Austrália será transmitido para o Brasil a partir da 1h30, madrugada de domingo. E apesar de ser uma competição aparentemente sem maior interesse, uma vez que o título foi decidido no Japão, em favor de Ayrton Senna, pode reservar muitas emoções. O circuito é de baixa-média velocidade (o recorde é do austríaco Gerhard Berger —

169.175 km/h —, obtido no ano passado), mas a pista é considerada perigosa por muitos pilotos. "Qualquer hesitação pode tirar o piloto da corrida", lembra Nelson Fiquet.

E o tricampeão está certo a julgar pelos resultados do primeiro dia de treinos, ontem: um festival de rodadas e derrapagens, a mais grave sofrida pelo espanhol Luis Perez Sala, que chocou o Minardi contra a traseira do Ligier de Stefan Johansson, sem maiores conseqüências para ambos.

"É uma pista que me agrada muito", resume Senna. Ele apenas lamenta não estar em melhores condições físicas para fazer a corrida que esperava. "Especialmente nas reduções de marchas, sinto dores na mão machucada", observou.

Senna acha que o problema não o afetará tanto nas tomadas de tempo dos treinos de hoje, quando espera conseguir sua 13ª pole position. Para ele, o problema é a corrida. "Posso perder a concentração na prova se estiver sentindo dores. E não será fácil suportar o calor de Adelaide em quase duas horas de GP", prevê.

Ontem, Senna somente perdeu a liderança para Alain Prost no final dos treinos. Na penúltima volta, o francês foi 153 milésimos mais veloz — o brasileiro ficou em segundo, com o tempo de 1min18s332. Depois dos treinos, o campeão retornou ao hotel para uma nova sessão de fisioterapia com Joseph Leberer, que já havia imobilizado o pulso do piloto nos treinos livres realizados no período da manhã. À tarde, Senna tirou a bandagem e não se deu bem. Mas não demonstrou desânimo. "Creio que até a hora da largada estarei bem melhor da contusão", concluiu.

**Hudson**  
a marca de um novo tempo

**VALVOLINE**

**Marlboro**  
World Championship Team

**Marlboro**  
World Championship Team

O campeão Senna: o problema é a mão contundida

O Ligier de Johansson fica sobre o Minardi de Sala: nenhuma conseqüência

O recorte da página 27, na edição do jornal *O Estado de São Paulo*, em 12 de novembro de 1988, usa a dramaticidade como valor-notícia para mostrar o herói em dificuldades, por conta de uma lesão na mão, oriunda das sucessivas trocas de marchas no carro de Ayrton nas corridas da temporada.

O fato colocava em dúvida a participação de Senna no Grande Prêmio da Austrália, o que poderia caminhar para uma vitória do seu maior adversário, Alain Prost, no encerramento da temporada. A perseverança e a persistência de Ayrton, como elementos presentes na jornada do herói, foram destacados quando Senna foi superado por Prost no treino antes da prova, apenas nos minutos finais da sessão.

A força de Ayrton em se manter na disputa em meio as dificuldades físicas reforça a dramaticidade do fato, somado à visualidade, com a imagem de Senna dentro do carro enquanto se preparava para ir à pista para marcar seus tempos de volta em mais um duelo contra Prost, desta vez sem a pressão pela disputa do campeonato que havia sido decidido na corrida anterior.

Capa da edição – 12 de novembro de 1988 – *O Globo* – Grande Prêmio da Austrália



A capa da edição do jornal *O Globo* em 12 de novembro de 1988 também usa a dramaticidade como valor-notícia para mostrar o herói em dificuldades por conta das dores no pulso, destacado de forma semelhante no jornal *O Estado de São Paulo*.

A visualidade, dessa vez, destaca a tranquilidade de Alain Prost após derrotar Ayrton nos treinos para o Grande Prêmio da Austrália, ficando com tempo mais rápido da sessão.

A derrota, outro fato comum à jornada do herói, de certa forma era admitida por Senna, que, nesse recorte de capa, considerava a possibilidade de não completar a corrida final da temporada de 1988.

# Senna não sabe se completa a prova

MILTON COELHO DA OBRAGA  
Enfada especial

ADELAIDE, Austrália — É quase certo que Ayrton Senna estará no grid do Grande Prêmio da Austrália de Fórmula-1, no circuito de Adelaide, que será transmitido ao vivo pela Rede Globo a partir de 11h30m (de Brasília) desta madrugada de sábado para domingo. Mas é também possível que não consiga chegar ao fim da corrida. Senna sofreu dores no pulso direito, ontem, principalmente quando tinha de reduzir a marcha no fim das voltas. E seu fisioterapeuta, Joseph Leberer, admite ser impossível prever o que acontecerá durante a prova.

— Senna recuperou todos os movimentos, mas o trabalho com a alavanca de câmbio exige muito, realmente, da mão e do pulso. As consequências do esforço durante os treinos ou mesmo durante a corrida são imprevisíveis — disse Leberer.

Senna está otimista, mas explicou que o maior dos perigos é sua concentração, o que certamente se refletiu na velocidade, especialmente nas curvas. A decisão de correr ou não, ou mesmo de abandonar a corrida a qualquer momento, será inteiramente sua, sem qualquer participação da McLaren, segundo disse o Diretor Geral da equipe, Ron Dennis.

O campeão mundial de Fórmula-1, apesar da dor e da preocupação de dar um fecho de ouro à sua campanha deste ano, estava tranquilo durante o treino e falou muito sobre o presente, o passado e o futuro.

— Tenho tudo para ter em 1989 um ano tão bom como este. Ou até melhor. A McLaren e a Honda sabem exatamente onde querem chegar. Eu, agora, conheço mais a equipe e vou iniciar a temporada mais tranquilo, levando tudo o que aprendi neste ano.

O piloto brasileiro falou, também, de parte de sua carreira na F-1.

— Tive muitos grandes momentos em minha carreira. Tive altos e baixos como qualquer outro piloto, mas alguns dos altos são inesquecíveis,



Ayrton Senna enfia o pulso direito, antes do treino, para diminuir a dor

como a corrida de Portugal, em 1985, ou a de Mônaco, em 1984. Mas a vitória deste ano no Japão é, sem dúvida, o maior momento, porque significou o campeonato. E a corrida foi memorável. Foi a corrida com a qual todo piloto sonha em ser campeão.

A emoção com que Senna fala sobre o GP do Japão é muito grande, mas ele garantiu que continua o mesmo piloto, com a diferença de que, agora, é o campeão do mundo.

— O campeonato não mudou nada até agora em minha vida, porque ainda é muito cedo. O fim da corrida no Japão é uma coisa que vou lembrar para o resto da minha vida. Sei que terei outra vez momentos muito bons, mas aquele certamente será superado. Acho que ainda não

aprendi exatamente o que significa ser campeão do mundo. Não percebi ainda as dimensões completas. O jeito é esperar que as coisas aconteçam.

Senna disse que teve de controlar as emoções durante a temporada deste ano, para evitar que elas interferissem em seu objetivo de conquistar o título.

— Posso ter parecido distante durante o campeonato, porque é preciso ser frio para manter a concentração. Não se pode permitir que as emoções se manifestem, porque isso poderia abrir caminho para erros. Tive de guardar dentro de mim muita coisa durante muito tempo e, quando cruzei a linha de chegada no



Japão, e não era mais preciso segurar nada, foi aquilo, uma mistura de alegria, de raiva, sei lá de que mais.

Sobre o francês Alain Prost, seu companheiro de equipe na McLaren, Senna previu que o relacionamento poderá continuar num bom nível, sem que os dois sejam obrigados a atitudes radicais.

— Se vai ou não existir problemas entre mim e Prost, não posso prever. Mas sei que, com toda a pressão que tivemos este ano, conseguimos caminhar juntos muito bem, pelo menos do meu ponto de vista. E esta realidade só pode ajudar a mim, à McLaren e a todos. A menos que alguma coisa radicalmente diferente aconteça, acho que a relação com o Alain continuará boa. É claro que nossa profissão é extremamente competitiva, pois na pista somos adversários. Mas acho que podemos conviver educadamente, como até agora.

O piloto deixou evidente que não gosta de falar de sua vida particular e criticou quem insiste em divulgá-la.

— Mistério é uma coisa que todos têm. Eu não falo nada sobre minha vida pessoal. Não gosto de falar sobre isso. Ah, algumas pessoas começam a escrever algumas histórias boas, outras ruins, tiradas da cabeça delas. Não tenho nada a esconder. Tenho uma família maravilhosa. Fico o que gosto e tenho a profissão que quero. Como profissional e como homem, sinto-me muito feliz.

Antes de concluir, afirmou qualquer hipótese de deixar de correr, pelo menos nos próximos anos.

— Correr, para mim, é o máximo de prazer. Achar os limites do carro, de cada circuito e os meus próprios. Nada me dá mais prazer do que sentir que estou superando estes limites.

A página 30, na edição do jornal *O Globo*, em 12 de novembro de 1988 explora a dramaticidade como valor-notícia, em conjunto com a visualidade, para mostrar Senna fazendo tratamento para aliviar as dores na mão direita para correr o Grande Prêmio da Austrália.

O fato colocava em dúvida se Ayrton teria capacidade física para suportar as dores e conseguir completar a prova, cumprindo assim a expectativa para mais um duelo contra Alain Prost na temporada amplamente dominada pelos dois protagonistas da Fórmula 1 em 1988.

Ao mesmo tempo, a tranquilidade de Senna, pelo fato de ter definido o campeonato a seu favor na prova anterior no Japão, deixava-o numa condição confortável para não duelar com Prost se necessário fosse. O herói, àquela altura, com o objetivo conquistado, poderia dar-se ao luxo de não disputar a batalha uma vez que já obtivera a sua recompensa.

40 - O ESTADO DE S. PAULO

Esportes

DOMINGO, 13 DE NOVEMBRO DE 1988

# Senna quer ser menos ousado em 89

**O campeão de 88 volta ao Brasil quarta-feira e buscará privacidade para curtir a família**

LUÍS ANTONIO GUERRERO  
Especial para o Estado

ADELAIDE — O torcedor brasileiro pode preparar-se para ver em ação um Ayrton Senna diferente na temporada de 89. Possivelmente, um piloto menos ousado, sem a preocupação de andar no limite do carro como fez durante todo o campeonato. Motivo? O título mundial, conquistado por antecipação no Japão, tirou-lhe enorme peso dos ombros e o afastou das constantes pressões que normalmente envolvem o "circuito" da Fórmula-1. "Dificilmente terei a mesma motivação em minha carreira como a que me empurrou para a vitória no Japão. Em 89, creio, terei um ano bem mais tranquilo. Graças ao título", prevê.

Foi a primeira revelação do brasileiro após o campeonato. Para ele, a corrida de Suzuka passou a ser o acontecimento mais importante da sua vida. "Sair atrás, recuperar posições e chegar à liderança quando tudo parecia perdido... É alguma coisa inseqüencial", relembra. O campeão Ayrton Senna da Silva já afirmou ter visto Deus, quinze dias atrás, em Suzuka, momentos antes de cruzar a linha de chegada. E que, depois do dia 30 de outubro de 88, sua vida mudou para melhor, garante. "Tranquilidade à parte, porém, o campeão pouco alterou o seu relacionamento com a imprensa: continua cauteloso nas entrevistas e recusa-se a falar sobre assuntos que, no seu entender, interferem na sua vida particular. "Sempre fui assim, faz parte da minha educação", alertou, no dia anterior ao da 29ª pole position de sua carreira, a 13ª obtida na temporada, nos treinos para o GP da Austrália.

Senna concordou em receber o repórter da Agência Estado no apartamento que ocupa em Adelaide, uma suíte no 14º andar do Hilton Hotel, com vista panorâmica para o Parque Byrnil, onde se localiza o circuito. O piloto acabava de sair do banho, vestindo um roupão branco e de meias. Reclamou sutilmente da fumaça do cigarro. "Se puder não fumar, melhor; sou alérgico à fumaça de cigarro", observou. A alergia incomoda muito o campeão, afeta-lhe o olho direito, segundo o seu assessor, Armando Botelho, e exige um permanente tratamento à base de pomadas. "A força de vontade é a minha melhor característica. É o que influencia o meu estilo de guiar", definiu.

O campeão detesta que comparem o seu estilo com o de outros pilotos. Certa vez, na Itália, o presidente do "Ayrton Senna FA Club", Piere Galeago, disse admirar o brasileiro exatamente porque guiava como Gilles Villeneuve. Senna não gostou. Assim como não escondiu o seu descontentamento com os jornalista que atribuíram a um erro seu o acidente de Monza. "O único erro que cometi na temporada foi o de Mônaco", ressaltou. E recordou que aquela corrida se transformaria em um dos pontos marcantes de sua carreira. "Depois daquela prova perdi o estímulo para continuar na luta pelo título. Não fosse a ajuda da família, em especial a de minha irmã, não me teria recuperado", revelou.

Somente agora, Senna conta que Viviane, a irmã mais velha, psicóloga formada, o ajudou na busca de um caminho para superar aquele momento difícil. Mas não se mostra à vontade para continuar o assunto. Ele defende sua privacidade com a mesma determinação com que procura manter a posição em uma corrida. "O único ambiente em que me sinto bem é minha casa, junto de minha família.

Não vejo a hora de estar em casa; depois do título será o momento mais feliz da minha vida", admite. Na quarta-feira, embarca em um voo que faz escala em Buenos Aires, de onde, em janeiro próximo, viajará para São Paulo. Senna dispensa recepção festiva, e não esconde o desejo de uma chegada a mais discreta possível.

O próximo objetivo, não nega, é vencer o GP do Brasil, dia 26 de março, no autódromo que leva o nome do maior "inimigo", Nelson Piquet. "Vencer no Rio terá um sabor especial", confidenciou certa vez. Quanto a Prost, o brasileiro acredita que o relacionamento com o francês será melhor em 89. "Não sofreremos tantas pressões e haverá mais respeito entre nós", concluiu.

**McLaren imbatível, já prevê Gugelmin**

ADELAIDE — As previsões não são nada animadoras para o "circuito" da Fórmula-1 na temporada de 89, mais uma vez, haverá o predomínio absoluto dos McLarens sobre os demais concorrentes. "Será terrível para a categoria. Um ano, o pessoal agüenta, mas dois...", pondera o reticente Maurício Gugelmin. As evidências que levam o brasileiro a acreditar no domínio da equipe de Ayrton Senna e Alain Prost são as mesmas em que se baseia o tricampeão Nelson Piquet. "A McLaren continuará recebendo motores Honda, o que representa grande vantagem. Poucos fabricantes, como a empresa japonesa, preocupam-se em aperfeiçoar seus produtos com tanto cuidado", justifica Piquet.

Os novos motores do fabricante japonês têm dez cilindros e acredita-se, atingirão facilmente os 670 cavalos de potência, contra os 590 HP dos atuais turbos que fizeram sua última corrida na Fórmula-1. "Nenhum outro motor atingirá essa potência", explica Gugelmin. Para alguns integrantes do "circuito", o desempenho dos motores, associado ao genial projeto do McLaren aspirado — no entanto confiado a Steve Nicholls, projetista dos carros atuais —, fará da McLaren uma equipe imbatível.

Ayrton Senna não esconde uma certa euforia com o novo carro. Ele já testou várias vezes a versão híbrida do McLaren — isto é, um carro com o mesmo chassis deste ano, mas equipado com motor aspirado — e gostou dos resultados. "Ainda mais que os turbos", deixou escapar. O piloto, porém, acha que é cedo para fazer previsões. "Vamos esperar o início do campeonato. Então, teremos uma idéia exata sobre as possibilidades do carro", acrescenta. Entretanto, o campeão tem uma certeza: se o McLaren começar o ano andando na frente, dificilmente outra equipe terá condições de reagir. Foi o que aconteceu na atual temporada. Os carros de Ron Dennis (diretor técnico da escuderia) perderam uma corrida, ainda assim, por fatalidade, vencida pela Ferrari. "Se os novos McLarens contarem com essa potência (670 cavalos), não haverá adversários", desconfia Gugelmin.

Senna, com Prost e o diretor Ron Dennis, da McLaren: "Estou mais tranquilo, graças ao título"

Hudson  
a marca de um novo tempo

VALVOLINE

A página 40 da edição do jornal *O Estado de São Paulo* em 13 de novembro de 1988 explora a amplificação como valor-notícia para mostrar Senna e as suas projeções para temporada de 1989, com o herói expressando seus sentimentos após a jornada épica na temporada de 1988.

O recorte faz questão de mostrar a figura do herói como um homem comum, que anseia pelo término dos compromissos de uma temporada exaustiva para chegar em casa e descansar com a família. Entre os destaques nesse recorte, Senna relembra o seu grande erro na temporada, quando bateu no Grande Prêmio de Mônaco. Para Ayrton foi o momento em que se apoiou na família para seguir disputando o título, destacando a sua força de vontade como a sua melhor característica, e que ela influencia no seu estilo de guiar o carro.

Ao mesmo tempo, e no mesmo recorte, outro piloto brasileiro, Maurício Gugelmin, também projeta o ano de 1989 parecido com a temporada de 1988, com o domínio da McLaren e, por consequência, mais um domínio de Senna e Prost, novamente disputando o campeonato.

Por se tratar da edição veiculada no domingo após a corrida, disputada a tarde na Austrália, madrugada ainda no Brasil, por conta do fuso horário, a edição precisou optar por uma matéria genérica e sem abordar o resultado da prova, que acontecera quando a edição de domingo já estava finalizada.

Página 45 - 13 de novembro de 1988 - O Globo - Grande Prêmio da Austrália

Domingo, 13 de novembro de 1988

O GLOBO

ESPORTES • 45

# Corrida para se igualar às McLaren

MILTON COELHO DA GRAÇA  
Enviado especial

ADELAIDE, Austrália — A quatro meses e meio do início do próximo campeonato, todo o circo da Fórmula-1 extremamente pensoso no respeito da monotonia da 1988. O interesse do espetáculo, reduzido a um copifloro entre dois pilotos, poderá sobreviver? O público continuará a ir aos autódromos e as televisões seguirão pagando milhões de dólares por uma competição sem surpresas? E as equipes, concentrando patrocinadores dispostos a colocar seu dinheiro numa competição de resultado previsível?

Ron Dennis, Diretor da McLaren, argumenta, com razão, que sua equipe não pode ser censurada por ter sua competência do que as outras. Não são possíveis obter quaisquer gestos de sacrifício da McLaren em favor de um maior equilíbrio, a solução é buscar para que surjam algumas surpresas. Frank Williams, por exemplo, e Bernard Cornin, Diretor da Divisão Esportiva da Renault, levam muita fé em sua nova associação. Patrick Head, engenheiro-chefe da Williams, é entusiasticamente um dos mais experientes projetistas.

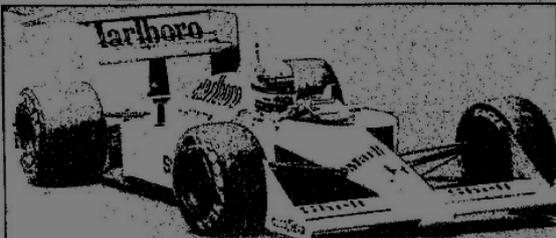
Mas o desenvolvimento do motor V-10 Renault está atrasado em relação ao da Honda. Um motor V-10 Honda, montado numa McLaren de desenvolvimento, passou a volta em Imola num tempo melhor do que a Ferrari turbo. A dupla de pilotos também parece fraca para enfrentar os dois campeões mundiais da McLaren. Filipe e apenas um bom número dois e Thierry Boutsen tem de provar que são e apenas um piloto consistente.

A Ferrari é, no momento, um caldeirão de potências, muito "à la italiana". O projeto original de John Barnard entrou em colapso e a pergunta principal é: conseguirão os técnicos superdimensionados para substituírem em quatro meses e meio um carro capaz de derrotar o trabalho melhorado da McLaren e da Honda durante mais de um ano? Outra dúvida, não menos importante, é como será a relação entre Nigel Mansell e Gerhard Berger, igualmente talentosos e agressivos, mas que certamente terão muita dificuldade de convivência numa equipe em que os seniores jogam um papel tão forte.

A Benetton tem um chassis excelente. Mas a troca de Thierry Boutsen por Johnny Herbert enfraqueceu muito a dupla de pilotos. É difícil imaginar que os dois pilotos do motor Ford Cosworth poderão concorrer com os cavalheiros a mais do que os dois V-10 Honda e Renault e o V-10 Ferrari. E ainda há a questão do combustível "envenenado" encontrado no tanque de Boutsen na Bélgica.

A March tem, provavelmente, um dos três melhores chassis da F-1, mas o motor Judd não se mostrou muito confiável. Os seis carros que tiveram o Judd este ano (March, Williams e Lejar) tiveram 16 largadas até o GP do Japão, mas só tiveram 30 chegadas.

Olhos sábios e pilotos, decididos apoio financeiro do principal patrocinador e namorado com a Camel, uma das maiores casas fortes da Fórmula-1, a March teria tudo para ser grande adversária da McLaren, se tivesse um excelente motor. O Judd promete ser apenas bontinha.



A associação perfeita, entre McLaren e Honda, refletida no carro da Senna, motivou as demais equipes para 89

## Prost acusa Honda de favorecer Senna

AMY BOURRIER  
Correspondente

PARIS — Pouco mais de dois dias depois de perder o título mundial, Alain Prost acusou os engenheiros japoneses da Honda de favorecerem Ayrton Senna. Revoltado, o piloto francês disse que pretende sair da McLaren no ano que vem ou, na pior das hipóteses, em 1990. O vice-campeão mundial de 1986, muito irritado, em entrevista à imprensa francesa afirmou que se fosse possível tudo o que aconteceu seria obrigado a deixar a equipe imediatamente.

É evidente que Senna foi favorecido. Tive certeza disso desde o começo da temporada, a partir dos testes em Monza.

— Já estava na pista para iniciar o teste de resistência quando o engenheiro Gora, da Honda, me fez descer do carro e explicou que Ayrton Senna o conheceu. Depois, vi que Senna tinha conseguido nesta temporada mais intimidade com os engenheiros do que eu. Fora das disputações especiais que reuniam todo o

equipe imediatamente.

— É evidente que Senna foi favorecido. Tive certeza disso desde o começo da temporada, a partir dos testes em Monza.

— Já estava na pista para iniciar o teste de resistência quando o engenheiro Gora, da Honda, me fez descer do carro e explicou que Ayrton Senna o conheceu. Depois, vi que Senna tinha conseguido nesta temporada mais intimidade com os engenheiros do que eu. Fora das disputações especiais que reuniam todo o



possível da McLaren, mantiveram-me à distância das discussões privadas, das quais só Senna participava, junto com a direção técnica da equipe. Nessas ocasiões, eram discutidos problemas de regulagens do carro e nada me era transmitido.

Ao jornal "L'Equipe", o francês declarou:

— Não acredito em razões econômicas, não creio que seja porque a Honda vai se instalar no Brasil. Creio que se uniram de livre-arbítrio entre pessoas. Se não, por que dar o melhor carro a Senna antes que eu tivesse terminado o programa de testes em Monza, em abril?

Alain Prost comentou também por que acredita e detesta profundamente — Não dizia nada. Apenas fechava os punhos, com raiva. Constatou que quando alguém é privilegiado nada se pode fazer.

## Pit stop A arte de engolir sapo

Celso Itiberê

Imagino a indignação que teria tomado conta do Brasil se tudo no GP do sapão tivesse acontecido exatamente ao contrário entre Senna e Prost. Qual seria a nossa reação se Prost ganhasse a corrida e Senna, ao voltar aos boxes, dissesse que notara alguma coisa diferente no carro, que a caixa de mudanças não funcionara direito desde a primeira volta.

Senna faria a quebra oficial-mente, a Fiat mudaria seus comissários fazer a verificação. Desmortizados os dois carros, a constatação: um erro de montagem, no carro de Ayrton Senna. Uma pequena arruela empilhada, que impedia o funcionamento perfeito da embreagem, bloqueando muitas vezes as mudanças de marcha. Em outras palavras: emperrando a alavanca de câmbio.

Alain Prost limita-se às re-

clamações de praxe e a dizer que o carro de Senna estava melhor que o dele. Nada de insinuações de que os japoneses estariam protegendo deliberadamente o brasileiro, nada parecido com "não me deixaram ganhar o título". E bem que o francês poderia insistir, pois tem provas de que seu carro estava imperfeito.

Por que tudo no assunto? Porque isso é uma lição que todos no Brasil devemos aprender. Jornalistas, dirigidas, torcedores e até o próprio Ayrton Senna. Há momentos em que é preciso saber engolir o sapo, para que aquilo que nos acontece de mau possa reverter a nosso favor. Prost aprendeu isso na Renault e na própria McLaren, quando correu ao lado de Lauda. A equipe o impediu de ganhar o Mundial de 84 e lhe deu, com todas as honras, o de 85.



## Gugelmin prevê em 89 repetição de 88

ADELAIDE, Austrália (do enviado especial) — Na opinião de Maurício Gugelmin, tudo indica que a McLaren voltará a dominar amplamente no próximo ano e isso será muito ruim para a Ferrari. Quando lhe foi perguntado se, em 1989, quando todos os carros terão motores aspirados, poderá ser igual a 1988, quando Keke Rosberg foi campeão ganhando apenas uma corrida, Gugelmin balançou a cabeça e disse:

— Acho que não. Felo que o Ayrton tem conversado sobre a nova McLaren, acho que em 89 não vai dar para ninguém. O motor deles já vai começar o ano com 600 cv e, talvez, mais do que o turbo, segundo o Ayrton. Eles têm um chassis bom e sabem o que estão fazendo. A esperança é que precisaram de um reservatório maior de combustível, para eliminar toda esta polêmica.

Comparando o novo carro da McLaren, segundo as informações de Senna, e o de March, Gugelmin disse que o novo motor de seis cilindros exigiu quase um ano inteiro de testes e provas para conhecer sua capacidade em 15 cilindros.

— Nos aqui na March começamos este ano com 580 cavalos e terminamos com 600. Quer dizer, levamos um ano para arrumar mais um 15 cilindros, o que não é nada. O John Judd disse que o novo motor terá um por cento a mais de torque, o que dará uns 650. Mas sinceramente não ponho minha mão no fogo por este número.

Segundo o piloto brasileiro, ainda assim, os grandes rivais das McLaren de Senna e Alain Prost deverão ser mesmo os March.

— Fora isso, da March, quem mais poderia enfrentar as McLaren? A



Gugelmin espera a melhora da March para pelo menos ameaçar a McLaren

Williams vai andar bem com o motor Renault V-10. Mas a Renault sempre demora um pouco mais para reagir do que a Honda. A Benetton também tem chance, mas está com esse problema do combustível em Spa-Francorchamps. Acho difícil que eles sejam punidos, mas, se forem, poderão perder todos os pontos e isso obrigaria o Renault e o Herbert a disputarem pré-classificação, o que seria ruim para eles.

Gugelmin acha que os Ferrari também estão com problemas, embora entenda que a equipe italiana sempre pede sugestões, por sua tradição na Fórmula-1 e a capacidade de seus projetistas.

— Se a Ferrari estivesse bem, es-

testaria seus carros junto com os outros, para fazer comparações. Mas até agora preferiu ficar escondido já em Mugello e Fiorano. Mas Ferrari e Prost já sempre constituíram uma adversária perigosa.

Sobre a Lotus, do tricampeão mundial Nelson Piquet, Gugelmin está muito cético. Na Lotus, sinceramente, não acredito. Como é que eles vão conseguir mais pontos do que nós, perdendo o motor que estamos usando agora? O John Judd está trabalhando em nosso novo motor há muito tempo. Se por milagre, os motores da Lotus pedissem ser melhores do que os nossos. E, pelo que sei até agora, não deve vir nenhuma sur-

presa das outras equipes. Gugelmin está seguro de que a McLaren está novamente figura no próximo ano, porque o chassis — já considerado um dos melhores de 1988 — foi aperfeiçoado ainda mais pelo jovem projetista Adrian Newey.

O carro só ficará pronto em fevereiro na primeira de março, mas já terá as mudanças do cockpit duas vezes no carro-moldes. Ele tem mais espaço em algumas coisas e menos em outras, mas está bom. Visualmente ele não tem nada de diferente. O chassis será ainda um pouco melhor do que o deste ano, que já era bem pequeno. A pressão aerodinâmica será maior. E temos agora bastante experiência para o acerto, o que não tínhamos este ano.

O piloto brasileiro está otimista, também, porque o novo March terá menos dificuldades para ser acertado pela sua corrida.

— Nos circuitos de alta, como Silverstone, fomos muito bem, mas não tínhamos muita informação para adaptar o carro rapidamente aos circuitos de baixa. Aqui na Austrália, por exemplo, muitos dos engenheiros vão à corrida do ano passado. Agora, pelo que estou sabendo, o carro vai voltar ainda mais nas curvas de alta e sabemos também como acertá-lo para todos os tipos de circuito.

Gugelmin voltará da Austrália para Londres, apenas para experimentar pela terceira vez o cockpit de seu novo carro. Na próxima sexta-feira voltará ao Brasil, onde ficará até o fim de novembro. No início de dezembro, terá dois testes — no circuito espanhol de Jerez de la Frontera e em Valdebarca, na Itália.

O destaque da página 45 na edição do jornal *O Globo*, em 13 de novembro de 1988, explora a amplificação como valor-notícia para mostrar as projeções para temporada de 1989.

Diferente da edição do jornal *O Estado de São Paulo*, que fez questão de mostrar a figura de Senna, após a jornada do herói, como um homem comum, que ansiava pelo término dos compromissos de uma temporada exaustiva para chegar em casa e descansar com a família, a matéria abordou o domínio da equipe McLaren na temporada de 1988, que poderia se repetir na temporada seguinte e com os mesmos protagonistas comandando a Fórmula 1.

O mesmo recorte abre espaço para a opinião de Maurício Gugelmin, que também projeta o ano de 1989 com o domínio da McLaren e, por consequência, mais um domínio de Senna e Prost novamente disputando o campeonato, o que seria o grande desafio para as demais equipes e pilotos que almejavam entrar na disputa pelo campeonato. O recorte ainda abriu destaque para as equipes postulantes a serem os desafiantes da McLaren em 1989.

Assim como *O Estado de São Paulo*, por se tratar da edição veiculada no domingo após a corrida, disputada à tarde na Austrália, madrugada ainda no Brasil, a edição precisou optar por uma matéria genérica e sem abordar o resultado da prova.

#### Capa da edição – 14 de novembro de 1988 – *O Globo* – Grande Prêmio da Austrália



O recorte de capa da edição do jornal *O Globo* em 14 de novembro de 1988 explora a notoriedade como valor-notícia para mostrar os dois pilotos brasileiros chegando no pódio do Grande Prêmio da Austrália.

Como observa Traquina (2005, p.79), a notoriedade como critério de noticiabilidade valoriza o ator principal do acontecimento, neste caso Senna e Piquet, que estiveram juntos

no pódio. Ayrton como ator principal da temporada, mas Piquet como ator principal da corrida, pois retornou ao pódio após uma temporada com problemas no carro, o que lhe tirou o protagonismo de outras temporadas.

Dentro da jornada do herói, a derrota esteve presente nesse recorte, com a vitória de Prost sendo destacada no início da chamada, com a boa largada de Alain em comparativo com Senna, o que o ajudou a vencer a corrida.

Ao mesmo tempo, mesmo com a derrota na Austrália, o recorte relembra que a conquista do herói já havia sido consolidada na prova anterior. Por fim, a visualidade, com a foto destacando os três melhores colocados na corrida, foi outro critério de noticiabilidade presente neste recorte.

**Capa da edição de esportes – 14 de novembro de 1988 – *O Globo* – Grande Prêmio da Austrália**



O recorte da capa do caderno de esportes, da edição do jornal *O Globo*, em 14 de novembro de 1988, explora a visualidade como valor-notícia para mostrar o acidente que tirou Gerhard Berger do Grande Prêmio da Austrália, enquanto liderava a prova.

A chamada para a matéria ressalta a vitória de Alain Prost, que derrotou Senna no circuito de Adelaide, na corrida que encerrou a temporada de 1988. Ainda assim, a edição destacou os feitos do herói numa temporada definida com antecipação no Grande Prêmio do Japão, e que mesmo sendo derrotado na Austrália, Ayrton ficara com o melhor tempo nos treinos classificatórios da corrida.

A posição de Nelson Piquet também ganhou destaque, após uma temporada de dificuldades para o outro piloto brasileiro campeão em temporadas anteriores, e que estava em declínio na carreira, a qual se encaminhava para o seu final dentro da Fórmula 1.

## Caderno Esportes página 5 – 14 de novembro de 1988 – O Globo – Grande Prêmio da Austrália

Segunda-feira, 14 de novembro de 1988 O GLOBO ESPORTES • 5

# Senna: 'Hoje, Prost foi melhor'

**Brasileiro sente dores no pulso e reconhece que foi mal na saída**

ADELAIDE, Austrália (do enviado especial) — No pôdio, Ayrton Senna estragou várias vezes o pulso direito e Craigington Brown, Diretor da McLaren, disse que o brasileiro "foi muito corajoso, correndo com dores durante todo o tempo". Mas Senna não usou isso como desculpa para a derrota. E reconheceu francamente que Prost saiu melhor.

— O motor não estava com por cento. Não podia usar toda a potência e, logo depois, comeciei a ter problemas com o câmbio de alumínio. Fiqui completamente sem a segunda marcha e, mais para o fim da corrida, a primeira começou a pular e, depois, também a terceira. Além disso, realmente não consegui largar tão bem quanto o Prost.

O grande momento de todas as entrevistas dadas por Senna ocorreu quando José Rosinski, da TVE, canal francês de televisão, lhe perguntou se, agora, suas relações com Prost iriam melhorar, segundo o jornalista francês, é balcânico o nível de entendimento entre os dois. Com o olhar frio, Senna respondeu:

— Afinal, sobre que diabo você está falando?

Equipamento todos riam em volta dos monitores de televisão que mostravam a entrevista. Rosinski aparentemente achava que Senna não tinha entendido a pergunta e tratou de repeti-la. Senna não fez por menos e respondeu exatamente a mesma frase.

— Agora que não haverá mais 8 mililitros de consumo de combustível, acho que deveria se pensar em diminuir um pouco a corrida aqui em Adelaide e outras provas longas, como a da Hungria, por exemplo. Nem a competição nem o público ganham nada à mais com essa duração de quase duas horas, ao contrário.

Para Senna, a corrida foi como ele esperava. Com o campeonato determinado, ele e Prost puderam correr de maneira menos tensa.

— Podemos nos divertir mais. E é importante é que a McLaren pode fazer a substituição. Foi uma boa maneira de fechar o campeonato e participar de última corrida da era do turbo — afirmamos o campeão.

— Prost não me preocupou nem um pouco quando o Berger veio para cima de mim e me ultrapassou. Além do que me dissera de manhã, o computador estava me mostrando a necessidade de controlar o combustível. E como o motor Honda desde a primeira prova do campeonato mostrou ser mais eficiente do que o Ferrari, era evidente que o Berger não acrescentaria aquela vitória.

Com a vitória de ontem, o francês bateu o próprio recorde, somando agora 52. Já, também, melhorou seu segundo na classificação geral, com 51 pontos (já descalçados os pontos acumulados), na verdade foi quem marcou mais pontos — 105 — recorde numa só temporada. Enquanto Ricardo Patrese tirou-se o piloto em atividades com o maior número de participações em provas de F-1, Senna superava, antes da largada, com a 10ª pole, a marca que pertencia a ele mesmo. Com isso, a McLaren somou 15 (duas de Prost), recorde entre equipes, e, junto com a Honda, fornecedores dos motores, fez o mesmo número de vitórias no ano (sete recordes).

Segundo Prost, a hegemonia da

**Tática de Prost: tranqüilidade contra os 'kamikaze'**

ADELAIDE, Austrália (do enviado especial) — Alain Prost em momento algum temeu perder a liderança do GP da Austrália, a partir do instante em que foi ultrapassado pelo austríaco Gerhard Berger, da Ferrari. Prost relaxou — mais tarde Berger e Alberto confirmaram — que os dois pilotos belíscos lhe tinham dito que faziam uma corrida "kamikaze", isto é, detendo de lado quaisquer preocupações com a competitividade.

— Por isso, não me preocupei nem um pouco quando o Berger veio para cima de mim e me ultrapassou. Além do que me dissera de manhã, o computador estava me mostrando a necessidade de controlar o combustível. E como o motor Honda desde a primeira prova do campeonato mostrou ser mais eficiente do que o Ferrari, era evidente que o Berger não acrescentaria aquela vitória.

Com a vitória de ontem, o francês bateu o próprio recorde, somando agora 52. Já, também, melhorou seu segundo na classificação geral, com 51 pontos (já descalçados os pontos acumulados), na verdade foi quem marcou mais pontos — 105 — recorde numa só temporada. Enquanto Ricardo Patrese tirou-se o piloto em atividades com o maior número de participações em provas de F-1, Senna superava, antes da largada, com a 10ª pole, a marca que pertencia a ele mesmo. Com isso, a McLaren somou 15 (duas de Prost), recorde entre equipes, e, junto com a Honda, fornecedores dos motores, fez o mesmo número de vitórias no ano (sete recordes).

Segundo Prost, a hegemonia da

Alain Prost recebe a bandeirada e comemora com o braço direito levantado

Prost continuará em 1989. O piloto francês tranquilizou e novo motor aspirado da Honda de 1.6 litros.

— Pelo que vi até agora, acho que será uma repetição de 88. A batalha principal será travada entre mim e Senna.

Prost explicou ter evitado qualquer problema nos freios com uma regulagem especial feita logo depois do aquecimento pela manhã. Em relação aos pneus, chegou a ter a necessidade de uma troca, quando passou por cima de destroços de outro carro.

— O carro estava bem e mantive total controle da situação durante toda a corrida e pude regular o ritmo da maneira que me seria mais favorável.

Ron Dennis, depois do grande ba-

nho de chá-maçante que levou no pôdio, comentava com muita euforia que esta foi provavelmente a melhor vitória desde a McLaren.

— Enquanto Prost liderava sem cometer qualquer erro, Senna perdeu a segunda marcha e tivemos de monitorar ao longo, através do rádio, com extremo cuidado. Para manter a vantagem sobre Piquet, recomendamos o uso do boost do turbo mais alto e a mistura mais rica de combustível nas partes mais rápidas do circuito, diminuindo todo nas partes mais lentas. Fomos bem acima do limite do consumo de combustível, mas assim que conseguimos superar o desafio de Piquet, dissemos a Ayrton para baixar o boost, empobrecer bem a mistura e botar tudo nos eixos outra vez.

O recorte da página 5, do caderno de esportes, da edição do jornal *O Globo*, em 14 de novembro de 1988, explora a relevância como valor-notícia para mostrar Senna reconhecendo a derrota para Prost no Grande Prêmio da Austrália.

A derrota, que é comum à jornada do herói, foi reconhecida por Ayrton na largada da corrida quando foi superado por Prost. Ainda assim, a coragem e a persistência de Senna foram outros elementos encontrados neste recorte, quando citada as dores no pulso que Ayrton teve de enfrentar ao longo da corrida na Austrália.

Ao mesmo tempo, mesmo sendo superado pelo seu principal adversário, a corrida ficou dentro da expectativa de Ayrton, que se divertiu ao longo da prova, sem a pressão da conquista do campeonato. Pelo lado vencedor, Alain Prost usou da tranqüilidade como seu trunfo para derrotar Senna e, assim, vencer a última prova de 1988.

Caderno Esportes página 5 – 14 de novembro de 1988 - *O Globo* – Grande Prêmio da Austrália

## Ayrton volta ao Brasil na quarta-feira. Via Auckland

Telefoto AFP

ADELAIDE, Austrália (do enviado especial) — A McLaren fez sua festa na discoteca do Hotel Hilton e levou Ayrton Senna quanto Alain Prost estiveram presentes. Senna viaja na quarta-feira de manhã para Buenos Aires via Auckland, Nova Zelândia. Na capital argentina, seu jatinho o estará esperando para levá-lo a São Paulo, onde deverá chegar quarta-feira à noite.

Segundo colchoado ontem, Senna acrescentou mais um recorde a sua coleção. O brasileiro terminou a temporada como o piloto que, na história da F-1, somou o maior número de pontos aproveitáveis para a conquista do título, fazendo 51, com oito vitórias e três segundos lugares.

Piercarlo Ghinzani bem que tentou terminar sua última corrida pela Zakspeed (a última vez que ele recebeu a bandeirada foi no GP da Alemanha), mas não deu. E, por sua experiência anterior, Philippe Streif achava que quem terminasse a corrida seria pontão. Ele queria muito ganhar pelo menos um pontinho para a AGS. Mas isso não tira da AGS o direito de classificação automática na temporada de 1988.

Andrés de Cesaris fez uma corrida notável. Largando na 15ª posição, já estava em quinto lugar a quatro voltas do final, quando o tanque secou. O chefe da equipe, Stefan Fober, estava irritadíssimo porque desde a 58ª volta dava sinal a De Cesaris para ir mais devagar.

Derek Warwick disse que, desde a partida, seu motor falhava. Eddie Cheever, por sua vez, saiu na 18ª posição e chegou até à 12ª, quando seu motor quebrou.



**Senna, um campeão feliz**

Warwick foi o sétimo no campeonato de pilotos e a Arrow, quinta entre os construtores.

A receita de bilheteria — US\$ 5,3 milhões (aproximadamente C\$ 3,06 bilhões no câmbio oficial) foi cerca de 28 por cento abaixo das melhores expectativas dos organizadores, apesar do bom público de 104 mil espectadores (ano passado, foram 125 mil).

Na Austrália, pode-se apostar na Fórmula-1 como se fosse em corridas de cavalos. Os bookmakers oficiais aceitam apostas para o resultado da corrida, o tempo de classificação e as voltas mais rápidas exatamente como tratam um páreo, com pontos, dupla, placê etc. Ayrton Senna confirmou como a grande barbaça para a pole position e sua pole pagou o equivalente a 16 por 10, enquanto o placê e a dupla com Prost eram pelo de 10. Na corrida, Prost foi pelo de 20.

A página 5 do caderno de esportes da edição do jornal *O Globo* em 14 de novembro de 1988, explora a relevância como valor-notícia para mostrar os feitos de Senna na temporada de consagração do primeiro campeonato conquistado.

A segunda colocação no Grande Prêmio da Austrália foi um recorde para Senna que fechou o ano de 1988 com oito vitórias e três segundos lugares. Ao mesmo tempo, a página destaca a festa da equipe McLaren, ainda na Austrália, que marcou o final do campeonato e o início das férias para a equipe e os seus pilotos.

As mesmas férias que também são destaque para Ayrton, com o recorte apontando a data de chegada de Senna ao Brasil para as suas férias ao lado da família. Era chegado o momento do descanso do herói à espera de novas batalhas.

Página 22 – 15 de novembro de 1988 – *O Estado de São Paulo* – Grande Prêmio da Austrália

22 — O ESTADO DE SÃO PAULO Esportes TERÇA-FEIRA, 15 DE NOVEMBRO DE 1988

# O "circo" da F-1 fecha para balanço

**Prost venceu o GP da Austrália, e Piquet deu até banho num ministro**  
**LUIS ANTONIO GUERRERO**  
*Especial para o Estado*

**ADELAIDE** — A última corrida da temporada — o GP da Austrália, vencido antecipadamente por Alain Prost — foi tão monótona que o principal jornal de Adelaide, *The Advertiser*, preferiu destacar na primeira página o "banho de champanha" que o primeiro-ministro do país, Bob Hawke, levou do tricampeão Nelson Piquet. "Tem Most em seus olhos, primeiro-ministro", dizia a manchete, ao lado da foto em que Mr. Hawke, sem camisa, enxugava o corpo. "Por uma corrida para a gente se divertir", comentava Senna — que volta ao Brasil amanhã — satisfeito pelo segundo lugar. Nelson Piquet terminou em terceiro, completando um pódio formado exclusivamente de campeões.

Encerrando o Mundial, os brasileiros Ayrton Senna, Nelson Piquet e Maurício Gugelmin

min esboçaram um balanço de seu desempenho em 88. O tricampeão Piquet prefere esquecer a temporada, a pior de que tomou parte desde 81. O estrepante Gugelmin, apontado como piloto revelação pela imprensa internacional, diz ter aprendido bastante e prevê melhor sorte em 89 (marcou cinco pontos neste ano). Ayrton Senna, por maiores que tenham sido os problemas, quase não se queixa. Afinal, realizou o grande sonho de sua vida ao conquistar seu primeiro título na Fórmula-1.

Até chegar ao título no GP do Japão, penúltima prova, Senna percorreu um caminho tão sinuoso como o circuito de Montecarlo, de onde diz ter tirado forças extras para continuar na briga pelo título.

"Aquele acidente em Mônaco foi fundamental para minha carreira e na minha vida também. Quando batí o carro por distração, pensei que tudo estivesse perdido", recorda. E o piloto admite: não fosse a ajuda da psicóloga Viviane, sua irmã, talvez entregasse os pontos.

A recuperação do brasileiro realmente foi surpreendente: começou com um segundo lugar no México, passando depois por uma série de vitórias a partir do GP da Inglaterra. No total, Senna venceu oito corridas (San Marino, Canadá, Estados Unidos, Inglaterra, Alemanha, Hungria, Bélgica e Japão). "Minha melhor corrida havia sido a de Portugal em 86, mas a do Japão, a penúltima desta temporada, será inesquecível", observa.

Mas se o campeão terminou o ano com problemas no câmbio do McLaren e no pulso direito,

dolorido, Nelson Piquet mostrava-se antecorrem feito como um iniciante ao subir no pódio. Para o tricampeão, não poderia haver recompensa maior para uma temporada em que tudo deu errado. "A Lotus sofreu as consequências de um projeto que nasceu errado", resumiu o piloto que, em 16 grandes prêmio, pontuou em apenas sete. "O carro tinha graves problemas de aerodinâmica; fizemos de tudo, porém foi impossível melhorá-lo", explicou. Piquet, entretanto, insiste: classificou-se em todas as provas, mesmo sem muitas chances de vitória. "O que posso fazer? Bater com a cabeça na parede e chorar porque o carro não anda?", confessa-se.

O March de Gugelmin também apresentou falhas, especialmente de chassis, mas o piloto não perdeu o otimismo. "Fórmula-1 é assim mesmo: num dia estamos por cima; em outro, por baixo. É um mundo muito gozado, imprevisível", opina. A temporada de estreia desse brasileiro no fecho do "circo" da F-1 recebeu muitos elogios. Ao longo do campeonato ele conquistou o respeito dos pilotos e, principalmente, da March. Contudo, nada foi fácil, garante. "A equipe é nova, inexperiente. E foi aprendendo com o passar do tempo", conta.

Em algumas corridas teve de abandonar, irritado, por pequenos problemas, inadmissíveis na categoria. "Era o extintor de incêndio que se soltava, ou a mangueira de líquido que se desprendia do capacete por defeito dos mecânicos", revela. A recompensa foi o quarto lugar na Inglaterra. "Uma emoção fantástica", assegura.



*Ayrton Senna, Alain Prost e Nelson Piquet no pódio: os campeões reunidos*

O recorte da página 22, da edição do jornal *O Estado de São Paulo*, em 15 de novembro de 1988, explora a relevância como valor-notícia para mostrar o final da temporada de 1988 da Fórmula 1.

Tendo como pano de fundo a vitória de Alain Prost no Grande Prêmio da Austrália, a edição fez um resumo da corrida no circuito de Adelaide e a derrota reconhecida por Ayrton quando foi superado por Prost. Ainda assim, a coragem e a persistência de Senna foram outros elementos encontrados neste recorte, quando citada as dores no pulso que Ayrton teve de enfrentar ao longo da corrida na Austrália, quando terminou em segundo lugar.

Por outro lado, a edição destacou o pódio de Nelson Piquet, ao lado de Senna, projetando uma temporada de 1989 melhor para Nelson e outra de domínio para McLaren de Senna, que disputaria novamente o campeonato contra o seu companheiro de equipe, Alain Prost.

Finalizando, o resumo da prova, no jornal *O Estado de São Paulo*, ressalta o final da temporada, com projeções para equipes e pilotos em 1989, e dos principais adversários de Senna e Prost na disputa pelo campeonato no ano seguinte.

#### 4.3.4 – Ayrton Senna – 1990 – 2º título

Inicia aqui a análise do conteúdo obtido através dos jornais *O Globo* e *O Estado de São Paulo* da segunda conquista de Ayrton Senna em 1990. Assim como no primeiro campeonato, o palco da segunda conquista também ocorre no Grande Prêmio do Japão, no circuito de Suzuka.

Mais uma vez, o seu principal adversário era o piloto francês Alain Prost, que, para temporada de 1990, deixou a McLaren e ingressou na equipe Ferrari, após duas temporadas de intensa disputa contra Senna.

#### Capa da Edição – 19 de outubro de 1990 – *O Estado de São Paulo* – Grande Prêmio do Japão



A capa da edição do jornal *O Estado de São Paulo* em 19 de outubro de 1990 explora a notoriedade como valor-notícia para mostrar os bastidores da decisão da temporada da Fórmula 1, valorizando Senna como um dos atores principais do acontecimento. Como observa Traquina (2005, p.75), a visualidade é um critério de noticiabilidade, e, a foto mostra Ayrton com uma expressão preocupada com a proximidade da definição do campeonato, que seria novamente no Japão.

Ao mesmo tempo, a chamada de capa também destaca Ayrton numa semana de folga antes da corrida decisiva, em um momento de fuga das pressões e compromissos que o cercam antes da decisão do campeonato. Ao mesmo tempo, Senna valorizou o motor do seu carro, que seria decisivo na conquista do título no Japão.

22 — O ESTADO DE S. PAULO

Esportes



Senna não tentará ultrapassar na chicane onde se enroscou com Prost em 1989: "Ali só cabe um"

## Prost admite vantagem da McLaren em Suzuka

SÍLVIO NASCIMENTO  
Especial para o Estado

SUZUKA — A Ferrari tem um chassi melhor. A McLaren tem todo o apoio da Honda e corre em "casa", a grande vantagem de Ayrton Senna, segundo Alain Prost. Mesmo assim, o francês acredita na vitória porque sua equipe trabalhou muito nos motores de classificação e corrida. Ayrton Senna sempre se sai melhor com McLaren nos treinos classificatórios e sabe que seu motor é muito forte durante a corrida. Enfim, até os carros entrarem na pista para o GP do Japão, penúltima prova do Campeonato Mundial de Fórmula-1, os dois pilotos que brigam pelo título só têm uma certeza: não é possível uma ultrapassagem na chicane, onde Prost e Senna se enroscaram no ano passado.

"Ali só passa um carro", admitiu o brasileiro. "É muito apertado para dois", completou o francês. Tirando isso, o primeiro passo rumo ao título

é garantir a pole-position. "Assim, você consegue ditar o ritmo da corrida", ensina Prost. Para ele, o GP de Suzuka vai ficar somente entre a McLaren e a Ferrari.

Prost acredita ser possível vencer as provas de Suzuka e Adelaide, embora reconheça que a equipe italiana não se saiu muito bem nas corridas em pistas travadas. Reconhece também uma vantagem indistintível de seu grande adversário sobre a Ferrari: o conhecimento perfeito de todos os detalhes de Suzuka, pista de propriedade da Honda. "Eles fazem muitos testes durante o ano e conhecem muito melhor a pista", falou Prost, bem mais confiante depois da corrida da Espanha, em Jerez, quando sua equipe trabalhou com perfeição nos boxes e na tática durante a prova.

"Trabalhamos também nestes últimos dias com o Gianni Morbidelli, em Fiorano, na versão de motor que veio para o Japão, mais forte de classificação e também mais potente

para a corrida", comentou Prost. "Com um motor assim, mais progressivo, agora estamos em equivalência com a Honda", disse, acrescentando nesta lista o reforço do sempre surpreendente Nigel Mansell. Depois de acertar seu contrato para o ano que vem com a Williams, o piloto inglês declarou que entra na pista a serviço das cores da Ferrari. "Se for preciso, abro a porta para o Prost me ultrapassar e vencer a corrida".

Pelo lado da McLaren, o clima também é de vitória e conquista de título. Para conseguir o máximo, a equipe tem quatro carros a disposição de seus dois pilotos. Tem também a nova versão do motor V10, a de número seis, mais potente e mais leve que as anteriores.

"Vou lutar pela pole como sempre lutei", garantiu Ayrton Senna. "Mas o mais importante é conseguir manter a regularidade em toda a corrida e tirar o máximo do carro não somente no começo da corrida".

## Folga na Itália fez bem a Senna

SUZUKA — Normalmente, o fanatismo dos torcedores faria da Itália o último país que um ídolo da Fórmula 1 escolheria para uma semana de descanso, especialmente se estivesse prestes a se tornar campeão. Pois Ayrton Senna surpreendeu a todos ao passar uma semana inteira em Milão, descansando a cabeça das "pressões". E ninguém pense que procurou manter a privacidade ou fugir ao intenso movimento da cidade. Ayrton conheceu a atriz norte-americana Carol Alt e a levou a um jogo de basquete, assistiu ao GP de Monza de Super Bike e foi visto em vários restaurantes, sempre acompanhado de modelos em alta na Itália.

Depois de uma sucessão de testes em Portugal, Senna ti-

rou uma semana para refrescar a cabeça. E está tão bem disposto que nem reclama da diferença de fuso horário. "A parte da tarde é sempre mais difícil, mas amanhã (hoje) já estará tudo certo", admitiu o piloto após fazer pequenos ajustes de pedais e retrovisores no McLaren 27. Ele chegou a Tóquio na segunda-feira e somente ontem viajou para Suzuka. Por volta das 11 horas, trancou-se nos "escritórios" de alvenaria e blocos, bem atrás dos boxes, para uma reunião com integrantes da equipe e da Honda. "O campeonato está aberto e não sinto nenhuma pressão, ao contrário do que muita gente tem dito."

Senna está conflante para o duelo decisivo com Prost. Afinal, a Honda vai fazer de tudo

para conseguir o campeonato pela quarta vez consecutiva —

em 87, com a Williams de Nelson Piquet; em 88 com a McLaren de Ayrton; e em 89 com Prost, novamente com McLaren. A nova versão do motor V10 a ser utilizada no GP do Japão é bem melhor que a usada em Portugal, segundo Senna.

Em entrevista coletiva, o brasileiro e seu companheiro de equipe, Gerhard Berger, demonstravam um certo cansaço. Mas Ayrton foi rápido na resposta quando lhe perguntaram se tentaria ultrapassar alguém na chicane que lhe custou a desclassificação no ano passado. "É impossível ultrapassar ali, o carro da frente fecha completamente a passagem."

A página 22 da edição do jornal *O Estado de São Paulo* em 19 de outubro de 1990, explora a notoriedade como valor-notícia, para mostrar bastidores da decisão da temporada da Fórmula 1, valorizando Alain Prost como um dos atores principais do acontecimento. Como observado anteriormente, em Traquina (2005, p.75), a visualidade serve aqui para

mostrar os dois adversários, trazendo novamente o duelo ocorrido na temporada de 1989, que também foi decidido no Japão, a favor de Prost, que foi o campeão daquele ano, após a desclassificação de Senna. Isso apresenta também a dramaticidade como o terceiro critério de noticiabilidade explorado no recorte por conta da expectativa de mais um duelo entre ambos.

A matéria também aponta para Prost transferindo o favoritismo da conquista do campeonato para McLaren de Senna, mesmo após dias de intenso trabalho pensando na corrida final.

Por fim, na sequência, o recorte também destaca Ayrton numa semana de folga antes da corrida decisiva, em um momento de fuga das pressões e compromissos que o cercam antes da decisão do campeonato, ficando uma semana inteira na Itália descansando.

## Página 29 – 19 de outubro de 1990 – *O Globo* – Grande Prêmio do Japão

sexta-feira, 19 de outubro de 1990

O GLOBO

2º CLICHE

ESPORTES • 29

### Pit Stop

Uma prova sem favorito

Celso Itiberê

O Japão torce por Senna. É impressionante a popularidade do piloto brasileiro entre os aficionados nipônicos — parte devido às suas vitórias com o motor Honda, parte pela série de anúncios que Ayrton fez todos os anos na televisão japonesa, vendendo para todo o mercado asiático os carros produzidos pela Honda.

Uma coisa, porém, é certa: apesar de as bandeiras brasileiras selarem as arrematadas do autódromo de Suzuka, o vencedor japonês está temeroso e respeita a Ferrari como adversária temível. Base Grande Prêmio do Japão é como uma luta de jiu-jô entre dois grandes campeões, acostumados a vencer e que se respeitam mutuamente. Eles sabem que ganhar ou perder é uma consequência, coisa de um golpe justo. E sabem também que, mais do que nunca, é preciso ter paciência para tentar e ippou no momento certo, em que ele será indomável. E nenhuma público no Mundo é tão espontaneamente sensível a isso como o japonês.

Curiosamente, de entre os pilotos das duas equipes diretamente envolvidas na batalha, apenas os da McLaren venceram em Suzuka. Senna em 1988, quando foi campeão do Mundo. Gerhard Berger em 1989, quebrando um longo jejum de vitórias da Ferrari. Prost nunca venceu no Japão e Nigel Mansell tem deste autódromo uma triste lembrança, pois nele sofreu o seu mais sério acidente na Fórmula-1, em 1987, quando disputava o título mundial com Nelson Piquet.

A Ferrari, inexpressivamente, sup

rou muitos dos problemas que a afligiram na temporada passada. Seu chassis continua excelente e a evolução no motor, não só em termos de potência, como principalmente na passagem dessa potência ao solo (motorização), tornou o carro um forte adversário das McLaren, que continuam excepcionais em termos de motor, mas não em chassis que deixa muito a desejar.

Sem dúvida, cabe a Alain Prost a maior responsabilidade nessa evolução do carro italiano. Foi ele o grande incentivador da equipe, o homem que se adaptou a todos os testes, que recusou as alterações revolucionárias feitas pelo engenheiro socialista, preferindo quase na íntegra o chassis original, criado pelo piloto de John Barnard. Foi ele também que fez buscar na McLaren o mais aplicado dos pilotos de Fórmula-1, Steve Nicolini, para que ele cuidasse do carro na pista e fosse o principal artilheiro do chassis que vai correr em 1991.

Este ano — e Senna está cheio de raiva, quando insiste nessa tela — a Fórmula-1 foi uma disputa entre duas equipes. A McLaren com vantagens nos circuitos velozes, que exigem potência e velocidade (Itali), ganhou uma corrida inesperada em Phoenix e ganhou três que costava vencer sem problemas — Brasil, Itália e México. E foi nessas corridas que a Ferrari equilibrou o jogo.

Agora, no Japão, não há favoritos e resta saber o que vai valer mais, se a rigidez matemática de Prost ou o bico forte de Senna.

— O motor tem que estar ótimo, o secreto perfeito e a carga nos freios menor. Os freios aqui serão exigidos, tornando-se um fator realmente decisivo.

O piloto brasileiro não quis falar muito sobre a possibilidade de conseguir, no circuito japonês, sua quinquagésima-primeira pole position.

— A pole aqui é importante, já que ultrapassar é quase impossível. Claro que vou tentar, como sempre, andar o mais rapidamente possível. Só não sei se vai dar para ser mais veloz do que os outros.

No ano passado, Senna tentou ultrapassar Prost e houve a batida. E isso cria grande expectativa em relação ao que poderá acontecer em Suzuka domingo. Se Senna for e Herder e Alain Prost tentar a ultrapassagem, poderá haver uma batida.

Senna sai pela tangente, mas sua responsabilidade, ao mesmo tempo, uma advertência para o francês.

# Senna na pátria da Honda: toda força contra as Ferrari

CELSO ITIBERÊ  
CAMARÁ ESPECIAL

SUZUKA — Ayrton Senna, que chega a Suzuka como o favorito dos japoneses para vencer o penúltimo Grande Prêmio da temporada e ficar com o título mundial de 1990, agora que se repete este ano o que aconteceu nos três anteriores: um carro com motor Honda vencendo o Campeonato. Senna disse confiar no motor Honda.

— A Honda trabalhou incansavelmente para tirar o máximo do nosso motor V10. Além disso, tivemos muitos motores e a S44 é troyar e motor. Usaremos um no primeiro treino, outro no segundo e um terceiro motor na corrida.

Senna reconhece que a pista de Suzuka exige muito do piloto e do carro e que, portanto, o Grande Prêmio do Japão não será uma corrida fácil, porque o carro, para sentir bem, precisa estar cem por cento acertado.

— O motor tem que estar ótimo, o secreto perfeito e a carga nos freios menor. Os freios aqui serão exigidos, tornando-se um fator realmente decisivo.

O piloto brasileiro não quis falar muito sobre a possibilidade de conseguir, no circuito japonês, sua quinquagésima-primeira pole position.

— A pole aqui é importante, já que ultrapassar é quase impossível. Claro que vou tentar, como sempre, andar o mais rapidamente possível. Só não sei se vai dar para ser mais veloz do que os outros.

No ano passado, Senna tentou ultrapassar Prost e houve a batida. E isso cria grande expectativa em relação ao que poderá acontecer em Suzuka domingo. Se Senna for e Herder e Alain Prost tentar a ultrapassagem, poderá haver uma batida.

Senna sai pela tangente, mas sua responsabilidade, ao mesmo tempo, uma advertência para o francês.

— É impossível passar aqui. Se Prost tentar, vamos ter uma situação muito difícil. Não penso mais no passado e aquela batida faz parte do meu passado. Mas passar em Suzuka, é sempre uma situação de risco — advertiu.

O número de bandeiras brasileiras em Suzuka é incrível. Elas são carregadas por jovens japoneses, torcedores fanáticos de Ayrton Senna e que se apressam na porta da Suzuka Honda, na tentativa de obter um autógrafo do piloto.

— Tenho no Japão a minha segunda maior torcida. Acho que várias coisas contribuíram para isso. Primeiro, o sucesso da Fórmula-1 fez com que o interesse pelas corridas aqui crescesse de forma impressionante. Depois, dirijo pela Honda desde 1987 e isso me torna um pouco próximo dos japoneses — explicou o piloto.



Senna com o apoio de Berger (à esquerda) para chegar ao título

A página 22 da edição do jornal *O Estado de São Paulo* em 19 de outubro de 1990 novamente explora a notoriedade como valor-notícia, seguindo a linha de relatar os bastidores que antecedem da decisão da temporada da Fórmula 1.

A proximidade é outro critério de noticiabilidade, usado para se referir ao fato de a prova decisiva do campeonato acontecer na casa da fornecedora de motores para o carro de

Senna. Nesse caso, a montadora japonesa Honda, que colocava os seus equipamentos no carro de Ayrton.

Na sequência desse recorte, tem-se a dramatização, que, pode-se recordar aqui, trata-se de um valor-notícia que complementa os critérios contextuais, pois ela consiste em reforçar os aspectos mais críticos, as questões emocionais e a natureza conflitual do acontecimento. A dramatização também é importante para amplificar a jornada do herói, pois, como explica Traquina (2008, p.93), quanto mais a notícia insere o acontecimento numa narrativa já estabelecida, mais possibilidades a notícia tem de ser notada, e como se trata da terceira decisão envolvendo Senna e Prost, o fato ganha contornos dramáticos por conta da possibilidade de um desfecho imprevisível.

### Página 29 – 19 de outubro de 1990 – *O Globo* – Grande Prêmio do Japão

**Mansell ou Berger: um dos dois pode decidir tudo**

SUZUKA — O austríaco Gerhard Berger e o inglês Nigel Mansell poderão ter papéis decisivos na disputa pelo título mundial entre Ayrton Senna e Alain Prost. Na função de segundo piloto das equipes McLaren e Ferrari, os dois prometem fazer de tudo para ajudar seus companheiros de equipe na luta pela hegemonia da Fórmula-1.

Berger reconheceu antes que a McLaren está numa posição delicada na luta pelo título contra a Ferrari, e disse ter confiança absoluta no carro e que Senna será o campeão do Mundo.

— A Honda faz um motor excelente, que aqui será de maior importância. Ele pode nos dar a vantagem de que precisamos. É, por justiça, Ayrton deve vencer o Campeonato.

Como Gerhard Berger, Nigel Mansell também não pensa duas vezes ao afirmar que lutará para ajudar Prost a ganhar o título para a Ferrari:

— Eu vou trabalhar para Prost e para a Ferrari aqui e na Austrália, se for necessário — afirma.

Nigel Mansell está decidido a não deixar que seu contrato com a Williams para o ano que vem interfira no seu trabalho como piloto da equipe italiana. E pede uma trégua, principalmente à imprensa inglesa:

— Quería que me dessem um fim de semana de folga, sem criar histórias, que não existem, sobre brigas entre mim e Prost. Eu só irei para a Williams depois que o Campeonato deste ano terminar. Até lá, sou piloto da Ferrari e, como um bom profissional, farei tudo para que a equipe consiga vencer o Mundial.

O segundo destaque da página 22 da edição do jornal *O Estado de São Paulo* em 19 de outubro de 1990, também explora a notoriedade como valor-notícia, apontando os companheiros de equipe de Senna e Prost como coadjuvantes na disputa pelo campeonato no Grande Prêmio do Japão.

O recorte coloca os pilotos Nigel Mansell, da Ferrari, e Gerhard Berger, da McLaren, como prováveis candidatos a coadjuvantes dos heróis na conquista do campeonato. A matéria ressalta a disposição dos dois pilotos em ajudar os seus companheiros nas duas provas restantes, pensando na equipe a qual defendem, mas também no sucesso dos seus parceiros.

**Capa da edição – 20 de outubro de 1990 - O Estado de São Paulo – Grande Prêmio do Japão**



*Senna descansa em Suzuka: única ameaça é a Ferrari de Prost*

## Prost ainda pode tirar título de Senna

O piloto Ayrton Senna pode conquistar o bicampeonato mundial de Fórmula 1 no início da madrugada de domingo, no circuito de Suzuka, no Japão. A única ameaça ao brasileiro é Alain Prost. Se vencer a corrida, o francês adiará a decisão para a pista de Adelaide, na Austrália, dia 4 de novembro. A prova será transmitida pela Rede

Globo a partir das 2 horas, já no horário de verão. A seleção brasileira de vôlei masculino enfrenta hoje a Suécia no Maracanãzinho, no Rio, na última rodada da fase de classificação do Mundial. A partida será transmitida às 16 horas pela TV. Ontem os brasileiros venceram a Coreia do Sul por 3 a 0 (15/8, 15/4 e 15/7).

A capa da edição do jornal *O Estado de São Paulo* em 20 de outubro de 1990 explora a visualidade como valor-notícia para mostrar a concentração de Ayrton antes da decisão da temporada da Fórmula 1. A chamada destaca o duelo contra Alain Prost, tendo o adversário de Ayrton como o único a ameaçar a conquista do segundo campeonato de Senna, pois, em caso de vitória de Prost, a decisão seria adiada para a prova seguinte no Grande Prêmio da Austrália. A ameaça de Prost também coloca a dramaticidade como critério, usado para destacar a probabilidade de desfecho da jornada do herói.

Página 20 – 20 de outubro de 1990 – *O Estado de São Paulo* – Grande Prêmio do Japão

**O ESTADO DE S. PAULO**

**ESPORTES**

*Continuação de*

*Interior na página 18*

□ SÁBADO, 20 DE OUTUBRO DE 1990 □

## Senna pode ser bi esta madrugada

**SAVO MACHADO**  
*Especialista para o Estado*

**SUZUKA** — Os que arriscarem voltar à madrugada poderão acompanhar nas primeiras horas de domingo a luta de Ayrton Senna para conquistar o segundo título mundial. Basta ao brasileiro uma vitória ou chegar à frente do velho rival Alain Prost, não importando a colocação. A situação do francês é menos cômoda. Se ganhar o GP do Japão, em Suzuka, adiará a decisão para a Austrália, dia 4 de novembro. Então, para ser campeão, precisaria no mínimo de um segundo lugar, desde

que Ayrton não seja o vencedor. A TV Globo mostra a corrida às 2 horas de domingo, já no horário de verão.

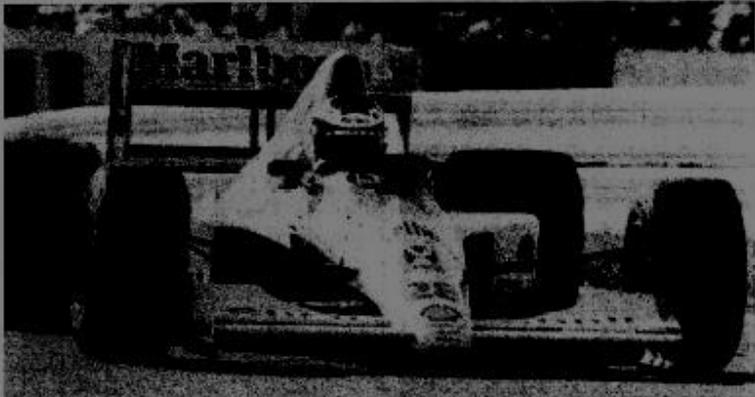
Ayrton não é o único a poder garantir um título na madrugada de sábado para domingo. Também a McLaren, com 18 pontos de vantagem sobre a Ferrari (18 contra 100), tem condições de sair de Suzuka com o sexto mundial de construtores, dependendo da combinação de resultados de seus dois carros. Para esta prova decisiva, Senna e McLaren contarão com um poderoso aliado, a Honda. A fábrica japonesa quer fazer "em casa" uma festa completa.

E pensou em tudo. Colocou até mesmo, em regime de urgência, uma versão mais potente do motor V10 à disposição da McLaren.

A Ferrari também não perdeu tempo. Trouxe ao Japão motores V12 mais potentes e não será por falta de equipamento que Prost deixará de estar em condições de realizar o esperado duelo com Senna. Até mesmo o imprevisível Nigel Mansell já prometeu ajudar o compatriota, se houver oportunidade. No ano passado, Prost e Senna emboscaram-se na chicana, após intensa disputa. O brasileiro ainda voltou à

pista e venceu a prova, mas o esforço foi em vão. Ele foi desclassificado, e a vitória foi dada a Alessandro Nannini. Alain Prost ficou com a melhor parte, o título.

A preocupação de Ayrton continua sendo o acerto do chassi, única desvantagem da equipe em relação à Ferrari. Mesmo assim, o brasileiro acredita na possibilidade de superar as Ferraris e antecipar a conquista do título. De preferência em primeiro, o que lhe permitiria igualar a marca de 27 vitórias do "secócs voador" Jackie Stewart.



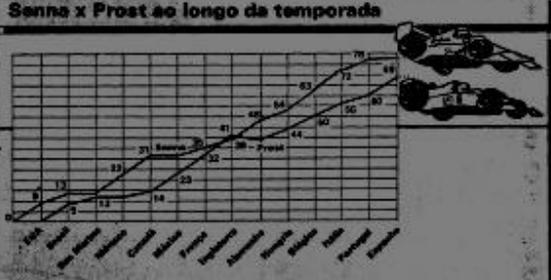
O austríaco Gerhard Berger com sua McLaren no autódromo de Suzuka: foco de equipe para ajudar Ayrton Senna

### Novo V10 é arma da McLaren

SUZUKA — O chassi pode não ser o ideal, mas os testes deixaram Ayrton Senna mais otimista quanto ao desempenho do motor de especificação 6, a nova versão do Honda V10, na prova de Suzuka. "Com esse motor, o carro apresenta um rendimento mais uniforme", afirmou o piloto, confiante. "É uma versão bem melhor que a utilizada no Estúcio e em Jerez", admitiu, sem entrar em maiores detalhes. Osamu Ohta, engenheiro-chefe da Honda, confirma que as alterações foram basicamente na câmara de combustão do motor, melhorando o aproveitamento de fluxo dos gases inteiros.

O novo V10 é a grande arma da McLaren no desafio desta

### Senna x Prost ao longo da temporada



vítoria minha também poderia dar o título ao Ayrton", explicou.

MORENO

Roberto Pupo Moreno, velho amigo de Nelson Piquet, tem 50% de chances de pilotar a Benetton também no GP da Austrália, em Adelaide, dentro de duas semanas. Outro concorrente do piloto brasileiro é o norte-americano Michael Andretti, que reúne apenas 10% das possibilidades. Quem deu a informação foi o diretor comercial da Benetton, Flavio Briatore. O que o dirigente não revelou é que a decisão poderá depender dos interesses dos patrocinadores da equipe.

O recorte da página 20, do jornal *O Estado de São Paulo*, em 20 de outubro de 1990, explora a visualidade como valor-notícia para mostrar a possibilidade de concretização do segundo campeonato de Senna no Grande Prêmio do Japão. A matéria faz uma projeção

sobre os resultados que podem definir o título a favor de Senna e da equipe McLaren na competição por equipes.

Por conta do fuso horário entre o Brasil e o Japão, a prova transcorre na madrugada de sábado para o domingo, após o fechamento da edição, o que faz com que o jornal não reporte detalhes sobre a corrida, como as posições de largada e outras informações atualizadas sobre a definição do campeonato.

Mesmo assim, o recorte projeta o duelo entre Senna e Prost, um duelo entre as equipes Ferrari e McLaren, fazendo da dramatização um critério de noticiabilidade a ser abordado, quando ela se refere aos novos motores dos times, especificamente trabalhados para o Grande Prêmio do Japão. Para completar, de forma informativa, um infográfico na página coloca a trajetória dos dois protagonistas do campeonato e a pontuação até a corrida decisiva.

#### Capa da Edição – 20 de outubro de 1990 – *O Globo* – Grande Prêmio do Japão



O recorte da capa do jornal *O Globo* em 20 de outubro de 1990 explora a visualidade e a notoriedade como valor-notícia para mostrar a possibilidade de consolidação do segundo campeonato de Senna no Grande Prêmio do Japão.

A visualidade é explicitada com a foto da McLaren de Ayrton em ação no circuito do Japão. A notoriedade, por sua vez, que valoriza o ator principal do evento, está posta na chamada que indica a *pole position* de Senna para corrida decisiva e, ao seu lado, o seu maior adversário, Alain Prost, que largaria na segunda posição. O tempo como valor-notícia também é apresentado com o tempo de volta de Ayrton, que superou Prost e, assim, colocou na primeira posição no *grid* de largada para prova.

Quarta-feira, 20 de outubro de 1990 O GLOBO # CLICHE ESPORTES • 31

# Um dia de erros e frustrações para Senna

**ALAIN PROST**  
Entrevista especial

**SUZUKA, Japão** — Uma "rodada" no treino livre da manhã, que o fez sair da pista com o carro trancado e entrar na caixa de brita, levantando muita poeira, atrapalhou, consideravelmente, Ayrton Senna no acerto da McLaren para o Grande Prêmio do Japão. O brasileiro, que está visivelmente tenso diante da aproximação da prova decisiva, errou também uma mudança de marcha, como se não estivesse mais sua vida, pois levou os gears do motor acima do especificado, o que obrigou os engenheiros da Honda a trocá-lo.

— A "rodada" me atrapalhou muito, pois, por causa dela, perdi muito tempo e trabalhei pouco no carro. Tudo o que precisava de ajustes e de motor a todo o ajuste fino de equilíbrio acabaram ficando para a próxima hora. A vantagem é que, até agora, ninguém andou cem por cento.

Ayrton reclamou, também, da pista, que estava muito ruiva, cheia de areia, obrigando os pilotos a terem a atenção redobrada, porque os riscos de acidentes eram muitos. Segundo ele, essa foi a principal causa de parte dos problemas no primeiro dia de treinos. Mas acredita que, na corrida, tudo estará resolvido.

— Com a sanção de treinos e as provas das outras categorias, a pista vai ficando mais limpa, ganhando mais aderência e permitindo que as velocidades aumentem. No domingo, ela estará ótima.

Senna disse que poderia ter sido mais veloz no primeiro treino, não fosse um incidente que o perturbou e o fez perder muito tempo:

— Não sei como, mas o carro entrou fortemente no chão, na parte alta do circuito, exatamente no momento em que eu estava da oitava no contômetro, para fazer uma mudança perfeita de quarta para quinta marcha. Ele balançou e, até que eu retomassem o comando da situação e trocasse para onde ele ia, tirei o pé do acelerador. Tive muita sorte, porque se não teria ter escapado do meu controle e seria a minha segunda "rodada" do dia.

Para Osamu Goto, chefe da equipe da Honda, o ruvo motor, verdade é que está sendo usado para a corrida em Suzuka, funciona à contento. Entre algumas vantagens, o propulsor é uma modificação da versão 4, com alterações na câmara de combustão, que provoca a redução no atrito interno.

— Além disso, ele é, aproximadamente, dois quilos mais leve do que a versão anterior.

Goto informou, também, que o motor de Ayrton foi trocado porque o piloto, ao invés de engatar primeira engatou terceira marcha. Gerhard Berger, o austríaco companheiro de Senna na McLaren, concordou com

Ayrton e disse que, para a corrida, lançou no carro de sua equipe como as Ferrari serão mais rápidos:

— Eu acho que estamos bem equipados para a corrida e podemos vencer. O motor é muito forte e trabalhamos duramente no acerto do carro.

**ALAIN PROST**

Após "rodar" e entrar na caixa de brita, Senna desce na caixa da McLaren



**SÓ Ayrton pode ser campeão no Japão**

**SUZUKA** — Alain Prost só tem duas chances de continuar na luta pelo título, adiando a decisão para o dia 4 de novembro em Adelaide, na Austrália: vencer a corrida. Ou então chegar em segundo lugar, desde que Senna não seja o primeiro. Com qualquer outro resultado, Senna chegará ao seu segundo título. O brasileiro também pode ser campeão se os dois pilotos não terminarem a corrida ou se Prost acabar abaixo da segunda posição.

A página 31 do jornal *O Globo* em 20 de outubro de 1990 explora a dramaticidade como valor-notícia para mostrar as dificuldades de Senna às vésperas do Grande Prêmio do Japão. Fazendo uma projeção sobre os resultados que podem definir o título a favor de Senna e a equipe McLaren na competição por equipes, o recorte trabalha com um cenário pessimista por causa dos problemas no carro de Senna.

Mesmo assim, o tom dramático para o desfecho do campeonato é amenizado no recorte, que lembra que apenas Ayrton poderia sair do Grande Prêmio do Japão como campeão de Fórmula 1, uma vez que a pontuação o favorecia em relação a Prost, que teria apenas a vitória como forma de adiar a decisão do campeonato para o Grande Prêmio da Austrália.

32 • ESPORTES

O GLOBO

Sábado, 20 de outubro de 1990

# Prost: 'Se sair na frente, ninguém me segura'



GP do Japão

CINCO minutos  
antes da partida

SUZUKA — "Se eu largar na frente, ninguém me segura."

O francês Alain Prost, da Ferrari, está otimista e acha que seu carro vai render muito bem. Segundo ele, o motor vem funcionando satisfatoriamente, mas ainda há alguns pequenos ajustes a serem feitos antes de aumentar o rendimento da Ferrari. O Diretor-Técnico da equipe, Cesare Fiorio, ao ouvir a frase de Prost, comentou:

"O motor não estava com por cento, faltava ligeiramente em alguns pontos do circuito. A Ferrari tem ajustes de aerodinâmica a fazer, que lhe poderão dar, talvez, até um segundo a menos por volta. E o motor de corrida vai surpreender, porque será ainda mais veloz."

Prost acredita que a atuação de Nigel Mansell poderá ser decisiva, fazendo trabalho de equipe.

— Acho que, do lado da McLaren, será a mesma coisa, e o Berger fará o papel de escaleiro do Ayrton, buscando ajudá-lo. Espero apenas que Mansell e Berger tenham seu papel bem desempenhado.

Como o clima de decisão reatua todo mundo, o francês reconhece que está sacado mais tempo do que habitualmente.

— Acho que isso é normal. Ano passado, foi a mesma coisa, e acho que eu estava em situação mais delicada do que agora, porque não tinha toda a equipe à meu favor.

Prost surpreendeu quando a TV Fuji, em testes para a transmissão, entrou nos boxes. O francês conversava com os mecânicos e ao ver o cinegrafista japonês começou a fazer



Apesar de expressão tensa, Prost está certo de que ganhará o GP do Japão

carretas e a limbar um macaco, causando gargalhadas.

— Às vezes, é preciso brincar. As pessoas estão habituadas a ver um Prost sério. É bom quebrar o gelo.

Nigel Mansell, o companheiro de Prost, foi prejudicado com o acidente

de Philippe Alliot, que atravessou à sua frente quando tentava a segunda volta rápida. Mansell teve que frear, travando os quatro rodas e parando numa nuvem de fumaça dos pneus.

— Ainda bem que, como tudo no carro, também os pneus funcionavam muito bem — desabafou.

## Para Piquet, título ficará com Senna

Nelson Piquet acha que Ayrton Senna tem mais possibilidades do que Alain Prost de ser o campeão do mundo, porque o francês teria que superar a sua própria condição física de dois resultados.

— Para mim, a Ferrari jogou fora todas as suas possibilidades em Portugal, quando o Mansell deu aquela largada para cima do Prost. Se eles tivessem usado a cabeça ali, poderiam ter alguma esperança. Do jeito que está, acho muito difícil o Ayrton perder esse título.

A Benetton 199 vai correr, em Suzuka, com uma lâmina adicional sobre o aerofólio traseiro, numa tentativa de aumentar o arrasto aerodinâmico e dar mais aderência ao solo. Piquet acha que isto não ajudará o carro, porque a pista tem apenas 30 por cento de retilas.

— Aqui é importante fazer as curvas com boa velocidade e, no mesmo carro, isto só será possível com muito aerofólio.

Piquet, que continuará no Japão por mais duas semanas, desmentindo uma notícia da Yokohama, fez muitos elogios ao comportamento de Roberto Foyou Moreno, que, pela primeira vez, conversou com a Benetton.

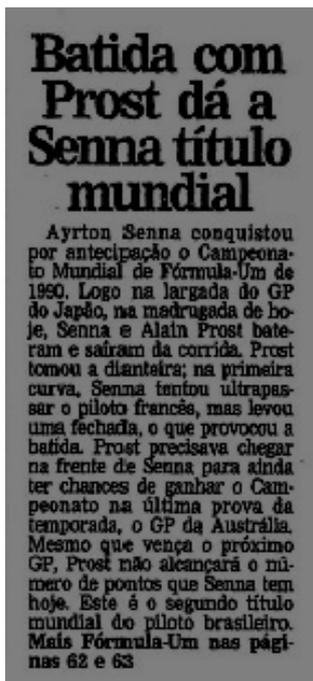
— Acho que ele fez tudo direito. Depois de alguns observações, deu uma demonstração de inteligência ao ganhar quase toda a primeira sessão de qualificação usando pneus de corrida, para se adaptar mais ao carro e tentar acertá-lo a seu gosto. Quando mostrou os dois classificações, fez o que era esperado. Estou contente com seu desempenho.

A Benetton forneceu, ontem, novas notícias sobre o estado de Alessandro Mendini, o piloto italiano que se acidentou na quinta de um teste circuito, em Sarno. Conforme o comunicado, o estado de saúde de Sandro progrediu e ele já saiu da cama por alguns minutos, cura bem e está animado. Contudo, Mendini sofreu um transplante de pele, o que, na opinião dos médicos, demonstra a rápida evolução do processo de cura.

A página 32 do jornal *O Globo* em 20 de outubro de 1990 explora a amplificação e a relevância como valor-notícia para dar voz às expectativas do adversário de Senna, às vésperas do Grande Prêmio do Japão. Fazendo uma projeção sobre os resultados que podem definir o título, Alain Prost se mostra confiante para ser o oponente a derrotar o herói a poucos passos de concluir a sua jornada épica.

A relevância, como mais um critério de noticiabilidade contextual, é outro fator importante para a construção de certos acontecimentos. A partir da relevância do fato para o seu público, maiores são as chances que a notícia tem de ser notada. Nesse sentido, a edição também abre espaço para a opinião de Nelson Piquet, que acreditava que o campeonato de 1988 ficaria com Ayrton.

Capa da edição – 21 de outubro de 1990 – *O Globo* – Grande Prêmio do Japão



O recorte da capa do jornal *O Globo* em 21 de outubro de 1990 explora a amplificação como valor-notícia, após a conquista do segundo campeonato de Senna no Grande Prêmio do Japão.

O recorte chama atenção para o acidente logo na largada entre Senna e Prost que definiu o título a favor de Ayrton. A edição não explora os desdobramentos da prova, uma vez que a corrida era disputada na madrugada no Brasil, quando se estima que o jornal estava à espera do resultado para fechar a edição, deixando os desdobramentos dos fatos para o caderno de esportes, veiculado às segundas-feiras.

De toda forma, a edição apontou o desfecho da jornada do herói, que chegava pela segunda vez ao seu objetivo, ainda que por meios controversos, gerando dúvidas acerca do seu heroísmo, em especial nessa conquista.

# As novidades da Fórmula-1 para 1992

DELOTT (FERRARI)  
Enviado especial

SUZUKA, Japão — As novidades na Fórmula-1 para o próximo ano são muitas: três motores — Porsche, Ilmor e Yamaha —, dois pilotos — Eric Comas e Marco Apicella — e um carro — o Lambo, totalmente produzido pela fábrica italiana Lamborghini. Novidades à parte, porém, todos os especialistas concordam que McLaren e Ferrari deverão continuar desafiando o comando e dividindo o maior parte das vitórias.

Ayrton Senna diz que é cedo para fazer prognósticos, porque o novo motor de 13 cilindros da Honda ainda está em testes e o chassis para 1991 não entrou em produção. Mas reconhece que pelo que está montando, o V13 deverá ser um motor muito mais forte que o atual, mantendo a reputação de cavalos que a Honda obteve há quatro temporadas.

O último motor está com a Ferrari e até Alain Prost, que não é dado a prognósticos, confessa que espera, não que venha, poder chegar a mais um título mundial, porque sua equipe terá um carro excelente e que será muito difícil superá-lo.

O cenário pode mudar é entre as chamadas "forças secundárias", porque há hoje equipes apenas Williams e Benetton e que ano que vem deverá ser engrossado por mais três equipes, o que deverá aumentar o equilíbrio das corridas e melhorar o espetáculo. São elas:

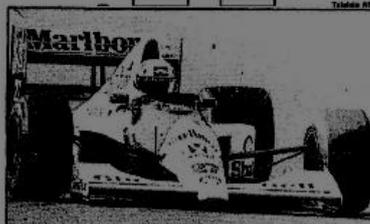
1 — a Tyrrell, que receberá o motor Honda de 10 cilindros que hoje equipa a McLaren.

2 — a Leyton House, que vai trazer os motores Ilmor, produzidos por uma associação entre a General Motors e o americano Roger Penske — dono da fábrica de carros Penske e da equipe de F1 onde pilota qual corre Emerson Fittipaldi.

3 — a Minardi, que terá os motores Ferrari — é a primeira vez na história que a fábrica italiana code seus motores para outra equipe — e terá a assistência técnica Rover.

Prevendo uma temporada mais difícil, a Williams contratou Mansell para saber, realmente, quanto pode render o carro com o motor Renault e está construindo, em segredo, um chassis revolucionário que, segundo o piloto inglês, "vai causar grande sensação". Desenvolvido por Patrick Head, ele deverá entrar em testes em dezembro, equipado já com o novo motor da Renault, chamado de "desenvolvimento três", que a fábrica francesa garante ter potência bem perto dos 100 cavalos.

Sem possibilidade de contar com muitos cavalos a mais no motor, o



Na próxima temporada, Senna usará em sua McLaren o motor Honda V13

## A próxima temporada

A Fórmula-1 em 1992 terá muitas novidades. A Brabham, a Benetton e a Lotus ainda não definirão o seu segundo piloto. Já a Osella terá num dos cockpit de seus carros Jona Salomäo, filho do ator francês. Gugelmin, em 1992, vai usar em sua Leyton House um excelente motor, o Ilmor.

Carro	Motor	Piloto(s)
McLaren	Honda V12	Senna/Berger
Tyrrell	Honda V10	Modena/Nakajima
Williams	Renault	Mansell/Patrese
Brabham	Yamaha	Burdick(?)
Arrows	Porsche	Alboreto/Caffi
Lotus	Judd	Warfield/Harbert (?)
Leyton House	Ilmor	Gugelmin/Capelli
AGS	Ford	Delmas/Tarquini
Benetton	Ford	Piquet/Morano (?)
Dellaera	Ford	De Ceberia/Piro
Minardi	Ferrari	Marini/Meridelli
Ligier	Lamborghini	Boutsen/Corhae
Ferrari	Ferrari	Prost/Alais
Larrousse	Ford	Suzuki/Bernard
Osella	Ford	Grouillard/Salomäo
Lambo	Lamborghini	Larini/Apicella

chassis do gênio John Barnard é o grande trunfo da Benetton para 1992. O brasileiro Nelson Piquet, porém, não está muito otimista e diz que com um motor de oito cilindros, a Benetton vai ficar para trás. Outra novidade na equipe de Minardi é o uso dos pneus Pirelli, que em pistas mais trêvas — F1 de Mônaco, Budapeste, Estoril, Jerez e Adelaide — poderão tornar o carro extremamente competitivo.

A grande sensação da temporada, porém, pode ser a Leyton House, com o motor Ilmor, que já está em testes na Inglaterra. Maurício Gugelmin está entusiasmado com o projeto e, principalmente, com a organização da fábrica inglesa, que está com o organograma de produ-

ção do motor adiantado em um mês.

Anho que eles vão nos ajudar muito. A Leyton House tem agora gente competente e o exemplo de organização da Ilmor vai ser muito benéfico para nós. Então, confiante.

Contante também está Ken Tyrrell, que, graças a gestões de Satoru Nakajima, conseguiu os motores Honda de 10 cilindros. A perda do piloto Jerez não parece ter afetado muito a equipe, pois o italiano Stefano Modena, contratado para substituí-lo, teve excelente desempenho nos primeiros testes. Modena, embora depois do carro, que testou no Estoril, ainda usando o motor Ford.

— Ele gruda no chão e faz curvas que é uma beleza. É também muito fácil de dirigir.

A temporada começará também com duas incógnitas: os motores Yamaha e Porsche, equipando carros com época de desenvolvimento. É possível que a Brabham/Yamaha tenha desempenho satisfatório, pois seu desenvolvimento é próximo ao trabalho de desenvolvimento de um novo motor sempre custa muito caro. Além disso, falta-lhe um piloto de alta qualidade, capaz de tirar tudo do carro e classificar, exatamente, qual o grau de competitividade. Martin Brundle, que foi o grande adversário de Ayrton Senna na Fórmula-1, não está nas condições para isso.

Já a Arrows pagou uma fortuna para ter os motores Porsche e a fábrica alemã criou um motor novo, bem leve, capaz de grandes prestações. Já que terá oportunidade de testes, a dupla de pilotos da Arrows, Michael Alboreto e Alex Caffi, também é ótima para uma equipe que tem muitas pressões.

A Ligier apostou na experiência de Thierry Boutsen e foi buscar na Fórmula-3000 a juventude de Eric Comas, ótima tentativa de conseguir um bom carro, que será o ponto de partida para sua avançada de 1992, quando terá à sua disposição o motor Renault de dez cilindros. É uma boa dupla, que poderá dar alegrias à equipe francesa. O problema de Ligier poderá ser o motor Lamborghini, que é forte, mas muito pesado e não sempre confiável.

Vem da Lamborghini também o carro novidade da temporada, o Lambo, que é está ficando mais desenvolvido por Mauro Forghieri, ex-Ferrari, o Lambo é absolutamente convencional, sem qualquer inovação técnica que mereça destaque. Um motor e chassis de casa e será dirigido por Nicola Larini, dentista de Ligier, e pelo novato Marco Apicella, que é o quarto colocado na Fórmula-3000. Uma equipe totalmente italiana.

A recorte da página 62 do jornal *O Globo*, em 21 de outubro de 1990, aposta na amplificação como valor-notícia para informar as novidades para a temporada seguinte da Fórmula 1. É preciso chamar atenção para o erro no título da matéria, que aponta as mudanças para 1992, e no corpo da matéria, são as novidades para temporada de 1991 e o seu calendário de corridas previstas para o próximo ano.

O recorte não cita a conquista de Ayrton, ocorrida na madrugada em que a edição foi fechada, mas traz a visualidade como critério de noticiabilidade, com uma foto da McLaren de Senna em ação, e um resumo das equipes e pilotos que estarão na Fórmula 1 em 1991.

Capa da edição – 22 de outubro de 1990 – *O Globo* – Grande Prêmio do Japão



O destaque de capa do jornal *O Globo* em 22 de outubro de 1990 explora a amplificação e visualidade como valor-notícia, após a conquista do segundo campeonato de Senna no Grande Prêmio do Japão. O segundo campeonato obtido por Senna conclui a jornada do herói de forma controversa em 1990.

Com a vantagem de vencer o campeonato chegando à frente de Alain Prost, na corrida decisiva no Japão, Senna optou por jogar o seu carro em direção a Ferrari de Prost, em resposta à decisão do campeonato de 1989, quando Prost foi favorecido com a desclassificação de Ayrton após outro incidente envolvendo os dois adversários.

O fato de Ayrton jogar o carro em direção a Prost remete à figura do herói em Kothe (1987, p.12), que aponta como o personagem, mesmo que passe por grandes dificuldades e provações, também pode construir a sua grandeza através de uma série de “baixezas”, como matar, mentir, tripudiar cadáveres, enganar e mentir. Para muitos, a atitude de Senna gera controvérsias até em relação ao seu caráter. Era o herói que assumiria todos os riscos para o seu objetivo máximo.

Novamente, ressalta-se a amplificação do acontecimento para atrair o público, conforme Traquina (2005, p. 91). A relevância, como mais um critério de noticiabilidade contextual, é outro fator importante para a construção de certos acontecimentos.

# Capa Caderno de Esportes – 22 de outubro de 1990 – O Globo – Grande Prêmio do Japão

22 CLICHÊ

# Caderno de Esportes

Segunda-feira, 22 de outubro de 1990 O GLOBO Rio de Janeiro

## E Senna não tirou o pé

**DEPOIS DE SEUS MOMENTOS**

**SUZUKA** — O palco era o mesmo, os artistas também não mudaram — apenas invertiram os papéis — e o enredo acabou sendo uma repetição do ano passado. O Campeonato Mundial de Fórmula-1 foi novamente decidido num acidente entre Ayrton Senna e Alain Prost, desta vez a cerca de 300 metros da largada, na fredda para a primeira curva da prova. Ao contrário de 1989, quando Prost provocou a batida e ganhou o título com a desclassificação de Senna, agora o beneficiado foi o brasileiro, que conquistou o bicampeonato.

O acidente reacendeu a guerra entre os dois. Uma guerra que comparo ao GP de San Mar-

do do ano passado e que tivera uma tréguas este ano, após o GP da Itália, com um aperto de mão entre os dois. Prost, irritado, disse que Senna mostrou sua verdadeira face na corrida de ontem e o acusou de irresponsável, pedindo que a Fisa tomasse providências. Senna respondeu que o francês usou a estratégia errada e disse que o título foi uma resposta aos que trabalharam contra ele no ano passado.

Sem as McLaren e as Ferrari na pista — Gerhard Berger e Nigel Mansell também não conseguiram completar as 53 voltas —, a prova terminou com uma dobradinha brasileira e da Benetton. Nelson Piquet voltou a vencer depois de três anos e Roberto Moreno, pela primeira vez com um carro competitivo, ficou com o segundo lugar. No final da corrida, Moreno chorou abraçado a Piquet.

**O GLOBO** — Como foi a batida vista do seu cockpit?

**SENNÁ** — Ele abriu e fui para dentro. Vi o espaço, entrei e ele fechou a porta. Não pude evitar que os carros se tocassem e acabamos saindo do chão. Acho que Prost usou a estratégia errada. Não não deveria, naquele momento, acionar uma manobra de alto risco. Deveria ter mantido a trajetória, ainda que eu ultrapassasse sua curva, pois tinha um carro muito melhor que o meu e todas as chances de vencer a corrida.

**O GLOBO** — E a decisão dos comissários deixando a corrida continuar foi correta ou eles deveriam ter dado bandeira vermelha, para que houvesse nova largada?

**SENNÁ** — Acho que eles agiram certo porque a pista não estava perfeita, não havia nenhum carro parado na saída e, portanto, não existia qualquer razão para a bandeira vermelha. A corrida só deve ser interrompida quando há risco iminente para os pilotos. Não era o caso.

**O GLOBO** — Com a batida, o título não veio como você esperava. Na sua opinião, ele refletiu o que foi o Campeonato?

**SENNÁ** — Acho que construí esse título tocando por fininho. Foi um trabalho longo, no decorrer desses meses todos. No ano passado, fiz um tremendo campeonato e perdi nas circunstâncias que todos já conhecem. Perdi naquele acidente, naquele vergonha. E depois houve toda aquela confusão. Foi por causa disso que não fui mais piloto. Perdi o tempo todo no Campeonato. B o resultado é que, ao fim de tudo, ganhei mais corridas, fiz mais legendas, mais entrevistas, mais pole. Acho que sou sempre com justiça. Claro que gostaria de ter vencido o GP do Japão. Quero vencer todas as corridas de que participo. Não não foi possível.

**O GLOBO** — Você aceita, no âmbito, antes de iniciar dois treinos, que os organizadores mudassem o lugar de pole-position, passando-o para o lado externo da pista. Elas reescrevem. Você acha que a posição de Prost foi decisiva para sua boa largada?

**SENNÁ** — Claro. Se eu tivesse largado do lado interno, teria pulado na frente sem problemas. Mas a Fisa não quis mudar. Foi decisão dela, não minha. Foi uma decisão política. Por causa dela, a pressão e a frustração na largada eram muito grandes. Depois de eu ter lutado tanto para conseguir a pole, estava no pior lado da pista. E acho que não perdi nada de sábado. Essa posição já foi mudada em outras três ou quatro ocasiões, que eu me lembro no México, na Alemanha e em Portugal. E aqui, simplesmente, não fizeram isso. Sabe por quê? Porque a Ferrari, contrariadamente, dizendo que a decisão de mudar teria de ser aceita por todos os pilotos. O resultado final foi o que se viu.

**O GLOBO** — Este ano, depois de longa divergência, você e Prost lutaram contra mim no ano passado e se machucaram muito. Foi a demonstração. Agora eles sabem quem é o campeão. Em 1989 tivemos um bom chassis e um motor muito superior. Este ano meu carro não era tão bom quanto as Ferrari. Por isso foi uma luta dura. Muito mais que a do ano passado. De maneira geral, os carros evoluíram e quatro equipes diferentes venceram corridas. Esperava que todo terminasse na Benetton, mas o Japão parece que tem alguma coisa especial, que atrai a decisão para ele. Acho que este foi um ano em que valeu muito a minha vontade, o meu desejo de vencer e a minha fé na vitória. Curpenmente, porém, minha estratégia foi muito

maior no primeiro título porque aquela foi uma corrida impossível, em que aconteceu de tudo. A minha estratégia ao volante foi imensa, muito maior do que agora.

**O GLOBO** — Campeão, mais relaxado, você vai encerrar a corrida da Austrália como passatempo?

**SENNÁ** — Não. Quero vencer na Austrália e depois me preparar para o próximo ano, que promete ser muito duro. Tive um motor novo, chassis novo e muito trabalho. Não tem tempo para isso. Se quisermos brigar pelo título com as Ferrari vai ser preciso melhorar muito em relação ao equipamento que usamos este ano. A ideia é começar os testes em janeiro.

**O GLOBO** — O que mudou no Ayrton Senna desde ano em relação ao Ayrton Senna de ano passado?

**SENNÁ** — Acredito que aprendi e

melhorei muito, mas não do ano passado para este e sim do longo de todos esses anos de Fórmula-1. Espero que possa continuar melhorando e aprendendo, mas sem perder o entusiasmo. Adoro vencer, ser feliz, obter recordos.

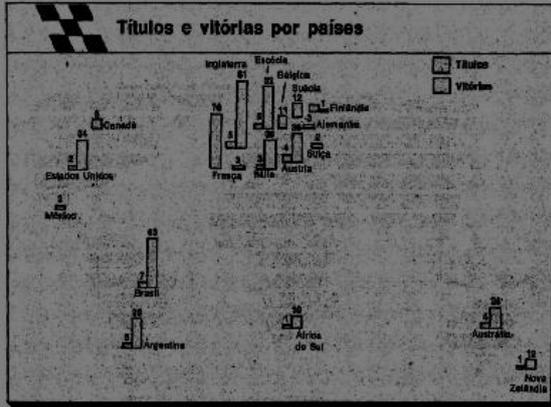
**O GLOBO** — Se os testes de preparação em janeiro e o GP da Austrália é um fim de novembro, o que você vai fazer nesse mês de maio?

**SENNÁ** — "Trabalhei este ano mais duro do que em qualquer outro e a equipe toda concordou que estou precisando de descanso. Vou estar férias. O meu desejo era voltar para o Brasil, mas não posso, porque a multa é alta. Vou parar no Canadá para a Austrália, descansar uma semana, depois de tudo e de todos. Estou um pouco cansado mesmo.

**Muito F-1 nos próximos 2, 3, 4 e 5. Faltou do campeonato na página 12.**



Depois do acidente, Senna (de capacete) e Prost voltam para os boxes



**Títulos e vitórias por países**

País	Títulos	Vitórias
Inglaterra	1	1
Suecia	1	1
Brasil	1	1
Argentina	1	1
Austrália	1	1
Novo Zelândia	1	1
Frância	1	1
Canadá	1	1
México	1	1
Austria	1	1
Finlândia	1	1
Holanda	1	1

O recorte de capa do caderno de esportes, do jornal *O Globo*, em 22 de outubro de 1990, explora a amplificação como valor-notícia para dar voz a Senna, após a conquista do segundo campeonato no Grande Prêmio do Japão. O caderno ouviu a versão de Ayrton sobre o acidente na primeira curva, que encerrou a disputa pelo campeonato de 1990.

Para contextualizar o público, a edição do suplemento esportivo do jornal *O Globo* relembrou o duelo ocorrido em 1989 entre Senna e Prost, traçando um comparativo com o que Ayrton acabara de fazer contra o seu adversário.

Mas os heróis para chegarem ao patamar de serem considerados como tal, também precisam ser transgressores em algum momento de sua trajetória, Kothe (1987, p.55), relata que todo personagem que corporifique naturezas positivas ou negativas, acaba sendo apenas um personagem trivial, pois foge à natureza do contraditório e não questiona os próprios

valores. Neste episódio, o heroísmo de Ayrton foi colocado em questão por trazer novamente à cena uma rusga do ano anterior.

O palco era o mesmo, os artistas também não mudaram – apenas inverteram os papéis – e o enredo acabou sendo uma repetição do ano passado. O Campeonato Mundial de Fórmula 1 foi novamente decidido num acidente entre Ayrton Senna e Alain Prost, desta vez a cerca de 300 metros da largada, na freada para a primeira curva da prova. Ao contrário de 1989, quando Prost provocou a batida e ganhou o título com a desclassificação de Senna, agora o beneficiado foi o brasileiro, que conquistou o bicampeonato. (O GLOBO, 22 de nov. De 1990).

O fato de Senna não tirar o pé, conforme o título da página, e, assim, atingir Prost, acabou por consolidar o seu segundo campeonato, o que gerou questionamentos na imprensa e entre os seus companheiros de profissão por causa da manobra deliberada para atingir o seu adversário e assim conquistar o seu objetivo.

2

O GLOBO

Segunda-feira, 22 de outubro de 1990



Ayrton Senna da Silva nasceu na capital paulista no dia 21 de março de 1960. Aos quatro anos, já fazia corridas imaginárias no pé da fábrica do pai, Milton, que lhe deu de presente um arcondado de kart.

O pequeno kart construído por "Seu" Milton nunca foi considerado brinquedo. Enquanto as crianças de sua idade se divertiam solhando pipa ou jogando bola, Senna montava e desmontava o kart. Como não tinha idade para participar de corridas oficiais, contentava-se em disputar "regatas" em jogos mentais na Marginal Pinheiros.



Em julho de 1973, quando finalmente foi conseguida autorização para disputar os campeonatos, Senna já tinha um profundo conhecimento dos karts e assistiu os concorrentes mais experientes.

Mesmo treinando dia sim, dia não no kartódromo de Interlagos, Senna não conhecia o autódromo. Um dia, após o treino, ouviu um ronco forte de motor e subiu no muro para espionar. Era a Ferrari de Gilles Villeneuve, que treinava para o GP do Brasil. Naquele momento, não imaginava que um dia pudesse pilotar um daqueles carros.



Em 1981, teve que dobrar a resistência da família para correr na Europa. Tentou os karts e acabou se acertou com Ralph Firman, dono da equipe Van Diemen, disputar uma temporada na Fórmula-Ford 1800 inglesa. Conquistou o título do Royal Automobile Club (Rac) logo na primeira temporada.

Convidados por Armando Testa, sócio de Milton e mais tarde empresário do piloto, os pais permitiram que Senna voltasse à Europa. Em 1982, foi campeão na Fórmula-Ford 2000 e estreou na Fórmula-3, vencendo a Copa dos Campeões.

# Festa brasileira no Japão

CELSO ITIBERÉ

SUZUKA — Quem esperava um grande duelo entre Ayrton Senna e Alain Prost certamente ficou frustrado. O GP do Japão, para os dois, durou aproximadamente 300 metros — menos de dez segundos. Menos mal para o brasileiro que, ao contrário do ano passado, pôde festejar o bicampeonato de Senna. Os garanhões também não se arrastaram. Venceu Ayrton Prost, seguido de Senna, com o terceiro lugar de Aguri Suzuki, o primeiro piloto japonês a subir ao pódio na Fórmula-1.

A enorme expectativa criada com os dois postulantes ao título largando na primeira fila durou muito pouco. Prost, pelo lado mais limpo da pista, largou melhor e pulou na ponta mas Senna manteve a posição e não conseguiu escapar da perseguição dos dois alemães. Na 2ª volta, o inglês entrou nos boxes e os mecânicos de Ferrari trabalharam rápido (60s), mas, na saída, o carro teve problemas de transmissão. Em desespero, Mansell socorreu o volante várias vezes com os dois raios, desceu do carro e ficou durante alguns minutos sentado no chão, desconfortado.

Prost e Moreno, que largaram com pneus tipo B — mais duros — fugiram na ponta e não tiveram problemas até a linha de chegada. Senna, com o pit stop de Riccardo Patrese na 3ª volta, ganhou a terceira posição, mas estava a espera de Moreno e procurou apenas levar o carro até o final.



Com dois colocados — um deles japonês —, o pôdio transformou-se numa grande festa. Moreno, chorando, deu um abraço abraço em Nelson Piquet, cujo amadureceu com o tempo em que se deu ainda adolescente, disputando provas de Campeonatos Brasileiros em Brasília. Suzuki, por sua vez, não parava de acenar para os torcedores. Piquet limitou-se a sorrir da estufa dos dois, festejando modestamente a 2ª vitória de sua carreira.

## Pit Stop Título merecido para Senna

O título de Senna foi merecido. Podia, é verdade, ter vindo em outras circunstâncias, com a vitória na corrida. Mas, de qualquer maneira, é o coroamento de uma temporada magnífica, em que o piloto brasileiro amadureceu sem perder a audácia. Senna obteve vitórias perfeitas e posso citar duas, irreprensíveis e irrefutáveis: a da Bélgica e a da Itália. E mostrou em Portugal que estava disposto, nas pistas que não lhe eram favoráveis, a correr pelos pontos, tirando o máximo de um carro que, nas circunstâncias, era sensivelmente inferior às Ferraris.

Foi uma vitória construída corrida a corrida, ou no momento de dizer o próprio Ayrton Senna, "tijolinho a tijolinho". A batida tem um sentimento de revanche depois do que aconteceu neste mesmo Autódromo de Suzuka no ano passado. Não me agrada esse modo de pensar, até porque há um risco permanente no automobilismo, risco esse que é agravado quando a batida é na primeira volta, porque os carros estão ainda com os tanques cheios de combustível.

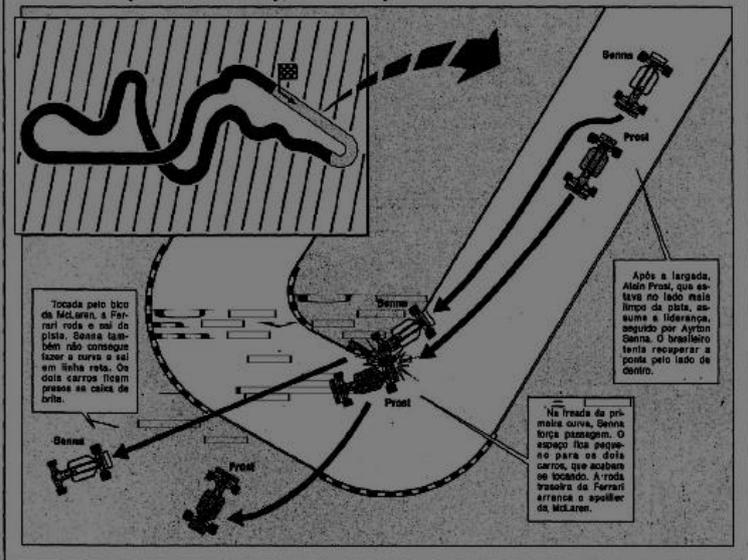
Gostaria de assinalar, porém, que há uma diferença clara entre os dois acidentes: o do ano passado foi deliberado, provocado por Alain Prost ao jogar seu carro contra o de Senna, que a seu lado tentava ultrapassagem. Foi uma evidente manobra agressiva do francês. O de ontem dela margem a dívidas. Prost foi para dentro, alterrou a trajetória de sua Ferrari e cortou a frente de Senna, que já não tinha mais como evitar a batida.

Aqui no Japão, os jornalistas franceses e italianos estão possivelmente a fazer cruz com os dedos sobre os lábios, que Senna bateu de propósito, que poderia ter tido a McLaren. Chamam-no de marginal, de bandido. Procuram ao máximo diminuir sua conquista. Entendo que, nessas situações, a emoção sobrepõe a razão, mas negar os méritos de Senna nesta temporada é mais do que irritação, é cegueira. Além do mais, não acredito que Senna — apesar de Prost pensar exatamente o contrário — que o que dizer — batia em alguém de propósito. Ele sabia que estava inferiorizado em termos de equipamento, que, se Prost largasse na frente, dificilmente poderia ser alcançado, mas me parece psicologicamente preparado para o caso de a decisão ser adida para a Austrália.

E Piquet hein? Que corrida. Fez tudo certo e, a partir da saída de Mansell, dominou a prova como um grande mestre. É bom vê-lo de volta ao lugar mais alto do pódio. É o coroamento de uma temporada muito boa, em que a Benetton cresceu, mas ainda em condições de brigar com os "papões". Foi com imensa alegria que eu o vi abrir aquele garrafão de champagne. Nelson deu show como piloto e como homem. Sua atitude logo após a vitória, chamando Moreno para andar a seu lado e partilhar os carinhos aplausos dos japoneses, dá a demonstração mais cabal da grandeza de seu caráter.

E Moreno, ao sair do carro, foi reconhecido e abraçado com a pai ou a um irmão mais velho. Com amor. Foi o gesto mais tocante do dia. Moreno, o "baito", está de parabéns. Na primeira vez que teve nas mãos um carro competitivo levou-o ao segundo lugar. E subiu no pódio, pela primeira vez na Fórmula-1. Dia cheio para os brasileiros.

### O acidente que deu o bicampeonato a Ayrton Senna



### A carreira de Senna na Fórmula-1 (1984/1990)

Das sete temporadas que disputou, Ayrton Senna conquistou dois títulos mundiais de Fórmula-1, conseguindo ainda um vice-campeonato e uma terceira posição. Ele já participou de 108 provas, com o recorde de 31 poles positions. Brasileiro só não se classificou para o grid de largada de duas provas, ambas em 1984, quando correu pela Toleman; o GP de San Marino, em Itália, e o GP de Itália, em Monza. Ele só não venceu três Grandes Prêmios: Brasil, França e Austrália. A primeira vitória do piloto na Fórmula-1 foi em 1988, no GP de Portugal, em Estoril. Neste mesmo ano, com Lotus Renault Turbo, ganhou também na Bélgica, em Spa-Francorchamps.

<p>Seu momento mais importante foi no GP de Mônaco. Quando o ultrapesado Prost se assustou e abandonou, a prova foi suspensa por causa da chuva.</p> <p>1984 9º lugar</p> <p>Seis vitórias 14 GPs 3º-2 2º-1 3º-2</p>	<p>Conquistou sua primeira vitória na categoria: no GP de Portugal, em Estoril, em 1988, com Lotus Renault Turbo. Ganhou em outra vitória no ano na Bélgica, em Spa.</p> <p>1988 4º lugar</p> <p>Dois vitórias 38 pontos 18 GPs Pole: 7 3º-2 2º-2</p>	<p>Teve uma temporada com muitos problemas, pois o carro desenvolvido por Gerard Bergeronnet era ruim. Mesmo assim, venceu em Jerez e em Detroit.</p> <p>1989 6º lugar</p> <p>Dois vitórias 65 pontos 18 GPs Pole: 8 2º-4 3º-2 3º-1 3º-1</p>	<p>Mesmo com os motores Honda, ele continuou a ter problemas com o chassis de sua Lotus. Ganhou em dois decalques de rua: Mônaco e Detroit.</p> <p>1987 2º lugar</p> <p>Dois vitórias 57 pontos 16 GPs 2º-4 3º-2 3º-1 3º-2</p>	<p>Após o amplo domínio dos McLaren, que venceram 15 das 16 corridas, Senna venceu o título com Prost e conquistou o primeiro título.</p> <p>1986 Campeão 90 (94) pontos 16 GPs Pole: 13 2º-3 4º-1 3º-1</p>	<p>Muitas brigas com Prost dentro e fora das pistas. No final, o título foi decidido à favor de francês, com a desclassificação de Senna do GP do Japão.</p> <p>1989 Vice-campeão</p> <p>Seis vitórias 60 pontos 16 GPs Pole: 13 2º-1</p>	<p>A resposta começou a ser dada com a vitória em Phoenix, na abertura do Mundial. E Senna ainda fez as pazes com dois inimigos: Prost e Mansell.</p> <p>1990 Campeão 76 pontos 16 GPs Pole: 8 2º-2 3º-3</p>
--	---	--	--	---	---	--

O recorte da página 2 do caderno de esportes, do jornal *O Globo*, em 22 de outubro de 1990, explora a amplificação e a visualidade como valor-notícia, através de um infográfico do acidente entre Prost e Senna no Grande Prêmio do Japão, na manobra que deu o campeonato para Ayrton.

A manobra, que gerou controvérsias, é relatada em detalhes na edição, que procura isentar Ayrton de culpa pelo acidente, o que nos faz retornar a Campbell (1990, p.138), que ressalta que a façanha convencional do herói é fruto de uma usurpação ou de um sentimento de ausência de uma experiência ou aventura que ultrapassam o usual. Seja para recuperar o que foi perdido ou para descobrir um novo sentido da vida, o que normalmente se perfaz como se fosse uma corrida, com largada e a reta de chegada. Para o autor não haveria proeza heroica se não houvesse um ato supremo de realização, onde eventualmente um herói pode fracassar, mas este será representado como uma espécie de palhaço, sendo ele um personagem com pretensões além do que pode realizar.

A dramatização também está presente como critério de noticiabilidade no recorte ao contar como a história de Senna e Prost, resolvida na primeira curva do circuito do Japão, abriu caminho para a vitória de Nelson Piquet e o segundo lugar de Roberto Pupo Moreno.

Quem esperava um grande duelo entre Ayrton Senna e Alain Prost certamente ficou frustrado. O GP do Japão, para os dois, durou aproximadamente 300 metros – menos de dez segundos. Menos mal para o torcedor brasileiro que, ao contrário do ano passado, pode festejar o bicampeonato de Senna. Os persistentes também não se arrependem: viram Nelson Piquet voltar ao degrau mais alto do pódio depois de três anos – sua última vitória aconteceu no GP da Itália de 1987, ainda pela Williams. Mais do que isso, viram o surpreendente desempenho de Roberto Moreno, que fez sua estreia na Benetton, substituindo Alessandro Nannini, e conseguiu um brilhante segundo lugar. Para os japoneses, que mais uma vez lotaram as arquibancadas de Suzuka, também foi dia de festa. (O GLOBO, 22 de nov. De 1990).

Para completar, a página ainda traz uma linha do tempo da trajetória de vida e da carreira de Senna no automobilismo. Desde os primeiros anos no kart, as primeiras competições, a sua chegada na Europa, passando pelas categorias de acesso à Fórmula 1, até a sua estreia na categoria em 1984.

# Caderno de Esportes página 3 – 22 de outubro de 1990 – O Globo – Grande Prêmio do Japão

Segunda-feira, 22 de outubro de 1990

O GLOBO

• 3



**C**ampeão inglês de Fórmula-1, quebrando vários recordes, Senna foi contratado pela Williams e estreou na Fórmula-1 no GP do Brasil de 1990. Não completou a prova por causa de um problema no motor. Na corrida seguinte, em Kyalami, foi o sexto colocado. Depois, sofreu uma paralisação facial, mas terminou o campeonato com 10 pontos.



**C**ontratado pela Lotus em 1985, Senna conquistou sua primeira vitória na Fórmula-1 no GP de Portugal, em Estoril, debaixo de muita chuva. Ficou na Lotus até o final de 1987, quando terminou o campeonato em terceiro lugar.



**J**á na McLaren, o brasileiro teve, ainda, um carro em condições de brigar pelo título. E não desperdiçou a chance, apesar de cometer alguns erros, como no GP de Mônaco, quando bateu sozinho a poucos voltas do fim.

**A** realização do ano novo veio no Japão, num dia muito especial para Senna. Foi em Suzuka, segundo ele, que teve o primeiro contato com Deus. Apesar de nunca ter falado abertamente sobre isso, sua vida mudou a partir desse dia. E não foi apenas por causa do título.



## Prost: 'Ele mostrou sua cara'

**CELSO FERREI**  
Especial

**SUZUKA, Japão** — Casacete na mão, olhando duro, Alain Prost chegou aos boxes da Ferrari extremamente irritado e descontentado. Os olhos, constantemente frios, estavam marejados e a frança estava a ponto de chorar. De volta, Cesare Fiorio foi até ele e ouviu algumas palavras contra o favoritismo de Ayrton Senna. Ele recebeu a guerra contra o piloto brasileiro, que parecia ter terminado definitivamente este ano na Itália.

— Ele sabia que estava perdendo, por isso jogou o carro contra a muro, para acabar ali com a corrida e a luta pelo título. A ser assim, melhor seria que nos todos saíssemos da Fórmula-1 e entregássemos nossos carros a pilotos "amadores".

Prost foi aceito pouco se acalmado e, tirado a parte de cima do capacete, continuava a censurar Senna, na sua opinião, um piloto capaz de tudo, que apesar de duas vezes campeão continua um perigo nas pistas.

— Ayrton mostrou ao mundo sua verdadeira face. Venosa da manobra mais vergonhosa que se poderia imaginar. E continuou a achar que a Federação Internacional de Automóveis não tem de fazer alguma coisa contra os pilotos irresponsáveis. Se Senna fosse um jogador de futebol teria sido expulso do campo.

O francês da Ferrari disse que, depois de ter conseguido uma boa largada, que era o que mais precisava, sua vantagem na corrida iria se consolidar, porque tinha um carro mais no chão que o brasileiro e com um motor que rendia muito bem.

— No warm up, quando rolamos em condições de corrida, Mansell foi o primeiro e eu o segundo. Isso mostra que as Ferrari eram melhores e tinham tudo para vencer. Se você trabalha meses para por um carro em condições e, na hora decisiva, um irresponsável resolve bater na sua traseira, ele deve ser punido por isso. Não estou disposto a defender irresponsáveis como Senna na pista. Ele não sabia coisa que deveria ter sido punida passado em branco. Só para dar um exemplo, cito o que aconteceu na Hungria. Ayrton jogou Mansell fora da pista e Berger fez a mesma coisa com o Mansell.

A reivindicação de Senna, para que o pole position largasse pelo lado de fora da pista, antes estava



GP do Japão

Prost, não foi aceito pelos comissários da corrida. O brasileiro alegou que, por ter largado do lado mais externo, seu carro rondou menos no arripado, o que permitia a pequena vantagem de Prost. O francês, porém, acha que nada disso pode justificar o que chamou de atitude desleal do brasileiro.

— Eu fui dois primeiros a me manifestar a favor da reivindicação de Ayrton. Acho que ele tem razão quando pede que o pole largue na parte melhor da pista. Mas se soubesse que isso era tão importante para ele, simplesmente teria proposto uma troca de lugares. Ele poderia largar no meu lugar e nos dar o sexto ou sétimo lugar. O problema dele é outro. Ele sabia que a Ferrari era superior e que se eu fizesse aquela curva, a corrida estava terminada para ele.

Muito aborrecido, o francês resolveu também requalificar uma história que parecia estar enterrada depois do aperto de mão entre os dois, depois do GP da Itália, em Mônaco.

— Nunca quis divulgar essa história, mas pessoas da McLaren me confessaram, no início deste ano, que a equipe trabalhou em 1988 para que Senna fosse o campeão do mundo. Fizemos uma articulação de milhões de dólares, mas eu gritei alto e conseguí reverter a situação. E não acho que eles acreditavam que iam ganhar facilmente, mas nossa equipe trabalhou duro e chegamos ao fim da temporada com um carro melhor. Desta vez, eles conseguiram nos vencer. Desoladamente, como sempre.

E para terminar, Prost disse o que pensou da Fórmula-1:

— Ela é boa quando se trata de trabalhar com a equipe, acionar o carro. Fora disso, dá nojo.



Após a largada, Ayrton Senna e Alain Prost iniciam a volta para os boxes

### Senna volta a deixar Ballestre irritado

**SUZUKA** — Jean-Marie Ballestre, Presidente da Federação Internacional de Esportes Automobilísticos (Fia), ficou extremamente irritado com a atitude entre Alain Prost e Ayrton Senna no Grande Prêmio do Japão e seu antecessor, o telemonstrador, da Itália, mostrou todo o seu mau humor. E, como de costume, não poupou o piloto brasileiro. A uma pergunta sobre o que achou do acidente, Ballestre respondeu, referindo-se evidentemente a Ayrton Senna.

— Eu acho escandaloso que o fim do Campeonato do Mundo seja, uma vez mais, estragado pelo erro claro e visível de um piloto. E uma pena que isso tenha voltado a se repetir.

Ballestre, que está passando férias em sua casa de Yamato, na Cote D'Azur, disse ainda:

— Espero que o Grande Prêmio de Adalberto possa ser realizado de maneira normal, que o bom senso prevaleça e também que, após algumas semanas consecutivas, o Campeonato Mundial termine de maneira tão triste. É lamentável que, por causa de um título, prive-se de um espetáculo cercado de um bilhão de telespectadores espalhados pelo mundo inteiro — afirmou o dirigente.

### Cesare Fiorio chama brasileiro de maluco

**SUZUKA** — Se na McLaren e na Benetton o clima era de alegria, na Ferrari era de vôltio. Primeiro foi a batida na primeira curva, que tirou Prost da corrida e da luta pelo título mundial. Depois, a quebra do carro do Mansell, quando o inglês tinha tudo para vencer. Quando Prost voltou a pé para os boxes, havia em quase todos um olhar de perplexidade com o que aconteceu. Cesare Fiorio, o Diretor-Técnico da equipe, usualmente um homem calmo e que fica em voz baixa, verificou contra Senna, que qualifica de "deficiente", o que um italiano quer dizer maluco.

— Aos poucos, a situação foi se acalmado. Mas quando Mansell não conseguiu sair dos boxes, depois de uma rápida troca de pneus, o destino foi total. O inglês, desesperado, entrou-se no chão, no lado do carro, as costas apoiadas no guard-rail, e os mecânicos conseguiram a empurrar tudo. Mansell estava desesperado com a quebra da transmissão.

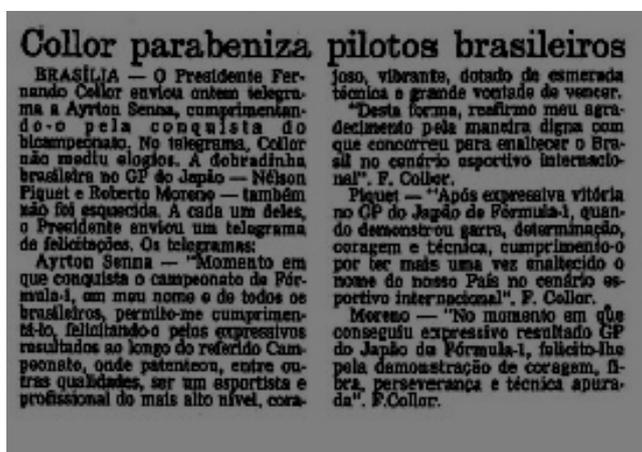
Os dois pilotos voltaram a se encontrar no reservatório da equipe, no paddock, mas aí já é outra história. E eles se se abraçaram pouco depois — para Prost sair e falar com os jornalistas e para os dois terem embocadas.

O recorte da página 2 do caderno de esportes, do jornal *O Globo*, em 22 de outubro de 1990, novamente explora a amplificação e a visualidade como valor-notícia para ouvir Prost após a manobra que deu o campeonato para Ayrton. Com inúmeras críticas a Senna, Alain Prost coloca em xeque o ato heroico de Ayrton na decisão do campeonato no Japão. Atitudes como a de Senna, que resolveu se colocar em risco para conquistar o campeonato, gerando críticas dos seus adversários, relembra outra passagem de Campbell (1990, p.143), que aponta para duas espécies de heróis, em que alguns escolhem certas empreitadas e outros não. O primeiro é aquele que se prepara de maneira responsável e intencional para realizar a sua proeza. A outra espécie de herói é aquele que chega ao mundo subterrâneo e enfrenta a morte para trazer de volta à vida, o seu amor. Essa figura de herói é muito comum nos mitos célticos.

Para este episódio, Senna se encaixaria na primeira espécie de herói, avançando até as ideias de Kothe (1987, p.13), nas quais podemos adaptar os pilotos campeões de Fórmula 1 como heróis épicos.

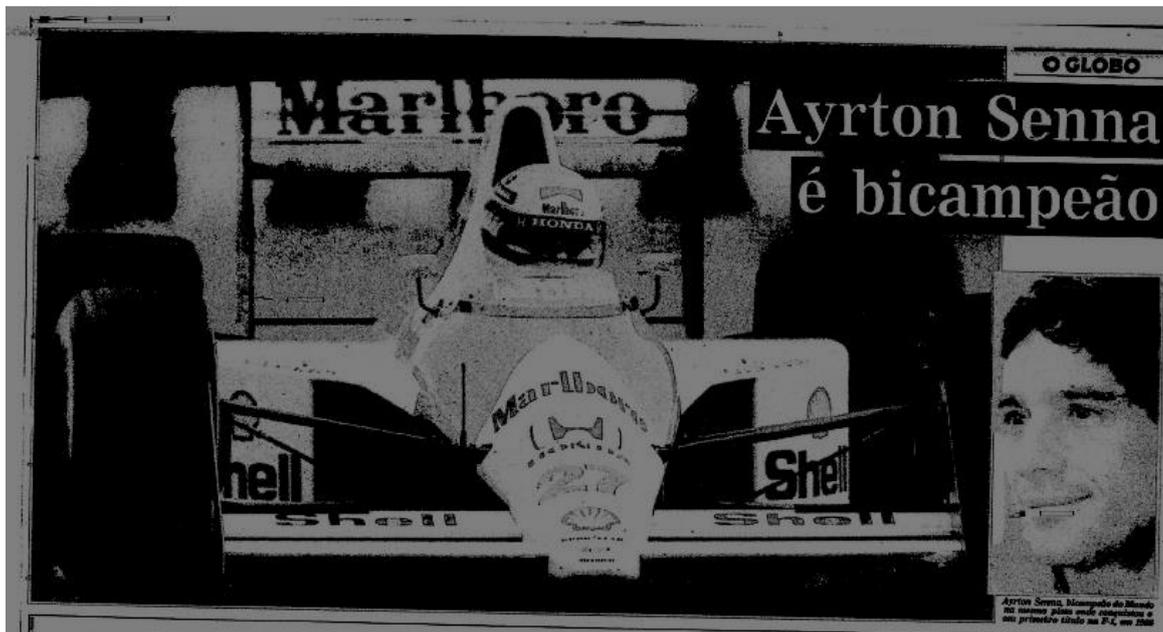
É importante lembrar que a epopeia é um sistema em que o épico é dominante, mas não exclusivo. Porque o herói tem de lutar contra personagens ante épicos e durante a sua trajetória tem de conviver com episódios que vão desde as derrotas trágicas, até o enfrentamento de inúmeras dificuldades. Por outro lado, o herói épico é dotado de valores entre os quais o que mais se sobressai é a sua postura nos momentos de dificuldade. Ayrton em momento algum se colocou em dúvida a respeito da sua postura no Grande Prêmio do Japão.

**Caderno de Esportes página 5 – 22 de outubro de 1990 – *O Globo* – Grande Prêmio do Japão**



O destaque na página 5 do caderno de esportes, do jornal *O Globo*, em 22 de outubro de 1990, traz a notoriedade como critério de noticiabilidade, com a palavra do Presidente da República à época, Fernando Collor de Mello, que saudou os três pilotos brasileiros pelas conquistas no Grande Prêmio do Japão. O campeonato obtido por Ayrton, somado à vitória de Nelson Piquet e o segundo lugar de Roberto Moreno, rendeu uma correspondência oficial da autoridade máxima do Brasil à época.

Caderno de Esportes página 12 – 22 de outubro de 1990 – *O Globo* – Grande Prêmio do Japão



A página 12 do caderno de esportes, do jornal *O Globo*, em 22 de outubro de 1990, faz uso da visualidade como valor-notícia para trazer o pôster encartado na edição que destacava Ayrton Senna como campeão mundial de Fórmula de 1990.

Capa da Edição – 23 de outubro de 1990 – *O Estado de São Paulo* – Grande Prêmio do Japão

**Senna ganha o Mundial de 1990**

A vitória de Ayrton Senna no Campeonato Mundial de Fórmula-1 de 1990 confirmou que o Brasil, hoje, é mais o país do automobilismo do que do futebol. Nos 20 anos que se passaram desde a Copa do México, não houve um capitão capaz de erguer a taça. Nesse meio tempo, o Brasil ganhou sete mundiais de Fórmula-1, um de Fórmula-In-

dy e vários títulos menores. Há muitas hipóteses para explicar este domínio, um deles o treino proporcionado pelo trânsito caótico das ruas e estradas brasileiras. Mas uma parte da razão está no próprio Senna. Para seu preparador físico, Nuno Cobra, ele poderia ser o melhor do mundo em vários outros esportes.

Página 23 e 28

**REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL**  
Estado de MINAS GERAIS  
Município de TRÊS CORAÇÕES

Comarca de TRÊS CORAÇÕES  
Distrito de TRÊS CORAÇÕES

**REGISTRO CIVIL**  
Mário Luísa de Andrade Toledo  
Oficial de Registro Civil das Pessoas Naturais e Secretária de Função  
Panda Maria de Andrade Toledo  
Oficial Substituto

**CERTIDÃO DE NASCIMENTO**

CERTEI que sob o nº 7.894 de fl. 122 do livro nº 21-A de Registro de Nascimento vem a certidão de Edilson Arantes de nascimento emitida em vinte e três (23) de outubro de mil novecentos e quarenta e quatro (1944) às 03 horas e minutos em esta Cidade de Três Corações

nome de Edilson Arantes de nascimento  
e de Edilson Arantes

Página 23 Auto protocolar: Automação 2008 da Comissão

O destaque de capa do jornal *O Estado de São Paulo* em 23 de outubro de 1990 faz uso da visualidade como valor-notícia para mostrar dois heróis do esporte nacional no mesmo espaço do periódico de São Paulo. A chamada em destaque para o segundo campeonato obtido por Ayrton Senna celebra a conquista do Brasil como país do automobilismo, chamando atenção para o fato de que o Brasil estava há 20 anos sem conquistar uma Copa do Mundo de futebol.

Nesse espaço de tempo, outro valor-notícia observado, o Brasil obteve sete títulos de Fórmula 1 e outro na Fórmula Indy, categoria de automobilismo norte-americana, que recebeu Emerson Fittipaldi, a partir de 1984.

O fato mostra a notabilidade como valor-notícia, que, na visão de Traquina (2005, p.91), envolve o que é atípico e tem a capacidade de virar notícia. Nesse caso, os 20 anos sem conquista no futebol abriu espaço para o país se tornar a pátria do automobilismo na visão do periódico, enquanto, durante décadas, fomos conhecidos como a pátria de chuteiras.

Na mesma data, Edson Arantes do Nascimento, o Pelé, completava 50 anos de vida, o que dividiu o destaque com Senna por causa da publicação da sua certidão de nascimento.

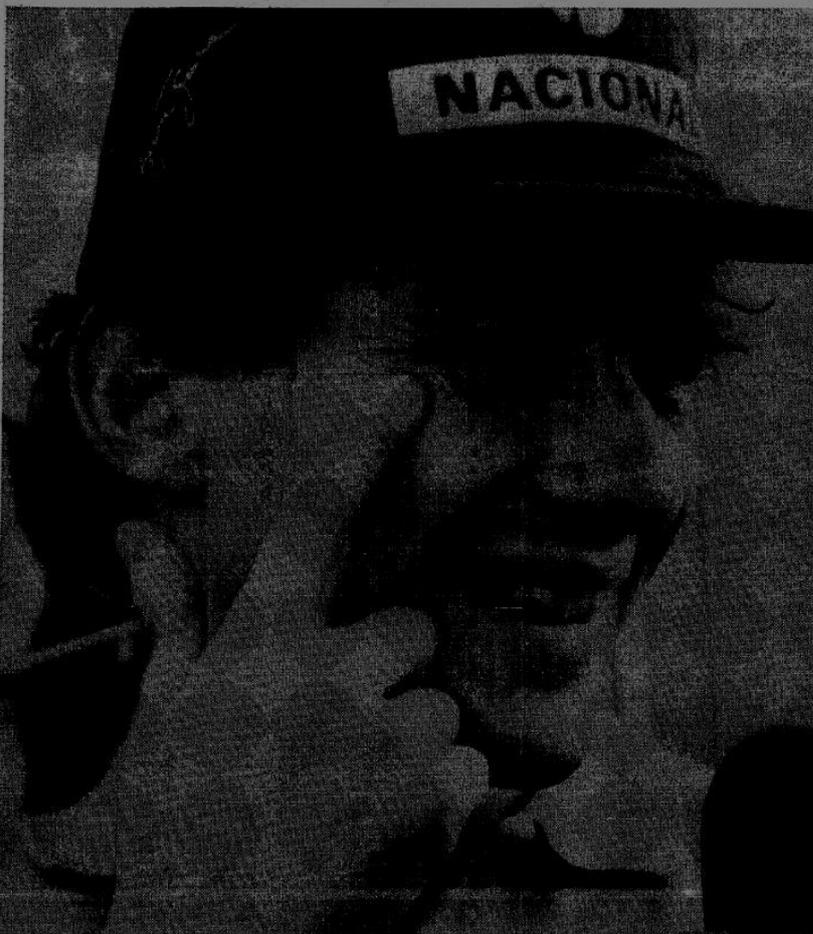
**Catavento**  
O exaustor oficial do verão.  
**SUXAR**  
Tel: 2 25.0789

TERÇA-FEIRA,  
23 DE OUTUBRO DE 1990

O ESTADO DE S. PAULO  
**ESPORTES**

**Classificados**  
Interior na página 20

# Senna consagra o país do automobilismo



Ayrton Senna, o rei de um país que largou o futebol para se tornar célebre no automobilismo: ocupando o trono que foi de Pelé

**Nos últimos 20 anos, a glória que foi de Pelé trocou campos por pistas.**

**Senna é o novo herói do Brasil de Fittipaldi, Pace e Piquet: o país do automobilismo**

**AN BORGES**

O país do automobilismo começou a nascer em 19 de julho de 1970, na Inglaterra, um mês depois de o país do futebol ter conquistado, no México, o tricampeonato. Exatos 20 anos depois da estréia de Emerson Fittipaldi na F-1, em Brands Hatch, e dois dias depois da Itália no estádio Asteca, constata-se que o Brasil não ganhou nada em campo. Em compensação, nas pistas, é o país de 62 GPs vencidos e sete campeonatos conquistados na Fórmula 1: 12 GPs e um título na F-Indy; um Mundial de Marcas e outro de F-3000, sem contar dezenas de títulos europeus e sul-americanos de Fórmula 3, Ford, Opel... Mas especialmente hoje, o Brasil é o país de Ayrton Senna, o bicampeão de 26 vitórias, 11 poles e um inagotável talento para demolir recordes.

A rápida ascensão de brasileiros nos autódromos do mundo inteiro já mereceu uma abordagem bem-humorada do grande Jackie Stewart. "Deve ser a água que eles bebem", arriscou o escocês três vezes campeão de F-1. Em outra ocasião, ele afirmou ter descoberto o segredo ao dirigir pelas ruas de São Paulo. "O trânsito da cidade exige bons pilotos para desviar dos engarrafamentos", sugeriu.

O fato é que Stewart, um sujeito que sempre enxergou longe, apesar de ser completamente velho, só arriscou a guiar em São Paulo na primeira vez em que esteve no Brasil em 1972. "Na segunda vez, contatei um motorista de taxi", explicou e precavido ex-piloto. Na opinião de Stewart, o alto grau de disciplina no trânsito brasileiro - mais de um milhão de acidentes e 50 mil mortes em 1989 - colaborava com pelo menos um elemento fundamental na construção de um campeão de F-1: o individualismo.

A particularidade cultural de desrespeitar as leis de trânsito e limites de velocidade é, para o ex-ganhador Malcolm Hill, responsável por um treino diário de muitas das habilidades exigidas na pista. Hill, de 61 anos, é atualmente diretor técnico da equipe de F-3 do brasileiro Pedro Paulo Diniz, mas já foi mecânico de F-1 na Shadow, Surtees e Williams. Ele notou outra característica diferente nos brasileiros: uma comprovada força de vontade. O inglês Hill acha que só com muita determinação é possível tentar a sorte num país como a Inglaterra. "Com o, de clima horrível e comida estranha, sem contar o papo furado dos habitantes". Hill também acha que o fascínio provocado no povo brasileiro pelas corridas, especialmente as de F-1, é consequência direta da ampla cobertura da mídia. "Você liga a televisão e vê F-1, abre os jornais e lá está Senna e Piquet", descobriu. "Isto atrai as pessoas, que conhecem cada vez mais o esporte e querem ser iguais aos seus ídolos".

Foi exatamente isto o que aconteceu com Edmar Merhy Neto, um paranaense de 21 anos que pode ostentar o orgulho de ser o único piloto que já mereceu uma indicação de Ayrton Senna. Os dois se conheceram quando Senna estava deixando o Kart e Merhy, começando. "Hoje vejo o Ayrton mais como amigo, mas ele sempre será um ídolo", afirmou o campeão paulista, paranaense, carioca (três vezes) e brasileiro de Kart.

## Os títulos, de Emerson a Emmo

Não é de hoje que os brasileiros brilham no automobilismo internacional. Emerson Fittipaldi, Nelson Piquet e Ayrton Senna ostentam títulos da Fórmula 1. Raul Bossel venceu o Campeonato Mundial de Marcas e o mesmo Emerson foi para os Estados Unidos - onde ganhou o apelido de Emmo - se tornar o primeiro estrangeiro a conquistar o Campeonato de F-Indy, que se não é mundial, como pretendem os americanos, é pelo menos suficientemente internacional para extrapolar as fronteiras dos Estados Unidos.

Há ainda dezenas de outros torneios, menores mas mesmo assim valiosos, que foram parar em mãos brasileiras. Como os primeiros da longa coleção de Emerson, o dos torneios Forward Trust e Lombank Trophy de Fórmula 3, na Inglaterra, nos anos de 1969.

No ano seguinte, o já falecido José Carlos Pace desembarcou na velha ilha e, sem a menor cerimônia, embolsou o mesmo Lombank Trophy, dando início a uma tradição que irrita ingleses, franceses e italianos: a de batê-los em suas próprias pistas, com seus próprios carros, dando-lhes a desagradável sensação de impotência diante de sua fome de vitórias e recordes.

A história continuou quase no mesmo ritmo. Depois da geração do Emerson e Pace - que também incluía Wilielmo Fittipaldi, Ricardo Aolcar, Luis Pereira Bueno, Chico Lameirão, Ronald Rossi e Glu Ferreira - por lá passaram novos nomes, como Lian Duarte, Pedro Victor De Lamare, Alex Dias Ribeiro e Ingo Hoffmann, pilotos de destaque mas que não tiveram, por motivos diversos, a oportunidade de conquistar novos títulos mas não deixaram

de escrever seus nomes na lista de vencedores de categorias importantes como a Fórmula 2, por exemplo. A alegria de um novo campeão o Brasil só voltou a ter em 77, quando Chico Serra dominou a F-Ford 1.600 de modo retumbante. Naquela ocasião, o automobilismo brasileiro já tinha condições de enviar à Europa pilotos um pouco melhor preparados. Era o tempo das F-Vé, Super Vé e Ford, de onde saíram também Mário Ferraris, Fláudio Jerúsias, Mário Fati, Fernando Jorge, Carlos Abdala e um brasileiro acapalado e determinado de nome Nelson Piquet. Daí para a frente, ter um passaporte brasileiro era uma vantagem nas pistas da Europa, tal o número de vitórias e campeonatos conquistados pelos brasileiros. Veja aqui quais foram

- Emerson Fittipaldi: Forward Trust e Lombank Trophy de F-3 em 1969; Mundial de F-1 em 72 e em 74; F-Indy em 83.
- José Carlos Pace: Lombank Trophy de F-3 em 70.
- Chico Serra: Townsend Thoresen de F-Ford 1.600 e Festival de F-Ford 1.600 em 77; Inglês de F-3 em 79.
- Nelson Piquet: Inglês de F-3 em 78; Mundial de F-1 em 81, 83 e 87.
- Roberto Moraes: Festival de F-Ford 1.600; Intercontinental de F-3.000 em 80.
- Maurício Gugelmin: Europeu de F-Ford 2.000 em 84; Inglês de F-3 em 85.
- Raul Bossel: Mundial de Marcas em 87.
- José Osório: Inglês de F-Ford 2.000 em 89.
- Nike Pallares: Inglês de F-Ford 1.600 e Festival de F-Ford 1.600 em 89.
- Rubens Barrichello: Europeu de F-GM/Lotus em 89.
- Thomas Belos: Inglês de F-Renault em 90.

A página 25 do jornal O Estado de São Paulo em 23 de outubro de 1990 faz uso da notoriedade como valor-notícia para mostrar a consagração de Senna e do automobilismo brasileiro, que atingia com o bicampeonato de Ayrton a sua sétima conquista em 20 anos.

A linha de apoio utilizada na página destaca que a glória que foi de Pelé trocava os campos pelas pistas, e Senna era o novo herói do Brasil, assim como Fittipaldi, Pace e Piquet. Era a consagração do país do automobilismo.

O país do automobilismo começou a nascer em 19 de julho de 1970, na Inglaterra, um mês depois de o país do futebol, ter conquistado, no México, o tricampeonato. Exatos 20 anos depois da estreia de Emerson Fittipaldi na F-1, Em Brands Hatch, e dos 4 a 1 sobre a Itália no estádio Azteca, constata-se que o Brasil não ganhou mais nada em campo. Em compensação, nas pistas, é o país de 62 GPs vencidos e sete campeonatos, conquistados na Fórmula 1; 12 GPs e um título na F-Indy; um Mundial de marcas e outro de F-3000, sem contar dezenas de títulos europeus e sul-americanos de Fórmula 3, Ford, Opel...Mas especialmente hoje, o Brasil é o país de Ayrton Senna, o bicampeão de 26 vitórias, 56 poles e um inesgotável talento para demolir recordes. (O ESTADO DE SÃO PAULO, 23 de out. De 1990).

O comparativo entre o futebol e o automobilismo em 1990 remete à obra de Mircea Eliade (1972). O autor destaca que mito e o herói contam a sua história graças às façanhas dos entes sobrenaturais, dentro de uma realidade que passou a existir, seja uma realidade total, o Cosmo, ou apenas um fragmento: uma ilha, uma espécie vegetal, um comportamento humano, uma instituição. Para Mircea (1990, p. 13), a façanha do mito e do herói é “oriunda da narrativa de uma criação em que o mito fala apenas do que realmente ocorreu, do que se manifestou plenamente, na qual os personagens são conhecidos sobretudo pelo que fizeram no tempo prestigioso dos primórdios”, eles revelam, portanto, sua atividade criadora e desvendam a sacralidade.

Na sequência, a matéria recupera os pilotos brasileiros que obtiveram sucesso em categorias periféricas à Fórmula 1, lembrando de nomes como José Carlos Pace, vencedor da Fórmula 3 em 1970, Chico Serra, também campeão de Fórmula Ford em 1977, e inglês de F-3 em 1979, Raul Boesel, campeão de marcas em 1987, Maurício Gugelmin, campeão inglês de F-3 em 1985, Roberto Moreno<sup>55</sup>, campeão intercontinental de F-3000, finalizando a lista com Rubens Barrichello<sup>56</sup>, então à época, campeão europeu de Fórmula Ford.

---

<sup>55</sup> Piloto brasileiro. Correu na Fórmula 1 nas temporadas de 1982 e 1987, retornando para as temporadas de 1988 até 1992, finalizando a sua carreira na categoria na temporada de 1995. Obteve apenas um pódio na carreira no Grande Prêmio do Japão de 1990.

<sup>56</sup> Piloto brasileiro. Correu na Fórmula 1 entre 1993 à 2011, disputando 326 GPs, com 11 vitórias, 14 *pole positions* e 68 pódios.

26 — O ESTADO DE S. PAULO

Esportes

TERÇA-FEIRA, 23 DE OUTUBRO DE 1990

**Não é apenas nos autódromos que o desempenho de Senna desperta admiração. Nuno Cobra, o homem que cuida do físico do bicampeão de F-1, acha que ele seria um atleta de sucesso em qualquer modalidade de esporte. O fisiologista diz que o tempo gasto por Ayrton nas ultrapassagens demonstra uma capacidade de reação superior à dos demais pilotos**

## Senna, um atleta ao volante

LITO CAVALCANTI

A frase que estranha na boca de Nuno Cobra, uma pessoa de poucas palavras, acostumada a frases dos pilotos: "Não importa o esporte. Fosse qual fosse, o Ayrton seria um campeão mundial". Preparador físico pós-graduado na Universidade de São Paulo, com honras e honra como cavaleiro de cursos de extensão universitária na Alemanha e nos Estados Unidos, Nuno dedicou os últimos seis de seus 22 anos ao aperfeiçoamento físico e mental de Ayrton Senna, em quem vê qualidades raras e valiosas.

"Se fosse um atleta, ele largaria tão bem quanto larga na Fórmula 1", garante. "Não se trata de um acaso, e sim de um treino que aperfeiçoou uma qualidade que só os superlotados têm, o tempo de reação ao estímulo", avalia Nuno. Transfido, Cobra contraria seus hábitos e se deixa levar pelo entusiasmo quando fala de seu atleta mais famoso. Mas não o único. Nove entre 10 estrelas do automobilismo brasileiro confiam a ele seus corpos e mentes. Além do bom rendimento físico, ele lhes aprimora as reações mentais.

Foi com ele que Christian Fittipaldi perdeu a mania de desperdiçar pole position. O mesmo se deu com o golano Tom Stefan. Agora, Nuno pretende trabalhar mais este aspecto junto a Pedro Paulo Diniz. Nestes três, ele vê semelhanças com Ayrton Senna, com quem também precisa exercitar seus conhecimentos de parapsicologia e controle mental, uma herança de sua paixão pelo tênis, da qual não consegue se livrar.

Tão forte é sua identidade com o tênis que ele já colocou uma raquete nas mãos de Ayrton. O piloto não estive nas quadras ao mesmo virtuosismo das partidas. Na verdade, seu estilo poderia ser classificado como uma corrida pouco objetiva. Mas Nuno Cobra já tirou da raquete e da bolina o que planejava para seu pupilo.

A intenção é aprimorar uma de suas qualidades mais valiosas: a adaptabilidade a situações novas, uma coisa que falta, por exemplo, a Alain

Prost. Basta ver o tempo que ele perde para fazer uma ultrapassagem. "Nuno pouco entende de automobilismo, só aquilo que as poucas corridas que viu nos seis anos de trabalho com o piloto da McLaren lhe permitiram, mas consegue distinguir as dificuldades de quem anda a mais de 300 km/hora e que alinda mais velocidade. "É preciso muita capacidade de antecipação, de prever o que pode acontecer e saber aproveitar ou evitar certas situações", atesta.

Estas soluções imediatas são parte das qualidades ativas essenciais que ele vê em Senna e em outros esportistas de sucesso mundial. Não necessariamente qualidades instas, muitas delas cultivadas. "É sempre uma questão de trabalho, desenvolvimento, tranquilidade, por exemplo, depende diretamente do

ritmo cardíaco. Se o coração trabalha depressa demais, a irrigação do cérebro é prejudicada. Então, quem tem o melhor ritmo cardíaco acaba levando vantagem".

Para explicar como funciona o sistema cardíaco, Nuno usa imagens aprendidas no contato com os pilotos. "É como se recorresse a um caminho ou a um carro para fazer entregas. Se você precisa levar 20 mesas a um lugar qualquer, o ideal é o caminho. Se não houverem cinco mesas, serão apenas quatro viagens. Se for um carro com capacidade para duas mesas, serão 10 viagens. Quem vai se cansar mais é o motorista do carro. O do caminho vai ficar inteiro".

Ele ensina que o coração trabalha do mesmo jeito. Quanto mais alguém se exercita, maior é a capacidade de bombeamento de seu cora-

ção. Por consequência, ele vai bater menos para levar o sangue requerido aos músculos, no caso das corridas, um coração batendo menos significa um piloto acelerando mais, decidindo melhor. Senna sabe disso, e se tornou um maníaco por exercícios que melhoraram esse aspecto de seu físico.

"Chega a ser preciso freá-lo", comenta Cobra. "Há dias em que ele trabalha os músculos em academias, com pesos, mas não se sente satisfeito se não corre. É um risco, porque para quem está na forma física em que ele se mantém o ano inteiro, é fácil virar o pé, exagerar e acabar se prejudicando". É nessa hora que Nuno impõe a meditação, acostuma o piloto a uma velocidade mental que Senna não conhecia até começarem a trabalhar juntos.

"Foi muito difícil fazer com que ele não pensasse em nada, mantivesse a mente inteiramente limpa, mas chegamos lá". Nestes momentos de intenso relaxamento, o coração de Ayrton desce a um ritmo só obtido por atletas do mais alto nível, algo como 42 batimentos por minuto. Para se ter comparação, uma pessoa que corre ou nada cinco dias por semana, se alimenta bem, não fuma e não bebe chega, em suas melhores fases, a 55 ou 60 batimentos por minuto.

"Por isso, ele consegue fazer coisas que os outros não fazem. Situações que para os outros pilotos são de alto risco, para Ayrton são normais. Isso porque a irrigação sanguínea do cérebro e dos músculos dele é bem melhor que a dos outros. Então, ele tem melhor visão, discernimento mais rápido. Para ele, o risco é bem menor. Quando o coração dos adversários está a 230 batimentos, um ritmo insuportável até para os atletas mais bem preparados, o dele está a, no máximo, 190. E por isso está tão mais sereno. E isso não é para qualquer um. Não basta trabalhar, é preciso se ter qualidades básicas favoráveis para se chegar a um nível desta. Por isso eu digo que Ayrton seria um campeão mundial de qualquer coisa, não interessa o quê".



Cobra e Senna, alongando: uma união que deu certo



Correndo de jet sky em Angra dos Reis, exercitando o peitoral e praticando o jogging: fôlego de campeão em vários esportes

A página 26 do jornal *O Estado de São Paulo* em 23 de outubro de 1990 faz uso da novidade como valor-notícia para mostrar a rotina de preparação física de Senna, para suportar o desgaste físico das corridas da Fórmula 1. Na visão de Traquina (2005, p.81), mesmo que as conquistas dos personagens da pesquisa sejam de uma mesma competição, cada jornada tem seus traços de ineditismo, o que, para o autor, dos valores-notícia de seleção, é o que apresenta maior valor.

A visualidade é outro critério preponderante na matéria, com uma sequência de fotos de Ayrton e seu fisiologista, relatando em detalhes a preparação de Senna.

Não é só nos autódromos que o desempenho de Senna desperta admiração. Nuno Cobra, o homem que cuida do físico do bicampeão da F-1 acha que ele seria um

sucesso em qualquer modalidade de esporte. O fisicultor diz que o tempo gasto por Ayrton nas ultrapassagens demonstra uma capacidade de reação superior à dos demais pilotos. (O ESTADO DE SÃO PAULO, 23 de out. de 1990).

Nesse sentido, retornamos à obra de Campbell (1990, p.141), que aponta que não haveria proeza heroica se não houvesse um ato supremo de realização, no qual eventualmente um herói pode fracassar, mas este será representado como uma espécie de palhaço, sendo ele um personagem com pretensões além do que pode realizar. O autor ressalta que o herói é movido por alguma coisa, ele não segue a sua jornada apenas pelo fato de seguir em frente, não podendo ser tachado de aventureiro.

Página 27 – 23 de outubro de 1990 – *O Estado de São Paulo* – Grande Prêmio do Japão

Esportes

Um currículo repleto de primeiros lugares, recordes e títulos sintetiza a vida de Senna nas pistas. De todas as competições que disputou, ele só não se sagrou vencedor no

Maíndial de Karta. Em compensação, foi duas vezes vice e, quando chegou aos carros, estava pronto para uma carreira consagrada por dois títulos mundiais na F-1

## Vitórias e recordes, uma velha rotina

Ayrton Senna da Silva nasceu no dia 21 de março de 1960, em São Paulo, e iniciou sua carreira de vitória nas pistas das karts aos 13 anos. Aos 14, se tornou campeão paulista Júnior. Nos sete anos que se seguiram, conquistou mais sete títulos: bicampeão paulista Júnior; campeão paulista Júnior do Torneio Nacional Interclubes; campeão paulista de segunda categoria; campeão brasileiro de primeira categoria; campeão brasileiro de primeira categoria; bicampeão brasileiro de primeira categoria. Além disso, foi duas vezes vice-campeão mundial de primeira categoria, 100 cc.

Em 83, Senna foi contratado pela equipe Wolf Murray Racing, do australiano Dick Murroni, que tinha em seu currículo trabalhos com campeões como Niki Lauda e Klaus Ruberg em outras categorias. Ele foi piloto da equipe australiana no campeonato inglês da F-3 vencendo 18 das 20 corridas (compartilhando as 11 de Jackie Stewart e Nelson Piquet), com 14 poles, nove melhores voltas e quatro recordes de pista. No final do temporada, ganhou como prêmio um lugar em um F-1 da equipe Williams, ganhando o primeiro título mundial.

Em 84, foi contratado pela equipe Toleman (hoje denominada Benetton), fazendo sua primeira corrida no Grande Prêmio do Brasil, no Autódromo do Rio de Janeiro, no dia 28 de março. Veio a seguir todos seus resultados no Campeonato Mundial.

Arribado, reconstruído e a disposição de dar tudo pela vitória foi Senna quando chegou ao Brasil e chegou em casa, ainda bem antes de voltar, vestindo o nome de Senna em uma corrida de karts na pista de Interlagos



1983 TORNEIO NACIONAL INTERCLUBES			1983 CAMPEONATO PAULISTA JÚNIOR			1983 CAMPEONATO PAULISTA JÚNIOR DO TORNEIO NACIONAL INTERCLUBES			1983 CAMPEONATO BRASILEIRO DE PRIMEIRA CATEGORIA		
Pos.	Legenda	Equipe	Pos.	Legenda	Equipe	Pos.	Legenda	Equipe	Pos.	Legenda	Equipe
1º	1983	Wolf Murray Racing	1º	1983	Wolf Murray Racing	1º	1983	Wolf Murray Racing	1º	1983	Williams
2º	1983	Wolf Murray Racing	2º	1983	Wolf Murray Racing	2º	1983	Wolf Murray Racing	2º	1983	Williams
3º	1983	Wolf Murray Racing	3º	1983	Wolf Murray Racing	3º	1983	Wolf Murray Racing	3º	1983	Williams
4º	1983	Wolf Murray Racing	4º	1983	Wolf Murray Racing	4º	1983	Wolf Murray Racing	4º	1983	Williams
5º	1983	Wolf Murray Racing	5º	1983	Wolf Murray Racing	5º	1983	Wolf Murray Racing	5º	1983	Williams
6º	1983	Wolf Murray Racing	6º	1983	Wolf Murray Racing	6º	1983	Wolf Murray Racing	6º	1983	Williams
7º	1983	Wolf Murray Racing	7º	1983	Wolf Murray Racing	7º	1983	Wolf Murray Racing	7º	1983	Williams
8º	1983	Wolf Murray Racing	8º	1983	Wolf Murray Racing	8º	1983	Wolf Murray Racing	8º	1983	Williams
9º	1983	Wolf Murray Racing	9º	1983	Wolf Murray Racing	9º	1983	Wolf Murray Racing	9º	1983	Williams
10º	1983	Wolf Murray Racing	10º	1983	Wolf Murray Racing	10º	1983	Wolf Murray Racing	10º	1983	Williams

A página 26 do jornal *O Estado de São Paulo* em 23 de outubro de 1990 faz uso do tempo como valor-notícia para destacar a trajetória de Ayrton até a sua segunda conquista na Fórmula 1. Na visão de Traquina (2005, p.81), o tempo como critério de noticiabilidade pode ser apresentado como atualidade ou como efeméride, ainda mais por tratar-se de dois personagens de trajetórias diferentes, neste caso Fittipaldi e Senna, mas de conquistas na mesma modalidade.

# Páginas 28 e 29 - 23 de outubro de 1990 - O Estado de São Paulo - Grande Prêmio do Japão

28 - O ESTADO DE S. PAULO **Esportes** TERÇA-FEIRA, 23 DE OUTUBRO DE 1990

**Os principais pilotos da Fórmula 1 alimentam há anos uma ruidosa rivalidade, recheada de acusações evocando tanto a ética nas pistas como o caráter de cada um. O saldo desse confronto é negativo: os dois últimos campeonatos foram definidos em acidentes envolvendo Senna e Prost. Domingo, a vitória no Japão acabou sobrando para o Benetton, com a dobradinha Piquet-Roberto Moreno**

## Guerra das pistas recomeça em 91

MARCO FORNACA Especial para o Estado

As lutas de toda a temporada. Ayrton Senna e Alain Prost mantiveram um relacionamento quase sempre tempestuoso. As fúrias provocadas pelo acidente no Japão — que acabaria definindo o título em favor do francês em 89 — ainda estavam longe de cessar quando o campeonato deste ano começou em Phoenix, nos Estados Unidos. A ausência do diálogo entre os dois se estendeu até setembro, e ainda assim as primeiras palavras se foram trocadas, após o GP da Itália, por causa de uma inspropria sugestão de um repórter italiano a não por um velado desejo de qualquer dos oponentes. A pas se repetiu, e a guerra voltou a explodir com toda a força neste domingo em Suzuka. Mesmo em um mundo voltado para o Japão, é pouco provável que as juras recíprocas de fúria eterno tenham se por quarentas.

Mas, para chegar a esse estado de permanente beligerância, foram necessários anos de latente antipatia mútua. Tudo começou no GP do Mônaco de 81. A bordo de um esfoliante Williams-Hart, Senna corria em segundo e para o acidente, quando o diretor de prova, Jackie Ickx, decidiu encerrar a prova com 15 dias de chuva. Senna, porém, deu o que se podia, e conseguiu sem qualquer cerimônia ficar na liderança. Senna, porém, deu o que se podia, e conseguiu sem qualquer cerimônia ficar na liderança. Senna, porém, deu o que se podia, e conseguiu sem qualquer cerimônia ficar na liderança.

que só necessitava de uma corrida melhor para assegurar o triunfo de Prost — finalmente campeão em 88. Ao mesmo tempo em que provocava admiração, o estilo arrojado do brasileiro começou a causar problemas. Dono de uma forma de conduzir completamente diferente, Prost dispunha o prêmio finalizado de arquivista. Por isso, foi com surpresa que os dois receberam a notícia de que os dois estavam juntos na McLaren em 88.



Senna e Prost voltam para os boxes: fim da batalha de Suzuka

Para a maioria dos especialistas, a McLaren aplicava na prática a fórmula da contensão. De início, Senna ainda tentava descobrir quando lhe perguntavam se dois pilotos de nível tão elevado e candidatos naturais ao título poderiam conviver pacificamente. Argumentava que a filosofia da McLaren — de combater sempre com os melhores do mundo —

mas houvera sido arranhada por qualquer dia de vitória. Mas, no fundo, Senna sabia que os problemas não decorriam do motor. Os astuciosos do novo companheiro falavam por si: nos seus anos de Benetton, Prost fez o que pôde para impedir que René Arnoux, o outro piloto da equipe, chegasse ao título. Arnoux não seria, segundo ele, um representante do campeonato para o automobilismo francês — uma alegação vaga que jamais aplicou aos portugueses.

As profecias acabaram se cumprindo. Após breve período de acalmada, os dois começaram a se desentender. O fundo do desavença era basicamente o mesmo: a preferência que um ou outro exerceria da equipe e o comportamento demonstrado nas pistas. A simulação administrativa transcorreu em confronto aberto, especialmente em seguida à conquista do primeiro título de Benetton, em 88. No final do ano passado, depois do episódio de Suzuka, os pilotos da McLaren saíram se olhando com um olhar de desconfiança aproximada.

O espaço de tempo entre o final da última temporada e o começo do campeonato de 89 não serviu para encerrar a discussão entre eles — até porque a vitória de Senna neste ano só foi aceita depois de um pedido formal de desculpas apresentado ao presidente da Fisa, Jean-Marie Balestre, como desdobramento do tumultuado encerramento do certame de 88. Contratado pela Ferrari, Prost amesquou o bi de Senna nas últimas provas principais em função de um chassis melhor adaptado às pistas de alta velocidade. E se a história não voltasse a se repetir de forma inversa em Suzuka, o francês já estaria frente de Williams. Festa maior somente se o francês não tivesse melhor adaptado às pistas de alta velocidade.

Se a história não voltasse a se repetir de forma inversa em Suzuka, o francês já estaria frente de Williams. Festa maior somente se o francês não tivesse melhor adaptado às pistas de alta velocidade. E se a história não voltasse a se repetir de forma inversa em Suzuka, o francês já estaria frente de Williams. Festa maior somente se o francês não tivesse melhor adaptado às pistas de alta velocidade.



Piquet ergue o braço de Moreno: dupla brasileira ditou o pôdo

## Piquet e Moreno fazem dobradinha em Suzuka

SUZUKA — Pouco antes da largada, Nelson Piquet disse a Alexandre Nannini, em linha aberta pela TV japonesa, que precisava do companheiro para somar pontos e superar a Williams no Mundial de Construtores. No hospital de Pirenne, onde se recuperava do resfriado do anterior domingo, Nannini não perdeu tempo. "Está que você vai dar conta do negócio", protestou sorridente. O dia não podia ter sido melhor para o Benetton. Piquet venceu o GP, o estroante Roberto Pupo Moreno garantiu a "dobradinha" e a equipe já está à frente de Williams. Festa maior somente se o francês não tivesse melhor adaptado às pistas de alta velocidade.

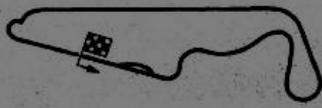
Manoel e Berger não terminaram a prova — Piquet e Moreno não correram riscos na corrida. No pôdo, Piquet demonstrava a satisfação de um participante na primeira vitória. Já além de mais um campeonato da Benetton, os japoneses comemoraram ruidosamente o primeiro lugar de Ayrton Senna. O mais emocionado era Roberto Pupo Moreno, contratado de última hora para substituir Nannini nos dois GPs finais — Japão e Austrália. Há muito esperava uma chance de mostrar seu potencial no volante de um carro competitivo. Ao deixar do carro, entrou riu e lágrimas, abraçou demoradamente o amigo de infância Piquet. "Se alguém me dissesse há uma semana que tudo isso seria possível, não acreditaria", disse Moreno, sem saber que o futuro o espera na próxima temporada. Uma coisa é certa: continuará na Eurobrun. "Há é um milagre que aconteceu aqui", disse Piquet. "Agora, mereço melhor sorte."

## As emoções, de prova a prova

<p><b>GP dos EUA</b></p> <p><b>Resultado oficial:</b> Berger (McLaren), 1 min 21s 02s e 192,1 km/hora (81). Segundo colocado: Senna (McLaren), 1 min 22s 30s e 145,5 km/hora (81). <b>Sub-campeão:</b> Prost (McLaren), 1 min 23s 10s e 146,2 km/hora. <b>Resultado oficial:</b> Senna (McLaren), 1 min 21s 02s e 192,1 km/hora (81).</p> <p><b>Mal nos treinos, bem na prova</b></p> <p>A temporada começou em Phoenix, nos Estados Unidos — cidade conhecida no âmbito do Arton e pelos habitantes, segundo a tradição, não foi bem nos treinos e ficou apenas na quinta colocação no grid, a sua pior posição de largada durante todo o campeonato. Mas se recuperou e, depois de tr...</p>	<p><b>GP do Brasil</b></p> <p><b>Resultado oficial:</b> Berger (McLaren), 1 min 13s 80s e 144,07 km/hora. Segundo colocado: Senna (McLaren), 1 min 17s 27s e 142,8 km/hora. <b>Resultado oficial:</b> Senna (McLaren), 1 min 13s 80s e 144,07 km/hora.</p> <p><b>Decepção no circuito renovado</b></p> <p>O cinco desbarrou no Brasil para a segunda etapa, marcada pela e o novo circuito de Interlagos. Depois de 10 anos no Rio de Janeiro, a F-1 retornava a São Paulo, e essa mudança fez bem a Senna nos treinos oficiais. Ela conquistou a primeira pole da pista que ajudou a reordenar e, na corrida, caminhou para a segunda vitória. O que ninguém esperava é que o líder da prova fosse se envolver com um acidente com Satoru Nakajima e entrar nos boxes para trocar o bico da McLaren. Como se não bastasse sua desgracia, que rendeu a Williams o terceiro lugar, a vitória acabou sobrando para o tricampeão Ayrton Senna, o francês vencedor de seis GPs do Brasil e com quem Senna só falou, entrar em la...</p>	<p><b>GP de San Marino</b></p> <p><b>Resultado oficial:</b> Prost (McLaren), 1 min 26s 79s e 142,1 km/hora (81). Segundo colocado: Piquet (Benetton), 1 min 28s 07s e 134,8 km/hora (81). <b>Resultado oficial:</b> Prost (McLaren), 1 min 26s 79s e 142,1 km/hora (81).</p> <p><b>Williams promete e não cumpre</b></p> <p>A vitória de Riccardo Patrese em Imola criou uma expectativa que não seria confirmada no decorrer do campeonato e de que a Williams estava pronta para entrar na briga pelo título com os pilotos da McLaren e da Ferrari. Na verdade, a McLaren acabou pagando por um erro estratégico. A Goodyear acreditava que Senna, o mais rápido nos treinos oficiais, e seu companheiro Berger, o segundo no grid, pudessem completar as 61 voltas sem parar para troca. Senna deu apenas três voltas e abandonou devido a um misterioso problema nos eixos traseiros que provocou a queda da sua roda direita. O tributo à casaca de McLaren foi creditado a Berger, que liderou a maior parte da corrida mas não conseguiu covet e a arremetida de Patrese a partir do momento em que sua peça começou a se deteriorar.</p>
<p><b>GP do Mônaco</b></p> <p><b>Resultado oficial:</b> Senna (McLaren), 1 min 24s 24s e 142,2 km/hora (81). Segundo colocado: Prost (McLaren), 1 min 26s 20s e 140,7 km/hora (81). <b>Resultado oficial:</b> Senna (McLaren), 1 min 24s 24s e 142,2 km/hora (81).</p> <p><b>Ayrton vence e cobra empenho</b></p> <p>Já na liderança de classificação e novamente largando na pole-position, nem mesmo Ayrton Senna manifestou transgressão. Após a vitória de ponta a ponta no Principado, o brasileiro reclamou do motor Honda e alertou para o perigo representado pelas Ferrari e Williams. "Hoje, certamente não tive um motor tão forte quanto o desta dupla equipes", afirmou. E, surpreendentemente, abandonou duas vezes</p>	<p><b>GP do Canadá</b></p> <p><b>Resultado oficial:</b> Berger (McLaren), 1 min 22s 67s e 142,8 km/hora (81). Segundo colocado: Senna (McLaren), 1 min 24s 37s e 142,0 km/hora (81). <b>Resultado oficial:</b> Berger (McLaren), 1 min 22s 67s e 142,8 km/hora (81).</p> <p><b>Brasileiros comandam a festa</b></p> <p>Três anos depois, Senna voltou a protagonizar com Nelson Piquet uma nova dobradinha brasileira. Mas os dois jamais chegaram a chegar ao circuito Gilles Villeneuve, na Ilha de Notre-Dame. Para Senna, novamente o pole, tudo ficou mais fácil com a precipitada largada de Berger, um companheiro de primeira fila, que não esperou a luz verde para largar, entrou em largada. Com a punição de um minuto</p>	<p><b>GP do México</b></p> <p><b>Resultado oficial:</b> Prost (Ferrari), 1 min 17s 88s e 144,2 km/hora (81). Segundo colocado: Piquet (Benetton), 1 min 18s 50s e 142,4 km/hora (81). <b>Resultado oficial:</b> Prost (Ferrari), 1 min 17s 88s e 144,2 km/hora (81).</p> <p><b>Erro de cálculo estraga planos</b></p> <p>Se a conquista do título representou o triunfo de uma nova dupla, a verdade é que Senna já poderia ter brindado ao bicampeonato caso os pneus Goodyear não tivessem voltado a trair a McLaren. Berger dependeu a pouco Senna tomou a ponta e passou a imprimir um confortável ritmo de liderança. Mas a McLaren superestimou a durabilidade dos pneus Goodyear e orientou Senna a fazer uma corrida sem troca. Já nas voltas finais, com o borracho se desfazendo pela pista, o brasileiro acabou superado por Prost e Mansell. Prost o pensou traseiro direito desabou e Senna perdeu até os quatro pontos do terceiro lugar com o abandono da prova. Melhor para Prost, o vencedor, que voltou a se aproximar do líder da classificação. Foram 31 pontos de Senna contra 23 de Prost e Berger.</p>

Com a vitória na França e na Inglaterra, a Ferrari de Prost acelerava na direção do tetrá. A reação de Senna começou na Alemanha. O campeonato caminhava para a fase final e indicava que as emoções aumentariam ainda mais nas últimas provas. Senna esteve próximo do bi em Jerez, mas deixou a oportunidade escapar por entre os dedos. O Japão voltaria a revelar a nome do campeão

GP da França



Resultado oficial: Mansell (Ferrari), 1 min 58s 013 a 211,823 km/hora (81). Resultado anterior: Piquet (Williams), 1 min 59s 048 a 207,572 km/hora (87). Pole-position em: Mansell (Ferrari), 1 min 58s 683 a 212,05 km/hora. Resultado anterior: Mansell (Williams), 1 min 59s 454 a 208,971 km/hora (87).

A segunda seguida para Prost

Justo em o triunfo de Prost à 100ª vitória da Ferrari na F-1 e o resultado não poderia ser outro em Paul Ricard: festa na França e na Itália, que já havia vibrado com o pole-position de Mansell. Para Senna, o lugar do que perder até a segunda colocação para o March-Leyton Howe do italiano Ivan Capelli foi aturar as gozadeiras de Prost no final da corrida. "Eu sabia que a McLaren tem problemas de acerto post-

tipo de pista, de asfalto liso e curvas rápidas. Mas não posso fazer duas coisas ao mesmo tempo: acertar a Ferrari e a McLaren", afirmou Prost, mais do que fazer uma brincadeira, voltou a adotar a luz vermelha para a McLaren: naquela altura do campeonato, o chassi da equipe italiana subjugava ventagem em circuitos velozes. Senna, terceiro na França, não tinha a menor dúvida dessa realidade.

GP da Inglaterra



Resultado oficial: Mansell (Williams), 1 min 52s 852 a 208,230 km/hora (87). Resultado anterior: Prost (McLaren), 1 min 57s 782 a 211,294 km/h (87). Pole-position em: Mansell (Ferrari), 1 min 58s 571 a 212,05 km/hora. Resultado anterior: Piquet (Williams), 2 min 21s 816 km/hora.

Dias negros para a McLaren

O GP da Inglaterra provocou uma completa reviravolta no Mundial e agitou definitivamente a paciência de Senna com a McLaren. O campeonato chegava à metade e Prost conquistava sua terceira vitória consecutiva, desalojando Senna da liderança. As Ferrari aproveitaram muito bem as características do circuito de Silverstone e o inglês Mansell, para delirar da terceira, arribado a pole-position. Senna

insistiu o troco na largada, pulando para primeiro, mas não resistiu à pressão de Mansell e perdeu a posição. Nervoso, rodou e caiu para quinto, enquanto Prost ganhava pontos. Na metade da prova, a corrida já estava ao fecho do francês e ele não precisou se esforçar para vencer com enorme vantagem sobre Boutsen, da Williams. Senna cruzou a linha de chegada em terceiro e voltou a reclamar do carro.

GP da Alemanha



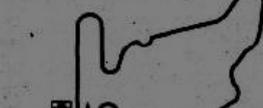
Resultado oficial: Boutsen (Williams), 1 min 45s 602 a 231,859 km/hora (90). Resultado anterior: Mansell (Williams), 1 min 49s 718 a 221,842 km/hora (87). Pole-position em: Senna (McLaren), 1 min 46s 788 a 246,303 km/hora (90). Resultado anterior: Prost (McLaren), 1 min 42s 072 a 235,905 km/hora (86).

Reação começa nos treinos

Ninguém compreendeu melhor a emoção de Senna ao vencer na Alemanha do que seu pai. Seu Milton havia sido o mais próximo concorrente naqueles dias em que uma nova vitória de Prost acabaria com as pretensões de bicampeão do brasileiro. Por isso, mereceu o abraço mais longo em Hockenheim, ao final de uma semana que projetava a reatuação da McLaren. Senna foi o mais rápido desde os

treinos e comandou a prova sem dificuldades. Reconduzido à liderança - beneficiado também pelo quarto lugar de Prost -, dirigiu um eloquio e um alerta à McLaren: "Consequimos detar o carro bem acertado para esta pista, mas os novos projetos que estamos desenvolvendo, especialmente quanto a chassis e aerodinâmica, precisam funcionar. Caso contrário, acho muito difícil conseguirmos chegar ao título".

GP da Hungria



Resultado oficial: Piquet (Williams), 1 min 23s 088 a 174,002 km/hora (81). Resultado anterior: Mansell (Ferrari), 1 min 23s 927 a 172,843 km/hora (80). Pole-position em: Prost (Williams), 1 min 17s 889 a 182,228 km/hora. Resultado anterior: Piquet (Williams), 1 min 17s 758 a 173,174 km/hora (80).

O brilho discreto de Boutsen

Com a briga pelo título limitada a Senna e Prost, o brasileiro saudou o segundo lugar na Hungria como uma vitória. Tinha lá suas razões: a prova — a melhor de todo o calendário até então — foi ganha de forma soberba por Boutsen, da Williams, que rodou uma até então insuspeitada tranquilidade para se defender dos incessantes ataques de Senna. Mas o melhor da festa foi o abandono de Prost, logo

após iniciar um projeto de recuperação que o levava para algo melhor que a sétima colocação em que corria. Era muito sorte nem dia só para Senna. Ele perdeu as esperanças de postar quando precisou recorrer ao carro reserva (o titular apresentava problemas no radiador de lado direito) e os seis pontos cairam do céu. "Só deu para fazer uma regulagem no aerofólio traseiro. Uma brincar...", explicou.

GP da Bélgica



Resultado oficial: Prost (McLaren), 1 min 56s 027 a 212,088 km/h (86). Resultado anterior: Prost (McLaren), 1 min 57s 782 a 211,294 km/h (87). Pole-position em: Prost (McLaren), 1 min 55s 867 a 212,278 km/hora. Resultado anterior: Senna (McLaren), 1 min 56s 087 a 212,05 km/hora (86).

Três largadas para a vitória

Quando Senna encerrar a carreira, poucos circuitos lhe evocariam boas recordações como Spa-Francorchamps, na Bélgica. O resultado é um dos seus favoritos e foi lá que ele venceu por três anos seguidos. Desta vez, de ponta a ponta e com direito à pole-position, depois de uma prova que exigiu três largadas — as três sempre com Senna disparando na frente. Essa etapa definiu com clareza o estilo de cada

um dos aspirantes ao título: enquanto Senna superou os retardatários com extrema rapidez e atrevidamente, Prost — o segundo colocado da prova — demorou-se sempre em complicados cálculos para ultrapassar os competidores mais lentos. O preço desse cuidado excessivo — que muitos preferem chamar de medo — foi uma diferença de 13 pontos em relação ao líder. Senna 63, Prost 50.

GP da Itália



Resultado oficial: Senna (McLaren), 1 min 26s 256 a 242,676 km/hora (90). Resultado anterior: Senna (Lotus), 1 min 26s 788 a 240,981 km/hora (87). Pole-position em: Prost (McLaren), 1 min 23s 823 a 242,881 km/hora. Resultado anterior: Senna (McLaren), 1 min 23s 488 a 241,166 km/hora (86).

Em Monza, o fim de um tabu

Senna ignorava a sexta vitória temporária em um final de semana particularmente memorável. Não apenas por conseguir pela primeira vez chegar na frente na Itália, mas, principalmente, por ampliar ainda mais a liderança no Mundial a mostrar a guerra fria mantida com Prost desde o ano passado. Os dois voltaram a se cumprimentar durante a entrevista coletiva com os três primeiros colocados, por sugestão de um jornalista italiano. Empolgado com o resultado obtido diante da fanática torcida ferrariista, Senna não se recusou a apertar a mão do francês estendido à sua frente. "Se for do desejo dele, poderemos começar a esquecer o passado", concordou Prost, confirmado, admitiu que, a partir daquele momento, precisava contar também com as quebras do carro de Senna.

GP de Portugal



Resultado oficial: Piquet (Williams), 1 min 18s 509 a 188,002 km/hora (81). Resultado anterior: Boutsen (Ferrari), 1 min 18s 308 a 188,262 km/hora (83). Pole-position em: Prost (Williams), 1 min 15s 827 a 212,05 km/hora. Resultado anterior: Senna (McLaren), 1 min 16s 463 a 207,506 km/hora (86).

A oportuna ajuda da sorte

A máxima do que não existe campeão sem sorte nunca foi tão fiel quanto em Portugal. Para comemorar, Senna viu a largada estranha de Mansell, jogando a Ferrari sobre Prost, seu companheiro na primeira fila, e aproximou a brecha para tomar a ponta. E, depois que as trocas de pneus reconduziram os mais rápidos às primeiras posições, acabou favorecido pelo encerramento da corrida 10 voltas antes

por causa do acidente com Caffi, da Arrows. Naquele momento, Mansell, em dia de pura inspiração, ocupava a liderança e Prost aproveitava-se rapidamente de Senna, o segundo colocado. Resultado: uma vitória na etapa seguinte, na Espanha, daria ao brasileiro o bicampeonato por antecipação. Na Ferrari, a crise explodiu, colocando de um lado Mansell e o chassi de equipe Cosma Fiorio e, do outro, Prost.

GP de Espanha



Resultado oficial: Piquet (Williams), 1 min 24s 872 a 178,024 km/hora (84). Resultado anterior: Senna (McLaren), 1 min 26s 778 a 177,652 km/hora (86). Pole-position em: Prost (Williams), 1 min 18s 287 a 182,718 km/hora. Resultado anterior: Piquet (Williams), 1 min 22s 461 a 184,146 km/hora (87).

O título foge por entre os dedos

Durante 25 das 73 voltas do GP da Espanha, Senna esteve com os olhos no título. Apesar da surpresa da vitória de Prost na França, a liderança da Ferrari em Jerez de la Frontera, Senna manteve a liderança graças à pole-position. Ele aproveitou a ausência de pontos de ultrapassagem para seguir Prost, mas a corrida se decidiu na troca de pneus. O francês contou com o azar de Senna (prejudicado na entrada dos boxes por uma AGS len-

ta), voltou à pista na frente e só precisou imprimir uma breve pressão sobre Niki Lauda para ver o tricampeão mundial (liderado pela primeira vez no ano) rodar e deixar o caminho aberto para sua quinta vitória na temporada. Senna retornou aos boxes para sua troca de pneus antes de abandonar com o radiador furado. Com a dobradinha da Ferrari, o francês voltava a regular com o tetrá.

GP do Japão



Resultado oficial: Prost (McLaren), 1 min 42s 888 a 248,779 km/hora (86). Resultado anterior: Prost (McLaren), 1 min 42s 888 a 248,779 km/hora (86). Pole-position em: Prost (Williams), 1 min 38s 888 a 257,408 km/hora (86). Resultado anterior: Prost (McLaren), 1 min 38s 841 a 255,129 km/hora (86).

Bi estava no final da reta

A decisão deveria exigir 53 voltas, mas em menos de 300 metros bi já estava nas mãos de Senna. Prost largou na primeira fila e chegou na frente ao final da reta dos boxes. Senna, o pole, tentou a ultrapassagem por dentro, os carros se chocaram e os dois foram para a arca, sem condições de voltar à pista. O resultado do GP apontaria uma surpreendente dobradinha brasileira, formada por Piquet e

Morero, da Benetton. Mas, a uma altura, os boxes eram agitados pelo fim do pavilão tratado de paz estabelecido por Senna e Prost na Itália. O francês voltou a atacar o rival, responsabilizando-o pelo acidente, e recebeu de troco referências pouco elogiosas ao seu caráter. No pódio, Piquet comemorava a primeira vitória desde 87 e Morero chorava de alegria pelo melhor resultado de sua difícil carreira.

As páginas 28 e 29 do jornal O Estado de São Paulo em 23 de outubro de 1990 traz o tempo como valor-notícia para resgatar a disputa intensa entre Ayrton Senna e Alain Prost, que, na temporada de 1990, teve o terceiro capítulo de uma disputa intensa retratado na linha de apoio da página da edição.

[...] Os principais pilotos da Fórmula 1 alimentam há anos uma ruidosa rivalidade, recheada de acusações evocando tanto a ética nas pistas como o caráter de cada um. O saldo desse confronto é negativo: os dois últimos campeonatos foram

definidos em acidentes envolvendo Senna e Prost. Domingo, a vitória no Japão acabou sobrando para Benetton, com a dobradinha Piquet-Roberto Moreno. (O ESTADO DE SÃO PAULO, 23 de out. de 1990).

A página recupera a disputa de 1989, mas conta que o duelo entre os dois pilotos teve o seu primeiro capítulo no Grande Prêmio de Mônaco de 1984, quando sob forte chuva, a prova foi encerrada logo após Senna ultrapassar Prost. A manobra de Ayrton foi invalidada, com a justificativa de que Prost já havia recebido a bandeira quadriculada.

Nos anos seguintes, Senna, com a equipe Lotus, necessitava de um carro à altura para duelar com Prost, o que aconteceu com a ida de Ayrton para McLaren em 1988. Com carros em condições idênticas, os rivais eclodiram em uma rivalidade que teve o seu último ato com Prost guiando pela equipe Ferrari.

Assim, a temporada de 1990 foi contada em detalhes em recortes de todas as provas do ano, com destaques para as provas nos Estados Unidos, que abriu a temporada com uma vitória de Senna, que logo em seguida decepcionou diante de sua torcida em São Paulo, após um erro durante a prova que o fez terminar na terceira posição, enquanto Prost venceu a prova no Brasil. Senna iria se recuperar com duas vitórias em sequência, em Mônaco e Canadá.

22 • ESPORTES

O GLOBO

Sexta-feira, 2 de novembro de 1990

# Ameaça de Ballestre não aterroriza a Senna

**GRANDE PRÊMIO**

ADLAIDE, Austrália. — Ayrton Senna foi o personagem central de todas as conversas ontem em Adelaide, onde será disputado no domingo, à luz das últimas provas da temporada, o GP da Austrália. Quando o brasileiro chegou ao autódromo, foi imediatamente cercado por uma multidão de jornalistas. Quilômetros de sol, depois de passar uma semana em Kuala Lumpur, na Malásia, e usando uma camisa azul-marinho da sua nova linha de roupas, a Senna, que será lançado no Brasil, no fim deste mês, o campeão mundial de Fórmula-1 de 1990 parecia não se preocupar com a enxurrada de perguntas que o brasileiro recebeu ao chegar à pista. Jean-Marie Ballestre, de criar uma comissão para punir os pilotos que tenham feito manobras antiesportivas.

— Qualquer mudança de regulamento, que possa mudar um pouco o trabalho, será muito bem-vinda. Mas o brasileiro não possui críticas a Alain Prost, que levou a Ferrari a escrever uma carta à Fisa, assinada pelo Presidente de empresa, Piero Tarascio, fazendo críticas aos dois pilotos da McLaren. Em nenhum momento, porém, pronunciou o nome de Prost.

— Se alguém prestar atenção, todas as contravérsias dos últimos tempos na Fórmula-1 foram causadas por um único homem. Ele chegou com os companheiros do equipe, como os administradores, com todos os seus assuntos preocupados com a decisão de Ballestre e não vou fazer nada. É natural que a Ferrari esteja desanimada com a minha vitória, pois acredito que o título não foi decidido desde aquela corrida e sim durante todo o ano. Acho que o francês fez um bom trabalho, ao chamar toda a atenção para o incidente no Japão. Ele esqueceu de mostrar o desrespeito do campeonato, as corridas que cada um de nós venceu, os nossos segundos e terceiros lugares, as escolhas de pneus corretas etc. O que me surpreendeu foi que uma organização como a Ferrari faça coro com esse homem.

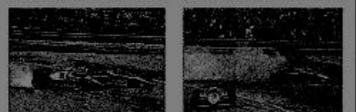
O campeão mundial teve dificuldades na sua viagem de Malásia para a Austrália. Como mora em Montecarlo, não sabia que tinha que tirar visto para entrar neste país. Quando chegou a Singapura, para tomar o avião de Gênova, o atendente pediu

## Prost: o passado condena

O mesmo Prost que hoje reclama da Senna, fez manobra semelhante à do brasileiro no GP da Holanda de 1983, em 25 de agosto. O francês, com Fenucci, batou em Piquet, com Brabham, e os dois saíram da prova.



No início da 62ª volta do GP da Holanda, Alain Prost, por dentro, levou a ultrapassagem com sua Renault na Brabham/BMW de Nelson Piquet, que liderava a prova.



A batida é inevitável: a roda do carro de Prost toca na da Brabham de Piquet e os pilotos perdem o domínio. Os dois carros começam a sair da pista.



chegaram ao conhecimento do piloto brasileiro pelo telefone, graças à sua assessora. Mas, segundo ele, isso não atrapalhou seus dias de férias. — Nada do que ele disse me surpreendeu. É o estilo dele. No fim, está começado a rir. Ele só sabe reclamar. Desde que o conheci, em 1983, é assim. Ele reclamava do carro, da pista, do motor Honda, dos mecânicos, do tempo, de tudo. Muitos do equipe e continua o mesmo. Apesar dos títulos e das corridas que ganhou, ele não para de reclamar. Na Ferrari reclamou dos engenheiros, do carro, de Mansell, de tudo. E, quando parecia ter esgotado o repertório, começou a reclamar dos jovens que sempre funcionaram bem para todos as outras equipes. O que se pode esperar dele?



## GP da Austrália

### 'Encontrei uma forma agressiva de correr'

ADLAIDE — Ayrton Senna não dia aborrecimento, mas deixa claro que Alain Prost quer criar um clima contrário a ele, pois se sente ameaçado. Ele reconheceu que, para chegar ao título deste ano, trabalhou muito, dirigiu praticamente todas as simulações, sem falta, até o GP do Japão.

— Ganhei dele em 1988 no mesmo carro. E ganhei de novo agora, com um carro diferente e que, do lado de fora, era bem inferior. O acidente no Japão não foi o primeiro mas será o último na Fórmula-1. Vou abandonar outras vezes, consigo e com os outros. E se alguma vez tiver sobre a cabeça de minha cabeça, não vou me preocupar. Houve um imenso erro técnico, ele deixou um buraco que eu não tinha desenhado. Tinha que fechar a porta. Quando percebeu, jogou o carro para dentro. Não filme, dá para ver que as rodas da minha McLaren saíram da grama, para tentar evitar o choque.

O brasileiro recebeu muitos elogios este ano por seu amadurecimento, por ter se tornado mais calculista, mas sem perder a audácia. Ele analisa assim a situação: — Este ano, realmente, dirigi melhor do que nunca. Sucederei uma forma agressiva de correr, mas sem riscos. Soube esperar os bons momentos de ultrapassar, em vez de forçá-los, como fazia antes. Este ano, a minha melhor corrida foi em Mônaco. Ali, fiz tudo certo e consegui a diferença de pontos que me permitiu vencer o Mundial. Mas a minha melhor corrida foi no Japão. Foi a primeira vez, em um senti inatamente, depois da corrida, no dia seguinte, que sempre funcionaram bem para todos as outras equipes. O que se pode esperar dele?

## Pit Stop Satisfação à Ferrari

A decisão do Presidente da Fisa, Jean-Marie Ballestre, de criar uma comissão para analisar os 18 grandes prêmios da temporada de 1990, vai muito longe do que pode parecer à primeira vista. Quem ler atentamente o documento vai perceber, no sexto parágrafo, o seguinte: "as conclusões a que esta comissão chegou, no fim deste ano, permitirão julgar a capacidade de todos os participantes do campeonato da Fórmula-1: organizadores, construtores, oficiais, equipes e pilotos". O que parecia, num primeiro momento, ser um duro arrebatamento para o peito de Ayrton Senna, pode ser, na verdade, uma arma mortal também para certos circuitos, como o da Hungria, para algumas equipes menores, como a Eurobrun e para alguns pilotos de equipes pequenas, como Philippe Alliot, o profissionalista do maior número de acidentes este ano.

É claro, porém, que a nota da Fisa tem também uma forte conotação política, pois visou, principalmente, a dar satisfação à carta enviada pela Ferrari a Jean-Marie Ballestre, acusado de pilotar da McLaren de, literalmente, caçarem os carros italianos durante a temporada. O que, para dizer o melhor, é uma grande inverdade. Se houve um golpe decisivo para que a casa de Maranello ficasse sem a suspensão para 1991, se a Ferrari resolveu fazer coro com o seu primeiro piloto e decidiu dar a Prost todo o apoio, e ele também só nos cabe dizer, até com certa irreverência, que o choro é livre.

O outro aspecto a lamentar no gesto da Fisa é que ele seja retroativo e capaz de refletir prejuízos. Os critérios que vão nortear essa comissão devem ser estabelecidos com muita clareza e divulgação o mais rápido possível, para que ninguém duvide da lisura da Fisa e do seu verdadeiro interesse de melhorar a segurança das corridas. Uma coisa, porém, é certa: o capítulo de Senna está ameaçado, nem o brasileiro vai ficar sem a suspensão para 1991. Se a Ferrari resolveu fazer coro com o seu primeiro piloto e decidiu dar a Prost todo o apoio, e ele também só nos cabe dizer, até com certa irreverência, que o choro é livre.

# Piquet: 'Senna é o campeão do ano. Acabou, ponto final' Pilotos acham a McLaren favorita

ADLAIDE — Nelson Piquet, três vezes campeão do Mundo, quarto colocado este ano no Mundial de pilotos de 1990 e vencedor do Grande Prêmio, o GP do Japão, disse que a decisão da Fisa poderia ser muito inoportuna em termos de segurança e que vai servir de cartão amarelo para pilotos, equipes e organizadores.

— A única coisa que não pode acontecer é sair estreme por aí, desclassificando pilotos ou mudando resultados. O campeonato é do Ayrton e sobre isso não há mais o que dizer. Acabou, ponto final. Ele posso até achar que ela poderia ser útil, a balda, mas, se alguma coisa aconteceu de errado, seria que se considerasse antes da temporada final.

Para Piquet, vários circuitos precisam de melhoramentos para serem verdadeiramente seguros, e uma comissão como a que Ballestre nomeou pode pressionar os organizadores a mudarem o que for necessário.

Já Maurice Gugelmin, o brasileiro da Leyton House, acha que toda a história não vai dar em nada, porque o resultado do Mundial está determinado.

O Ballestre está jogando para a torcida, quer mostrar que é a grande autoridade, que toma conta de tudo. No fundo, a decisão de termos mais segurança é boa. Mas não se pode alargar o passado.

Ivan Capelli, o companheiro de equipe de Gugelmin, foi mais contundente: — Se, em vez de Ferrari, fosse a Dallara a reclamar, dizendo que estava sendo prejudicada, a por isso, seria que ir para a pre-qualificação, ninguém dá a sua opinião. O peso político é que faz diferença. Nesse momento o caso Senna-Prost em Senna está acabado.

Para o italiano Riccardo Patrese, de Williams, os acidentes fazem a sempre fazer parte do risco de uma corrida de Fórmula-1. Ter mais segurança é sempre desejável, mas é praticamente impossível evitar.



## Moreno: Benetton dos pés à cabeça

ADLAIDE — Vestindo uma roupa Benetton, o brasileiro Roberto Moreno era dos pilotos mais solitários para sua idade e a Austrália. Ele não lamenta a decisão de Ballestre. Acha que ele não pode nem pensar em punir o Ayrton. Essa coisa de voltar atrás não me parece muito correta.

Apesar da excelente corrida de Moreno no Japão, o piloto mais cotado para ocupar o lugar de Alessandro Nannini na equipe Benetton é o japonês Aguri Suzuki. Além de vir melhorado de corrida para corrida, ele seria importante para a estratégia de marketing da empresa no mercado japonês e seria para a equipe mais um considerável patrocínio, da ordem de 10 milhões de dólares, no câmbio paralelo, Cr\$ 1,3 bilhão.

O único problema para a contratação do japonês, e que deverá ser resolvido nas próximas horas, é o seu patrocinador pessoal, a Toshiba. Como o Benetton tem entre seus patrocinadores a Sanyo, um acordo de cavalheiros deve resolver a questão.

Acostumado a andar com um carro lento, o australiano David Brabham, da Brabham, que corre em sete, criticou Senna: — Numas corridas, todos atrapalham todos. Os carros mais rápidos, apesar das sucessivas reclamações de seus pilotos, também atrapalham os retardatários, que muitas vezes, são obrigados a parar se quiserem sair da frente. Acredito que segurança é importante e acho que Senna está sendo hipercrítico nesse caso todo, pois logo depois de, em entrevista coletiva, censurar todos os pilotos de carros lentos e chamá-los de irresponsáveis, provocou uma batida que poderia ter sido séria consequência.



No chegada a Austrália, Roberto Moreno é abraçado por Ken Tyrrell

ADLAIDE — A McLaren é a favorita, entre os pilotos, para o GP da Austrália, pois o circuito de curvas lentas e retas longas favorece a potência do motor Honda. A Ferrari, porém, espera ganhar a corrida, contando não só no seu excelente chassis como nos novos adidos do novo motor. Benetton e Williams não têm grandes expectativas porque o rendimento do carro aqui ainda é uma incógnita e a Tyrrell conta todas as suas esperanças num Alais totalmente desengonçado das cores no pouso que o incomodaram depois da batida no Japão, nos treinos.

Senna não quer fazer prognósticos. Para ele, esse favoritismo atribuído à McLaren não se justifica e a corrida será muito equilibrada. Ele confia na força do Honda, mas acha que entenderá a sua resistência.

Os pilotos da Leyton House, que rapidamente ontem por Prost e Mansell, o desânimo é evidente, depois que Senna venceu o Mundial, pois os italianos acreditam que poderão colocar água no chuveiro do brasileiro e quem desperdiçar da temporada com uma vitória. Prost foi intimado: — Se for uma corrida limpa, acho que poderemos vencer.

Para Nelson Piquet, a Benetton não para a Austrália sem qualquer acerto técnico e, por isso, o resultado é imprevisível. Ele tentará usar o mínimo de asa, para compensar, nas retas, a força dos motores Honda, Ferrari e Renault.

— Não sei se dará certo. Mas se der serado estamos felizes.

Aprelhado pelo circuito, onde ganhou em 1981 o GP da Austrália de F1, derrotando entre outros Nelson Piquet e Alan Jones, Roberto Piquet Moreno espera fazer boas corridas.

— Du veni, usa o Nelson como referência e tentar ajudá-lo. Se houver um bom acerto, vai ser divertido.

Gugelmin, da Leyton House, é quem não está nada otimista. Ele sabe que o motor do carro é fraco e vai tentar um acerto com mais aerofólios.

— Eu sei que, assim, vai faltar motor na reta. Mas tenho que tentar.

ADLAIDE — A McLaren é a favorita, entre os pilotos, para o GP da Austrália, pois o circuito de curvas lentas e retas longas favorece a potência do motor Honda. A Ferrari, porém, espera ganhar a corrida, contando não só no seu excelente chassis como nos novos adidos do novo motor. Benetton e Williams não têm grandes expectativas porque o rendimento do carro aqui ainda é uma incógnita e a Tyrrell conta todas as suas esperanças num Alais totalmente desengonçado das cores no pouso que o incomodaram depois da batida no Japão, nos treinos.

Senna não quer fazer prognósticos. Para ele, esse favoritismo atribuído à McLaren não se justifica e a corrida será muito equilibrada. Ele confia na força do Honda, mas acha que entenderá a sua resistência.

Os pilotos da Leyton House, que rapidamente ontem por Prost e Mansell, o desânimo é evidente, depois que Senna venceu o Mundial, pois os italianos acreditam que poderão colocar água no chuveiro do brasileiro e quem desperdiçar da temporada com uma vitória. Prost foi intimado: — Se for uma corrida limpa, acho que poderemos vencer.

Para Nelson Piquet, a Benetton não para a Austrália sem qualquer acerto técnico e, por isso, o resultado é imprevisível. Ele tentará usar o mínimo de asa, para compensar, nas retas, a força dos motores Honda, Ferrari e Renault.

— Não sei se dará certo. Mas se der serado estamos felizes.

Aprelhado pelo circuito, onde ganhou em 1981 o GP da Austrália de F1, derrotando entre outros Nelson Piquet e Alan Jones, Roberto Piquet Moreno espera fazer boas corridas.

— Du veni, usa o Nelson como referência e tentar ajudá-lo. Se houver um bom acerto, vai ser divertido.

Gugelmin, da Leyton House, é quem não está nada otimista. Ele sabe que o motor do carro é fraco e vai tentar um acerto com mais aerofólios.

— Eu sei que, assim, vai faltar motor na reta. Mas tenho que tentar.

## Bicampeão dribla a casca de banana do tricampeão Stewart

Jackie Stewart, três vezes campeão de F-1 — 1965, 1973 e 1974 — e um homem com cabelos de televisão, foi convidado pelo canal 9 da Austrália, que vai transmitir a corrida para o Mundo, a fazer uma entrevista com Ayrton Senna. E o escocês, mostrando que está intimamente do lado de Ayrton Prost, já na primeira pergunta deixou uma casca de banana para o brasileiro: — A referência evidente à batida provocada por Alain Prost em 1989 foi suficiente para que Stewart passasse a perguntar mais coisas, mas e acabou várias vezes voltou a afirmar Senna, que respondeu sempre à altura. Furcibundo, finalmente, que não conseguiu tirar do brasileiro a resposta que pretendia obter, terminou bruscamente a entrevista, sempre muito pouco cordal.

Ficou muito surpresa que

A página 2 do jornal O Globo em 2 de novembro de 1990 faz uso do tempo e da amplificação como valores-notícia para resgatar a disputa e o acidente entre Ayrton Senna e Alain Prost na largada do Grande Prêmio do Japão, que foi determinante para a segunda

conquista de Senna. Para Traquina (2005, p.89), a amplificação é o critério de noticiabilidade utilizado pelos jornalistas para atrair o público, quando aqueles retomam um assunto que gerou grande proporção.

O periódico saiu em defesa de Senna e usa da visualidade, através de uma sequência de fotos, para recontar um episódio semelhante com Prost no Grande Prêmio da Holanda de 1983. Na ocasião, Prost teria batido propositalmente no carro de Nelson Piquet, com os dois pilotos abandonando a prova, num cenário semelhante ao que aconteceu no Japão.

Este comportamento extremo dos pilotos em momentos de decisão pode ser comparado com as palavras de Kothe (1987, p.57), que explica que os heróis, para alçar o patamar de serem considerados como tal, também precisam ser transgressores em algum momento de sua trajetória. Esses personagens também recorrem às baixezas e espertezas para atingir os seus objetivos. Todo personagem que corporifique apenas naturezas positivas ou negativas acaba sendo apenas um personagem trivial, pois foge à natureza do contraditório e não questiona os próprios valores.

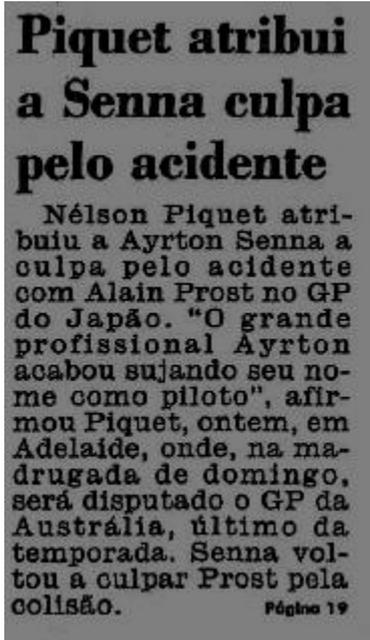
A grande massa das narrativas que por diversos veículos (livro, televisão, revista, cinema, etc.) são aqui jogadas ao consumo do público, caracteriza-se por sua trivialidade de direita: procura mostrar a natureza elevada das coisas da classe alta, cabendo a classe baixa servi-la do melhor modo possível. Isso não impede que eventualmente algumas “safadezas” de elementos da classe alta participem do enredo (KOTHE, 1987, p. 60).

Mesmo assim, Ayrton é questionado pelos demais pilotos, que não poupam críticas à manobra que deu o segundo campeonato para Senna. Este, por sua vez, defende-se argumentando que encontrara um jeito agressivo de correr, o que desagradou a outros campeões, como Nelson Piquet e Jackie Stewart, com quem Ayrton tem uma séria discussão relatada em detalhes na página do periódico.

Você é, dos últimos campeões mundiais, o piloto que mais se envolveu em acidentes com outros carros. Como você explica isso? Tensão no ar. Senna aperta os lábios, olhou Stewart nos olhos e partiu para o contra-ataque: “Fico muito surpreso que uma pergunta como essa venha de você, um grande campeão e um homem que conhece a fundo o automobilismo. A Fórmula 1 hoje é muito mais competitiva do que em seu tempo. E nem sempre eu bato. As vezes batem em mim” (O GLOBO, 2 de nov. De 1990).

A discussão dos campeões foi encerrada de forma abrupta por Jackie, que encerrou a entrevista com Ayrton.

**Capa da edição – 2 de novembro de 1990 – *O Estado de São Paulo* – Grande Prêmio da Austrália**



O destaque de capa do jornal *O Estado de São Paulo* em 2 de novembro de 1990 faz uso da relevância como valor-notícia, resgatando a opinião de Nelson Piquet sobre o acidente entre Ayrton Senna e Alain Prost na largada do Grande Prêmio do Japão. Para Traquina (2005, p. 89), ao construir certos acontecimentos, os jornalistas apontam sua relevância para as pessoas, assim, a notícia tem mais possibilidades de ser notada.

ESTADO DE S. PAULO

# ESPORTES

SEXTA-FEIRA, 2 DE NOVEMBRO DE 1990

Interior na página 17

## Piquet culpa Senna pelo acidente

### Ayrton volta a fazer acusações a Prost



**ADLAIDE.** Austrália — A irreverência na maneira de ser e ao falar custou a Nelson Piquet alguns deslizes no mundo do automobilismo. De Nigel Mansell, ex-companheiro de Williams, a Ayrton Senna, inimigos declarados fora da pista. O relacionamento entre os dois brasileiros, se não em desenhos, não em atos, deve ficar ainda mais quente, depois de mais um GP da temporada — o GP da Austrália —. Piquet afirmou ter chegado à conclusão de que Senna foi o culpado pelo acidente que afetou Prost da lista pelo título, em Suzuka. "Sempre disse que o Ayrton era o melhor profissional que havia visto, mas desta vez não sou mais o mesmo piloto", advertiu o tricampeão, otimista quanto a um bom desempenho da Benetton no GP da Austrália, na madrugada de domingo — 1h30, com transmissão de TV Globo.

A vitória no Japão já foi esquecida e Piquet não espera milagre em Adelaide, certo de que se terá alguma chance de vencer se Prost não estiver na pista. Ao contrário de há duas semanas, o brasileiro resolveu conter falar sobre o acidente na estrada do Japão, em que Senna e Prost se chocaram logo na primeira curva. Só em Okinawa, onde focou nos próximos dias, ele pôde ver as imagens de uma das batidas e acreditar a culpa era de Senna. "O acidente aconteceu justamente quando Prost estava no pé de acelerador para entrar na curva, e o carro do Ayrton se lançou contra o Ferrari, depois de subir com duas rodas no ar", recorda-se Piquet, enquanto desenhava em um pedaço de papel e que viu nas imagens feitas pelo helicóptero.

"O Ayrton mereceu as vitórias e o título, mas não precisava fazer aquilo, poderia ganhar em Adelaide", admitiu o piloto da Benetton. Por causa de toda a polêmica, ele considerou acertada a formação de uma comissão para avaliar tudo o que acontece em um GP.

"Mas é preciso que se entenda de tudo, de segurança, mecânica e pilotagem", ponderou, acrescentando que o acidente em Suzuka não foi normal. "Acho que a desclassificação do Ayrton no ano passado foi errada, porém a briga dele com a Pias e não com Prost."

Piquet não cita nomes, embora garanta que estava perto de organizar regras para evitar problemas no futuro. E reconhece que toda mudança em nome da segurança é sempre bem-vinda, pois da mais irregularidade aos que estão na pista. Para a corrida de Adelaide, o brasileiro espera um bom rendimento da Benetton, já que a pista é travada e os carros têm uma tendência a andar mais próximos uns dos outros. Mesmo assim, Piquet admite que será muito difícil a superação do que houve no Japão, em que foi o brasileiro quem venceu. Piquet lembra que está em companhia de Alessandro Nannini, hospitalizado em Fivocaça após acidente de helicóptero.

Depois da corrida da Austrália e começa a se preparar para as testes de inverno. Inicialmente deve ir ao Brasil para passar o Natal com a família e logo voltará para o Japão de agosto.

Adelaide — Ayrton Senna, campeão do mundo há duas semanas, disse ainda não entender por que Alain Prost fez a curva fechada e por isso acabou em Suzuka. Osem, ele olhava para o carro para o comunicado da Pias, que informava sobre a formação de uma comissão para estudar os acidentes na temporada de 1991 e a possibilidade de causar a suspensão de quem for considerado culpado. "A primeira coisa que me passou pela cabeça foi a formação de uma comissão para estudar os acidentes na temporada de 1991 e a possibilidade de causar a suspensão de quem for considerado culpado. "A primeira coisa que me passou pela cabeça foi a formação de uma comissão para estudar os acidentes na temporada de 1991 e a possibilidade de causar a suspensão de quem for considerado culpado."

"Mas, se você ler com atenção, pode ver que não tenho absolutamente nada com isso."

Ayrton Senna só chegou a Adelaide na tarde de ontem, depois de ter tido problemas para entrar na Austrália. Ayrton Senna só chegou a Adelaide na tarde de ontem, depois de ter tido problemas para entrar na Austrália. Ayrton Senna só chegou a Adelaide na tarde de ontem, depois de ter tido problemas para entrar na Austrália.

Adelaide — Ayrton Senna, campeão do mundo há duas semanas, disse ainda não entender por que Alain Prost fez a curva fechada e por isso acabou em Suzuka. Osem, ele olhava para o carro para o comunicado da Pias, que informava sobre a formação de uma comissão para estudar os acidentes na temporada de 1991 e a possibilidade de causar a suspensão de quem for considerado culpado. "A primeira coisa que me passou pela cabeça foi a formação de uma comissão para estudar os acidentes na temporada de 1991 e a possibilidade de causar a suspensão de quem for considerado culpado."

"Mas, se você ler com atenção, pode ver que não tenho absolutamente nada com isso."

Ayrton Senna só chegou a Adelaide na tarde de ontem, depois de ter tido problemas para entrar na Austrália. Ayrton Senna só chegou a Adelaide na tarde de ontem, depois de ter tido problemas para entrar na Austrália.

Adelaide — Ayrton Senna, campeão do mundo há duas semanas, disse ainda não entender por que Alain Prost fez a curva fechada e por isso acabou em Suzuka. Osem, ele olhava para o carro para o comunicado da Pias, que informava sobre a formação de uma comissão para estudar os acidentes na temporada de 1991 e a possibilidade de causar a suspensão de quem for considerado culpado. "A primeira coisa que me passou pela cabeça foi a formação de uma comissão para estudar os acidentes na temporada de 1991 e a possibilidade de causar a suspensão de quem for considerado culpado."

"Mas, se você ler com atenção, pode ver que não tenho absolutamente nada com isso."

Ayrton Senna só chegou a Adelaide na tarde de ontem, depois de ter tido problemas para entrar na Austrália. Ayrton Senna só chegou a Adelaide na tarde de ontem, depois de ter tido problemas para entrar na Austrália.

A página 2 do jornal *O Globo* em 2 de novembro de 1990 faz uso do tempo e da amplificação como valor-notícia, resgatando, na chamada de capa, a opinião de Nelson Piquet sobre o acidente. A atitude de Senna após o acidente na primeira curva do circuito de Suzuka no Japão, para seus adversários, é a marca negativa na jornada do herói do piloto. Entre as características pessoais de Senna, o seu profissionalismo enquanto atleta foi atacado pelos seus rivais. Piquet não poupou críticas e ironias após o desfecho do campeonato de 1990.

[...] "O Ayrton mereceu as vitórias e o título, mas não precisava fazer aquilo, poderia ganhar em Adelaide", admitiu o piloto da Benetton. Por causa de toda polêmica, ele considerou acertada a formação de uma comissão para avaliar tudo o que acontece em um GP (O GLOBO, 2 de nov. De 1990).

Por outro lado, Senna seguiu a troca de acusações contra Prost em entrevista coletiva às vésperas do Grande Prêmio da Austrália, para explicar o incidente no Japão, que ainda teria desdobramentos.

Capa da edição – 3 de novembro de 1990 – *O Globo* – Grande Prêmio da Austrália

## Senna promete show para vencer o GP da Austrália

Ayrton Senna promete uma grande atuação no encerramento da temporada, o GP da Austrália de F-1, nesta madrugada, para tornar seu título "mais indiscutível ainda" e silenciar seus críticos, após a batida com Alain Prost no GP do Japão. Mais rápido no primeiro dia de treinos

(1m15s671) — Prost ficou em segundo com 1m16s365 —, Senna voltou a discutir, usando inclusive palavras, com o tricampeão mundial Jackie Stewart, que criticara sua atitude em Suzuka. A Rede Globo de Televisão transmite o GP, nesta madrugada, a partir de 1h30m. **Página 20**

A chamada de capa do jornal *O Globo* em 3 de novembro de 1990 faz uso da notabilidade como valor-notícia para repercutir a disputa e o acidente entre Ayrton Senna e Alain Prost, no Grande Prêmio do Japão. Na véspera do Grande Prêmio da Austrália, Ayrton foi muito criticado por seus adversários e a imprensa local, entre eles, o tricampeão de Fórmula 1 Jackie Stewart, com quem Senna teve uma forte discussão em entrevista ao vivo.

Ainda assim, Senna prometeu, para o GP da Austrália, uma grande atuação para encerrar os questionamentos a respeito da conquista do seu segundo campeonato.

Página 20 – 3 de novembro de 1990 – *O Globo* – Grande Prêmio da Austrália

20 • ESPORTES

O GLOBO

Sábado, 3 de novembro de 1990

# Senna quer vitória para calar os críticos

**CILSO FERREZ**  
Fotógrafo especial

ADELAIDE, Austrália — Satisfito com o rendimento de sua McLaren, que se adaptou muito bem ao circuito australiano, Ayrton Senna não esconde seu desejo de vencer o Grande Prêmio da Austrália, para confirmar um título que, para ele, é mais do que merecido.

— Para tudo para vencer aqui. Primeiro para o campeonato ficar ainda mais indiscutível. Segundo, porque está é uma das poucas GPs que nunca consegui ganhar — os outros são o do Brasil e o da França. O campeão do mundo, que foi o mais rápido do primeiro dia de treinos (1m15s671), seguido por Alain Prost (1m16s365), disse que as declarações do francês e as ameaças feitas contra ele — pelo piloto e também por toda a imprensa francesa —, não o deixam com a idéia de revanche.

— Toda vez que sento no carro o meu pensamento mais intenso é: vencer, vencer, vencer. É o meu temperamento. Essas ameaças que eles fazem não me afetam. Hoje eu já acho graça disso tudo.

Um dos grandes destaques do primeiro dia de treino foi o brasileiro Roberto Pupo Moreno, que marcou o último tempo, com 1m17s071, superando seu companheiro e "rival" na Benetton, Nelson Piquet, que ficou em nono ao rodar em 1m18s088.

Os carros da McLaren são os grandes favoritos da corrida, que terá 11 voltas, por causa da potência do seu motor, e levam vantagem também porque o único ponto tranquilo da ultrapassagem em Adelaide é na grande reta dos boxes, onde é necessária muita velocidade final.

Senna está usando nesta corrida o chassis número 5, que não é o mais novo da equipe. O último, de número 7, foi aquele que batou em Suzuka, sofrendo danos na suspensão e na parte aerodinâmica. Berger correu com o chassis número 8 e o carro reserva, que é dele, tem o chassis número 4. Osamu Goto, da Honda, altera a decisão inicial de usar o motor do Estoril aqui em Adelaide e a McLaren está equipada com a versão 5, os mesmos do Japão.

— É a última rodada do nosso dos cilindros, o EA 106, porque nós passaremos para o de dois cilindros. A única coisa que me preocupa é o consumo, principalmente se a temperatura estiver alta — disse Goto.

Senna, que fez o melhor tempo do primeiro treino, espera quebrar a seca e vencer pela primeira vez na Austrália

Alain Prost, o segundo mais rápido do primeiro treino, boceja enquanto acompanha os tempos pelo monitor




A página 20 do jornal *O Globo* em 3 de novembro de 1990 faz uso da amplificação como valor-notícia para resgatar a chamada de capa, com Senna almejando uma vitória no Grande Prêmio da Austrália para calar os críticos, segundo o título da reportagem.

Ainda lidando com as críticas de seus adversários e também da imprensa em relação a manobra contra Alain Prost no Japão, Ayrton estava confiante para vencer na prova de encerramento da temporada de 1990.

Satisfeito com o rendimento da sua McLaren, que se adaptou muito bem ao circuito australiano, Ayrton Senna não esconde o seu desejo de vencer o Grande Prêmio da Austrália, para confirmar um título que, para ele, é mais do que merecido: “Farei tudo para vencer aqui. Primeiro para o campeonato ficar ainda mais indiscutível. Segundo porque este é um dos poucos GPs que nunca consegui ganhar – os outros são o do Brasil e o da França” (O GLOBO, 3 de nov. de 1990).

A vantagem dos carros McLaren para a última prova da temporada de 1990 era o que tranquilizava Ayrton quanto a fazer uma corrida para vencer seus adversários. Fazendo uso da visualidade como critério de noticiabilidade, as fotos na página do periódico apresentam um Senna concentrado no seu carro, enquanto Alain Prost esboça um bocejo com a despreocupação de quem não teria mais condições de disputar um campeonato definido.

GLOBO • ESPORTES

O GLOBO

Domingo, 4 de novembro de 1990

# Senna, um campeão em busca apenas da máxima perfeição

PELA TRINÇA  
Enfrenta o desafio

**ADELAIDE, Austrália** — Dono de dez pole positions este ano — recorde na história da Fórmula-1 —, piloto mais valor do Mundo e o melhor do ano, campeão mundial de 1990, Ayrton Senna da Silva, aos 30 anos — completará 31 em março do ano que vem —, pode ser considerado um homem realizado. Mas, perfeccionista, exigente com os amigos e confusamente ciumento, Senna diz que tem ainda muita vida pela frente para fazer as coisas de que gosta. E, além de falar sobre seu tema preferido — o automobilismo e as corridas —, Senna, com a tranquilidade de quem conquistou seu segundo título mundial na F-1, aborda assuntos raramente tocados em outras entrevistas, como a Aids e a solidão, seus medos e sonhos.

## 1 — AMIGOS

"Tenho muitos na Fórmula-1. Posso citar Mauricio Gugelmin, Thierry Boutsen e Gerhard Berger, mas a maioria dos pilotos jovens se dá bem comigo. Os que não gostam de mim são os que já estavam estabelecidos, tinham seu lugar determinado e tiveram que abrir espaço. Claro que eles teriam que reagir. O caso de Nigel Mansell, que se reconciliou comigo este ano, é muito peculiar. Ele teve oportunidade de sentir na pele uma série de experiências que eu havia tido anteriormente. Assim, abriu-se uma porta para que a gente se aproximasse, apesar de ainda haver divergências, porque somos pessoas muito diferentes".

## 2 — PILOTO/MÁQUINA

"O importante é ser uma única coisa, que haja perfeita harmonia entre os dois. Há 6 que vem o alto desempenho. Acho que, dependendo do nível de concentração, a sensibilidade e a percepção do piloto aumentam consideravelmente. E existem certos dias em que você acaba entrando em outra frequência, outra faixa de funcionamento do cérebro. Em Mônaco, em 1988, tive uma experiência dessas. Foi fascinante. Eu estava numa concentração tal que era como se eu e o carro fossemos a mesma coisa. Eu tirava cem por cento do carro e ele tirava cem por cento de mim, os dois estávamos no máximo. Eu só via a pista, mais nada e ela parecia estilhaçada, como se fosse um túnel. Eu estava em busca da perfeição e acho que cheguei muito perto. Nesse estado, fui andando cada vez mais rápido até que cheguei a dois segundos mais rápido que Prost, que estava com o mesmo carro. Mas isso não dura para sempre. Quando me dei conta da coisa, dos riscos que estava correndo — porque andei no limite máximo —, tirei o pé, fui para os boxes e não dirigi mais naquele dia. Mas aquilo foi uma experiência importante para mim".

## 3 — NO GRID

"Eu costumo ficar dentro do carro, imóvel. Antes, ainda saía do carro, andava. E gostava, achava bom. Mas, na McLaren, depois de todo esse tempo, consegui ajustar o cockpit, de maneira que ele se tornasse muito confortável. E há detalhes que você não pode descuidar. O chito tem que estar perfeito, porque, se for mal ajustado, você começa a sentir dores e tem que voltar aos boxes. Você tem que cuidar dos estralhos, os protetores de ouvido. Eles têm de ficar bem colocados, porque o barulho do motor é uma coisa louca. Mesmo com eles e o capacete, você ainda ouve algo. Sem eles, algumas voltas causariam sem dúvida um distúrbio sério. Por isso é que fico ali e me limpo a tãr e o capacete e as luvas. Não quero que haja qualquer problema. E, ali, também não falo os últimos acertos. Ajeita-se a pressão



**«A vida de piloto é atípica. Fico muito sozinho e a solidão não é uma coisa boa. Mas dirigir é um prazer. Quando deixar de ser piloto, deixarei o automobilismo»**

dos meus — que pode ter subido, porque a pista estava muito quente, dá-se um jeito no aerofólio. No grid é que a gente dá o toque final no carro".

## 4 — DIRIGIR

"Conforto é a coisa mais fundamental. A posição do banco, da avanço do câmbio, dos retrovisores, a boa visibilidade — tudo isso faz parte do conforto e precisa estar bem resolvido. Na verdade, para você dirigir bem o carro, precisa ter mais resistência do que força e é importante preparar-se para isso, estar condicionado. Você tem que descobrir quais são seu pontos vulneráveis e, a partir daí, faz um trabalho específico, apura o que já está bom e fortalece o que precisa melhorar. Tenho a grande de gente que conhece o assunto, profissionais que sempre me orientaram muito bem".

## 5 — SER ÍDOLO

"Acho que, como tudo na minha carreira, aconteceu progressivamente, tive tempo para me ajustar. Ano a ano, fui crescendo e pude ir me ajustando a uma série de situações. Mas ainda hoje acho muito difícil dimensionar exatamente o carinho das pessoas por mim, o sentimento dessa massa. Isso tem muito a ver com o meu tipo de vida, mais retraído. As pessoas com que me relacionava antes e continuo me relacionando não mudaram, agem comigo da mesma forma. Você aprende a conviver com o assédio das pessoas e tenta rolar. Aos poucos, você vai se organizando, cria um time de relações públicas para cuidar das coisas. Felizmente, sempre tive muito apoio e segurança. E acho

tava ameaçado de não mais correr. Meu rosto estava ameaçado de ficar deformado. Nessas horas, a gente percebe o quanto é frágil e vulnerável".

## 12 — DEFEITO

"Sou muito exigente, não só comigo, mas também com as pessoas que envolvem minha vida. Esse é um defeito sério, porque meu grau de exigência é muito alto".

## 13 — SOLIDÃO

"A vida de piloto é atípica. Aeroporto, hotel, circuito, países diferentes a cada semana. Fica difícil ter alguém ao lado. E para a gente que vem de longe, do Brasil, mais difícil ainda. Fico muito sozinho e não gosto. Mas sou discreto, não é o mesmo estilo, ainda quando a namorada existe, ela não aparece. A solidão não é um sentimento bom para ninguém, mas acho que ainda não encontrei a pessoa ideal para dividir a minha vida".

## 14 — AÍDS

"Acho que é resultado de um distúrbio, uma doença que trouxe um pouco mais de moralidade para o Mundo. Há a consequência de um estilo de vida inadequado, atinge basicamente quem se droga e quem tem vida desregrada, desequilibrada. Mas estou disposto a entrar numa campanha de combate à Aids, se ela surgir, assim como sempre estarei para qualquer coisa que vise a melhorar a vida das pessoas".

## 15 — NEGÓCIOS

"O piloto precisa aproveitar todo o benefício do sucesso que consegue ter. Mas, evidentemente, não posso dar opinião em tudo, porque surgem negócios de que nada entendo. Por isso, tenho uma equipe de assessores que cuidam de tudo. Pessoas certas nos lugares certos".

## 16 — CIGARRO

"Não fumo, mas acho que a Philip Morris, a líder entre as outras empresas de cigarros contribuiu muito para divulgar o que são, pilotes de F-1, fazem em todo o Mundo. Gostei a elas, a televisão começou a mostrar as corridas para um sem número de países, pelo que o cigarro não é saudável, mas acho que cada um escolhe para si aquilo que lhe parece mais adequado. Nunca fiz publicidade de cigarro em toda a minha vida e acho que a minha imagem é muito mais ligada ao carro, ao nome que está nele escrito, do que ao produto em si".

## 17 — LEITURA

"Leio tudo sobre esportes, que adoro. Política, muito pouco, não gosto, apenas o suficiente para saber o que está acontecendo. Não leio romances".

## 18 — PROFISSÃO

"A vida ativa do piloto, por razões óbvias, é muito curta. Se você consegue passar por ela inteiro, satisfazendo todos os seus desejos, superando todos os desafios, acho que vale a pena sair e dar um tempo, viver solto, livre. Quando deixar de ser piloto, deixo o automobilismo. Não me atraí ter uma equipe. O meu envolvimento é todo com o carro. Dirigir me dá grande prazer, fora disso, nada mais. Fora do carro, o automobilismo não é nada agradável. As pressões são muitas, principalmente dos jornalistas, que vivem querendo criar polêmicas. Há uma contradição constante e a falta de privacidade é absoluta".

## 19 — GOLFO PÉRSICO

"Não é possível ficar alheio a uma coisa que pode mudar o Mundo. Acompanho os noticiários pela televisão".

## 20 — SONHOS

"As vezes, sonho com carros de corrida. Já sonhei mais. Hoje, acho um pouco inusado".

A página 60 do jornal *O Globo* em 4 de novembro de 1990 faz uso da notoriedade e da notabilidade como valor-notícia em uma entrevista exclusiva para edição do periódico carioca. Valorizando o ator principal do acontecimento, o que explica a notoriedade como critério de noticiabilidade empregado na matéria, a entrevista valoriza a figura do herói por

ele mesmo. Trazendo fatos da sua vida pessoal, principalmente fora das pistas, Ayrton respondeu a temas como seus medos, objetivos pessoais, negócios, além de temas mais delicados e comuns à época, como a AIDS, cigarros e a Guerra no Golfo Pérsico.

Nesse sentido, retornamos a Bracht (2005, p. 118), que aponta que esses processos estão intimamente ligados à construção de grandes feitos dos heróis esportivos. Esses são capazes de feitos inexplicáveis e admiráveis. São feitos trazidos para e vivenciados pelos espectadores, com uma linguagem pavimentada dentro de um mundo real e irreal ao mesmo tempo. Uma experiência dentro de uma ficção e não ficção no plano imaginário, no qual a realidade conta com elementos reais combinados com produtos irrealis, como a fantasia, o sonho e a ficção. Em suma, a entrevista traz a vida do herói-atleta que se constitui de grandes feitos, mas que também é um homem comum.

Do esporte pode se esperar tudo, exceto racionalidade; ele é feito de emoções, que é onde está seu poder. Dessa forma, os heróis são construídos dentro de uma linguagem que subverte o racional à medida que divulga elementos míticos. A vontade dos ídolos torna-se um fato de explicação do imaginário. Senna, quando perguntado sobre ser ídolo, aponta que aprendeu a viver com o assédio das pessoas e que não mudou o círculo de pessoas com quem se relacionava antes da fama.

Ainda assim, Ayrton ressalta que a vida de um piloto de Fórmula 1 ainda é muito restrita. Por ser uma vida atípica, Senna se considera um herói solitário e com alguns poucos amigos. Importante ressaltar que a entrevista foi veiculada no domingo e, por conta do fuso horário do Brasil em relação a Austrália, a prova foi percorrida na madrugada, quando possivelmente a edição já estava fechada.

**Esportes** O ESTADO DE S. PAULO — 51

# Ayrton Senna na hora da verdade

**SILVIO NASCIMENTO**  
Especial para o Estado

**ADELAIDE —**  
Garantido o bicampeonato, Ayrton Senna encontrou tempo para dar entrevista à imprensa brasileira. O campeão recebeu os jornalistas no seu apartamento de três cômodos no Hilton Internacional, de Adelaide, onde o assunto principal continua sendo o

acidente entre ele e Alain Prost, no Japão.

Senna criticou o escocês Jackie Stewart, que o comparou a Adolf Hitler (por criar verdades e convencer-se delas), falou de desejos, do medo de se machucar, da Aids, um alerta para a humanidade, e revelou não ter nenhuma vontade de continuar ligado a carros de corrida se não for para guiá-los.



*Foto: Press Photo*

**Senna: "Se fosse tudo maravilhoso, a vida não teria gosto"**

**Estado —** Jackie Stewart chegou a compará-lo a Hitler, ao dizer que você acredita em tudo e que diz mesmo que não esteja certo.

**Ayrton Senna —** Para ser direto, ele já demonstrou em outras ocasiões, como no ano passado, após o acidente em Suzuka, ser Prost "roxo". Eu mesmo perguntei a ele o que achava daquele acidente porque desejava saber a opinião dele, olhando na minha cara. Stewart disse que havia sido um acidente normal de corrida. Uma vergonha. Se é capaz de dar essa opinião diante de tantas provas, é ridículo dizer que foi normal. A partir daquele momento nada me importa do que possa dizer. Disse isso a ele e acho que ficou queimado. É um grande relações públicas, vive disso.

**Estado —** E se ele estiver na comissão que a Fisa quer criar?

**Senna —** Ele não é uma pessoa neutra e não serviria nunca para estar numa posição de árbitro. A parcialidade dele ficou claramente demonstrada.

**Estado —** Piquet disse que você se "enjoa" com a batida no Japão.

**Senna —** Basta ver quem faz as declarações e o passado dessas pessoas. É tão lógico... Os comentários vêm do Stewart, historicamente parcial, e de Piquet. Não preciso falar nada, a declaração dispensa comentários, é totalmente desprezível.

**Estado —** Em quem dá para contar na F-1?

**Senna —** Não vou entrar nesse terreno para não arrumar mais dor de cabeça.

**Estado —** E os amigos...

**Senna —** Maurício Gugelmin, Thierry Boutsen, Gerhard Berger, a maioria dos pilotos jovens. Existem alguns problemas com os mais antigos, pois a partir do momento que cheguei foram obrigados a dividir espaço.

**Estado —** Mas com o Mansell as coisas melhoraram.

**Senna —** Somos diferentes. Este ano, porém, ele teve a oportunidade de experimentar na pele uma série de situações que conheci muito bem durante dois anos. Depois de ver por si mesmo, percebeu muitas coisas de maneira diferente. Então, abriu-se a oportunidade para a gente se aproximar um pouco, se respeitar mais.

**Estado —** Você chora facilmente?

**Senna —** Quando choro ou me emociono agradeço a Deus, pois a vida sem emoção, sem amor, deixa de ter sentido. Na minha personalidade existe emoção e vontade, é algo que nasceu e cresceu comigo.

**Estado —** É ciumento?

**Senna —** Já fui muito mais. Ainda sou, mas hoje de uma forma natural, creio que em nível bem aceitável. Anos atrás era extremamente ciumento.

**Estado —** O medo maior.

**Senna —** De me machucar.

**Estado —** O que falta conseguir.

**Senna —** Muita coisa. Há muito chão pela frente para um homem de 30 anos.

**Estado —** Defeitos.

**Senna —** Qual deles, o principal? Sou muito exigente, não

apenas comigo, mas também com as pessoas que compartilham a minha vida.

**Estado —** E a solidão, não incomoda?

**Senna —** É diferente viver entre aeroportos, hotéis, em vários países. É difícil ter alguém ao lado constantemente. Considerando que venho do Brasil é mais complicado ainda. Para o europeu é mais fácil. Mas me sinto feliz por ser brasileiro e ter essa complicação. É uma parte delicada da minha vida, mas é a profissão que escolhi e tenho de aguentar o repuxo. Se fosse tudo maravilhoso a vida não teria gosto. No entanto, a solidão incomoda e não é uma sensação boa para ninguém.

**Estado —** O que acha da Aids?

**Senna —** Um distúrbio, uma doença que talvez tenha aberto os olhos da humanidade trazendo um pouco mais de moralidade a este mundo. É a consequência de um estilo de vida inadequado. Para quem leva vida normal, adequada, sadia, não é problema.

**Estado —** O cigarro não é saudável, mas você usa a marca Marlboro. Como fica a sua imagem?

**Senna —** Não só a Philip Morris, mas a Camel, a JPS, contribuíram para divulgar a nossa atividade em todo o mundo. Através delas pudemos mostrar a bilhões de pessoas o que a gente faz. Procuro ver neste aspecto o envolvimento das companhias de cigarro na nossa atividade. O poder de decisão de usar cigarro, bebida ou drogas é totalmente livre. Cada um escolhe o que quer. Nunca fiz nem pretendo fazer

publicidade de cigarro. Minha imagem é ligada diretamente ao carro de corrida, e jamais a um maço de cigarro. É uma maneira de divulgar um nome e não um produto em si.

**Estado —** Tem alguma leitura predileta?

**Senna —** Gosto de ler sobre todos os esportes e procuro saber o que acontece no mundo de forma geral.

**Estado —** Um esportista tem condições de ser presidente de um país?

**Senna —** Não tenho a mínima idéia. Eu, não, com certeza.

**Estado —** Quando parar de guiar, poderia ter uma equipe ou ser chefe de algum time?

**Senna —** Isso não me atrai nem um pouco. O meu envolvimento com corrida está ligado diretamente ao fato de guiar.

**Estado —** E se um filho seu quiser ser piloto?

**Senna —** Se ele quiser correr, vai correr.

**Estado —** O mundo da F-1 não o deixa muito feliz...

**Senna —** Não estou muito à vontade. Incomodam-me a falta de privacidade, a pressão constante, as cobranças e a mania de a imprensa (em geral) polemizar sobre a nossa maneira de ser e de agir.

**Estado —** O terceiro título será mais difícil?

**Senna —** O mais difícil é inovar na maneira de guiar, de aprender. Tudo que é repetitivo se torna cansativo. Então você tem de criar para si mesmo, para fazer daquilo algo diferente cada dia e com isso manter a motivação.

A página 51 do jornal *O Estado de São Paulo* em 4 de novembro de 1990 faz uso da notoriedade e da notabilidade como valor-notícia também em uma entrevista exclusiva para a edição do periódico. Igualmente valorizando o ator principal do acontecimento, o que explica a notoriedade como critério de noticiabilidade empregado na matéria, a entrevista valoriza a figura do herói por ele mesmo. Trazendo fatos da sua vida pessoal, principalmente fora das pistas, Ayrton respondeu a temas como seus medos, objetivos pessoais, negócios, além de temas mais delicados e comuns, sendo esta uma entrevista semelhante à concedida ao jornal *O Globo*.

Como forma de diferenciar as questões entre os dois periódicos analisados, o jornal *O Estado de São Paulo* novamente abriu espaço para os desentendimentos entre Senna e Jackie Stewart, que chegou a comparar Ayrton com Adolf Hitler, com o argumento de que Senna cria verdades para se convencer delas. Além das declarações de Nelson Piquet, ainda sobre a manobra no GP do Japão.

Também vale ressaltar que a entrevista foi veiculada no domingo, e por conta do fuso horário do Brasil em relação a Austrália, a prova foi percorrida na madrugada, quando possivelmente a edição já estava fechada. Assim, o factual do Grande Prêmio da Austrália não foi veiculado no dia 4 de novembro.

### Capa da Edição – 5 de novembro de 1990 – *O Globo* – Grande Prêmio da Austrália



O tempo no Rio: céu claro passando a neblado, com períodos de chuva e trovoadas isoladas principalmente no fim do período. Temperatura estável. A máxima de ontem foi de 26,5 graus, em Bangu, a mínima, 23,0, no Alentejo. Ventos soprando de noroeste, passando para sudoeste, com rajadas no período. Página 11

# O GLOBO

INDICADORES FI  
110,08 (compra)  
(venda), Cr\$ 115  
Brasil: Cr\$ 110,80  
m: Cr\$ 8.320,55,1  
Unif — para IPTU  
diária: Cr\$ 248,  
98,27%.

---

Vice-Presidentes:  
ROBERTO MARINHO      JOÃO ROBERTO MARINHO

Fundador: IRINEU MARINHO      Diretor-Redator-Chefe: ROBERTO MARINHO  
ANO LXVI — RIO DE JANEIRO, SEGUNDA-FEIRA, 5 DE NOVEMBRO DE 1990 — N.º 30.802

Diretor-Secretário:  
RICARDO MARINHO

---

## Vitória de Piquet encerra a temporada de Fórmula-1

**Senna bate numa curva e sai. Prost fica em terceiro**

O brasileiro Nelson Piquet fez uma corrida fantástica e conseguiu sua segunda e consecutiva vitória na temporada, ontem, no Grande Prêmio da Austrália, garantindo assim a terceira posição no Campeonato Mundial, atrás apenas do campeão Ayrton Senna e de Alain Prost. Senna liderou a prova da largada até a 62ª volta, quando teve problemas de freio e bateu numa curva. Nigel Mansell chegou em segundo, seguido por Alain Prost.



Senna, que bateu na 62ª volta, bebe um copo de água ao chegar ao box



Piquet coloca o troféu sobre a cabeça na comemoração de sua vitória

A capa da edição do jornal *O Globo* em 5 de novembro de 1990 faz uso da notoriedade, da notabilidade e da derrota como valores-notícia na chamada da edição do periódico carioca.

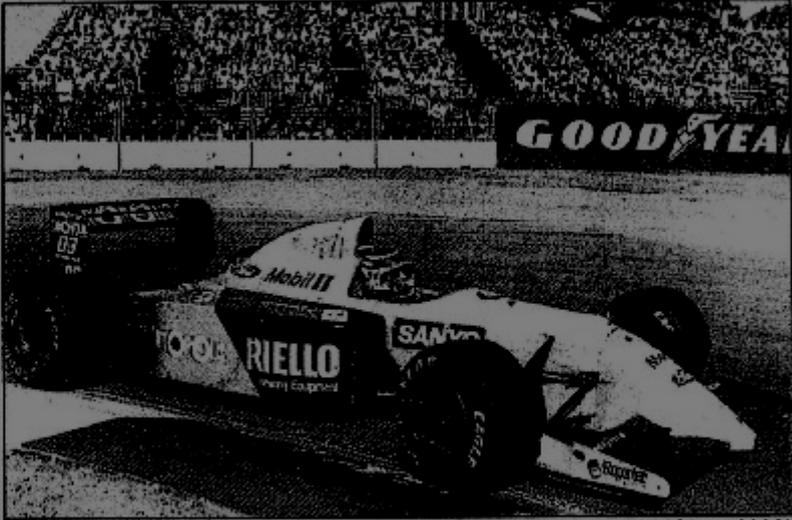
Valorizando o ator principal do acontecimento, o que explica a notoriedade como critério de noticiabilidade empregado na matéria de capa, esta valoriza a figura do herói

sofrendo um revés, deixando um dos seus principais adversários vencer o Grande Prêmio da Austrália. A chamada cita que Ayrton liderava até a 62ª volta quando um problema nos freios da McLaren o faz bater em uma das curvas do circuito de Adelaide, obrigando Senna a abandonar a prova, o que abriu caminho para Nelson Piquet vencer a sua segunda prova seguida no campeonato, terminando o ano de 1990 atrás de Senna e Prost.

**Página 2 - Caderno de Esportes – 5 de novembro de 1990 – O Globo – Grande Prêmio da Austrália**

2 • O GLOBO

# Senna e Piquet, perfeitos, fazem o show no 500º GP



**GP da Austrália**  
CELSO HIBERÉ  
Crônica especial

**ADELAIDE** — Durante as 63 voltas em que esteve na pista, Ayrton Senna foi perfeito. Largou bem, suportou a forte pressão de Nigel Mansell e tinha praticamente assegurada sua primeira vitória no GP da Austrália. Mas um problema no sistema de freios da McLaren o tirou da corrida. Para o torcedor brasileiro, a decepção só não foi completa por que Nelson Piquet, com um desempenho igualmente espetacular, herdou a primeira posição e conseguiu sua segunda vitória na temporada, terminando o campeonato com um surpreendente terceiro lugar, à frente de pilotos com equipamentos melhores do que o seu.

Mesmo com o bicampeonato assegurado, Senna deixou claro desde o início que estava disposto a quebrar o encanto em Adelaide e encerrar a campanha com uma vitória. Teve muito trabalho com Mansell nas primeiras voltas, mas soube controlar o ímpeto do adversário e usou com inteligência os retardatários para aumentar a vantagem. Na 62ª volta, no entanto, os freios da McLaren já não funcionavam bem e ele entrou muito forte numa curva, saindo da pista e batendo na proteção de pneus.

Nelson Piquet também estava determinado a mostrar que a vitória

obtida em Suzuka, duas semanas antes, não fora um acaso. Já na largada, aproveitou um descuido de Patrese e Alesi e pulou da sétima para a quinta posição. Na terceira volta, retardou a freada no final do retão e ultrapassou Alain Prost. Cinco voltas depois, já era o terceiro colocado, deixando Berger para trás.

Com os pneus excessivamente desgastados, Nigel Mansell passou a ter problemas para manter a Ferrari na pista e foi obrigado a diminuir o ritmo, desistindo da perseguição a

Ayrton Senna. Com isso, Piquet foi se aproximando e conseguiu a ultrapassagem na 45ª volta.

Brigar pela liderança com Senna, que estava mais de 25 segundos à frente, era uma tarefa impossível, mas a sorte ajudou e tirou a McLaren do caminho. Piquet assumiu a liderança com pouco mais de 10 segundos de vantagem sobre Prost, mas a principal ameaça, a esta altura, era novamente Nigel Mansell, que estava em terceiro e andava alucinadamente depois da troca de

pneus. Mansell não desistiu de ganhar a segunda colocação e partiu decidido para tentar a vitória. A quatro voltas do final, praticamente colou em Piquet.

Na última volta, ameaçou a ultrapassagem, mas a Brabham de Stefano Modena, que estava entre os dois, atrapalhou o Inglês. Piquet fechou a porta, obrigando Mansell a travar as quatro rodas para evitar a batida, o garantindo a vitória, numa manobra parecida à que fizera no GP da Hungria de 1987. Naquela ocasião, a vitória fora Ayrton Senna.

Nelson Piquet passa com a Benetton diante da torcida, logo após receber a bandeirada da vitória em Adelaide

A página 2 do caderno de esportes do jornal *O Globo* em 5 de novembro de 1990 faz uso da notoriedade e da amplificação como valores-notícia, ampliando o destaque de capa para a vitória de Nelson Piquet no Grande Prêmio da Austrália, após o abandono de Ayrton Senna na 62ª volta da prova, depois de um problema no sistema de freios da McLaren, conforme destacado na página:

Mesmo com o bicampeonato assegurado, Senna deixou claro desde o início que estava disposto a quebrar o encanto em Adelaide e encerrar a campanha com uma vitória. Teve muito trabalho com Mansell nas primeiras voltas, mas soube controlar o ímpeto do adversário e usou com inteligência os retardatários para au-

mentar a vantagem. Na 62ª volta, no entanto, os freios da McLaren já não funcionavam bem e ele entrou muito forte numa curva, saindo da pista e batendo na proteção de pneus. (O GLOBO, 5 de nov. de 1990).

Piquet esperou o abandono de Senna para assumir a liderança da prova e vencer pela segunda vez seguida, frustrando o desfecho vitorioso de Ayrton na campanha da temporada de 1990, na qual obteve o seu segundo campeonato.

**Página 3 – Caderno de Esportes – 5 de novembro de 1990 – O Globo – Grande Prêmio da Austrália**

Segunda-feira, 5 de novembro de 1990 O GLOBO 2º GLICHÉ • 3

# Senna bate mas não perde o humor

**DELO LIBERA**  
fotógrafo especial

ADELAIDE, Austrália — A batida no muro de proteção, na 62ª volta, não levou o bom humor de Ayrton Senna. Ele voltou aos boxes, trocou de roupa, viu pela televisão o fim da corrida e brincou o tempo todo com o pessoal que o cercava.

— Não há porque reclamar. Antes de sair da pista, eu já havia tido vários problemas com os freios e a caixa de mudanças, principalmente com a segunda marcha. Os freios estavam picando a cada volta e eu precisava das marchas, que funcionavam como freio-motor. Quando a segunda não entrava, o carro fez a curva em ponto morto e não deu para segurar. Eu já havia feito outras duas curvas assim, antes.

Ayrton disse que o carro estava perdendo eficiência de tal maneira que, se tivesse continuado na pista, certamente acabaria ultrapassado pelos outros, porque seria obrigado a reduzir consideravelmente o ritmo.

— Não conseguimos resolver o problema dos freios dianteiros. Desde o início da corrida, eles estavam travando. Se os deixasse funcionar normalmente, ficaria sem pontos logo nas primeiras voltas. O jello foi alterar o balanceamento e fazer trabalhar mais os freios traseiros. Com isso, eles foram se desgastando mais depressa. E, quando bati, posso dizer que estava tudo no limite. Motor, pneus, freios e o piloto.

O campeão mundial de 1990 disse sua estratégia foi pular na frente e tentar fazer o máximo que pudesse, a fim de ter condições para uma mudança de pneus, se fosse necessária. Os problemas posteriores, porém, anularam essa possibilidade. Para Senna, sua largada foi muito boa e o São de Curitiba parece ter saído à frente das Ferrari dos dois alguma tranquilidade. Durante a corrida, só um incidente o assustou.

— Quase bati na traseira do Prost.

As rodas dianteiras travaram na entrada da curva, perdi a trajetória, o carro escorregou e sai da pista. Não deu para voltar numa boa.

Senna, que confirmou que voltará quarta-feira ao Brasil, viu o fim da corrida pela televisão.

— Foi um final muito bonito, emocionante. Uma grande luta. Esse GP leve ultrapassagens, tentativas e tudo o mais. O Marzelli, no final, tentou passar e quase conseguiu. Isso é corrida. E ficou seita se ele não tentasse aquela manobra.

Senna disse que a McLaren, nesta temporada, foi um carro que se renovou o tempo todo. As mudanças foram principalmente na aerodinâmica e no motor, sempre com o intuito de torná-lo competitivo e capaz de vencer o campeonato.

— O carro que usou na Austrália é praticamente todo diferente do de Prost, nos Estados Unidos. O desenho do fundo foi mudado, a aerodinâmica superior também, o fluxo de ar interno e de superfície redimensionado. A suspensão foi praticamente refeita. O motor teve várias versões, cada uma delas específica para as características dos circuitos. Fórmula-1 é assim. Para vencer, você precisa mudar, desde que não tenha desde saída um carro ganhador, como era o caso de 1988. O carro deste ano era difícil de acertar, principalmente nas pistas de alta, como Silverstone, Paul Ricard e Mônaco. O sucesso e o fracasso dependem de muito pouco. Hoje, a diferença entre o carro funcionar ou não é de menos de um milímetro de ajuste.



Senna lava o rosto e se refresca, após a batida que o tirou do GP da Austrália quando era a líder da corrida

A página 5 do caderno de esportes do jornal *O Globo* em 5 de novembro de 1990 faz uso da notoriedade, da amplificação e da derrota como valores-notícia, ampliando o destaque para o abandono de Ayrton Senna na 62ª volta do Grande Prêmio da Austrália, depois de um problema no sistema de freios da McLaren, que impediu Ayrton de concluir a temporada de 1990 com uma vitória.

A batida no muro de proteção, na 62ª volta, não tirou o bom humor de Ayrton Senna. Ele voltou aos boxes, trocou de roupa, viu pela televisão o fim da prova e brincou o tempo todo com o pessoal que o cercava [...] Ayrton disse que o carro estava perdendo eficiência de tal maneira que, se tivesse continuado na pista certamente acabaria ultrapassado pelos outros, porque seria obrigado a reduzir consideravelmente o ritmo. (O GLOBO, 5 de nov. de 1990).

A derrota, que também faz parte da jornada do herói, acontece, nesse episódio, por conta da vitória de um dos seus principais adversários. Além da vitória de Piquet na Austrália, Alain Prost terminou a prova na terceira posição. Mesmo que isso não alterasse o

resultado final de um campeonato decidido, os planos de Senna de encerrar a jornada de 1990 com vitória foram frustrados pelo triunfo dos seus rivais.

Página 19 – 6 de novembro de 1990 – *O Estado de São Paulo* – Grande Prêmio da Austrália

Classificados  
1990

O ESTADO DE S. PAULO

# ESPORTES

□ TERÇA-FEIRA, 6 DE NOVEMBRO DE 1990 □

Interior nas páginas 26 e 27

## Prost ameaça abandonar a F-1

**Francês não se conforma com a perda do título e pede providências à Fisa contra Ayrton Senna**

**SÍLVIO NASCIMENTO**  
*Especial para o Estado*

Alain Prost não se conforma com a perda do título deste ano e ameaça parar de correr. Tudo por causa do acidente no GP do Japão, que acabou fazendo de Ayrton Senna o bicampeão mundial. Senna, por sua vez, só se preocupa com o motor Honda de seus cilindros que deverá equipar a McLaren na próxima temporada. Assim segue a briga entre os dois grandes rivais de Fórmula 1. Prost protestou ao abandonar a reunião com os colegas e não passou para a foto oficial de todos os pilotos que participaram do GP da Austrália. "A F-1 deve tomar uma postura rigorosa contra os irresponsáveis, ou, então, não tenho mais o que fazer no automobilismo", fustigou. O alvo era Senna.

O francês tem um aliado importante: seu compatriota e presidente da Fisa Jean-Marie Balestre. Balestre ficou irritado com o não paralisação do GP de Suzuka, mas nada pode fazer depois da prova encerrada. O arquitecto recebeu uma carta de protesto do



**Ex-campeão Stewart critica Ayrton Senna**

ADELAIDE — A comissão especial de segurança da Fisa apenas foi anunciada e algumas pessoas já começaram campanha para tomar parte nela. Muitos gente está querendo integrar o grupo cujas decisões poderão determinar rumos diferentes nos resultados das corridas. A função da comissão ainda não foi detalhada nem os tipos de procedimentos.

Quem, por exemplo, está em plena campanha por uma vaga na comissão é o ex-campeão Jackie Stewart. Desde o anúncio feito pela Fisa, ele passou a atacar mais diretamente Ayrton Senna pelo acidente com Alain Prost, no Japão. O "escocês voador", como Stewart era conhecido, fez seu nome nas pistas e firmou-se fora delas como homem de relações públicas. Agora pretende entrar mais próximo dos destinos da Fórmula 1, pois se considera em condições de contribuir para o bem do esporte.

Além de Stewart, outro ex-campeão mundial, o inglês James Hunt, atualmente co-

Prost: em cruzada contra os que considera "irresponsáveis"

A página 19 do jornal *O Estado de São Paulo* em 6 de novembro de 1990 faz uso da notoriedade e da amplificação como valores-notícia para Alain Prost comentar sobre os desdobramentos do Grande Prêmio do Japão. Sem se conformar com a perda do campeonato de 1990 para Senna, o principal adversário de Ayrton expôs o seu descontentamento com o desfecho do campeonato, ameaçando inclusive se retirar das pistas.

Novamente, o jornal *O Estado de São Paulo* abriu espaço para os desentendimentos entre Senna e Jackie Stewart, que chegou a comparar Ayrton com Adolf Hitler, com o argumento de que Senna cria verdades para convencer-se delas na edição de 4 de novembro de 1990, quando Ayrton concedeu uma entrevista exclusiva para o jornal.

A edição analisada acima, por ser veiculada nas terças-feiras, não repercutiu o Grande Prêmio da Austrália e seus desdobramentos, se limitando apenas a ampliar dois assuntos relatados em edições anteriores.

### 4.3.5 – Ayrton Senna – 1991 – 3º título

Inicia aqui a análise do conteúdo obtido através dos jornais *O Globo* e *O Estado de São Paulo* sobre a terceira conquista de Ayrton Senna em 1991. Assim como nos dois primeiros campeonatos conquistados por Ayrton, novamente o palco da conquista é no Grande Prêmio do Japão, no circuito de Suzuka. Diferente das outras duas oportunidades, no entanto, quando o seu principal adversário foi o piloto francês Alain Prost, nesse ano, o oponente de Senna na disputa do campeonato era o piloto britânico Nigel Mansell, outro rival histórico de Ayrton, e que pilotava para equipe Williams.

Página 17 – 18 de outubro de 1991 – *O Estado de São Paulo* – Grande Prêmio do Japão

O ESTADO DE S. PAULO

# ESPORTES

SEXTA-FEIRA, 18 DE OUTUBRO DE 1991

Interior na página 14

## Senna adverte sobre risco de acidente

É uma indireta a Mansell, que já disse não estar disposto a deixar de lado seu estilo agressivo

**MAH FENA NETO**  
Especial para o Estado

SUZUKA, Japão — Um clima de alta tensão ronda o Grande Prêmio do Japão. O temor de que pelo terceiro ano consecutivo, o Mundial seja decidido por um incidente, ou, pior, que um acidente de maiores proporções aconteça entre Ayrton Senna e Nigel Mansell foi reforçado pelas próximas pilotes envolvidas na luta pelo título. O segundo treino oficial, a uma hora da madrugada de amanhã, e a corrida, às duas da manhã de domingo, serão mostrados ao vivo pela TV Globo.

"Vou que vencer esta corrida e não vou mudar meu estilo", assegurou Mansell. "Se ele não mudar sua conduta na pista, alguma coisa pode acontecer, até um acidente", advertiu Senna, ressaltando que voltará a ser agressivo como antes. Mas ele enfatizou que não vai provocar acidentes. "Não estou fazendo nenhuma ameaça", disse o bicampeão mundial. "Apenas avisando que guiarei no meu estilo, sem me preocupar com ele, como vinha fazendo até agora."

O brasileiro não se mostrou preocupado com o que pode acontecer domingo e resumiu a história de seu confronto com Mansell. "Ele é um piloto agressivo e eu também", declarou, ressaltando que os dois tiveram problemas no passado. "Por isso, abri caminho diversas vezes e procurei deixar a luta limpa." Senna, porém, acha que Mansell não fez o mesmo e, nas últimas corridas, foi longe demais. "Em Portugal, entre a primeira e segunda curvas, ele fez manobras muito perigosas sem necessidade, e na Espanha, me atacou perigosamente na reta, quando podia esperar." Segundo ele, a reta de Barcelona é longa e o inglês teria outras oportunidades de ultrapassar com mais segurança. "É um limite até onde se pode ir", alertou. "Dei a minha contribuição até a última corrida, mas agora a situação muda."

A volta de Senna a seu tradicional estilo agressivo não é apenas para enfrentar Mansell. Definitivamente, ele não sabe correr de outra forma, e o GP da Espanha foi a maior prova disso. No GP da Alemanha, quando se viu envolvido numa polêmica disputa de freada com Alain Prost, Senna ressaltou que andar atrás dele era uma coisa, ultrapassá-lo, outra completamente diferente. Mas em Barcelona, perdeu freadas para Mansell e Alain e foi ultrapassado de forma jamais vista. O próprio Prost, em entrevista no Japão, disse que Senna deve forçar ao máximo se quer ganhar o título, pois não é tão bom em corridas conservadoras.

O GP da Espanha não foi a melhor corrida da minha vida, mas poderia ter sido pior", reconheceu ele, admitindo que aquele foi um fim de semana de muitos problemas, quando ocorreram erros seus e da equipe. "E eles se refletiram no resultado", considerou Senna, evitando dar o braço a torcer. Indagado se voltaria a ser castelo, evitou ser incisivo. "Não sei, vamos ver como estão as Williams, como está Mansell, como se prepararam para esta corrida", acasalou-se. "Predro espero para ver o que vai acontecer depois da largada."

As principais armas de Senna para enfrentar o melhor conjunto da Williams são um motor desenvolvido especialmente para as características de Suzuka, a casa da Honda, algumas modificações aerodinâmicas que não são para trabalhar e dois novos tipos de combustível: um para treino e outro para corrida. "Caso tudo talvez represente um bom passo à frente para competir com as Williams e terminar o Campeonato aqui", afirmou Senna.

**Mansell faz guerra na base da brincadeira**

Nigel Mansell chegou bem-humorado ao autódromo de Suzuka, converteu desacomodadamente com alguns jornalistas, mas evitou assuntos sérios e negou qualquer entrevista, até mesmo para a imprensa inglesa. Ao perceber a aproximação de brasileiros, foi irônico: "Jornalistas brasileiros! Não vejo vocês há três anos, o que querem?"

Diante de alguma insistência, fez uma concessão. "Fizem uma pergunta: 'Indagado sobre a pressão no final do campeonato, mostrou que não quer o mesmo conversas.' 'Pressão, que pressão?', insistiu com uma gargalhada, entendendo a mão para cobrar US\$ 20 pela resposta.

A pressão parece mesmo não existir para Mansell. Ao menos, está lidando muito melhor com ela do que Senna. "Mansell tem de fazer tudo para vencer, mas sua posição é um pouco mais confortável que a de Senna", disse o piloto Prost. Realmente, Mansell não tem nada a perder por isso se mostra bem mais relaxado que o brasileiro.

Porém, uma guerra surda existe entre os dois, e a imagem de Mansell abraçando Senna, como aconteceu após o Grande Prêmio de Mônaco, ou mesmo levantando o braço do brasileiro no pódio, parece agora impossível. Entre as brincadeiras que o inglês fez em Suzuka, uma foi perguntar pelo sequestro de Xuxa, a quem se referiu como "aqueia namorada de Senna por uma hora". No briefing de Barcelona, Senna também se dirigiu a Mansell de forma pejorativa, encerrando o clima de tensão entre os dois. (MPN)



Senna dá um aviso a Mansell na entrevista: "Guiarei no meu estilo, sem me preocupar com ele"

A página 17 do jornal *O Estado de São Paulo* em 18 de outubro de 1991 faz uso da notoriedade e da amplificação como valores-notícia para Ayrton Senna, em entrevista coletiva às vésperas do Grande Prêmio do Japão, que novamente pode definir o campeonato a seu favor.

A visualidade, outro critério de noticiabilidade, também denota a preocupação de Ayrton antes do início das atividades no Japão, lembrando as disputas de 1989 e 1990, decididas após incidentes entre os postulantes ao campeonato, destacado através de uma troca de acusações entre os pilotos.

“Tenho que vencer essa corrida, e não vou mudar o meu estilo”, assegurou Mansell. “Se ele não mudar a sua conduta na pista, alguma coisa pode acontecer, até um acidente”, advertiu Senna, reafirmando que voltará a ser agressivo como antes. Mas ele enfatizou que não vai provocar acidentes. “Não estou fazendo nenhuma ameaça”, disse o bicampeão mundial. “Apenas avisando que guiarei no meu estilo, sem me preocupar com ele, como vinha fazendo até agora” (O ESTADO DE SÃO PAULO, 18 de out. de 1991).

Vale lembrar, aqui, novamente o que Traquina (2005, p.89) afirma sobre os elementos visuais, como fotografias e filmes, no jornalismo impresso: eles são um valor-notícia fundamental quando um fato obtém destaque na edição.

Dessa forma, Rubio (2017, p. 23) ressalta que a imagem do atleta pode ser associada com o mito do herói, sendo este utilizado como referencial de projeção no qual se identifica os feitos daquele. Mesmo o atleta tendo enfrentado as mais duras provas e os piores adversários, traz consigo a marca da vitória, do triunfo, do êxito.

Mas, Ayrton ainda carregava consigo a marca negativa sobre o desfecho da temporada anterior, quando venceu o campeonato ao jogar o carro sobre Alain Prost, o que gerava desconfiança sobre a sua conduta para mais uma decisão de campeonato.

### Capa da edição – 18 de outubro de 1991 – *O Globo* – Grande Prêmio do Japão

**O GLOBO**

INDICADORES FINANCIEROS — Dólar — Comercial: Cr\$ 557,75 (compra), Cr\$ 557,74 (venda); Fomento: Cr\$ 670,00 (compra), Cr\$ 665,00 (venda); Turismo (custeio do IR): Cr\$ 643,00 (compra), Cr\$ 632,00 (venda); Salário mínimo — Cr\$ 42.000,00. Uelir — Cr\$ 10.246,00. Uelir — para IPTU comercial, ISS e alvará: Cr\$ 9.600,20. Taxa de Expediente para IPTU comercial, ISS e alvará: Cr\$ 1.824,00 para IPTU residencial: Cr\$ 9.822,57. Taxa de Expediente para IPTU residencial: Cr\$ 1.735,54. Faturamento — 1.942,39. IR — 75,77%. TRD — 0,000422%. Over (Interbancária) — 27,27%.

Fundador: IRINEU MARINHO      Diretor-Redator-Chefe: ROBERTO MARINHO      Diretor de Redação: EVANDRO CARLOS DE ANDRADE

ANO LXVII — RIO DE JANEIRO, SEXTA-FEIRA, 18 DE OUTUBRO DE 1991 — Nº 21.149

---

FIM DE SEMANA

# Rio-show

Foto de Sérgio Zatti

## Fórmula-1 e 'sushi' na madrugada

O Grande Prêmio do Japão de Fórmula-1 vai agitar a madrugada deste domingo. Algumas boates, como a Press, estão apostando no tricampeonato de Ayrton Senna e, ao invés de videoclips, vão exibir a corrida, que vai ao ar às 2h. Mas há quem torça por Mansell: no Lord Jim Pub, a festa será dos simpatizantes do inglês.

Páginas 16 e 17

O jornal *O Globo* em 18 de outubro de 1991 usa da visualidade como valor-notícia na capa de sua edição, ao trazer uma modelo com trajes típicos japoneses segurando o pacote de Senna. A foto trata-se de um matéria no caderno especial que tem como plano de fundo, o Grande Prêmio do Japão, e como os bares e boates do Rio de Janeiro estavam preparando os seus espaços para receber os torcedores para acompanhar a decisão do campeonato de Fórmula 1 de 1991.

Por se tratar de um conteúdo que não abrange as páginas esportivas, o mesmo foi excluído da análise, ficando apenas o registro da capa da edição.

Página 28 – 18 de outubro de 1991 – *O Globo* – Grande Prêmio do Japão

# Senna volta a ameaçar Mansell

**ELISO IBERÊ**  
Caderno especial

**SUZUKA, Japão** — Líder do Mundial de Fórmula-1 e precisando só de cinco pontos para chegar ao seu terceiro título, Ayrton Senna voltou a renovar seus motivos para Nigel Mansell. O brasileiro da McLaren não hesitou em dizer que mudará sua atitude em relação ao inglês da Williams.

— Vou fazer a minha corrida. Nas duas últimas vezes, fiz a minha e a dele, me esforçando para que não houvesse um acidente. Agora, ele vai ter que fazer a sua parte.

Senna lembrou que ele e Mansell são pilotos agressivos, mas isso não quer dizer que devam tomar atitudes que levem a acidentes. Ele lembrou que, há cerca de um ano, fez as pazes com Mansell e que, de lá para cá, tudo correu muito bem.

— Tivemos problemas no passado, mas isso acabou. Ele é um piloto rápido. Eu também. Tentei estabelecer com ele uma maneira diferente de competir, sem riscos. Mas, nas duas últimas corridas, ele foi longe demais. Em Portugal, eu e Berger fizemos tudo para evitar um acidente. Na Espanha, ele me jogou para a esquerda, quando havia suficiente espaço para passar sem problemas. Mansell teve todas as oportunidades.

Segundo o brasileiro, o importante é evitar situações críticas, sem perder a agressividade que caracteriza os dois pilotos envolvidos na disputa pelo título.

— Somos agressivos, não devemos mudar. Apenas, é preciso evitar atitudes gratuitas que levem a acidentes — explicou o brasileiro.

Senna reconhece que são grandes suas possibilidades de conquistar o título em Suzuka, porque a Honda lhe deu um motor melhor, o carro sofreu pequenas mudanças aerodinâmicas e a Shell está fornecendo um combustível melhor, tanto para o treino quanto para a corrida.

— Isso não quer dizer que haja uma pressão da Honda para que eu vença aqui. O que todos nós queremos é vencer o Mundial. Quanto mais rápido melhor.

**GP JAPÃO**

**FÓRMULA 1**

**Números provam regularidade de Ayrton**

**SUZUKA** — Nas três últimas temporadas, Alain Prost e Ayrton Senna protagonizaram os grandes duelos da Fórmula-1. Senna, que venceu dois deles, foi sempre o piloto mais ousado, enquanto Prost tinha na regularidade seu maior trunfo. Este ano, na briga com Nigel Mansell, a regularidade foi de Senna. Mesmo com um carro inferior às Williams, ele tem a vantagem de 16 pontos sobre o piloto inglês, seu único adversário na corrida pelo título. Esta vantagem e os números mostram que o brasileiro foi mais constante.

Das 14 provas disputadas até agora, Senna conseguiu completar 13, tendo apenas um abandono, no GP do Canadá. Das 13, venceu seis, ou seja 46%. Mansell, por sua vez, tem um índice de aproveitamento melhor, mas foi menos regular. Completou apenas nove corridas, vencendo seis delas (66%), e conseguindo três segundos lugares. Isso já seria suficiente para provar a supremacia das Williams em relação às McLaren, mas existe outro detalhe importante: Mansell marcou a volta mais rápida em seis corridas, enquanto Senna em apenas uma prova, Monza.

Os números, porém, não assistam o piloto inglês, que não pode mais pensar em abandonar, nas duas últimas corridas. Ontem, ele apareceu em Suzuka numa vistosa capa amarela, mas não quis muita conversa. Quando lhe perguntaram se a Honda

poderia ser derrotada dentro de casa, respondeu com um sorriso irônico:

— Depois da corrida nós conversamos.

Mansell também não se intimidou com as ameaças de Ayrton Senna. Disse que não mudará seu estilo e que correrá riscos, se for necessário. Ele torce para que faça tempo bom no domingo, pois acha que, com chuva, a vantagem das Williams sobre as demais equipes será bem menor.

— Sinto que tenho condições de ganhar. Antes de pensar na corrida, porém, minha preocupação é conseguir um lugar na primeira fila. Aquil em Suzuka, isso é muito importante.

**O confronto**

	SENNA	MANSSELL
GP's	14	14
Abandono	1	5
Vitórias	6	6
Volta mais rápida	1	6
Pontos	7	2
Pontos	89	69

**Ayrton Senna, com seu companheiro Gerhard Berger ao lado, fala sobre suas possibilidades no GP do Japão**

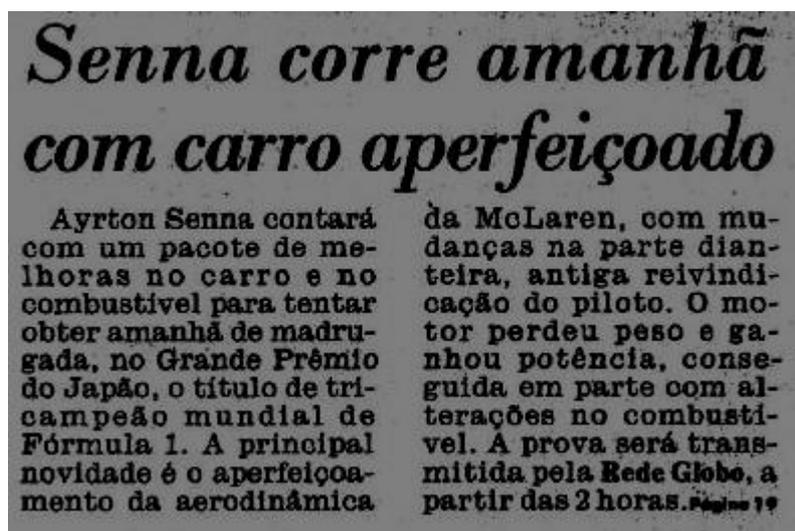
A página 28 do jornal *O Globo* em 18 de outubro de 1991 faz uso da notoriedade e da amplificação como valores-notícia para Ayrton Senna, em entrevista coletiva às vésperas do Grande Prêmio do Japão, que pode definir o campeonato a seu favor.

Também no jornal *O Globo* o critério de visualidade denota a preocupação de Senna. Novamente aparece as lembranças das disputas de 1989 e 1990 e as disputas de narrativas, e com os dois periódicos usaram a mesma imagem para ilustrar o fato.

Tivemos problemas no passado, mas isso acabou. Ele é um piloto rápido. Eu também. Tentei estabelecer com ele uma maneira diferente de competir, sem riscos. Mas, nas duas últimas corridas, ele foi longe demais. Em Portugal, eu e o Berger fizemos tudo para evitar um acidente. Na Espanha, ele me jogou para a esquerda, quando havia suficiente espaço para passar sem problemas. Mansell teve todas as oportunidades (O GLOBO, 18 de out. de 1991).

Por fim, a página mostra a regularidade de Senna em relação a Mansell na pontuação do campeonato, fazendo uso do tempo como critério de noticiabilidade para mostrar a vantagem de Ayrton sobre o seu adversário, na prova que define a temporada.

**Capa da edição – 19 de outubro de 1991 – *O Estado de São Paulo* – Grande Prêmio do Japão**



Destaque de capa na edição do jornal *O Estado de São Paulo* em 19 de outubro de 1991, os critérios de relevância e notoriedade, trazem as atualizações no carro de Senna para o Grande Prêmio do Japão. As alterações eram uma antiga reivindicação de Ayrton, que não vencia desde o Grande Prêmio da Bélgica, mas contava com uma vantagem considerável sobre Mansell no campeonato. Ao mesmo tempo, as três corridas que Senna ficou sem ganhar foram vencidas pelos carros da equipe Williams. Duas vitórias de Nigel Mansell, nos grandes prêmios da Itália e Espanha, e a uma vitória de Riccardo Patrese, no Grande Prêmio de Portugal, colocando Senna e a McLaren em estado de alerta, trazendo consigo a dramaticidade a jornada do herói para corrida decisiva no Japão.

O ESTADO DE S. PAULO

# ESPORTES

SABADO, 19 DE OUTUBRO DE 1991

**LOGAN**

A SAÚDE DO MOTOR

Quem só faz filtros, faz o método.

## Senna persegue o tri na madrugada

**Ele tem tudo para conseguir o título: chassi, motor, combustível e, acima de tudo, garra**

**MAIJA PENA NETO**  
Especial para o Estado

**SUZUKA** — O pacote que a McLaren, a Honda e a Shell prepararam especialmente para o Grande Prêmio do Japão serviu em cheio a Ayrton Senna, que tenta conquistar o tricampeonato de Fórmula 1, na prova que será disputada na madrugada de domingo, a partir das 2 horas da madrugada, com transmissão da TV Globo. O carro melhorou em termos aerodinâmicos, o motor ganhou potência e perdeu peso e o combustível acrescentou alguns cavalos.

A melhora mais significativa foi aerodinâmica, já que praticamente todas as tentativas anteriores foram frustradas. Senna se queixava de ter um carro conceitualmente agressivo e excitante igual desde o início da temporada, mas agora gostou da mudança feita.

"São alterações na parte dianteira, aerofólio e bico, e o carro está um pouco melhor de chassi", explicou Senna, visivelmente satisfeito. "Ele ganhou equilíbrio e pressão aerodinâmica, o que está nos ajudando muito". As novas peças ficaram prontas pouco antes dos treinos para o GP do Japão e vieram em voo de carreira, junto com os integrantes da equipe.

A segunda grande melhora ficou a cargo da Honda. Os japoneses prepararam cuidadosamente uma evolução do motor V12, reconstruído e aumentando a potência. Akinasa Yasuoka, sempre cauteloso no falar dos avanços conseguidos, desta vez não mediu palavras. "Temos um grande passo adiante, aliviando peso do motor e aumentando a potência", estimou. "A parte a quebra do motor de Gerhard Berger no primeiro treino livre, as coisas estão indo bem." Ayrton Senna confirma a declaração de engenheiro da Honda. "O motor está funcionando bem e não nos preocupa".

A terceira contribuição para Senna conquistar o título em Suzuka veio da Shell, que vem progressivamente melhorando seu combustível. O papel da gasolina é determinante na F1 atual, porque confere um acréscimo de cavalos que um fabricante de motor levaria muito mais tempo para conseguir. "O combustível também é um pouco melhor", garantiu Senna. "Tudo leva a crer que teremos um final de semana eletrizante, com uma competitividade enorme de Williams e a gente procurando dar o máximo para tentar definir o Campeonato Mundial".



Senna corre o Grande Prêmio do Japão com um carro mais competitivo: segundo lugar garante o tricampeonato mundial

**Na TV, Ayrton: fora da pista**

Um documentário inédito sobre a vida de Ayrton Senna, incluindo detalhes da vida particular do piloto, é a atração que a TV Maná reservou para os fãs do automobilismo, hoje à noite — 21h30 —, horas antes do GP do Japão. O programa é uma realização da produtora inglesa Sedford para ser exibido em vários países e mostra cenas do cotidiano de Senna ao lado de parentes e amigos. Entre outras imagens, o torcedor poderá ver Ayrton sobrevoando a Praça da Sé, o autódromo de Interlagos e o prédio em que se localizará o seu escritório de promoções.

No Especial, de uma hora de duração, Senna revela os segredos do sucesso nas pistas, anda de kart na sua fazenda em Taboá, onde há uma sede foi projetada pelo próprio piloto, e dá uma de agricultor ao mostrar os alimentos que produz.

**GP do Japão**  
Circuito de Suzuka



Extensão: 5.599 metros  
Número de voltas: 53, total de 310,827 km

**Características** — Longa e veloz, a pista japonesa tem curvas de baixa média e alta velocidade, duas ruas grandes e curvas duplas curtas, oferecendo diversas possibilidades de passagem. Seleção, em sua última volta, o piloto registra mais de 200 km/h.

**Recorde oficial**  
Alan Prost (McLaren/Honda), 1min36s508, média de 203,779 km/h (1989)

**Pole em 80**  
Ayrton Senna (McLaren/Honda), 1min36s880, média de 217,490 km/h

**Vencedor em 80**  
Nelson Piquet (Benetton/Ford), 1h16min36s254, média de 198,923 km/h

**Posição dos brasileiros em 80**  
Nelson Piquet (Benetton), 1º; Roberto Moreno (Benetton), 2º; Ayrton Senna (McLaren); e Maurício Gugelmin (Leyton House) abandonou.

**Domingo**  
GP 2h00

**Calendário de Fórmula 1**

Data	Etapas	Local
13 de março	GP dos EUA	Phoenix
23 de março	GP do Brasil	Interlagos
28 de abril	GP de San Marino	Imola
12 de maio	GP de Mônaco	Monaco
2 de junho	GP do Canadá	Montreal
16 de junho	GP do México	Hermanos Rodríguez
7 de julho	GP da França	Magny-Cours
14 de julho	GP da Inglaterra	Silverstone
28 de julho	GP da Alemanha	Hockenheim
11 de agosto	GP da Hungria	Budapest
25 de agosto	GP da Bélgica	Spa-Francorchamps
8 de setembro	GP da Itália	Monza
22 de setembro	GP de Portugal	Estoril
29 de setembro	GP da Espanha	Barcelona
30 de outubro	GP do Japão	Suzuka
3 de novembro	GP da Austrália	Adelaide

**Pontuação:** 10 pontos para o 1º lugar, 6 para o 2º, 4 para o 3º, 3 para o 4º, 2 para o 5º e 1 para o 6º.

**Calma de Mansell chega a impressionar**

A satisfação de Ayrton Senna pelas mudanças introduzidas no carro não tirou a tranquilidade de Nigel Mansell. O inglês, junto com os mecânicos da Renault, aliás, demonstraram até um certo alívio. "Esperava algo um pouco melhor", afirmou o chefe de equipe técnico da fábrica francesa, Bernard Dudot. "Estamos no início e em condições de ganhar".

O ambiente da Williams é normal e a calma de Nigel Mansell chega a impressionar. O inglês está extremamente relaxado, tranquilo e sem temores para a corrida decisiva. "Estou satisfeito com a competitividade do carro e certo de que, em condições de corrida, somos superiores à McLaren".

Mansell acha que a McLaren utilizou motores de classificação e baseia sua opinião na quebra do motor de Gerhard Berger no treino livre de ontem. "Usamos motores de corrida e estamos bem próximos", declarou. Bernard Dudot também acha que a Honda usou motores de classificação, e por isso se mostrou satisfeito com o confronto direto. "A Honda só podia evoluir na classificação, mas na corrida eles vão querer correr os melhores".

Mansell e Dudot só se mostraram um pouco preocupados com as características do circuito de Suzuka. "A pista é muito apertada e as ultrapassagens são difíceis", frisou o chefe de equipe. "É muito importante estar à frente na grid". Mansell, por sua vez, fez várias críticas à mudança de chassi, onde teve problemas nas freadas. "Esta mudança é ridícula, pois, além de muito apertada, assim como as ultrapassagens no fim da reta", explicou. "Agora não há mais como aproveitar o vórtice de algum outro carro." Com a alteração no circuito, o inglês acredita que o melhor ponto de ultrapassagem passou a ser a entrada da reta oposta, enquanto Senna vê possibilidades na própria chassi.

Assim como a McLaren, a Williams tem à disposição dois tipos de combustível desenvolvidos pela Elf. A empresa francesa, que levantou a suspeita de roubo de uma amostra de seu combustível pela Shell na metade da temporada, quer ser determinante num possível sucesso de Mansell para se vingarem do taxaço de pirataria (MPN).

A relevância e notoriedade são os critérios em destaque na página 19 da edição de 19 de outubro de 1991 do jornal *O Estado de São Paulo*, para reportar a decisão do campeonato de 1991 no Grande Prêmio do Japão, com a possibilidade de desfecho favorável a Senna, destacando no título: "Senna persegue o tri na madrugada".

Para amplificar a chamada de capa, a matéria traz a palavra de Senna sobre as atualizações no carro, que o agradaram na véspera da prova no Circuito de Suzuka:

"São alterações na parte dianteira, aerofólio e bico e o carro está um pouco melhor de chassi", explicou Senna visivelmente satisfeito. "Ele ganhou equilíbrio e pressão aerodinâmica, o que está nos ajudando muito". As novas peças ficaram prontas pouco antes dos treinos para o GP do Japão e vieram em voo de carreira, junto com os integrantes da equipe. (O ESTADO DE SÃO PAULO, 19 de out. de 1991).

A explicação de Senna, com os detalhes técnicos e comuns ao automobilismo, podemos encontrar em Rubio (2017, p. 20), que ressalta o atleta como protagonista da competição e do espetáculo, compondo uma conjunção de elementos que compreendem o esporte. A figura do atleta, que desempenha um papel de representação de uma comunidade, que ultrapassa obstáculos por vezes considerados como intransponíveis, reforça a sua condição de mito, favorecendo a construção heroica e alimentando a expectativa de superar feitos incomuns. Fundamental para a educação e a socialização, o esporte se identifica com elementos como habilidade, sendo ele um produto de um imaginário conceituado como heroico.

Seguindo na página 19 do periódico *O Estado de São Paulo*, o critério de noticiabilidade de tempo, mostrado através de um infográfico, mostra as características do circuito de Suzuka no Japão, relembrando a corrida de 1990, corrida em que Ayrton conquistou o seu segundo campeonato. No mesmo espaço, o calendário completo das corridas da Fórmula 1 na temporada de 1991, percorridas até o Grande Prêmio do Japão.

A página ainda destaca para os telespectadores um documentário veiculado pela TV Manchete<sup>57</sup> sobre a vida de Ayrton fora das pistas, realizado por uma produtora inglesa, que seria exibida para vários países, e no Brasil, horas antes do Grande Prêmio do Japão.

**Página 20 – 19 de outubro de 1991 – *O Estado de São Paulo* – Grande Prêmio do Japão**

20 — O ESTADO DE S. PAULO

Esportes

SÁBADO, 19 DE OUTUBRO DE 1991

## Polêmica marca decisão outra vez

SUZUKA — Pelo quarto ano consecutivo, Ayrton Senna chega a uma decisão envolvida em polêmica com seu adversário direto. Até o ano passado, seu rival era Alain Prost, com quem começou a brigar em 1988, quando ingressou na McLaren, e só parou recentemente, quando os dois concorreram com uma tréguas no GP de Hungria. Agora, o inimigo é Nigel Mansell, com quem já se apresentaram no início da carreira na F-1, mas não em momento tão decisivo.

“O curioso é que, com toda sua experiência neste tipo de situação, Senna parece enfrentar mais dificuldades do que Mansell para suportar esta pressão rival. Por um lado, é compreensível que Senna esteja sob tanto mais, com a obrigação de vencer um campeonato que criou controvérsias vantajosas, mas o que se esperava era um Mansell desapegado e despreocupado, e não um Senna excessivamente cauteloso e com atitudes descepcionantes como a do último GP da Espanha.

“Mansell parece ter percebido esta fragilidade do adversário e tem procurado fustigá-lo dentro e fora da pista. Após o desentendimento abortido que tiveram no briefing para o GP da Espanha, o piloto inglês tem provocado Senna e, ao saber da entrevista do brasileiro anteriormente, em Suzuka, perguntou se Senna não estaria interessado numa reunião a portas fechadas para acertar os pontos.

“Essa guerra de nervos depende de com quem você está decidindo o título”, disse Senna. “A pressão nessa hora é maior e algumas pessoas não conseguem manter o autocontrole e, tratando-se de Mansell, então, a situação é imprevisível.”

A briga entre os dois pilotos tem gerado o temor de um desfecho negativo para o campeonato, como aconteceu nos dois últimos anos, justamente em Suzuka. “So posso fazer aquilo que julgo correto e adequado dentro das minhas limitações”, afirmou Senna. “Uma competição como essa não depende só de mim, depende também de quem está competindo comigo.” Senna acha que já deu sua contribuição para que a disputa se desenvolvesse em clima saudável, mas diz que Mansell não fez o mesmo. “Na hora em que a pressão aumentou, nas últimas duas ou três corridas, ele agiu de forma perigosa e se saiu bem porque compensei tanto por mim, quanto por ele, mas agora que estamos no final, ele tem que decidir qual a estratégia que pretende adotar”, advertiu. “Ele tem que contribuir para que tenhamos um final de campeonato de certo nível, caso contrário, pode ser que dá problema para ele, para mim, enfim...”

Senna negou comparações entre as situações que viveu com Prost no passado e que levou os campeonatos de 1989 e 1990 a serem decididos por acidentes na pista japonesa. “A luta com Prost era bem diferente”, lembrou. “Começou dentro da equipe e se transformou em uma guerra muito grande que não vem ao caso agora.”

Mas se a origem do conflito foi diferente, a tensão que se antecipa para a prova de amanhã é a mesma dos últimos dois anos. Desde 1988 que um campeonato não termina esportivamente, e mais um acidente seria um fecho trágico para um ano já difícil em termos morais e éticos para a F-1.(MPN)

**Mosley não pretende interferir no conflito**

Presente pela primeira vez a um autódromo na condição de presidente da Fisa, o inglês Max Mosley, recém-eleito para o cargo, garantiu que não interferirá no conflito entre Ayrton Senna e Nigel Mansell e não acredita na repetição de um acidente como os ocorridos entre o brasileiro e Alain Prost.

“Senna e Mansell são dois dos melhores e mais experientes pilotos da F-1 e sabem melhor do que ninguém o que podem causar com suas atitudes”, afirmou Mosley. Ele se mostrou mais preocupado com o conflito entre comercialismo e esporte, que calminou este ano com o affair Moreno-Schumacher. “Em esporte de alto nível, onde há muito dinheiro envolvido, toda sorte de comercialismo acontecer”, analisou. “A autoridade deve estabelecer princípios morais e estamos examinando que atitudes tomaremos para melhorar essas relações.”

Ciente das críticas dos pilotos ao calendário divulgado pela Fisa, Mosley acentuou seu caráter providorista e disse que a tendência é manter as 19 corridas atuais. O novo presidente da Fisa se mostrou sintonizado com a preocupação dos jornalistas de perderem acesso aos boques. “O sangue da F-1 é o trabalho de divulgação, e tudo o que facilitar o trabalho dos jornalistas é imperativo.”

Ex-presidente da Comissão de Construtores da Fisa, Mosley anunciou uma espécie de plano de salvação do Campeonato Mundial de Marcas, atualmente esvaziado e ameaçado de perder grandes fabricantes, como a Mercedes. “O problema fundamental nos protótipos é que o público não vê as corridas”, constatou. “A Inglaterra tem a Jaguar, a França tem a Peugeot e a Alemanha, a Mercedes, mas em Silverstone o público equivale a um terço do que comparece a uma prova de turismo.” Mosley acha que a prioridade é manter o interesse pelas 24 Horas de Le Mans, na sua opinião, um patrimônio do automobilismo.

Mosley quer acabar com a crise de relacionamento entre a Fisa e a Cart americana, e não vê o menor problema em deixar a F-1 Indy correr internacionalmente em circuitos ovais. “Vamos conseguir uma solução que agrade a todos”, assegurou, ressaltando, porém, que é necessária uma organização para que o automobilismo cresça ordenadamente, sem bagunça.

O novo presidente da Fisa enfatizou seu compromisso de democratizar a hierarquia da entidade e disse que a estrutura precisa ser revista para se tornar mais maleável e eficiente. “Os países europeus estão super-representados, enquanto muitos outros são sub-representados”, denunciou. “É imprescindível que isso tenha acontecido, já que o automobilismo está mais concentrado na Europa, mas os demais países não podem ser esquecidos e pretendo equilibrar essa situação.”

Travando terreno escuro, sem o distintivo da Fisa, Mosley disse que naturalmente terá um escritório na sede da Fisa, em Paris, mas que ficará pouco tempo lá. O objetivo do novo dirigente é não abrir muita atenção para seu trabalho. “As estrelas são os pilotos”, advertiu. “A medida de quanto uma administração é eficiente é a discreção do dirigente, e não quero aparecer e nem me envolver em controvérsias.”(MPN)



Senna e Prost deixam a pista de Suzuka: batida após a largada

<sup>57</sup> Foi uma rede de televisão brasileira criada em 5 de junho de 1983 pelo empresário e jornalista ucraniano-brasileiro Adolpho Bloch, proprietário do Grupo Bloch. A emissora foi extinta 17 de maio de 1999, após uma crise financeira, sendo adquirida por um grupo de empresários que rebatizaram a emissora de RedeTV.

O jornal *O Estado de São Paulo* em 19 de outubro de 1991 traz os critérios de relevância e notoriedade como valores-notícia na página 20, para destacar a decisão do campeonato de 1991 no Japão, que, pelo quarto ano consecutivo, seria o palco para definição do campeão da temporada da Fórmula 1.

A página também faz uso da amplificação como valor-notícia para recuperar as três decisões anteriores, com todas elas envolvendo os mesmos personagens, que eram os pilotos Ayrton Senna e Alain Prost. Para 1991, apenas Senna estaria na disputa, dessa vez contra outro adversário, o piloto Nigel Mansell da equipe Williams.

Por outro lado, a decisão no Japão, foi o primeiro ato do então presidente da Federação Internacional de Automobilismo Esportivo, a FISA, Max Mosley, que não estava preocupado com um possível desfecho de campeonato novamente acontecendo fora da pista.

**Página 35 – 19 de outubro de 1991 – O Globo – Grande Prêmio do Japão**

Sábado, 19 de outubro de 1991 O GLOBO 35 CLICHE ESPORTES • 35

# Mansell mantém o otimismo: 'Williams está quase perfeita'

**Pit Stop**  
Celso Itiberê



## Senna e o paradoxo

**SUZUKA** — Este GP do Japão vai ser uma corrida difícil para Senna e ele sabe disso. Apesar de a McLaren ter melhorado consideravelmente, graças a um esforço conjunto Honda/Ron Dennis/Shell, o piloto brasileiro está diante de um paradoxo: sua grande vantagem é, também, sua maior desvantagem. Parece complicado mas não é.

A maior vantagem de Ayrton nessa corrida é o fato de ele não precisar da vitória. Marcar alguns pontos é suficiente e haverá ainda outra oportunidade, no Austrália, sempre com ele em posição dominante e fazendo forte pressão sobre seu adversário.

A maior desvantagem de Ayrton está na obrigação de vencer de Nigel Mansell, porque o inglês tem que arriscar tudo e gosta desse tipo de desafio. Ele faz o jogo do tudo ou nada, com um equipamento que tem condições de tornar esse jogo uma monótona repetição de bons resultados. Como diz Prost, Mansell não tem que pensar em nada, só em acelerar — e isso, como todos nós sabemos, o inglês faz com grande competência.

Apesar de desgostar a imensa torcida de Senna, que espera ansiosa o título mundial, acho que Mansell tem tudo para vencer, desde que nada aconteça de inesperado (nicho aqui pit stop desastrado, rodada por acidente, batidas eventuais e outros itens que fazem parte do espetáculo). Vou mais longe: a dobradinha das Williams me parece inevitável, embora como torcedor eu bata na madeira três vezes.

**Q** terceiro lugar, para Senna, tem conotações especiais, que podem tornar o GP de Austrália, apesar do adiamento da hora, um campeão de audiência. Se fizer quatro pontos no Japão, o brasileiro vai para a última corrida precisando do sexto lugar, enquanto Mansell, de novo, corre para vencer. O paradoxo vai ficar mais radical e, como gostava de dizer Paul Brunnli quando comentava a F1 para a Rádio Globo, tudo pode acontecer.

Porque, curiosamente, numa corrida de decisão, a obrigação de vencer e a de fazer um ponto se aproximam demais. Serão dois pilotos estressados, mas a vantagem psicológica estará para Mansell, com vitórias consecutivas e que lhe permitam descontar consideravelmente a diferença. Senna estará fragilizado com os sucessivos adiantamentos da decisão e, por isso, não sujeito a erros quanto o adversário.

Nelson Piquet está tranquilo. Seu caminho é a Ligier, mas ele reconhece que, se tiver que parar, o fará sem problemas. Bom administrador de seus ganhos, ele investiu o suficiente para ter uma vida tranquila. É reconhecido que a coisa pode se complicar quando ele morrer. Com três mulheres e quatro filhos, mais uma família grande, a única coisa que eu quero é que me deixem assistir à briga lá de cima.

Dando se conclui que Nelson Piquet está tão de bem com a vida que já reservou um lugarzinho no céu.

**CELSONE (RESENHA Esportiva Especial)**

**SUZUKA** — O adversário de Ayrton Senna na luta pelo título mundial, Nigel Mansell, está convencido de que, para fazer um *kyllhavoco* diante de seu público, a Honda deu à McLaren motores de classificação. O desempenho eficiente das McLaren para ele não pode ser apenas resultado de alguns pequenos ajustes na aerodinâmica e de alguns cavalos a mais no motor.

Baseado nessa sua conclusão — desmentida pela McLaren e pela Honda —, o inglês disse estar tranquilo para a corrida e que precisa apenas conseguir que o carro freie com mais suavidade na chicane para atingir a perfeição.

— Estou com pequenos problemas ali, pois quando piso forte no freio o carro se desequilibra e o risco de fritar os pneus aumenta. Mas no conjunto a Williams está muito bem.

A tenção, evidente em Senna, também começa a tomar conta de Mansell — e para combater isso, Frank Williams o chama várias vezes para perto de sua cadeira de rodas. As conversas são longas e Frank fala sempre baixo, num tom de pai para filho, procurando manter o espírito de luta do piloto e o insinuando a uma vitória. Em raros momentos Mansell retoma o seu costumeiro bom humor e volta a brincar com os mecânicos e a fazer piadas. Ele está fechado, quieto, como um menino em véspera de exame difícil.

Para o companheiro de equipe de Mansell, o italiano Riccardo Patrese, a largada deve merecer todo cuidado, pois sair na frente representa uma vantagem considerável. O italiano disse que, teoricamente, essa pista deveria favorecer aos motores V10, por causa de seu melhor torque, mas que, surpreendentemente, os V12 conquistaram excelente rendimento nos treinos.



Mansell, com expressão de espírito, conversa com um técnico da Williams

### Tempos do primeiro treino

1. Gerhard Berger/Austria.....	McLaren/Honda.....	1m30s428
2. Ayrton Senna/Brasil.....	McLaren/Honda.....	1m30s480
3. Nigel Mansell/Inglaterra.....	Williams/Ferrari.....	1m30s828
4. Alain Prost/França.....	Ferrari.....	1m31s385
5. Jean Alesi/França.....	Ferrari.....	1m31s719
6. Riccardo Patrese/Itália.....	Williams/Ronall.....	1m31s874
7. Alessandro Zanardi/Itália.....	Jordan/Ford.....	1m32s081
8. Stefano Modena/Itália.....	Tyrrell/Honda.....	1m32s245
9. Michael Schumacher/Alemanha.....	Benetton/Ford.....	1m32s742
10. Thierry Boutsen/Bélgica.....	Ligier/Lamborghini.....	1m32s846
11. Gianni Morandini/Japão.....	Tyrrell/Honda.....	1m33s183
12. Pierluigi Martini/Itália.....	Alfa Romeo/Ferrari.....	1m33s179
13. Jyrki Järvi/Finlândia.....	Dallara/Judd.....	1m33s181
14. Andrea De Cesaris/Itália.....	Jordan/Ford.....	1m33s469
15. Johnny Herbert/Inglaterra.....	Lola/Judd.....	1m34s812
16. Alex Zanardi.....	Fordwork/Ford.....	1m34s517
17. Nelson Piquet/Brasil.....	Benetton/Ford.....	1m34s557
18. Mauricio Gugelmin/Brasil.....	Leyton House/Berger.....	1m34s714
19. Martin Brundle/Inglaterra.....	Erasmus/Yamaha.....	1m34s827
20. Gianni Morandini/Itália.....	Alfa Romeo/Ferrari.....	1m34s888
21. Emanuele Pirro/Itália.....	Dallara/Judd.....	1m34s846
22. Erik Comas/França.....	Ligier/Lamborghini.....	1m34s821
23. Mika Häkkinen/Finlândia.....	Lola/Judd.....	1m34s965
24. Agari Suzuki/Japão.....	Larrousse/Ford.....	1m34s828
25. Michele Alboreto/Itália.....	Fordwork/Ford.....	1m34s836
26. Karl Wendlinger/Austria.....	Leyton House/Berger.....	1m34s858
27. Gabriele Tarquini/Itália.....	Fondmetal/Ford.....	1m34s836
28. Nicola Larini/Itália.....	Lambor/Lamborghini.....	1m34s857
29. Eric Van der Pijper/Itália.....	.....	1m34s841
• Média de velocidade de Gerhard Berger.....	.....	218,280 km/hora
• Eric Bernard (Larrousse/Ford) não participou do treino.	.....	.....

A página 35 da edição do jornal *O Globo* tem nos critérios de relevância e notoriedade como valores-notícia para fazer um comparativo entre Senna e Mansell e as suas possibilidades de conquista, às vésperas da decisão do campeonato de 1991 no Grande Prêmio do Japão.

Por um lado, um Ayrton pressionado pela boa vantagem no campeonato, o que lhe dava a condição de encerrar a disputa no Japão, enquanto Nigel chegava para corrida sem a responsabilidade do resultado que poderia lhe dar chances de transferir a disputa final para o Grande Prêmio da Austrália. Por outro lado, a edição de 19 de outubro de 1991, faz uso do tempo como critério de noticiabilidade, para apresentar os registros das voltas nos primeiros treinos no Japão, que colocavam os carros da McLaren de Berger e Senna à frente da Williams de Mansell.

Página 36 – 19 de outubro de 1991 – *O Globo* – Grande Prêmio do Japão

# Senna vai correr pelo título

**Um tricampeonato difícil de perder**

**SUZUKA** — As chances de Ayrton Senna conquistar o tricampeonato no GP do Japão são grandes. Se Nigel Mansell vencer a corrida, ele precisa chegar em segundo lugar. Desta forma, ficaria com 91 pontos contra 78 do inglês, uma vantagem impossível de ser tirada na última corrida, na Austrália. Se Mansell terminar em segundo lugar, o brasileiro precisa de apenas um ponto (sexta colocação). Ele passaria a ter 86 pontos, contra 75 do piloto da Williams.

Qualquer outra colocação de Mansell dará o tricampeonato a Ayrton Senna, independentemente do seu desempenho na corrida.

Se Mansell vencer e Senna terminar em terceiro, é declarado filaré para a Austrália, com o brasileiro ainda em excelente situação. Neste caso, precisaria de apenas um ponto em Adelaide para ser tricampeão. (CL)

**SUZUKA, Japão** — Ayrton Senna admite que vencer a corrida é objetivo secundário. O principal é fazer os pontos necessários para chegar ao título — precisa do segundo lugar para ser campeão, mesmo que Mansell ganhe.

— Claro que gostaria de vencer, mas não pretendo correr riscos. Estou atrás do campeonato e tenho grande esperança de conquistá-lo aqui.

Uma das preocupações do brasileiro é a largada. Ele acredita que será muito importante chegar na frente na primeira curva, porque a pista é estreita e os pontos de ultrapassagem são dois: a chicane modificada (onde ele e Alain Prost bateram em 1988) e a fredda depois do cruzamento, levando para o túnel.

— Acho que o meu carro melhorou muito, tanto em estabilidade quanto em velocidade. O conjunto está funcionando melhor com os ajustes na aerodinâmica e a pequena melhoria no motor. Também o combustível novo vai nos ajudar. Mas é uma corrida imprevisível, pois as Williams ainda são os melhores carros da F-1.

As bandeiras brasileiras tocam contra de Suzuka é a torcida de Senna é a maior de todas. Mas ele está tenso e não dá atenção aos torcedores que gritam seu nome.

— Tenho uma grande torcida aqui no Japão. Acho que é a maior fora do Brasil (ele esqueceu, mas disse a mesma frase na Itália, em Monza). A sensação de ver todas essas bandeiras é boa, mas vivo um momento de grande pressão e não tenho tempo para dedicar ao meu lado humano, infelizmente. Quem sabe depois de conquistar o título eu possa aproveitar isso mais?

Mansell está em sua mente o tempo todo. As brincadeiras do inglês o incomodam.

— Em momentos como este, de grande pressão, acho que Mansell não consegue manter o controle. E não concordo com a comparação que fazem, entre as divergências que tenho com Mansell e as que tive com Prost. São diferentes. Com Prost, foi uma luta que começou dentro da equipe.

**FÓRMULA 1**  
**GP JAPÃO**

**DESAFO HIBRIDO**  
Enviado especial

**TÓPICOS AFP**

No primeiro treino oficial para a formação do grid de largada, vitória de Ayrton Senna sobre Nigel Mansell; o brasileiro fez o segundo melhor tempo

A edição do jornal *O Globo* em 19 de outubro de 1991 traz os critérios relevância e notoriedade como valores-notícia na página 36, para destacar a decisão do campeonato de 1991 no Japão, com a possibilidade de desfecho favorável a Senna em destaque na chamada: “Senna vai correr pelo título”.

Aqui também, assim como na edição d’*O Estado de São Paulo*, para amplificar a matéria, a página destaca as palavras de Senna sobre as atualizações no carro, que o agradaram na véspera da prova no Circuito de Suzuka, no Japão:

Acho que o meu carro melhorou muito, tanto em estabilidade quanto em velocidade. O conjunto está funcionando melhor com os ajustes na aerodinâmica e a pequena melhora no motor. Também o combustível novo vai nos ajudar. Mas é uma corrida imprevisível, pois as Williams ainda são os melhores carros da F-1". (O GLOBO, 19 de out. de 1991).

O protagonismo de Senna, dentro de uma conjunção de elementos que compreendem a Fórmula 1 e suas características, coloca-o na condição máxima de representatividade no automobilismo, o que favorece a construção da imagem do herói e alimenta expectativa de superar feitos incomuns.

É dessa forma que o periódico destaca que, a tamanha vantagem de Senna sobre Mansell, definia o campeonato de 1991 como muito difícil para Ayrton perder. Afinal, um segundo lugar, mesmo que Nigel vencesse a prova, garantiria o terceiro campeonato para Senna, que destacava a presença da torcida no Japão e a forma como lidava com a pressão para conquistar o campeonato:

Tenho uma grande torcida aqui no Japão. Acho que é a maior fora do Brasil (ele esqueceu, mas disse a mesma frase na Itália, em Monza). A sensação de ver todas essas bandeiras é boa, mas vivo um momento de grande pressão e não tenho tempo para dedicar ao meu lado humano, infelizmente. Quem sabe depois de conquistar o título eu posso aproveitar isso tudo?" (O GLOBO, 19 de out. de 1991).

Sem se incomodar com as brincadeiras do adversário antes da decisão no Japão, Ayrton estava plenamente focado para concluir a sua jornada do herói, conquistando o campeonato de Fórmula 1 pela terceira vez.



Capa da edição – 21 de outubro de 1991 – *O Globo* – Grande Prêmio do Japão



O tempo no Rio está nublado, com períodos de chuva. Temperatura em ligaria elevada. A máxima do ontem foi de 30,5 graus, em Santa Cruz; mínima, 18,5, no Alto da Boa Vista. Ventos variando entre os quadrantes Leste e Norte, fracos a moderados. Visibilidade moderada.  
Página 12

# O GLOBO

REDAÇÃO FRANCISCO — Diretor — Demétrio C. F. (11) 509.0001. C.F. 554.16 (pensão). Paulo (11) 509.0002 (compra). C.F. 606.00 (jornal). Turismo (compra do GP): C.F. 606.00 (compra). C.F. 606.00 (venda). Telefones — 021 42.20.00. Fax — 021 42.20.00. Tel. — para FTV comercial, 021 42.20.00. 021 42.20.01. Taxa de Expediente para FTV comercial, 021 42.20.00. 021 42.20.01. Taxa de Expediente para FTV jornal, 021 42.20.00. 021 42.20.01. Fax de distribuição — 021 42.20.00. 021 42.20.01. Over (assinatura) — 021 42.20.00.

---

Vice-Presidentes:  
RODOLFO MARINHO    JOÃO ROBERTO MARINHO

Fundador: IRINEU MARINHO    Diretor-Redator-Chefe: ROBERTO MARINHO  
ANO LXV — 120 DE JANEIRO, SEGUNDA-FEIRA, 21 DE OUTUBRO DE 1991 — Nº 21.132

Diretor de Redação:  
EVARISTO CARLOS DE ANDRADE

Poster e Caderno Especial sobre Senna

## O genial cavalheiro



Telefoto Bezar

**Senna garante o tri e dá um prêmio a Berger**

Depois de garantir o tricampeonato mundial com a rodada de Nigel Mansell na 10ª volta do Grande Prêmio do Japão, Ayrton Senna estava com a vitória nas mãos. Mas a 300 metros da linha de chegada, surpreendeu e comoveu a torcida com um gesto de elegância: pisou no freio e deu passagem a Gerhard Berger, que assim conquistou sua primeira vitória na McLaren. A decisão de Senna

**Elegância acaba só contra Balestre**

O tricampeão só perdeu a elegância no momento das entrevistas. Sem rodeios, fez duras críticas ao ex-Presidente da FISA, Jean-Marie Balestre, a quem acusou de ter-lhe roubado o título de 1989.

— Este foi um campeonato importante e limpo. Deve servir de exemplo para todos as pessoas ligadas à Fórmula-1 — afirmou o piloto brasileiro.

Senna admitiu também que a tática empregada pela equipe na corrida de ontem funcionou com perfeição e que hesitou quando Ron Dennis, dono da McLaren, sugeriu pelo rádio que ele e Gerhard Berger trocassem de posição.

— Foi uma decisão difícil. Mas a vitória não era tão importante quanto o título.



Na décima volta do GP do Japão, o inglês Nigel Mansell perde o controle de sua Williams, sai da pista e deixa o título nas mãos de Senna



Com a chamada de capa, “Elegância de campeão”, o caderno de esportes destaca a conquista de Ayrton e o fato de ele ter cedido a vitória a 300 metros da linha de chegada para o seu companheiro de equipe Gerhard Berger, que ainda não havia vencido pela McLaren.

Outros dois critérios de noticiabilidade também se destacam na capa da edição de esportes: a visualidade, que destaca a celebração de Senna carregando a bandeira do Brasil na volta após cruzar a linha de chegada e a festa do champanhe no pódio, com Berger; e o valor-notícia do tempo, ressaltando a terceira conquista de Senna, que, à época, colocava o Brasil como maior campeão na Fórmula 1, com oito títulos mundiais, com Senna sendo o tricampeão mais jovem, com 31 anos. Emerson Fittipaldi, que foi o primeiro campeão, também é lembrado pelo periódico.

2. **TRICAMPEÃO**

# O maior piloto brasileiro de todos os tempos

CELSO TIBERÉ  
Enviado especial



GP JAPÃO

**SUZUKA** — Velocidade, técnica, desprendimento e um equipamento perfeito. Na indústria dessas ingredientes Ayrton Senna encontrou o combustível capaz de levá-lo ao tricampeonato no GP do Japão, ontem de madrugada. Com a McLaren bem ajustada e um motor fantástico preparado pela Honda, Senna mostrou toda a sua técnica, batendo os Williams de Nigel Mansell e Riccardo Patrese. Um carro tão bom, que acabou levando Mansell à precipitação e à derrota. Ao sentir que Berger se distanciava na liderança e que suas chances de vitória diminuíam a cada volta, o "Leão" partiu para o ataque, mas errou na freada e saiu da pista logo na décima volta, no mesmo ponto onde Senna e Prost bateram há um ano, quando o brasileiro foi bicampeão.

Com uma esportividade comovida, Senna entregou a vitória para seu companheiro Gerhard Berger, quando praticamente parou o carro na última volta, deixando o austríaco conquistar sua primeira vitória pela McLaren. O tricampeonato faz de Senna o maior piloto brasileiro de todos os tempos, igualando o número de títulos de Nelson Piquet, mas superando-o em vitórias, poles e pontos.

A atitude do brasileiro na última volta talvez tenha sido a forma que Ayrton-Senna encontrou para dividir seu título com toda a equipe McLaren. Abandonando mão do que seria sua GP vitória na Fórmula-1, ele mostrou que com-

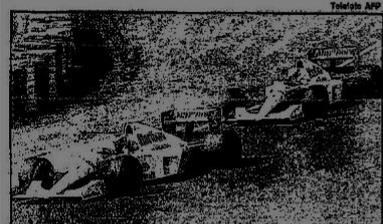
preendia perfeitamente que somente o esforço coletivo era capaz de fazer grandes carros, grandes equipes e grandes campeonatos. Dar a vitória a Berger, que sempre que pôde, trabalhou humildemente a seu favor, foi um agradecimento a todo o esforço feito pela equipe nos últimos dias.

A capacidade de recuperação da McLaren ficou clara ontem. Com uma largada precisa, Senna deixou Berger escapar na liderança e só se preocupou em conter as investidas de Mansell. O brasileiro largou para o lado do inglês, fechou os espaços, e impediu seu avanço.

Mesmo quando Mansell mergulhava em cima de Senna em cada curva, na reta o motor Honda demonstrava toda a sua potência, não dando chances ao piloto inglês. Isso fez com que Mansell fizesse um ataque desordenado. Apesar de saber que todos teriam que parar e fazer um pit stop, Mansell preferiu atacar logo e perder o controle do carro, saindo da pista.

Com o título garantido, Senna partiu em busca de Berger, buscando rapidamente. O austríaco ainda retornou do pit stop com o carro mais equilibrado do que o de Senna, mas, atrapalhado por Satoru Nakajima, não conseguiu partir para o ataque direto. Riccardo Patrese, em terceiro, lá muito longe, e lutava apenas para manter a posição, seguido por Alain Prost, Martin Brundle e Stefano Modena.

Aí que Senna tomou a decisão inesperada, abrindo passagem para Berger a 300 metros da linha de chegada e levando os torcedores japoneses ao delírio. Um deles, trevando a pista, entregando uma pequena bandeira do Brasil para o piloto, que inclinou sua encolhida volta da vitória e do tricampeonato.



Libre de Mansell, Senna partiu para o ataque a seu companheiro Berger

## No pódio, lágrimas de champanha

**SUZUKA** — Ayrton Senna teve razões de sobra para comemorar bastante seu terceiro título mundial. Ao contrário dos dois anos anteriores, quando as desleixadas contra o francês Alain Prost foram sempre conturbadas, dessa vez o brasileiro pôde ganhar o campeonato sem qualquer polêmica. Até mesmo seu principal rival, Nigel Mansell, esqueceu sua decepção com a derrota e, com dignidade, foi cumprimentar o brasileiro pelo triunfo, logo depois da prova. Emocionado, Senna cumprimentou o inglês e ergueu seu braço, reconhecendo seu talento.

A festa de Senna continuou no pódio. Gerhard Berger, que receberá a vitória de presente — a primeira obtida na McLaren — pulou o brasileiro e abraçou o Riccardo Patrese para o seu lado no posto mais alto do pódio.

A tradicional guerra de champanha teve como alvo preferido o novo tricampeão mundial, que tentou se defender inutilmente dos ataques de Berger e Patrese. Vencido, Senna pegou o resto de seu champanha e despejou sobre a cabeça e o líquido escorreu pelo seu rosto como se fossem lágrimas.

Os japoneses observavam tudo felizes, como se Senna fosse um compatriota. Bandeiras brasileiras se espalhavam por toda a parte. O Diretor da McLaren, Ron Dennis, grande aliado de Senna na luta pelo título, ainda lhe reservava uma surpresa. Quando o piloto deixava o pódio, levou um inesperado banho. Era Dennis, que com um enorme balde, cheio de água, atacou Senna de surpresa, aumentando ainda mais a festa em Suzuka. (C.I.)



Encharchado após a guerra de champanha no pódio, Ayrton Senna abraça e agradece os aplausos dos japoneses, com Gerhard Berger ao fundo

## Os números dos brasileiros

AYRTON SENNA	NELSON PIQUET	EMERSON FITZPATRICK
Títulos — 3 Vitórias — 32 Poles — 58 Volts mais rápidos — 17 Pontos — 484 GPs — 125	Títulos — 3 Vitórias — 23 Poles — 24 Volts mais rápidos — 23 Pontos — 484 GPs — 283	Títulos — 2 Vitórias — 14 Poles — 6 Volts mais rápidos — 8 Pontos — 280 GPs — 144
ROBERTO MORENO	MOURICÓ EUGELMIN	WILSON FERTALDO
Títulos — 0 Vitórias — 1 Poles — 1 Volts mais rápidos — 5 Pontos — 58 GPs disputados — 72	Títulos — 0 Vitórias — 0 Poles — 0 Volts mais rápidos — 1 Pontos — 15 GPs disputados — 23	Títulos — 0 Vitórias — 0 Poles — 0 Volts mais rápidos — 0 Pontos — 18 GPs disputados — 57
ROBERTO GOBBI	MERIANO BARROS	FRITZ DORF
Títulos — 0 Vitórias — 0 Poles — 0 Volts mais rápidos — 0 Pontos — 1,5 GPs disputados — 8	Títulos — 0 Vitórias — 0 Poles — 0 Volts mais rápidos — 0 Pontos — 2 GPs disputados — 7	Títulos — 0 Vitórias — 0 Poles — 0 Volts mais rápidos — 0 Pontos — 0 GPs disputados — 3
ALEX DIAS RIBEIRO	INGO NOFFMANN	CHICO SERBA
Títulos — 0 Vitórias — 0 Poles — 0 Volts mais rápidos — 0 Pontos — 0 GPs disputados — 14	Títulos — 0 Vitórias — 0 Poles — 0 Volts mais rápidos — 0 Pontos — 0 GPs disputados — 6	Títulos — 0 Vitórias — 0 Poles — 0 Volts mais rápidos — 0 Pontos — 1 GPs disputados — 10
RAUL MOSE	Títulos — 0 Vitórias — 0 Poles — 0 Volts mais rápidos — 0 Pontos — 0 GPs disputados — 23	

© Luis Pereira Bueno foi o sexto no GP do Brasil de 1972, prova que não fazia parte do calendário oficial.

## O destaque

### Berger, um prêmio na última volta

**SUZUKA** — Depois de dois anos, o austríaco Gerhard Berger voltou ao degrau mais alto do pódio na Fórmula-1. E pouco importa, para ele, as circunstâncias da vitória no Japão. O importante, na verdade, foi ter mostrado, não apenas na corrida de ontem, mas também no GP da Espanha, que vem aos poucos recuperando a agressividade que havia perdido depois do grave acidente sofrido no GP de San Marino de 1989. Mais do que um presente, a vitória de Berger, abrindo passagem para seu companheiro de equipe a 300 metros da linha de chegada, foi um prêmio para o piloto mais rápido em todos os treinos. Uma retribuição pela excelente atuação de Berger no início da prova, que, indiretamente, acabou provocando o erro de Nigel Mansell.

Foi também uma recompensa ao trabalho realizado pelo austríaco, que testou exaustivamente as alterações de motor e de aerodinâmica, enquanto Senna descansava em Angra dos Reis.

Desde sua estréia na McLaren, em 1990, Berger não conseguia vencer. O último triunfo aconteceu em 1989, pela Ferrari, quando ganhou o GP de Portugal. A vitória de ontem foi a sexta do piloto na F-1. (C.I.)

A visualidade como critério de noticiabilidade na página 2 do caderno de esportes d'O Globo em 21 de outubro de 1991 destaca o desfecho da jornada do herói com a conquista do terceiro campeonato de Ayrton Senna.

A chamada, exalta Ayrton como “O maior piloto brasileiro de todos os tempos”, consolida uma carreira iniciada na Fórmula 1 em 1984 e que, na sua sétima temporada, conquistava o seu terceiro campeonato.

A visualidade também é destaque com a foto de Senna celebrando no pódio com os braços abertos; era a realização do herói que, ao longo de uma temporada de corridas, foi submetido a uma rotina desgastante de treinos que antecederam o grande momento da competição, na qual, por vezes, esteve envolvido em questões como a ausência de contato com a família e a superexposição na mídia.

Rubio (2017, p. 32) destaca que esse caminho árduo oportuniza ao profissional a possibilidade de colocar à prova as suas fragilidades, angústias e incertezas, posto que, ainda que seja uma figura mítica, esse herói contemporâneo não habita o Olimpo, mas estabelece relações afetivas e sofre com os transtornos que cercam a vida de um ser que também é cidadão.

O texto ressalta o resto de champanhe na garrafa que Senna despejou sobre sua cabeça e que escorreu pelo seu rosto como se fossem lágrimas. Mas também exalta a qualidade do carro de Senna, que foi o suficiente para garantir mais um campeonato.

Velocidade, técnica, desprendimento e um equipamento perfeito. Na mistura desses ingredientes Ayrton Senna encontrou o combustível capaz de levá-lo ao tri-campeonato no GP do Japão, ontem de madrugada. Com a McLaren bem ajustada e um motor fantástico preparado pela Honda, Senna mostrou toda a sua técnica, batendo as Williams de Nigel Mansell e Riccardo Patrese. Um carro tão bom que acabou levando Mansell à precipitação e a derrota. (O GLOBO, 21 de out. de 1991).

A página 2 ainda faz uso da visualidade e do tempo como valor-notícia para destacar os demais pilotos brasileiros que estiveram na Fórmula 1 até então, através de um comparativo de desempenho entre eles, o que amplifica o fato de Senna ser apontado pelo periódico como o maior piloto brasileiro de todos os tempos. Destacando os títulos conquistados por Emerson Fittipaldi e Nelson Piquet, a matéria coloca Ayrton em um grupo seletivo de pilotos com três campeonatos conquistados, mas recordista absoluto em número de vitórias e *pole positions*. Senna também se tornaria o piloto mais jovem a chegar à marca de três títulos conquistados – ele estava com 31 anos à época.

Segunda-feira, 21 de outubro de 1991 O GLOBO 3

# Uma festa para japoneses ver

TRICAMPEÃO

**CELSO PINHEIRO**  
Enviado especial

**SUZUKA** — Primeiro no pódio, depois as entrevistas, finalmente a festa organizada pela Honda.

Mas o grande momento de Ayrton Senna aconteceu no fim da tarde. Um grupo de cerca de 300 torcedores, com bandeiras do Brasil e faixas, pediu a presença de Senna diante do boxe da McLaren. E ele atendeu.

Ainda de máscara, com grande agilidade, saltou e subiu no muro que separa os boxes da pista e ficou ali, de pé, agitando as bandeiras durante uns quatro minutos. Foi uma kumura. Senna estava emocionado e a festa era incrível.

Depois dos abraços na chegada, ele foi para o pódio. E de lá para entrevistas às televisões. Os jornalistas brasileiros ficaram para o fim, mas aí ele foi "sequestrado" por Ron Dennis rumo à festa da Honda.

Havia uma multidão a atravessar. No caminho, ficou sem o relógio. Em seguida, avançando no meio da multidão, Ayrton derrubou uma japonesinha. Como ela estava filmando, a máquina bateu no olho esquerdo. Senna riu quando, no tentar auxiliá-la, ela se levantou, fazendo uma torcida bem próxima.

Ao chegar, ganhou flores da Sra. Sachy Honda, viúva de Sachiro Honda, fundador e ex-Presidente da empresa, e ouviu o engrandado discurso de Nobuhiko Kawamoto, o atual Presidente. Após agradecer a Senna e elogiar o seu espírito de colaboração, Kawamoto disse:

— Temos muito prazer em ter conhecido Senna, que é o maior de todos os pilotos, e esperamos que ele possa vencer de novo ano que vem.

E referindo-se a Berger:

— Quanto a Berger, acho que vem ele poderá ser um grande piloto.

O austríaco olhou como se não acreditasse, mas sorriu, certo de que a tradição não deve ter sido precisa. Na hora do brinde, a grande bagunça. Na foto com a equipe, Kawamoto levantou a taça de champanha grêmio kampaï (saúde, em japonês). Ato contínuo, Senna virou a taça na cabeça de Berger. O austríaco e Ron Dennis amesguraram Ayrton, que passou a segurar uma garrafa de champanha. O toque final foi dado por Ron Dennis. Quando um Diretor da Shell pediu a palavra para ressaltar a colaboração com a Honda, dizendo que era o resultado do esforço de duas grandes empresas, ele gargalhou.

— Eu diria três. O senhor esqueceu a McLaren.

**Tabako AP**



Na boa largada de dupla da McLaren, o início da estratégia vitoriosa para impedir o ultrapassagem de Mansell

**Tabako AP**



Ao chegar ao boxe, ainda do capacete, o tricampeão, abraça Gerhard Berger

## No warm up, a troca decisiva de carro

**SUZUKA** — A festa de Senna começou bem cedo, no warm up. Depois de andar algumas voltas com o carro titular, ele entrou para os boxes. Resolveu então fazer um acerto diferente na suspensão do carro, algo que não havia ainda sido tentado. Saiu para a pista e, em três voltas conseguiu rodar quase um segundo e meio mais rápido. Quando parou, no fim do treino, estava eufórico.

— Agora sim achamos o acerto. O carro é muito crítico e a diferença de um milímetro nos ajustes pode representar uma grande melhora no tempo. Acho que, finalmente, estamos em condições para a corrida. Vai ser duro, mas temos condições de ganhar.

A euforia de Senna só não era maior por causa do bom desempenho das Williams de Mansell e Patrese, que ficaram com segundo e terceiro lugares. Senna resolveu correr com o carro reserva e a equipe combinou a tática.

— Nós decidimos por uma estratégia simples: quem liderasse no início seria ajudado pelo outro.

Como Gerhard Berger conseguiu uma excelente largada e acelerou tudo que podia na primeira volta, ainda que com isso corresse o risco de comprometer seriamente os pneus, coube a Senna fazer com que o plano funcionasse.

— Quando Gerhard fugiu, muito rápido, eu comeci a fazer o que havíamos combinado. Meu carro estava um pouco pesado, difícil de dirigir, mas fui administrando as Williams. Tinha uma preocupação especial com Mansell.

Quando o inglês saiu da pista, no início da décima volta, a tática deixou de ser necessária.

— Pelo espelho, vi o nariz do carro dele entortar e o carro sair. Pensei: o campeonato está acabado. Me deu um alívio e imediatamente me veio outro pensamento, o de que dali para a frente poderia fazer a minha corrida, andar do jeito que gosto. Comecei a acelerar tudo que podia. Eu achava, desde a primeira volta, que ele estava impondo um ritmo forte demais e que isso poderia comprometer prematuramente seus pneus. Livre de Mansell parti sobre Berger, que evidentemente estava com problemas. Foi ótimo. (C.I.)

## Ayrton e o gesto simpático mas difícil

**SUZUKA** — O gesto simpático, deixando Gerhard Berger passar na última curva, para receber a bandeirinha na primeira vitória do austríaco pela McLaren, não foi fácil. Ayrton Senna revelou que a equipe combinara que quem liderasse a prova no começo seria o vencedor, caso os dois carros estivessem na liderança. Ele cumpriu o acordo, mas confessou que relutou até a última volta.

— O pensamento de deixar Berger passar me veio à cabeça quando senti que estávamos fugindo do Patrese e folgando na frente. Pensei: coragem! Vou deixar ele passar. Mas continuei acelerando. Ele havia sido sempre mais rápido do que eu, desde os treinos. Devia deixá-lo passar, mas havia uma resistência íntima difícil de vencer. Confesso que cheguei a pensar nisso.

Senna continua:

— Quando faltavam dez voltas, ouvi um barulho pelo rádio, mas não entendi. Não sabia o que fazer, se perguntava ao Ron Dennis se ele queria a troca de posições. Tinha certeza de que era isso. Como eu não ouvi, tirei o pé do acelerador, para reduzir o ruído e perguntei qual era a mensagem. E disse para mim mesmo: se ele estiver me pedindo a troca de posições e eu, por não entender, não obedecer, ninguém vai acreditar. Af, tirei mesmo o pé e perguntei: Ron, você quer a troca de posições? E ele respondeu: sim, troquem. Ai eu pensei: Gerhard me ajudou em muitas ocasiões, chegou a minha vez.

A vontade de ganhar foi afinal vencida.

— Deu o coração dar uma vitória assim. Mas isso representa pouco diante do campeonato. Acho que valeu a pena. Eu e Berger sempre nos damos muito bem, esses dois anos de convivência e acho que vamos estar mais juntos ainda.

Apesar de satisfeito com a vitória, Senna reconhece que este não foi o título mais importante de sua carreira:

— O de 1988, o primeiro, ainda está forte na minha memória, porque eu estava muito atrás e tive que fazer uma grande recuperação para vencer. Além disso, naquele ano eu ganhei uma luta dentro da equipe, contra Prost. Acho que o de 1990 não foi um título para ser lembrado. O deste ano foi interessante, porque as vitórias ficaram divididas, houve muita competição e emoção para quem viu as corridas. E acredito que o de 1992 vai ser um Mundial ainda mais disputado, com equipes diferentes e motores diferentes. Eu já estou pensando no futuro. (C.I.)

A terceira página do caderno de esportes d'O Globo em 21 de outubro de 1991 traz o critério da notoriedade para destacar o desfecho da jornada do herói com a conquista do terceiro campeonato de Ayrton Senna. A chamada, intitulada "Uma festa para japoneses ver", é a celebração de Senna após confirmar o seu terceiro campeonato no Japão, com detalhes da sua preparação para a batalha épica, como a troca de carro no treino de aquecimento antes da largada para a corrida, quando Ayrton sentiu ter encontrado o acerto correto para o seu carro:

A festa de Senna começou bem cedo, no warm up. Depois de andar algumas voltas com o carro titular, ele entrou para os boxes. Resolveu então fazer um acerto diferente na suspensão do carro, algo que não havia ainda sido tentado. Saiu para pista e, em três voltas conseguiu

rodar quase um segundo e meio mais veloz. Quando parou no fim do treino estava eufórico [...]. A euforia de Senna só não era maior por causa do bom desempenho das Williams de Mansell e Patrese, que ficaram com segundo e terceiro lugares. Senna resolveu correr com o carro reserva e a equipe combinou a tática (O GLOBO, 21 de out. de 1991).

Para tentar exemplificar, retornamos à obra de Barthes (2009, p. 153) sobre a mitologia do automóvel como uma grande criação de época, concebida apaixonadamente por artistas desconhecidos, mas cujo uso faz dele um objeto absolutamente mágico. Na mitologia do automóvel, a velocidade é expressa por sinais agressivos, comuns ao ambiente esportivo de competição. São esses sinais que dão forma à jornada de herói daqueles que fazem do automóvel um objeto mensageiro da sobrenaturalidade. A troca de carro feita por Ayrton na última sessão de treinamento foi fator importante para conquistar o campeonato.

Com o campeonato decidido na 10ª volta da prova, após a saída de Mansell da pista, Ayrton passou o restante da corrida com a preocupação de completar a prova e, se possível, com a vitória. Rapidamente ele consegue superar Gerhard Berger e, assim, ficar com a primeira posição por praticamente mais da metade das voltas da corrida, até os metros finais, quando, num gesto que não foi facilmente cedido por Senna, ele deixou Berger passar:

“O pensamento de deixar o Berger passar me veio à cabeça quando senti que estávamos fugindo do Patrese e folgando na frente. Pensei comigo: vou deixar ele passar. Mas continuei acelerando. Ele havia sido sempre mais rápido do que eu, desde os treinos. Devia deixá-lo passar, mas havia uma resistência íntima de vencer. Confesso que cheguei a pensar nisso” (O GLOBO, 21 de out. de 1991).

O gesto do campeão para com o seu companheiro de equipe, ao ceder a vitória a quem tanto o ajudou na temporada, foi o ponto final na jornada do herói de Senna em 1991, na conquista do terceiro campeonato.

TRICAMPEÃO

# O esabafo: 'Fui roubado em 89'

**SUZUKA** — O título de 1991 serviu para Ayrton Senna fazer um esabafo e mostrar toda sua habilidade GP JAPÃO

pela saída de Jean-Marie Balestre da Presidência da Federação Internacional de Automobilismo Esportivo (Fia). Segundo ele, este deveria ser seu quarto título, mas Balestre simplesmente tomou em 1989.

— Aí hoje não engoli o que aconteceu naquele ano. Foi roubado. (Em 1989, Senna bateu em Prost, venceu a pista e ganhou, mas sua vitória foi anulada, sob a alegação de que retornara à pista de forma irregular).

Foi a primeira vez. Sem reconhecer que, no ano passado, bateu de propósito no carro de Prost, porque aquela era uma reação contra as arbitrariedades de Balestre. Senna lembrou que os problemas começaram com a discussão sobre o lugar do pole. Antes dos treinos, estava certo de que as posições na primeira fila seriam trocadas.

— Trabalhava duro para lutar na frente. Danilo, o que aconteceu? Balestre queria me atingir e proibiu a mudança. Como que colocaram no lugar errado, decidi ir para o lado ou nada. Eu acho que contribui para a perda de Jean-Marie Balestre.

Senna garantiu que preferia ser feito uma corrida limpa, normal, sem batidas.

— Era meu direito largar do lado esquerdo. Mas Balestre não quis. Prost saiu na frente e eu fui para a primeira curva quando ele já havia feito a tomada. Foi em cima dele. Não dois anos da pista e foi um terrível fim de campeonato, ruim para mim e ruim para a F-1. Foi um mau exemplo para todos — disse o novo tricampeão mundial.



Confronto de jornalistas, Ayrton Senna dá entrevistas criticando o ex-Presidente de Fia, Jean-Marie Balestre

**"Ano passado, Prost saiu na frente e eu fui em cima dele. Foi um mau exemplo para todo mundo"**

## Sem Balestre, tudo fica mais simples

**SUZUKA** — Ao mesmo tempo em que acusa Jean-Marie Balestre pelas contúidas das últimas temporadas, Ayrton Senna afirma que este ano a Fórmula-1 teve uma disputa muito mais interessante, sem incidentes. E ele atribui isso exatamente ao fato de o dirigente não ter interferido.

— O campeonato foi incrível, do ponto de vista técnico e esportivo e acho que pode servir como exemplo para todos que lidam com a F-1. Foi interessante porque não havia apenas um time dominando tudo. E este final foi interno, porque à medida que as corridas iam acontecendo, Mansell ia se aproximando. Eu não queria divergências com Mansell e fiz tudo que era possível para evitar acidentes. Ela tinha que fazer a sua parte. Devíamos jogar limpo, 50% de possibilidades para cada um e felizmente isso aconteceu aqui.

Depois, voltou a atacar Balestre. O piloto brasileiro citou o briefing dos pilotos em Suzuka o primeiro depois da eleição de Max Mosley — como um exemplo de mudança.

— Não foi um espetáculo teatral, mas um trabalho profissional. E eu acho que todos os pilotos ficaram felizes, porque não tiveram que ouvir um monte de bobagens. Tudo era claro, direto. Eu não me importo com o que Balestre possa pensar do que estou dizendo. Acho que todos nós devemos dizer o que acha certo e o que acha errado. Afinal, que normas são essas, que juízes nós vamos dizer que alguma coisa não é justa, pelo que é limpo. Feio mesmo deve ser mesmo, mas não vivamos no século 20 e somos pilotos profissionais. Há um monte de dinheiro nisso, a imagem de cada um está em jogo e nós ficamos sem dizer o que pensamos porque somos amadores. Isso é justo? É esta, por acaso, uma maneira correta de trabalhar? Não é, mas ninguém podia dizer isso. Foi assim em 1989. Eu disse o que pensava e tudo o que aconteceu depois foi teatro.

Senna lembra que durante as festas entre as temporadas de 89 e 90, muita coisa que não era verdade foi dita. A Festa chegou a anunciar que ele havia perdido descalça a Balestre por suas declarações, o que não aconteceu. E o piloto brasileiro se irrita ao lembrar desses fatos.

— Se vocês querem saber a verdade, eu nunca pedi desculpas para aquele sujeito. Eles mudaram o que estava escrito, não respeitaram o acordo. Eles queriam um acordo conosco, mas eu era contra. Ron insistiu para que eu assinasse e topei, mas com as palavras que eu assinava. E eles mudaram o que estava escrito depois de eu ter assinado um papel e mandado por fax. Prode? Não é por acaso uma manobra limpa de fazer as coisas? Isso machuca a gente. A corrida de 89 aqui me machucou. Não é o que aconteceu depois que me atingiu mais ainda. Alain Prost nunca sentiu o que eu senti em 1990, quando tivemos que vir juntos aqui porque nada aconteceu depois. Eu acho que esse deve ser um exemplo para todos que fazem parte da F-1: pilotos, jornalistas, administradores. Nós temos que lutar pelo que é justo, pelo que é limpo. Feio mesmo deve ser mesmo, mas não vivamos no século 20 e somos pilotos profissionais. Há um monte de dinheiro nisso, a imagem de cada um está

## Torcida comemora tricampeonato com entusiasmo pela madrugada

**No Canecão, uma 'boca-livre' superanimada**

**MARCELO BARRETO**

O burburinho dos motores, amplificado por potente sistema de som, e o show de imagens da TV japonesa, projetado em oito telas, pareciam transportar o Canecão para as arquibancadas de Suzuka. E os mais de dois mil convidados e pessoas que participaram da "Corrida Nacional", promoção do banco que patrocinava Ayrton Senna, não ficaram por menos. Comandados pelo locutor Fernando Vanucci, eles agitaram bonas, ergueram os punhos cerrados e chegaram mesmo a improvisar a "Gai".

A vibração chegou ao auge quando o carro de Mansell começou a perder o equilíbrio. A torcida se levantou, como se o contravante de seu time tivesse driblado o goleiro adversário. Quando o inglês parou, não demorou muito para que algum puxasse o coro de "tricampeão, tricampeão", enquanto Vanucci comandava trôncos idênticos ao "Gai", que caminhava desolado em direção aos boxes.

Os torcedores podiam fazer, a qualquer momento, um pit stop em quatro mesas que serviam frango cremoso ao molho maizê, acompanhado de arroz com passas. Como sobremesa, sorvetes de frutas. Com barris de chopp garantiram o combalível da festa, tendo uisque e refrigerantes como aditivos. O Banco Nacional distribuiu 1.500 convites a clientes e funcionários e, apesar da truculência de alguns porteiros, muita gente ganhou com a vitória de Senna com uma grande "boca-livre".

Todos esses aríetivos, porém, não foram suficientes para atrair muitas celebridades. Dona Klabin, Patrícia Prillio e Kiki Garayghia, acompanhadas do marido Renato, um dos poucos não-senistas assumidos da



Dois dos oito telões no Canecão mostram o erro que tirou Nigel Mansell da prosa. A torcida comemora

**Nas boates, um novo hábito: dançar e torcer**

**CLÁUDIA MATTOS**

A noite de sábado em duas das mais badaladas boates do Rio, Resumo da Opera e Dr. Smith, como sempre foi animada ao som de Prince, Brother in Rhythm, Heavy e 60 Prince of Rap. Mas nem os mais radicais deixaram de deixar, durante mais de duas horas, com o som da voz do entusiasmado narrador Galvão Bueno, do Rádio Globo, e com a música "A volta da vitória" do grupo Nova Era — a que comemora as vitórias de Ayrton Senna na Fórmula-1.

Tudo isso graças ao esquema montado pelas duas casas boates, que resolveram contratar telões para que seus frequentadores pudessem ao mesmo tempo dançar e assistir GP do Japão.



Os frequentadores do Resumo da Opera dançam com a festa de Senna

**Inglêses lotam pub e no fim valem o 'Leão'**

**PAULO JULIO CLEMENT**

Ian Barry chegou cedo no Lord Jim Pub, em Ipanema. Sorrientes e confiantes, apostou na vitória do compatriota Nigel Mansell. Puxou o amigo Art Ximenes, proprietário do pub, e provocou.

— Apoteu US\$ 300 em Mansell. O Senna nem vai completar a prova.

Rapidamente o pub ficou recheado de ingleses. A festa começou animada. Os primeiros a chegar já vibravam com o logo Manchester United o Arsenal. Art parecia prever o que aconteceria. Tanto que não deixou de atender aos frequentadores para observar a perseguição. Alguns ingleses continuaram a jogar dados. Os mais desinibidos chegaram a dizer que o melhor seria a vitória de Jean Alesi, da Ferrari.

Encostado numa das colunas do pub, Ian pensou que Mansell realmente pudesse ultrapassar Senna. E os ingleses gritavam. Os brasileiros limitavam-se a vibrar cada vez que Senna aprovava a reta para se distanciar.

— Come on, Lion! Come on, Lion! (Vamos, Leão!) — gritavam os mais entusiasmados.

A euforia durou até a barbatana de Mansell. De head, Mansell passou a volta.

— Stupid pilot! (piloto estúpido!) — gritou Robert Parker, que antes lutava ao ver Mansell se aproximar de Senna.

Fim do sonho do inglês. Silêncio no pub por alguns segundos. Em seguida, vaias para Mansell e aplausos para Senna. Brindes entre os brasileiros e sorrisos amarelados entre os ingleses. Ian não perdeu o bom-humor. Pagou a aposta e partiu para o chopp.

— O que importa é a festa, a brincadeira. O Mansell? Quem sabe algo que vem...



O motorista José Almeida instalou seu carro numa TV para ver a corrida

Do lado de fora, um motorista de táxi também fez a sua festa. Com uma televisão ligada à bateria do carro, José Almeida alegrou a noite dos "fanelinhas" e policiais que chegavam no local. Eles não precisaram descer do carro para minutos de corrida, todos vibraram e torceram muito por Senna.

Mas com a rodada de Nigel Mansell o local aos poucos foi se esvaziando e ficaram apenas os mais entusiasmados com a

A notoriedade é o critério em destaque para amplificar o desabafo de Senna após a conquista do campeonato de Fórmula 1 pela terceira vez. Sem esconder a mágoa por se sentir prejudicado após a decisão em 1989, quando foi derrotado por Alain Prost, também no Grande Prêmio do Japão, a chamada de capa, “Fui roubado em 89”, mostrava um campeão que confessou a sua vingança contra Prost em 1990, ao jogar o carro de forma arriscada para cima do seu adversário, decidindo, assim, o campeonato a seu favor, mas sem esquecer a disputa de 89.

O sentimento de Ayrton pode ser encontrado em Campbell (1990, p. 138). O autor ressalta que a façanha convencional do herói é fruto de uma usurpação ou de um sentimento de ausência de uma experiência ou aventura que ultrapassam o usual, seja para recuperar o que foi perdido ou para descobrir um novo sentido da vida, o que normalmente se perfaz como se fosse uma corrida, com largada e reta de chegada. Completar a jornada de 1991, sem percalços, com uma disputa direta entre dois pilotos e sem interferências do lado de fora da pista, foi o ponto chave que Ayrton fez questão de ressaltar nas entrevistas após a corrida no Japão.

Em contraste ao desabafo de Ayrton, a página 4 da edição de esportes d’*O Globo*, mostrou como foi a torcida do público brasileiro na madrugada de 20 de outubro de 1991, com os bares, restaurantes e boates preparadas para assistir o Grande Prêmio do Japão. Para fazer essa amostragem, a página fez uso da visualidade como valor-notícia para retratar a movimentação de público nestes locais para acompanhar a prova, com televisores até em pontos de táxi para ver o desfecho da temporada de 1991 da Fórmula 1.

## Página 5 – Caderno de esportes – 21 de outubro de 1991 – *O Globo* – Grande Prêmio do Japão

Segunda-feira, 21 de outubro de 1991

O GLOBO

TRICAMPEÃO

5

# A vitória do homem sobre a adversidade

CILSO IMAEI  
Enviado especial

**SUZUKA, JAPÃO** — Veio aqui com um carro de condições técnicas inferiores, provando que o homem pode ter papel importante numa equipe de Fórmula 1, foi a grande lição que Ayrton Senna deu a todos nessa temporada. Seu terceiro título mundial foi conquistado com uma McLaren que, durante a maior parte do campeonato, esteve num nível abaixo das Williams, seu rival direto — embora a vantagem obtida nas primeiras corridas chegasse a mascarar a situação.

— Começamos a temporada com quatro nós nos pneus, quatro vitórias. Não se deve esquecer, que no começo as Williams tinham problemas de confiabilidade. Eles tinham um carro bom, um conceito de motor excelente. Estavam à frente de todos, mas tudo era tão novo (Senna se refere ao câmbio semi-automático, ao conceito aerodinâmico e à construção do motor) que tiveram muitos problemas. As vitórias nas primeiras corridas nos deram o ar necessário para respirar quando os tempos difíceis chegaram — explica Senna.

O brasileiro lembra que, desde o primeiro teste com o novo carro, ele e Gerhard Berger disseram aos engenheiros que, com aquele equipamento, não havia como pensar no título mundial. Reclamaram principalmente do motor, fraco, sem torque.

— Em Fiorano, fiz a pole e ganhei. Disse aos técnicos que a vitória fora casual e que não tinham um bom carro. Em São Paulo, lutei contra Mansell e depois, contra Patrese. Terminei a corrida só com uma marcha, mas todos acabaram ótimos.

Segundo Senna, ainda havia condições de luta em Imola, embora ele ache que as Williams já eram melhores na ocasião.

— Patrese e Mansell estavam ditando melhor do que nunca. Quando fomos para Canadá e México, percebemos como eles estavam à nossa frente e, então, Berger e eu começamos a pressionar a Honda, a Shell e a McLaren para que fizessem alguma coisa, a fim de tornar o carro novamente competitivo.

A capacidade de recriar da Shell e da Honda nessa fase foi atrelada por Senna: — A Honda fez um novo motor depois de Canadá. Era um V12, mas essa era a única semelhança com o propulsor anterior. Outro, era todo diferente. Ficou sem gasolina em duas corridas, perdemos pontos importantes, mas se eu tivesse um carro eficiente a partir de Monza, ainda poderia ser campeão.

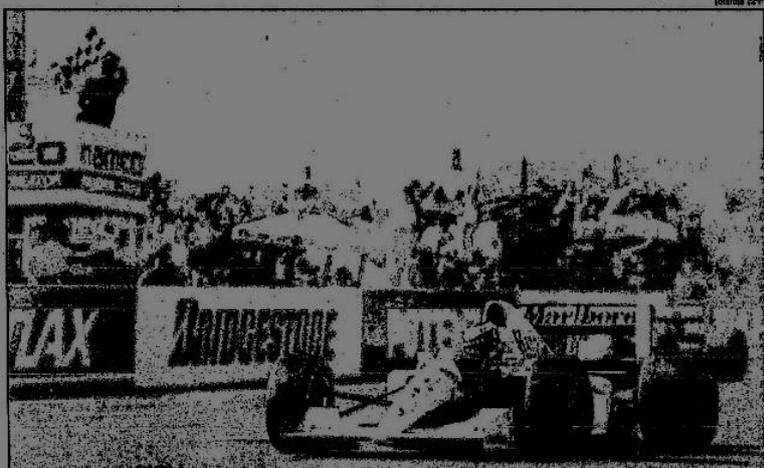
Antes disso, houve o GP da Hungria, onde fazer a primeira curva na frente dá uma vantagem imensa, porque, como em Montecarlo, a ultrapassagem é impossível.

Consequimos a pole e, na largada, Patrese e eu ficamos lado a lado. Joguei duro, ele freou. Foi difícil segurar as Williams, mas ganhei a corrida sem ter o carro mais rápido. Na Bélgica, Mansell quebrou. Consegui duas vitórias num momento crítico.

Depois, vieram vitórias sucessivas de Williams, mas Senna jamais perdeu a liderança do Mundial. Aqui em Suzuka, a McLaren surgiu com pequenas inovações aerodinâmicas, um motor mais trabalhado e novos combustíveis. Era outro carro.

— No Japão, voltamos à luta. Senna acredita que o GP da Austrália, última prova da temporada deste ano, não tem favoritos quanto a Williams têm possibilidades de vencer.

— Vai ser assim também na próxima temporada, mas acho que temos grandes progressos em 1992. O conceito do carro novo, bem como do motor, é diferente, ele vai ser construído oco e a tempo de receber acertos. Vamos melhorar em tudo.



Berger recebe a bandeira da vitória no GP do Japão, após ultrapassar Senna ao final da corrida. Foi a primeira vitória do austríaco pela McLaren.

## Berger agradece o presente

**SUZUKA** — Gerhard Berger tinha vencido pela última vez 33 corridas atrás — no GP de Portugal de 1989. Ontem, o piloto austríaco recebeu de presente de Ayrton Senna seu primeiro título desde que foi contratado pela McLaren. Foi um dia especial para o austríaco, que disse não ter se surpreendido quando Senna fez sinal para que passasse, na última curva.

— Quando eu aceitava algumas situações de inferioridade para ajudar Senna, as pessoas sempre me perguntavam se as coisas seriam idênticas caso estivessemos em posição trocadas. Queriam saber se ele faria o mesmo por mim. Eu me sentia seguro e repelia sempre que tudo dependia da circunstância. Claro que não ganhei o campeonato, apenas uma corrida. De qualquer forma, isso mostra que

eu tinha razão quando disse que ele faria o mesmo se eu estivesse correndo pelo título.

O austríaco alinhou para a largada com uma relação de marchas diferente em seu carro e, logo depois da chegada, disse que tanto uma quanto outra pareciam funcionar muito bem.

— Minha grande preocupação foi com os pneus, porque no começo da corrida andei muito forte. Minha ideia era abrir o máximo possível, porque, se Mansell e Patrese passassem por Senna, eu teria tempo para respirar. Mas, logo na décima volta, me informaram que o Mansell estava fora e recomendaram que eu andasse mais devagar, porque estava arriscando deixar o motor passar de giro. Reduzi o ritmo e foi bom, porque meus pneus já estavam bem ruins.

Senna, porém, continuava a acelerar forte e, depois de andar

devagar por três ou quatro voltas, Berger achou que ele poderia estar pensando num duplo:

— Quando senti isso, voltei a acelerar, mas já não podia tirar grande coisa dos pneus e ele me ultrapassou. Depois que troquei de pneus, comecei a andar muito rápido e a me aproximar de Senna. Quando estava dois segundos atrás e já pensando em como poderia pegar seu vácuo para tentar a ultrapassagem, de repente, senti um grande barulho no motor. Pensei: pronto, acabou. Achei que ia andar mais meia volta e parar. Por isso, diminuí os giros e comecei a mudar as marchas com o máximo cuidado. Mas, felizmente, nada aconteceu, o motor continuou a funcionar e, então, achei que podia correr para o segundo lugar e fazer uns pontinhos.

O responsável pelos motores Honda V12, Akimasa Yasuoka, confirmou que a equipe esperava uma vitória de Gerhard Berger depois que Nigel Mansell abandonou a corrida.

— Tenho certeza de que Senna tinha o mesmo pensamento. Embora não tenha ainda examinado o carro de Berger, tenho quase certeza de que o problema que fez com que perdesse rendimento por algumas voltas foi com o escapamento. Além disso, Berger escolheu uma sexta marcha mais curta, o que fez com que, nas grandes retas, o motor de seu carro usasse muito mais giros do que o de Senna.

O dono e Diretor Técnico da McLaren, Ron Dennis, estava radiante, mas resumiu sua opinião a uma frase:

— Tínhamos uma tática perfeita, que foi executada de forma perfeita, por dois pilotos perfeitos. (G.L.)

A quinta página do caderno de esportes do jornal *O Globo* em 21 de outubro de 1991 traz a dramatização como critério de noticiabilidade com a palavra de Senna para relatar as dificuldades com o carro durante a temporada em que obteve o seu terceiro campeonato.

Importante ressaltar que a dramatização é um valor-notícia que complementa os critérios contextuais, pois ela consiste em “reforçar os aspectos mais críticos, as questões emocionais e a natureza conflitual do acontecimento”. A dramatização também é importante para amplificar a jornada do herói, pois, segundo explica Traquina (2008, p.93), quanto mais a notícia insere o acontecimento numa narrativa já estabelecida, mais possibilidades a notícia tem de ser notada. Assim, mesmo tendo iniciado o ano de 1991 com quatro *pole positions* e quatro vitórias, a imprensa especializada acreditava que a McLaren de Senna era um carro inferior a Williams de Mansell e Patrese e que a competência de Ayrton foi fator preponderante para a conquista no Japão:

Vencer com um carro de condições técnicas inferiores, provando que o homem pode ter papel importante numa equipe de Fórmula 1, foi a grande lição que Ayrton Senna deu a todos nessa temporada. Seu terceiro título mundial foi conquistado com uma McLaren que, durante a maior parte do campeonato, esteve num

nível abaixo das Williams, seu rival direto – embora a vantagem nas primeiras corridas chegasse a mascarar a situação. (O GLOBO, 21 de out. de 1991).

A página 5 do caderno de esportes coloca em detalhes os diversos problemas com a McLaren de Ayrton, antes mesmo do início da temporada de 1991, como a falta de potência no motor do carro, que tornava a possibilidade de conquista do campeonato distante dentro da realidade da equipe.

Dessa forma, retornamos a Campbell (1990, p. 143), que ressalta a maneira como o herói é movido por alguma coisa: ele não segue a sua jornada apenas pelo fato de seguir em frente, não podendo, assim, ser tachado de aventureiro. Para o autor, existem duas espécies de heróis: alguns escolhem certas empreitadas e outros não. O primeiro é exemplificado por Campbell (1990, p. 145) como aquele que se prepara de maneira responsável e intencional para realizar a sua proeza. O segundo é aquele que chega ao mundo subterrâneo e enfrenta a morte para trazer seu amor de volta à vida. Essa figura de herói é muito comum nos mitos célticos.

A página 5 encerra com a palavra de Gerhard Berger, companheiro de equipe de Senna na McLaren, agradecendo pela vitória que foi concedida a ele nos metros finais do Grande Prêmio do Japão.

## Pit Stop

Celso Itiberê



---

# Uma festa do esporte

**SUZUKA** — A festa de Senna foi também a festa do esporte. Deixando Berger passar por ele na última curva para ganhar a corrida, o piloto brasileiro deu uma demonstração de grandeza. E o abraço que recebeu de Nigel Mansell mostrou que as divergências podem existir num momento de tensão, mas são logo esquecidas quando se trata de dois esportistas. Dois gestos que certamente ficarão gravados na memória de quem viu a corrida do Japão.

Nada mais justo do que Senna dar a Berger a oportunidade de vencer, depois de um longo jejum. O austríaco, depois de um começo de temporada titubeante, acabou sendo importante na conquista do brasileiro. Principalmente por sua decisão inabalável de auxiliar Senna. Mais de uma vez os dois largaram com equipamento diferente e o de Berger era sempre o pior, o mais velho, o que dispunha de menos recursos tecnológicos. Na Hungria, na Bélgica e em Monza — momentos em que a McLaren usou inovapões e elas só estavam disponíveis no carro de Senna. Berger nunca reclamou. Merecia uma retribuição por sua dedicação e Senna a deu num momento difícil, em que a vitória seria a ratificação de sua superioridade.

O amadurecimento do piloto brasileiro se verifica dentro e fora da pista, como piloto e como ser humano. Seu depoimento reconhecendo que bateu em Prost de propósito, porque estava ir-

ritado com Balestre, foi corajoso. Não acho que a batida em si seja um ato esportivo e posso dizer isso com tranquilidade, pois fui um dos poucos que, contra tudo e contra todos, censurou Senna por seu ato e mostrou que ele havia batido deliberadamente. Acho, porém, que a coragem de se expor é uma qualidade rara.

\*\*\*

Eu gosto muito do piloto Senna quando ele é agressivo. Estou inteiramente de acordo com Alain Prost quando diz que Ayrton, a partir do momento em que começa a fazer a corrida do quitandeiro, perde muito de sua qualidade. Este ano, ele meçou as duas coisas, mais por culpa do carro, que não lhe permitia grandes vãos.

Tenho para mim, porém, que no ano que vem a McLaren vai continuar muito forte e baseio minha convicção num raciocínio simples. Se este ano, com um chassi convencional, de conceito aerodinâmico atrasado, o motor Honda pôde fazer tudo isso, imaginem ano que vem. A MP4/7 terá bico levantado, câmbio semiautomático e ainda promete algumas inovações tecnológicas. Tudo isso com o Honda V12 e mais Senna me faz pensar numa temporada de novo dominada pelos carros de Ron Dennis.

Ayrton é sério candidato ao tetra.

A relevância é o critério em destaque na página 7 do caderno de esportes. A coluna ‘Pit Stop’, do jornalista Celso Itiberê, exalta o terceiro título de Senna como uma festa do esporte. Repercutindo o gesto de Ayrton em ceder a vitória para Berger no final do Grande Prêmio do Japão, a coluna exalta a disputa entre Nigel Mansell e Ayrton Senna, que, diferente das três temporadas anteriores, quando Senna disputou o campeonato contra Alain Prost, teve um término diferente.

Ao mesmo tempo, a coluna também relembra a jornada de dificuldades de Gerhard Berger dentro da mesma temporada e que o gesto de Senna no Japão acabara sendo um

prêmio para aquele que fora o aliado de Ayrton ao longo da sua jornada na temporada de 1991, o que, nas palavras do jornalista, foi a prova de amadurecimento de Ayrton como piloto e como pessoa:

O amadurecimento do piloto brasileiro se verifica dentro e fora da pista, como piloto e como ser humano. Seu depoimento reconhecendo que bateu em Prost de propósito, porque estava irritado com Balestre, foi corajoso. Não acho que a batida em si seja um ato esportivo e posso dizer isso com tranquilidade, pois fui um dos poucos que, contra tudo e contra todos, censurou Senna por seu ato, e mostrou que ele havia batido deliberadamente. Acho, porém, que a coragem de se expor é uma qualidade rara. (O GLOBO, 21 de out. de 1991).

A coluna encerra com elogios a Ayrton e a sua forma agressiva de guiar o carro, alçando-o à posição de um dos postulantes à conquista do campeonato na temporada de 1992, dentro de um cenário em que a McLaren também chegaria, no ano seguinte, mais forte do que no ano de 1991.

# Campeão desde o início

Ayrton Senna da Silva, que acaba de entrar para o seleto grupo dos tricampeões na Fórmula-1, costuma dizer que seu maior adversário nas pistas é ele mesmo. Essa sede de superar marcas e chegar sempre na frente vem desde a infância. Senna foi campeão em todas as categorias pelas quais passou — kart, F-Ford, F-3 e, finalmente, F-1. Só não conseguiu ganhar o Campeonato Mundial de Kart, sendo duas vezes vice-campeão. Apesar do extenso currículo, o tricampeão ainda não se dá por satisfeito. Quer igualar a marca de Fangio, único pentacampeão da F-1.

**“Quero ganhar todos os títulos e bater todos os records na Fórmula-1. Depois disso, posso pensar em parar de correr”**

Senna, depois de ganhar o tricampeonato

## Aos 4 anos, um kart de presente

Aos 4 anos, Ayrton Senna da Silva ganhou seu primeiro kart. Seu pai, Milton da Silva, então proprietário de uma pequena metalúrgica, administrador de automóveis, foi o construtor do kart, feito sob medida para o fraterno Ayrton.

Seu Milton, que nunca foi piloto, nem achava que o filho seitaria um dia. Mas percebeu que seu filho tinha um dom para o esporte. O kart se construiu nunca foi sucro — como brincadeira pelo filho, pódio da pequena fábrica, rton costumava disputar GPs para adversários imaginários.

Pouco antes de começar a disputa de kart, Senna, já morando no bairro de Tremembé, na Capital paulista, onde atualmente reside sua família, costumava experimentar o perigo em “pegas” com carrinhos de madeira, disputados nas laterais do bairro. Quando entrou na pista pela primeira vez, já conhecia todos os segredos de um kart.



Senna, na conquista do Sul-Americano de Kart no Autódromo de Teresina

## Em 74, a primeira conquista

A família de Ayrton Senna apostou com naturalidade quando ele decidiu abandonar os “pegas” com os colegas e partir para as pistas. Senna estava com 13 anos e não demorou a mostrar que tomara a decisão mais acertada de sua vida. Em julho de 1974 ele entrou pela primeira vez na pista para disputar uma competição oficial, no Kartódromo de Interlagos. No ano seguinte, já ganhava seu primeiro título: campeão paulista Júnior.

Senna era um garoto diferente. Trocara, já há algum tempo, as brincadeiras das crianças de sua idade por uma paixão. Nas horas livres, desmontava, tentava aperfeiçoar e voltava a montar o seu kart. O passatempo acabou lhe trazendo alguns conhecimentos de mecânica.

Os títulos foram se acumulando: foi campeão do Torneio Itacolmy, também como Júnior, em 1976, campeão paulista da segunda categoria (1976), bicampeão Sul-Americano da primeira categoria (1977/1980), tricampeão brasileiro (1978/1979/1980). Senna ganhou também algumas provas no exterior, como o GP de San Marino, em 1978. Mas não conseguiu o título mundial da categoria, que disputou quatro vezes. Foi sexto em 1978, na França; segundo em Estoril, em 1979; novamente vice no ano seguinte, na Flórida; e por último um quarto lugar, em 1981, em Farnia, na Itália.

**“A sensação de perigo é sempre muito atraente. O maior desafio é dominar a sensação de medo e buscar novos limites”**

Ayrton Senna

## Da Silva quase vira empresário

Em 1981, Senna já não tinha mais o que aprender no kart e queria partir para uma nova fase. Tinha convite da equipe Van Diemen para disputar o Campeonato Inglês de Fórmula-Ford 1600, mas enfrentava certa resistência dos pais, preocupados com possíveis acidentes. Depois de algumas conversas, chegaram a um acordo: Senna disputaria uma temporada na Europa e retornaria no ano seguinte, desde que fossem os resultados. Assim, ele vendeu os karts, motores e algumas ferramentas e partiu para a Europa, conquistando, logo na primeira temporada, o título inglês nas versões Townsend-Thoresen e Royal Automobile Club (RAC).

Final de temporada, Senna curatipou a palavra e voltou para o Brasil, passando a administrar uma loja de materiais de construção. O automobilismo estava para perder uma de suas promessas — o Da Silva, como era conhecido na Europa —, enquanto o mundo dos negócios sentia-se mais um empresário. Para piorar, o primeiro casamento, com Lillian Vasconcelos, tinha sido desfeito.



A distração pelas curvas começou quando Senna ainda era uma criança



Na Fórmula-Ford 2.000, Senna foi campeão inglês e europeu na mesma ano



Na Fórmula-Ford 1600 inglesa, a primeira conquista de Ayrton na Europa

Logo das pistas, Ayrton Senna era uma pessoa infeliz. Armando Botelho, amigo da família, não demorou a perceber isso e fez uma visita à casa dos Silva. Estranhamente, pediu que Ayrton saísse e, após uma longa conversa com seu Milton e Lina Néda, convenceu-os a deixar que o filho traçasse seu próprio destino. Senna voltou para a Europa e foi campeão inglês e europeu de Fórmula-Ford 2.000. No Campeonato Inglês venceu 16 das 19 provas disputadas, conquistando dois segundos lugares. No Europeu, obteve seis vitórias em nove corridas.

## Primeiro pódio, festa amarga

A maior corrida de Senna pela Tolman, em 84, aconteceu em Mônaco, quando pela primeira vez subiu ao pódio no F-1. Enquanto os outros pilotos faziam uma corrida cautelosa, por causa da chuva, ele acelerava como se andasse em pista seca. Difícilmente deixaria escapar a vitória se o Diretor da prova, Jacky Ickx, não a interrompesse na 21ª volta, quando Senna tentava ultrapassar o líder, Alain Prost.

Para chegar ao título da Fórmula-1, em 1983, Senna conseguiu 18 pole positions das 26 possíveis. Venceu 12 corridas, sendo nove consecutivas — recorde que ainda não foi superado na categoria. Por seu desempenho, foi considerado um fenômeno e despertou o interesse de alguns chefes de equipe, como Bernie Ecclestone, Frank Williams e Ron Dennis. Chegou



Depois de uma passagem pela Lotus, já em franca decadência, Senna transferiu-se para a McLaren em 1985 e conquistou logo seu primeiro título mundial. Em Suzuka, numa corrida espetacular, ele teve um problema na largada e caiu da primeira para a 16ª posição, enquanto Prost seu único adversário, arrancava na porta.



Na Fórmula-1, Senna venceu 41 das 160 corridas disputadas



a notoriedade como critério de noticiabilidade empregado na matéria, as duas páginas valorizam a figura do herói por ele mesmo, trazendo fatos e fotos da sua vida pessoal, principalmente fora das pistas.

Assim, retornamos a Bracht (2005, p. 118), que aponta que esses processos estão intimamente ligados à construção de grandes feitos dos heróis esportivos. Esses são capazes de feitos inexplicáveis e admiráveis. São feitos trazidos para e vivenciados pelos espectadores através de uma linguagem pavimentada dentro de um mundo real e irreal ao mesmo tempo. As duas páginas dedicadas à vida pessoal de Senna trazem a vida do herói-atleta, que se constitui de grandes feitos, mas que também mostra que ele é um homem comum.

A visualidade é o valor-notícia explorado nas duas páginas, com fotos de Senna desde os quatro anos de idade, quando ganha o seu primeiro kart, passando pelas primeiras competições e os campeonatos conquistados na Europa antes de chegar à Fórmula 1.

O título da página, “Campeão desde o início”, coloca Senna como postulante a obter mais recordes na Fórmula 1 nos anos seguintes, o que era ambicionado pelo próprio Ayrton. A conquista de 1991 aproximava Ayrton do recorde de cinco títulos mundiais de Juan Manuel Fangio, que era a sua grande ambição, relatada na linha de apoio da página 7:

Ayrton Senna da Silva, que acaba de entrar para o seleto grupo dos tricampeões na Fórmula 1, costuma dizer que seu maior adversário nas pistas é ele mesmo. Essa sede de superar marcas e chegar sempre na frente vem desde a infância. Senna foi campeão em todas as categorias pelas quais passou – kart, F-Ford, F-3 e, finalmente, F-1. Só não conseguiu ganhar o Campeonato Mundial de Kart, sendo duas vezes vice-campeão. Apesar do extenso currículo, o tricampeão ainda não se dá por satisfeito. Quer igualar a marca de Fangio, único pentacampeão da F-1 (O GLOBO, 21 de out. de 1991).

Além disso, outros detalhes da trajetória do campeão foram retratados no recorte das duas páginas, que são inteiramente dedicadas a sua vida pessoal. A reportagem relembra brevemente quando Ayrton teve problemas físicos após o Grande Prêmio da África do Sul de 1984, o que o levou a implementar uma rotina de exercícios e uma alimentação adequada para garantir a resistência necessária para suas disputas na pista.

Junto a isso, também encontra-se uma referência a Armando Botelho, que era empresário de Ayrton, falecido em 1989 em meio ao final de semana do Grande Prêmio da Alemanha, e que cuidava da vida do campeão fora das pistas, enquanto este mantinha o seu foco nas conquistas. A morte como valor-notícia foi resgatada como um momento difícil na trajetória do herói, o qual tinha o empresário como seu segundo pai.

Por fim, a reportagem também destaca o capacete de Ayrton, que foi criado pelo artista gráfico Sid Mosca no fim da década de 1970, e o acompanhou durante praticamente toda a sua carreira.

Página 10 – Caderno de esportes – 21 de outubro de 1991 – *O Globo* – Grande Prêmio do Japão

10
O GLOBO
Segunda-feira, 21 de outubro de 1991

**TRICAMPEÃO**

# Vitórias que lavaram a alma do campeão

Ayrton Senna passou sete anos para conquistar a primeira vitória no Brasil. E foi dramática. Depois de lidar-se da perseguição de Nigel Mansell na primeira metade da corrida, ele teve problemas de câmbio — nas últimas voltas, só tinha a sexta marcha — e fez enorme esforço para evitar a aproximação de Riccardo Patrese.

Depois da bandeirada, Senna não teve forças para lavar o carro até os boxes. Parou no meio do circuito e foi atendido pelo médico da Psa. Senna desceu nos bancos, nas costas e no pescoço. Mal conseguiu se mover.

Outra vitória histórica foi a que conseguiu no GP de Fuji em 1988. A chuva foi a que antes da largada aumentou de intensidade durante a prova, intimidando alguns pilotos. Mas a Lotus número 12 equilibrou num ritmo forte. Senna venceu sua primeira corrida na F-1.

Em maio de 1987, ainda na Lotus, Senna quebrou tabus que duravam mais de 30 anos e tornou-se o primeiro brasileiro a vencer um Mônaco.

No ano seguinte, em Suzuka, uma vitória inusitada. Senna estava na pole position, mas teve problemas e caiu para a 16ª posição. Com recuperação fantástica, no final da primeira volta já era o favorito. À chuva, velha aliada, o ajudou a ser o mais definitivo. Na 28ª volta, ele roubou a liderança de Prost e conquistou seu primeiro título.



Depois de sete temporadas, a primeira vitória no GP do Brasil, conquistada sete anos de forma dramática. Senna cruzou a linha de chegada exausto.



Histórica vitória no GP do Japão. Depois de uma reação espetacular Ayrton Senna conquistou o primeiro título.



Na pista de Suzuka, depois de muita chuva, a primeira vitória na Fórmula-1.

### O pódio dos grandes campeões

<p><b>Ayrton Senna (Brasil)</b> 1988/1991</p> <p><b>Alain Prost (França)</b> 1985/1989</p> <p><b>Nelson Piquet (Brasil)</b> 1981/1983</p> <p><b>Niki Lauda (Áustria)</b> 1977/1982</p> <p><b>Jacque Villeneuve (Canadá)</b> 1980/1982</p> <p><b>Jack Brabham (Aus)</b> 1959/1968</p>	<p><b>Juan Manuel Fangio (Argentina)</b> 1951/1955/1956/1957</p> <p><b>Alberto Ascari (Itália)</b> 1950/52</p> <p><b>Graham Hill (Inglaterra)</b> 1962/68</p> <p><b>Jim Clark (Escócia)</b> 1963/68</p> <p><b>Emerson Fittipaldi (Brasil)</b> 1972/74</p>
--	---

### A perigosa fechada do cartola

Capaz de superar os pilotos mais rápidos, por pouco Ayrton Senna não foi desqualificado por um sobrevoltagem de termo e gravada. A briga com o ex-presidente da Psa, Jean-Marie Balestre, quase custou a Senna sua carreira na F-1, com o dirigente francês praticamente suspenso de no início do ano passado por considerar perigosa sua forma de dirigir.

Na verdade, as queixas de Balestre tinham outras causas. Sem desistir a provocação por Alain Prost, o dirigente não se rendeu sua irritação quando o piloto francês bateu em Ayrton Senna no GP do Japão, na penúltima prova de 1988.

Prost foi o campeão, mas Balestre manteve a pressão sobre Senna. Além de ameaçar suspenderlo e até cessar a sua superlicença, o dirigente chegou a dizer que a McLaren estaria favorecendo Senna em detrimento de Prost, dando um carro mais bem preparado ao piloto brasileiro. Senna reagiu criticando Balestre, afirmando que ele estava manipulando o campeonato e, para evitar sua suspensão, acabou pedindo desculpas oficialmente à F-1.

### Tudo que Senna consegue na F-1 é fruto de sua dedicação. Ele respira motores 24 horas por dia

Harold Dancowaga, chefe da Larrousse

**BANCO** — A briga com Alain Prost na corrida anterior, em Imola, ainda estava atravessada na garganta de Senna. Depois da troca de farpas durante a semana do GP de Mônaco de 1989, ele voltou a derrotar o rival na pista. No pódio, extravasou, dando um banho de champagne em todos os que estavam ao seu redor, inclusive o Príncipe Albert e a Princesa Stephanie.

Em oito temporadas na Fórmula-1, Senna tornou-se um dos pilotos mais admirados do "circuito". Ao mesmo tempo, seu estilo arrojado nem sempre foi bem aceito pelos adversários. Além de Alain Prost, Senna teve dissensões com Nigel Mansell, Nelson Piquet e Michele Alboreto.

O maior mérito dele foi com Mansell. Depois de um acidente no GP da Bélgica de 1987, o inglês foi até ao boxes da Lotus e, depois de rápida discussão, os dois quase brigaram.

Entre os melhores amigos de Senna na Fórmula-1 estão Gerhard Berger, Maurizio Guglielmi e Thierry Boutsen.

### Uma cena que ficou gravada na memória dos torcedores brasileiros. Depois do GP do Brasil de 1988, Piquet (o vencedor) e Senna (segundo colocado) se unem para festejar com a bandeira





19-81-89



20-80-89



87-84-88

A décima página do suplemento esportivo d’*O Globo* tem os critérios de notoriedade e relevância em destaque para contar as jornadas heroicas das suas conquistas na pista. Com o título de, “Vitórias que lavaram a alma do campeão”, destaca-se a vitória no Grande Prêmio do Brasil de 1991, que emprega dois valores notícia em seu conteúdo. A visualidade, com a foto de Senna cruzando a linha de chegada e a dramatização, ao enfrentar as voltas finais da corrida com apenas a sexta marcha da sua McLaren. Tamanho esforço que ganhou contornos heroicos destacados na edição:

Ayrton Senna esperou sete anos para conseguir a primeira vitória no Brasil. E foi dramático. Depois de livrar-se da perseguição de Nigel Mansell na primeira metade da corrida, ele teve problemas de câmbio – nas últimas voltas só tinha a sexta marcha – e fez enorme esforço para evitar a aproximação de Riccardo Patrese. Depois da bandeirada, Senna não teve forças para levar o carro até os boxes. Parou no meio do circuito e foi atendido pelo médico da Fisa. Sentia dores nos braços, nas costas e no pescoço. Mal conseguia se mover. (O GLOBO, 21 de out. de 1991).

A explicação para as vitórias épicas de Senna, remete a uma passagem em Rubio (2017, p. 32) que exemplifica os triunfos de Ayrton, como aquelas em que o protagonista do espetáculo esportivo; aquele que enfrenta as mais duras provas e os mais difíceis adversários, às vezes vencendo, às vezes perdendo, mas sempre lutando até que todos os seus recursos se esgotem.

A vivência do arquétipo do herói pelo atleta é experimentada em toda a sua potência nas muitas situações em que suas virtudes são provadas nas demonstrações de força e coragem. E, não se pode negar, é no alto do pódio, no momento da celebração de uma conquista que o rito afirma o mito, e o atleta se torna herói. (RUBIO, 2017, p. 32).

Outros triunfos de Senna o valorizam como ator principal do acontecimento, o que explica a notoriedade como critério de noticiabilidade, empregado na matéria, como as vitórias no Grande Prêmio de Mônaco, o segundo lugar no Grande Prêmio do Brasil de 1986, quando ficou atrás de Nelson Piquet, e a vitória épica no Japão em 1988, quando conquistou o primeiro campeonato.

Por fim, a derrota também foi mostrada, quando foi superado por Prost em 1989, após um acidente envolvendo os rivais, junto com a sua dedicação em atingir as vitórias.

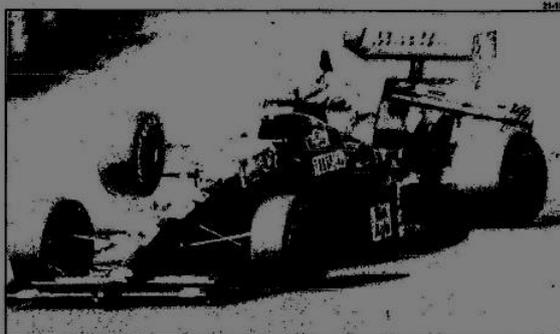
Segunda-feira, 21 de outubro de 1991

O GLOBO

TRICAMPEÃO • 11



O primeiro acidente com Prost no Japão. Depois do choque, Senna voltou a pista e venceu, mas foi desclassificado



Um ano depois, o troco na primeira curva de Suzuka. Desta vez Senna é beneficiado e ganha o tricampeonato

# Muitos sustos no caminho do tricampeonato

Em oito anos de Fórmula-1, Ayrton Senna já passou por alguns grandes sustos, mas teve sempre a sorte ao seu lado, como nos dois acidentes que sofreu este ano — no México e na Alemanha — a quase 300 quilômetros por hora. Foi também por sorte que em 1984 saiu ileso do cockpit de sua Tolman, depois de perder o controle na pista de Rockingham e bater violentamente de traseira na mureta de proteção.

Senna também foi personagem de acidentes polêmicos, que, mesmo não sendo graves, tiveram grande repercussão. Em

1988, poderia ter encurtado o duelo com Alain Prost não fossem os acidentes em Mônaco — bateu no guard-rail quando liderava com 53 segundos de vantagem sobre Prost — e em Monza: ao tentar ultrapassar sobre o francês Jean-Louis Schlesser, da Williams, na chicana.

Em 1989, em Jacarepaguá, Senna largou mal e forçou a passagem quando sentiu que seria ultrapassado por Berger e Pairese. Tocou levemente nos dois carros, tirou Berger da corrida e perdeu o bico da McLaren, tendo que parar nos boxes.



Nos treinos para o GP do México deste ano, Senna perde o controle da McLaren e bate, mas escapa ileso

*“Ele só pensa em corrida. Não sei se tamanha dedicação não o torna infeliz”*

Alain Prost

Os acidentes mais polêmicos de Senna aconteceram em Suzuka. Em 1989, ele precisava da vitória para continuar com chances de chegar ao título. Ao tentar ultrapassar Prost, teve o caminho fechado pelo francês e o choque foi inevitável. No ano seguinte, era Prost quem precisava desparafusadamente da vitória. E a corrida durou cerca de 300 metros para os dois. Logo depois da largada, Senna tentou passar pelo lado interno da pista, Prost não permitiu e os dois acabaram na caixa de brita.



O tênis é um dos esportes preferidos do campeão



Aeromodellismo, uma paixão cultivada por Ayrton Senna



Senna e o jet-ski, seu companheiro preferido em Angra

## O prazer da velocidade mesmo nas horas de lazer

Além da consuetudinária rotina de testes, treinos e corridas, Ayrton Senna enfrenta verdadeira maratona fora das pistas. Atividades físicas, compromissos publicitários e uma série de outros esportes que o ajudam a manter a forma física. Antes do início de cada temporada, o piloto cumpre extenso programa de tratamentos físicos sob orientação do professor Nuno Cobra.

A paixão pela velocidade é instantânea e, mesmo nos momentos de lazer, Senna não dispensa uma aventura a bordo de um jet-ski ou na cabine de jets que faz com que sua McLaren pareça lenta. Este ano, antes do Grande Prêmio do México, Senna sofreu acidente de jet-ski em Angra dos Reis que lhe custou 20 pontos na cabeça e quase o tirou da corrida.

Entre os esportes preferidos pelo tricampeão para as horas de descanso, estão o tênis e a canoaagem, embora em nenhum deles demonstre a mesma eficiência das pistas.



Na cabine de um caça de Força Aérea Brasileira, a McLaren pareceu lenta



Nas horas de lazer, a canoaagem diverte e ajuda o piloto a manter a forma



Com a Tolman, uma corrida fantástica em Mônaco



Com a Lotus sinarola, equipada com o motor turbinado da Honda, Ayrton Senna conseguiu o terceiro lugar no campeonato de 1987

## Uma trilha de vitórias, poles e voltas mais rápidas

Desde que entrou na Fórmula-1, em 1984 Ayrton Senna passou por três equipes. Sua estreia foi no GP do Brasil, com a modesta Tolman, que depois passou a se chamar Benetton. Senna teve problemas de motor e não completou a prova no Brasil, mas já na corrida seguinte marcou seu primeiro ponto, com o sexto lugar na África do Sul. Com a Tolman, conseguiu ainda um segundo lugar (Mônaco) e dois terceiros (Inglaterra e Portugal).

Sua segunda equipe foi a Lotus, onde obteve 16 poles positions, seis vitórias, dez segundos lugares, seis terceiros, dois quartos e três quintos lugares, marcando ainda seis vezes mais

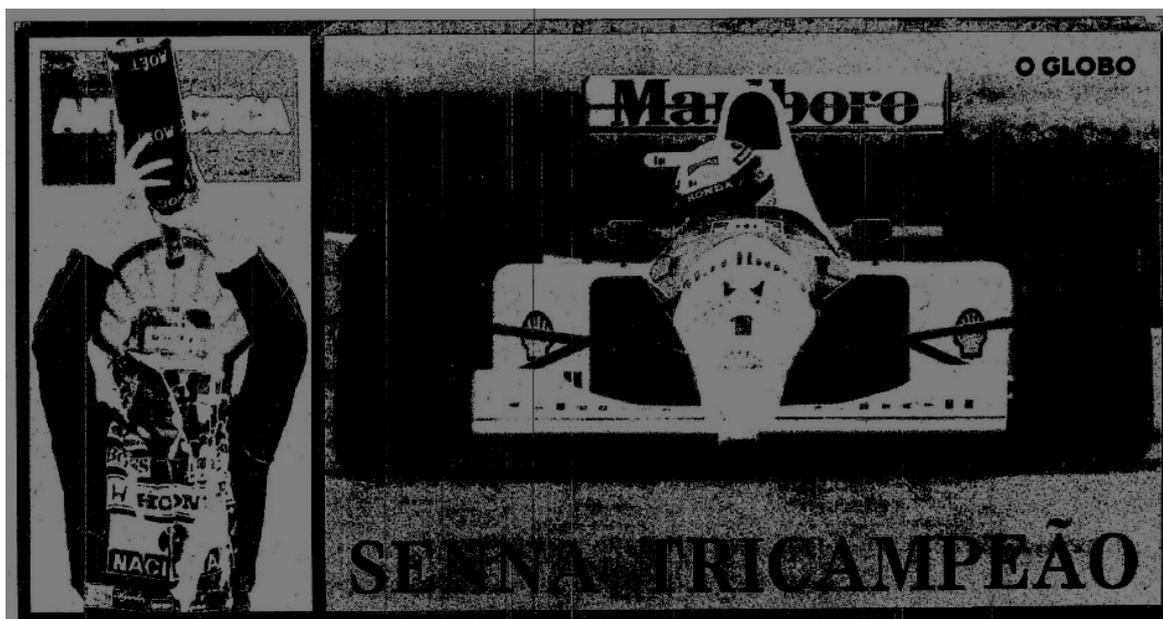


A página 11 do caderno de esportes do jornal *O Globo* em 21 de outubro de 1991 traz o critério da notoriedade para destacar os perigos ao longo da jornada do herói de Senna. Destaque para os acidentes nos quais Ayrton escapou ileso, alguns com certa gravidade, como a capotagem nos treinos para o Grande Prêmio do México de 1991. O que leva de volta à obra de Campbell (1990, p. 137), que explica o herói como alguém que deu a própria vida por algo maior que ele mesmo. Para que os feitos dos heróis tomem forma, eles acontecem através de uma proeza física, na qual o herói pratica um ato de coragem ou salva uma vida.

Em oito anos de Fórmula 1, Ayrton Senna já passou por alguns grandes sustos, mas teve sempre a sorte ao seu lado, como nos dois acidentes que sofreu este ano – no México e na Alemanha – a quase 300 quilômetros por hora. Foi também por sorte que em 1984 saiu ileso do cockpit da sua Toleman, depois de perder o controle na pista de Hockenheim e bater violentamente de traseira na mureta de proteção (O GLOBO, 21 de out. de 1991).

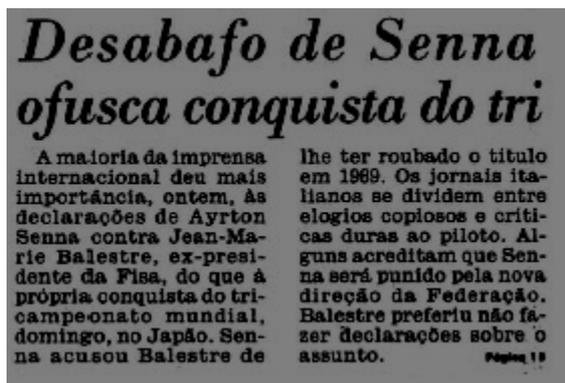
O subtítulo, “O prazer da velocidade mesmo nas horas de lazer”, mostra Ayrton através de elementos visuais – o que denota o valor-notícia de visualidade –, experimentando outros esportes onde a velocidade é o seu ponto de atração. Como experimentar um voo num caça da Força Aérea Brasileira ou até mesmo um passeio de *jet sky* enquanto curte férias.

**Página 20 – Caderno de esportes – 21 de outubro de 1991 – *O Globo* – Grande Prêmio do Japão**



A visualidade como critério de noticiabilidade é o destaque para o pôster encartado na edição jornal *O Globo*, em 21 de outubro de 1991, exaltando Ayrton Senna como campeão mundial de Fórmula-1 de 1991.

Capa da edição – 22 de outubro de 1991 – *O Estado de São Paulo* – Grande Prêmio do Japão



A capa da edição do jornal *O Estado de São Paulo* em 21 de outubro de 1991 usa da amplificação como critério de noticiabilidade para destacar a repercussão da imprensa internacional sobre o desabafo de Senna, após a conquista do terceiro título de Fórmula 1 no Grande Prêmio do Japão.

A repercussão, em si, partiu em especial dos jornais italianos, que se dividiam entre elogios a Senna, pela temporada exitosa, e duras críticas ao piloto, chegando a supor que Ayrton poderia ser punido pela Fisa, por conta das fortes declarações direcionadas ao ex-presidente da entidade.

# ESPORTES

**LOGAN**  
A SAÚDE DO MOTOR  
Quem só faz filtros, faz o melhor.

TERÇA FEIRA, 22 DE OUTUBRO DE 1991

Interior na página 23

## Só talento de Senna não é contestado

O desabafo do tricampeão após a conquista dividida em opiniões na imprensa internacional



**SENN A TRI** Não houve quem ficasse indiferente à conquista do tricampeão mundial de Ayrton Senna, antes nem no Grande Prêmio do Japão. Mas que a conquista, porém, a imprensa ocidental se ative ao pós-corrida, quando Senna abriu o peito e lavou a alma das perseguições a ele movidas pelo ex-presidente da Fia, Jean-Marie Balestre, que se mantém como principal hierarca da Fia, Federação Internacional de Automobilismo, a que a Fia, teoricamente, deve se submeter.

Se ninguém contesta a habilidade e a garra de Senna — a grande maioria ressaltando a inferioridade de sua liderança em relação à Williams de Nigel Mansell —, há divórcio quanto a seus gestos seguintes. O vencedor a vitória ao companheiro e amigo Gerhard Berger foi visto por alguns como magnânimo, e por outros como uma humilhação desnecessária e inútil. Se estas análises ocorrerem por fora e à luz da ordem vinda dos boxes para que o brasileiro permitisse a ultrapassagem, se manifestam muitas críticas a seu desabafo contra as zombarias de Balestre. E não faltam vozes pedindo punições drásticas contra o novo tricampeão, embora Balestre se tenha mantido no mais completo mutismo.

A Itália se dividiu entre elogios copiosos e críticas aserobadas. A Inglaterra, pátria do derrotado Mansell, deu o quinquagésimo importância à corrida e ao tricampeão. As preferências recaíram, mais uma vez, sobre os fatos extra-pista. Talvez porque, na pista, Mansell tenha durado pouco.



Senna lavou a alma após a conquista do tri: só a habilidade e a garra não foram contestadas

## Tricampeão lava os pecados do ano

MAN PENA NETO Especialista para o Estado

**SUZUKA, Japão** — Quem chegasse domingo a Suzuka desolado sobre o rir de laras de troca de pilotos, acusações e brigas, acharia que a Fórmula 1 é um paralar. A conquista do título por Ayrton Senna pareceu apenas tudo que acontecia nas 14 provas anteriores, e as imagens eram radiantes: Nigel Mansell aguardando Senna nos boxes para cumprimentá-lo e seguir seu braço, os três primeiros colocados abraçados no pódio e Ron Dennis jogando um balde d'água sobre seus pilotos.

Esta última imagem foi sugestiva. Depois de uma temporada extremamente e de uma guerra de nervos que já desencabava para a proeza e até para o perigo de um acidente mais sério, o que todos pareciam prever era mesmo de um banho d'água fria. Em seu comunicado após a prova, Williams cumprimentou a McLaren e Ayrton Senna pelo título do piloto, e a Renault elogiou a Honda pelo grande show em sua casa.

Se ao balde d'água fria não foi suficiente para esfriar a cabeça de Senna, que ainda tinha algumas coisas para assobalar. Logo em sua primeira entrevista após o título, fez sérias críticas ao ex-presidente da Fia, Jean-Marie Balestre, a quem considerou culpado pelo triste fim das competições de 1990 e 1991. "Em '89, fui roubado pelo sistema e jamais vou me esquecer", revelou.

Senna admitiu abertamente que no GP do Japão do ano passado se levantou para dizer poucas palavras, se mostrou sensível, inteligente e justo", elogiou. "Acho que todos ficaram satisfeitos porque não houve bobagens, ninguém falando coisas estúpidas."

## Itália venera o 'líder sem limites'

ROCCO MORABITO Correspondente

**ROMA** — "Senna, classe e espírito esportivo". Foi com este título que a televisão italiana apresentou, no domingo, um extenso programa sobre a carreira do novo tricampeão mundial desde que, pouco mais que um mês, começou a correr em Inglaterra, em 1981. Os jornalistas italianos falam de "um líder sem limites" e afirmam que só aos grandes é dado vencer com meios inferiores. "Senna conquistou o terceiro título mundial de sua carreira com um McLaren-Honda que certamente não era o melhor carro de 1991, enfrentando uma luta com as superlativas Williams-Benetton, e por isso Senna tem hoje razão de se sentir", escreve a Gazzetta dello Sport.

La Stampa vai mais longe. "No Japão, que o considero, um ídolo, o brasileiro efetuou mais uma de suas obras-primas. E o atingiu, com um só golpe, todos os objetivos a que se propõe. Vingou-se de injustiças sofridas nessa mesma pista de Suzuka no passado, ridicularizou o adversário Nigel Mansell, destruiu a imagem de seu inimigo Balestre, já derrotado em sua candidatura a reeleição para a presidência da Fia, teve um gesto magnânimo dando a vitória a seu companheiro de equipe Gerhard Berger e ainda desferiu novo golpe no orgulho de seu maior rival, Alain Prost."

Mas não que tampe a atitude de ceder a vitória a Berger, os jornais italianos se dividem. Para alguns, se trata de um belíssimo gesto, que demonstra o caráter generoso do brasileiro. Recordam-se o precedente aberto pelo argentino Juan Manuel Fangio no Grande Prêmio da Inglaterra de 1956, em Aintree, quando cedeu a vitória ao companheiro Stirling Moss também nos mesmos finais. Para outros, porém, foi um gesto teatral, ainda que generoso. Observa-se que foi uma humilhação inútil a um amigo fiel.

"Com esta ostentação, o brasileiro estragou um dia de festa", afirma a Gazzetta dello Sport.

Os jornais comentam que Senna trocou o triunfo pela vingança quando disse o que não pôde dizer nos dois últimos anos. "Ayrton Senna contou os dois anos vividos com um gosto amargo na boca, a vontade de

explodir abafada pela ameaça de lhe ser retirada a superlicença. O triunfo de Senna tem sabor de libertação. Com um golpe, Ayrton Senna cancelou seus pesadelos, o pesadismo (ganho de um título já arquivado e de um outro que parecia se manter a se materializar", escreve Il Messagero, em manchete, não mede palavras. "Senna no paraiso. Desta vez, ele conseguiu se impor com um carro inferior."

É o quarto posto da Ferrari de Prost provocou considerações melancólicas, principalmente pelas duras declarações do francês de que teve "a sensação de digitar um canchinho", que lhe valeu a definição de um Suzuki, ter sido "um turista em trânsito."

Nos meios automobilísticos italianos se observa que para se reafirmar, a Ferrari precisa mudar "o chassis e os pilotos". As seis evoluções do motor V12, mesmo com seus progressos, não foram suficientes para conquistar a última vitória, e os chassis sempre deram as mesmas respostas negativas, com suspensões ineficientes e incompatíveis das soluções aerodinâmicas.



Senna, Berger e Prost no pódio: imprensa italiana fala até em "obra prima" do brasileiro

## Declarações repercutem mal

SEAL JUNIOR Correspondente

**PARIS** — Ayrton Senna poderá ser punido pelas declarações contra o ex-presidente da Fia, Jean-Marie Balestre, feitas logo após garantir o título da atual temporada de F-1. Essa é a impressão recolhida ontem na sede da entidade, junto a funcionários que conhecem o regulamento e admitem que as declarações de Senna são passíveis de punição, principalmente por acusar Balestre de ter sido responsável pelo roubo do que foi vitória no Japão, em 1990.

Além disso, ele admitiu ter premeditado o choque com Alain Prost no GP do Japão de 1990. Até então, Senna responsabilizava o rival pelas provas de F-1. A Fia aplicou uma punição por razões semelhantes, mas menos graves, e Prost, após o GP da Alemanha, o francês disse que poderia jogar Senna para fora da pista na prova seguinte. Ele foi punido pela Comissão de Disciplina com suspensão por um GP, mas com anula porque não fez o que prometido.

Balestre ainda não se pronunciou sobre as declarações de Senna. Ele espera o retorno de

seu sucessor à frente da Fia, Max Mosley, para dar uma resposta, que poderá ser jurídica. Senna não pode esquecer que Balestre ainda tem influência na F-1. Ele é presidente da Fia, Federação Internacional de Automobilismo, da qual a Fia é o braço esportivo. Se Mosley ignorar as declarações de Balestre, o próprio Senna também se verá afetado.

"Do longo desabafo contra a Fia, o seu ex-presidente, os jornais franceses preferiram destacar a 'confissão' feita por Senna, assumindo o culpado no choque com Prost após ter sido prejudicado por Balestre, que não autorizou a mudança das poleas de largada dos dois primeiros tempos nas provas de classificação. Para os franceses, Senna poderia também ser punido por essa confissão que só exacerbou um ano depois. Domingo, Senna só não foi mais longe, mas a intervenção de Balestre na decisão de Gerhard Berger. 'Você não deveria contar tudo isso', disse o austríaco. 'E se Balestre voltar na próxima temporada?'"

"Eu sabia", respondeu Prost quando foi informado, ainda em Suzuka, que Senna havia con-

## Rúgbi ganha da F-1 na Inglaterra

JOSE CARLOS SANTANA Correspondente

**LONDRES** — Os ataques de Ayrton Senna ao ex-presidente da Federação Internacional de Automobilismo Esportivo (Fia), Jean-Marie Balestre, e sua confissão de que correu no ano passado, em Suzuka, disposto a se vingar de Alain Prost pela perda do campeonato de 1990, deixaram atônitos os comentaristas da Fórmula 1 inglesa. Um deles, David Smith, do respeitável Evening Standard, afirmou: "A atitude de Senna levanta dúvidas sobre as suas pretensões de grandeza."

No artigo intitulado "A falta de vitória", Smith vai além: "Pode ser grande esportista quem admite ter iniciado o GP japonês de 1990 decidido a se jogar contra Prost, o rival na disputa do título?" Também não faltam elogios ao brasileiro, não só ao seu talento e inteligência, mas também à sua generosidade, por ter deixado que Berger o ultrapassasse e vencesse seu primeiro GP pela McLaren.

Aparar de a Inglaterra ser a sede de muitas das escurdiças que disputam o Mundial de F-1 — entre elas as duas de maior

sucesso na competição deste ano —, além do fato do maior rival de Senna ser inglês, o automobilismo não desperda aqui a política que causa nos brasileiros. Isto fica muito claro pela cobertura do pelo espaço que o esporte recebe na imprensa. Os editores atribuem essa falta de entusiasmo ao fato de a Inglaterra não ter feito nenhum campeonato de categoria desde James Hunt, em 1976. E também à falta de contatos de Senna com os resultados do GP do Japão e a declaração de "surpreendentes" as declarações de Senna. Com exceção do Times, escreve Henry, "Mistakes" o fato de ter decidido desvalorizar publicamente a vitória no último Mundial conquistado, sem dúvida, de maneira justa e convincente."

Desse modo o campeonato já definido, no que diz respeito à disputa entre pilotos, a imprensa inglesa acredita que o GP da Austrália, dia 3 de outubro, será um dos mais interessantes todos a temporada porque a Williams "vai usar tudo o que sabe para mostrar os recursos de seu trabalho e provar que é a melhor escuderia."

No Grã-Bretanha, Alan Henry re-

A página 15 edição do jornal *O Estado de São Paulo* amplifica a chamada de capa da edição, trazendo a repercussão negativa das declarações de Senna contra o ex-presidente da Fisa, Jean-Marie Balestre, por conta da decisão do campeonato de 1989, quando Ayrton foi derrotado por Alain Prost.

Com a chamada, “Só o talento de Senna não é contestado”, a matéria traz Ayrton, segundo o texto, de “peito aberto e alma lavada” para falar das perseguições movidas por Balestre, que supostamente favoreceram Alain Prost em 1989 e prejudicaram Senna na largada de Suzuka em 1990.

Relações de conflito também são comuns à jornada do herói, que são definidos por Bracht (2005, p. 72) numa categoria dos heróis proletariados. Estes, ao longo da sua trajetória, enfrentam inúmeros problemas, onde nem tudo são vitórias, com o personagem tendo de lidar com diversas contradições.



A amplificação é o critério de noticiabilidade em destaque na página 16 do jornal *O Estado de São Paulo* para relatar a trajetória de vida de Ayrton Senna, desde os seus primeiros anos de vida até as suas conquistas na pista. Valorizando o personagem do acontecimento, o que traz a notoriedade como outro critério empregado na matéria, com as duas páginas valorizando a figura do herói por ele mesmo. Trazendo fatos e fotos da sua vida pessoal, principalmente fora das pistas.

O espaço dedicado a vida pessoal de Senna traz a vida do herói-atleta, a qual se constitui de grandes feitos, mas que também mostra que ele é um homem comum, que na sua juventude não era um bom aluno.

Silva, um brasileiro como vocês, gosta de guaraná gelado, arroz, feijão e bife. Divide o quarto com o irmão e dorme de pijama. Em outros carnavais, admite, já cheirou lança-perfume, mas hoje é um careta de carteirinha. Oriundo da Zona Norte paulistana, antes do trabalho reza um pai-nosso e uma ave-maria. Visto por este prisma, ele é, de fato, um cidadão normal (O ESTADO DE SÃO PAULO, 22 de out. de 1991).

Dessa forma, a visualidade é mais um valor-notícia explorado na página, com fotos do boletim escolar de Senna e este em ação com a equipe McLaren. A palavra dos seus rivais sobre a figura de Ayrton também é destaque, com o periódico intitulando-o como um fenômeno na Fórmula 1.

Página 17 – 22 de outubro de 1991 – *O Estado de São Paulo* – Grande Prêmio do Japão

TERÇA-FEIRA, 22 DE OUTUBRO DE 1991
Esportes
O ESTADO DE S. PAULO — 17

### Senna está acima dos próprios limites

**BOB JUNGMANN**

Talento pressupõe sempre acima limites. O que faz a diferença em Ayrton Senna da Silva, no entanto, é justamente a inversão do fato: os limites desconhecem o seu talento e, atingidos de surpresa, o ele avolumam, fúria e velocidade. Por isso, acima da conquista de outro título, a vitória do mais jovem piloto triunfado da história da Fórmula 1 em Suzuka, no Japão, tem um significado maior, escondido sob a confusão de sentimentos em que inevitavelmente derrapamos e embocamos pela emoção da nossa torcida interna. Senna redime a tradição esportiva nacional.

Nas pistas desafiadas pela fúria de glória no que outrora mais difícil praça — o Japão —, a imagem do piloto do carro branco e vermelho da McLaren, de bandeira na mão, desfilando aos olhos do mundo, tem dimensões de um fuzo superior, sobressai em pureza e qualidade. A falta da taça tantas vezes perseguida nos campos e tantas vezes arrebatada — já lá se vão 27 anos de jejum de Copa, não custa lembrar — é como se o piloto brasileiro alcançasse uma espécie de sintonia contra a nossa pobreza desportiva e excessiva e o misto de dar o troco, escurando a fibra, a determinação, o espírito, ou o que seja que nos falta no hora aqui.

Não é pouca coisa. Trata-se de vencer também fora das pistas, e aqui os inimigos consue-

### Emoções duram só dez voltas

**SENNA: TRI**

Foram apenas 10 voltas de emoção, e nada. Ayrton Senna mostrou que, mesmo com carro inferior, é o melhor piloto do ano. Largando na segunda posição, colocou atrás do pole position Gerhard Berger e evitou qualquer manobra de seu único adversário, o inglês Nigel Mansell, que o pressionou até a 10ª volta, quando Mansell cedeu o outro lateral aproximadamente da McLaren de Senna e entrou na primeira curva do circuito de Suzuka praticamente sob a caixa de câmbio do adversário. Mais tarde, alegou problemas nos freios. Mas o que viu a cena resistir à explosão. A impressão que se teve foi de que, sem pensar acrobáticas por estar muito próximo de Senna, seu Williams saiu de traseira a ao tentar corrigir as rodas dianteiras perderam a pouca aderência que tinham e jogaram os eixos do inglês na caixa de britas.

Dono da segunda posição, Senna ocupou a estratagemia pré-estabelecida desde os primeiros metros. Quando foi ultrapassado por Berger, serviu de escudo ao companheiro e eliminou o ritmo, prendendo Mansell atrás de si. Sem a inómoda presença do inglês, ele voltou a ser o velho Senna, andando o mais rápido possível, ao ponto de estabelecer a melhor volta, um novo recorde para os 5,86 metros de Suzuka: 1min25s32, média de 207,98 km/hora. Passou por Berger e só mesmo nos últimos 300 metros cedeu a vitória ao fiel amigo, sua primeira em dez anos na McLaren.

### Nos números, superioridade fica evidente

Para chegar ao triomfo, Ayrton Senna percorreu 288,682 quilômetros. Esta distância é quase a mesma que um viajante percorre de São Paulo a Manaus. Não foi por acaso que Nigel Mansell não alcançou Senna. Este ano, a Williams do inglês percorreu apenas 3.513,265 quilômetros, 629,217 a menos que a McLaren do brasileiro. A diferença equivaleria a viagem entre Recife e Salvador.

A superioridade de Senna também aparece no número de voltas que liderou durante a temporada. Até agora, ele foi o piloto que mais permaneceu na pista durante o campeonato. Foram 823 voltas em 62 possíveis, 88,6%, do previsto até o momento, faltando apenas o GP de Austrália. Dois total, Senna liderou 465, exatamente 56,4% das.

Mansell, por sua vez, fez 780 passagens completas pela linha de chegada, 150 a menos que Senna, e apenas 79% do total possível até o final do GP do Japão. O inglês liderou apenas 28,1% das, um número absoluto de 265. O resultado do campeonato é um verdadeiro espelho da colocação do inglês durante a temporada. Ele foi o piloto que mais ocupou o segundo lugar nas 16 etapas disputadas. Enquanto Senna esteve 61 voltas nessa posição, o que equivale a apenas 6,5%, o inglês a ocupou durante 270, 35,5%, das 760 que percorreu.

Em 1991, Senna recebeu cerca de US\$ 17 milhões da McLaren, aproximadamente Cr\$ 11,6 bilhões. Na próxima temporada, a remuneração do brasileiro será bem maior: US\$ 25 milhões, sem contar os patrocinios pessoais. Este valor, calculado pelo câmbio paralelo de ontem, é o equivalente a cerca de Cr\$ 17,1 bilhões ou 407,738 salários mínimos. Para um brasileiro que recebe esse pagamento chegar a essa quantia, precisaria trabalhar por mais de 33 mil anos. A primeira pista, o número assusta. Mas há no mundo do esporte quem ganhe bem mais que o Senna. O boxeador norte-americano Evander Holyfield, campeão dos pesos pesados, vai ganhar no mínimo US\$ 30 milhões só para enfrentar o ex-campeão Mike Tyson.

### Construtores

Equipes	Pontos
1) McLaren/Honda	132
2) Williams/Renault	121
3) Ferrari	55
4) Benetton/Ford	37
5) Jordan/Ford	13
6) Tyrrell/Honda	12
7) Minardi/Ferrari	6
8) Dallara/Judd	5
9) Lotus/Judd	3
10) Brabham/Yamaha	2
11) Larrousse/Cosworth	2
12) Leyton House/Renault	1

### Resultado da prova

	1)	2)	3)	4)	5)	6)	7)	8)	9)	10)	11)
1) Gerhard Berger (Aut)	McLaren	1h32min10s095									
2) Ayrton Senna (Bra)	McLaren	a 0s344									
3) Riccardo Patena (Ita)	Williams	a 55s721									
4) Alain Prost (Fra)	Ferrari	a 1min20s761									
5) Martin Brundle (GB)	Benetton	a uma volta									
6) Stefano Modena (Ita)	Tyrrell	a uma volta									
7) Nelson Piquet (Bra)	Benetton	a uma volta									
8) Maurizio Gugelmin (Bra)	Leyton House	a uma volta									
9) Thierry Boutsen (Bel)	Ligier	a duas voltas									
10) Alex Caffi (Ita)	Footwork	a duas voltas									
11) Gabriele Tarquini (Ita)	Fordmetal	a três voltas									

### Campeonato Mundial de Pilotos

Pilotos	Totál	EUÁ	BRA	MON	CAN	MEX	FRA	ING	ALE	HUN	BEL	ITA	POR	ESP	JAP
1-Ayrton Senna	91	10	10	10	4	4	3	10	10	6	6	2	6	2	6
2-Nigel Mansell	63	-	-	-	6	1	6	10	10	10	6	-	10	-	10
3-Riccardo Patena	52	-	6	-	-	4	10	2	-	6	4	2	-	10	4
4-Gerhard Berger	41	-	4	6	-	-	-	-	8	3	3	6	3	-	-
5-Alain Prost	34	6	3	-	-	-	-	6	4	-	-	-	-	4	6
6-Nelson Piquet	28	-	2	-	-	10	-	-	2	-	-	-	-	1	2
7-Jean Alesi	25	-	1	-	4	-	-	-	4	2	-	-	-	-	4
8-Stefano Modena	10	3	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	1
9-Andrés de Cesaris	8	-	-	-	-	3	3	1	-	2	-	-	-	-	-
10-Roberto F. Moreno	8	-	-	-	3	-	2	-	-	-	-	3	-	-	-
11-Pedro Pablo Kuczaj	4	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-
12-J.J. Lehto	4	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bernard Gache	4	-	-	-	-	2	-	-	1	1	-	-	-	-	-
Michael Schumacher	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	1	1	-
15-Simone Tamberi	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Alba Hakkinen	2	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Marin Brundle	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
18-Aguri Suzuki	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Julian Bailey	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ernesto Fari	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Eric Bernard	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ivan Capelli	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
Mark Blundell	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-

Senna, o centro das atenções nas pistas. imagem vitoriosa

Seguindo a mesma linha da página anterior, a página 17 do jornal *O Estado de São Paulo* em 22 de outubro de 1991, tem o critério da amplificação e notoriedade como valores-notícia para destacar o desfecho da temporada de 1991, que deu o terceiro campeonato a Senna. As emoções, segundo a página, duraram apenas dez voltas, quando Nigel Mansell escapou da pista, tendo de abandonar a corrida, definindo, assim, o campeonato a favor de Senna.

Diferente do jornal *O Globo*, o periódico de São Paulo trouxe dados estatísticos para comprovar a superioridade de Senna sobre Mansell ao longo da temporada de 1991. Ayrton foi o piloto que mais voltas percorreu durante o ano; foram 920 voltas de 962 possíveis, somando todos os Grandes Prêmios, incluindo o do Japão, chegando a um percentual de aproximadamente 93% de aproveitamento, enquanto Mansell havia percorrido cerca de 760 voltas.

## Em 20 temporadas, 8 títulos brasileiros



**SÉRIAS - TR** O desempenho de Ayrton Senna, este ano, garantiu ao Brasil o oitavo título mundial de Fórmula 1 em 20 temporadas. Nenhum país ameaça os pilotos brasileiros nesse período, em que os três títulos de Senna (1988, 1990 e 1991) são somados aos dois de Emerson Fittipaldi (1973 e 1974) e aos três de Nelson Piquet (1981, 1983 e 1987).

A França conseguiu três títulos, todos de Alain Prost, nos últimos anos. A Austrália conquistou suas conquistas em Niki Lauda, também tri-campeão. O Reino Unido possui dois títulos de 1973 a 1981, sendo escocês Jackie Stewart, em 1973, e um do inglês James Hunt, em 1976.

A Itália, apesar da tradição da Ferrari e de seus pilotos, não ganha um título individual desde 1953, com Alberto Ascari. Em 1978, um italiano, Mario Andretti, foi campeão

da Fórmula 1. O hino tocado, porém, foi o dos Estados Unidos, pelo fato de Andretti ter-se naturalizado norte-americano.

O Brasil, além dos oito títulos, chegou perto de outras conquistas. Em 1975, por exemplo, Emerson Fittipaldi foi vice-campeão, assim como Nelson Piquet em 1980 e Ayrton Senna em 1989. Os especialistas em automobilismo lembram que a relação de títulos do Brasil poderia ser ainda mais extensa se Emerson, no auge de sua carreira, em 1978, não tivesse abandonado uma equipe forte, como a McLaren, para dedicar-se ao arrojado projeto de uma escuderia brasileira, a Copercucar-Fittipaldi, na qual chegou a pensar a vergonha de não conseguir a classificação para várias corridas.

O primeiro campeão de Fórmula 1, em 1950, foi Giuseppe Farina, da Itália. O recordista em títulos é o argentino Juan Manuel Fangio, cinco vezes campeão, (I.C.R.).

### Os campeões da Fórmula 1

1950	Giuseppe Farina (Ita)	Alfa Romeo
1951	Juan Manuel Fangio (Arg)	Alfa Romeo
1952	Alberto Ascari (Ita)	Ferrari
1953	Alberto Ascari (Ita)	Ferrari
1954	Juan Manuel Fangio (Arg)	Mercedes/Merzari
1955	Juan Manuel Fangio (Arg)	Mercedes
1956	Juan Manuel Fangio (Arg)	Lancia/Ferrari
1957	Juan Manuel Fangio (Arg)	Maserati
1958	Mike Hawthorn (GB)	Ferrari
1959	Jack Brabham (Aus)	Cooper/Climax
1960	Jack Brabham (Aus)	Cooper/Climax
1961	Phil Hill (EUA)	Ferrari
1962	Graham Hill (GB)	BRM
1963	Jim Clark (GB)	Lotus/Climax
1964	John Surtees (GB)	Ferrari
1965	Jim Clark (GB)	Lotus/Climax
1966	Jack Brabham (Aus)	Brabham/Repco
1967	Denis Hulme (NZ)	Brabham/Repco
1968	Graham Hill (GB)	Lotus/Ford
1969	Jackie Stewart (GB)	Matra/Ford
1970	Jochen Rindt (Aut)	Lotus/Ford
1971	Jackie Stewart (GB)	Tyrrell/Ford
1972	Emerson Fittipaldi (Bra)	Lotus/Ford
1973	Jackie Stewart (GB)	Tyrrell/Ford
1974	Emerson Fittipaldi (Bra)	McLaren/Ford
1975	Niki Lauda (Aut)	Ferrari
1976	James Hunt (GB)	McLaren/Ford
1977	Niki Lauda (Aut)	Ferrari
1978	Mario Andretti (EUA)	Lotus/Ford
1979	Jody Scheckter (AS)	Ferrari
1980	Alan Jones (Aus)	Williams/Ford
1981	Nelson Piquet (Bra)	Brabham/Ford
1982	Keke Rosberg (Fin)	Williams/Ford
1983	Nelson Piquet (Bra)	Brabham/BMW turbo
1984	Niki Lauda (Aut)	McLaren/Porsche turbo
1985	Alain Prost (Fra)	McLaren/Porsche turbo
1986	Alain Prost (Fra)	McLaren/Porsche turbo
1987	Nelson Piquet (Bra)	Williams/Honda turbo
1988	Ayrton Senna (Bra)	McLaren/Honda turbo
1989	Alain Prost (Fra)	McLaren/Honda
1990	Ayrton Senna (Bra)	McLaren/Honda
1991	Ayrton Senna (Bra)	McLaren/Honda



Emerson comemora o título de 72: primeiro campeão brasileiro

### Fangio, o melhor da história

Ninguém pode negar que o recém-sagrado tricampeão mundial Ayrton Senna é o melhor piloto de atualidade e um dos melhores que já chegaram à Fórmula 1. Mas qual a posição que ele ocupa se comparado a grandes campeões de outros tempos? Só há um jeito de estabelecer uma comparação, que é o percentual de vitórias de cada um em relação ao número de corridas de que participou. E assim, Senna ainda está longe de se tornar o melhor de todos os tempos, mas não encontra adversário a sua altura entre seus contemporâneos. A tabela abaixo mostra que, mesmo com 32 vitórias, 59 pole positions e 17

melhores voltas nas 125 corridas que fez desde 1984, por enquanto ele ainda não se compara a Juan Manuel Fangio, o pentacampeão mundial da Argentina que, nos anos 60, conquistou 24 vitórias, 36 poles e 23 melhores voltas em apenas 31 participações. Mas, entre os pilotos em atividade, nem mesmo Alain Prost se equipara ao brasileiro. Com seis vitórias contra nenhuma do francês neste ano, Senna já o superou. Está em quinto e Prost é o sétimo. E o brasileiro já ameaça Jackie Stewart, o quarto colocado em uma lista que reúne o que de melhor se viu em pistas de corrida nestes 42 anos de Fórmula 1.

Piloto	Corridas	Vitórias	% m.v.	% poles	%		
1º) Juan Manuel Fangio	51	24	47,05	23	45,09	28	54,90
2º) Alberto Ascari	32	13	40,62	11	34,37	14	43,75
3º) Jim Clark	72	25	34,72	28	38,88	33	45,83
4º) Jackie Stewart	89	27	27,27	18	18,18	17	17,17
5º) Ayrton Senna	125	32	25,60	17	12,80	59	46,82
6º) Stirling Moss	96	16	24,24	20	30,30	16	24,24
7º) Alain Prost	184	44	23,71	36	19,02	36	19,02
8º) Niki Lauda	171	25	14,61	25	14,61	24	14,02
9º) Nigel Mansell	164	21	12,80	22	13,41	17	10,24
10º) Nelson Piquet	303	23	7,59	23	7,59	24	7,92

A visualidade e a notoriedade são os critérios observados na página 18 do jornal *O Estado de São Paulo* para destacar os campeões de Fórmula 1 até 1991. O tempo como efeméride também é utilizado como critério de noticiabilidade para mostrar Emerson Fittipaldi como o primeiro piloto brasileiro campeão mundial de automobilismo.

No mesmo espaço, o jornal abre destaque para os oito títulos conquistados pelos pilotos brasileiros em um espaço de 20 anos, que era o tempo em que a seleção brasileira de futebol não conquistava uma Copa do Mundo. Com a terceira conquista, Senna entrava para um seleto grupo de pilotos tricampeões mundiais da categoria, que ainda tinha, à época, Juan Manuel Fangio, considerado o maior de todos.

**O ESTADO DE S. PAULO**

# Esportes

SEXTA-FEIRA - 1 DE NOVEMBRO DE 1991 ESTADO DE S. PAULO - 1



**Lamento de campeão**  
Ayrton Senna desmente que tenha se desculpa formalmente pelo desabafo, após o tricampeonato: "O documento foi outro"

**FÓRMULA 1**

## Senna diz que não mandou qualquer pedido de desculpa

**MAIR PENNA NETO**  
Correspondente

**ADELAIDE** — Ayrton Senna negou ter feito qualquer pedido de desculpa ou retratação após a polêmica entrevista que deu em Suzuka, até porque, disse, não sofreu qualquer pressão da Fina e agiu unicamente de acordo com sua consciência. O tricampeão acusou a mídia, especialmente inglesa, de ter deturpado a entrevista e divulgado o comunicado de acordo com sua conveniência. Senna reconheceu ter usado palavras inadequadas, o que atribuiu ao fato de ter-se expressado em inglês. "Minha situação atual é mais sólida do que nunca", afirmou. Assim como em outras polêmicas que marcaram sua carreira, Senna espera que essa situação venha a se esclarecer com o tempo e garantiu ter condições de esperar.

Segundo Senna, o que aconteceu em Suzuka foi consequência de um período longo de frustrações, que preferiu não relembrar. Seu desabafo foi gerado por um simples pedido de comparação entre os títulos conquistados, mas sua ênfase e as palavras que utilizou acabaram se virando contra ele. "Tudo o que procurei passar foi a diferença desta temporada em relação aos outros anos, principalmente '89 e '90", alegou. Ele afirmou que quis mostrar como é possível vencer um campeonato de maneiras diferentes e conquistar um título com outro estado de espírito. Mas, passado o calor do momento, identificou alguns erros cometidos em seu desabafo. "Fiz isso me situando do lado de lá da audiência, pois do meu lado sei exatamente o que aconteceu e pude identificar que o lugar e o momento não foram apropriados, como também não foi correta a linguagem que adotei, que não foi 'tom pofo'", admitiu. "Sempre procurei falar das sensações e achai que deveria expressar o que estava sentindo."

Ao fazer isso, num comunicado divulgado na semana passada, Senna esvaziou o assunto em nova polêmica. Mas uma vez parecia ter sido obrigado a se retratar e ninguém poderia acreditar na sua boa intenção depois do que revelou em Suzuka. Para o piloto brasileiro, porém, houve uma manipulação do que pretendia dizer, de acordo com diversos interesses.

A interpretação do que falou em Suzuka, e também do comunicado, foi feita de acordo com a conveniência da mídia", criticou. "Noticiaram que pedi desculpas, que me retratei e não existe nada disso no comunicado que fiz", reclamou. "Foi um comunicado profissional, humano e que tem nas entrelinhas um conteúdo muito forte, muito importante." Segundo ele, isso foi perdido: "As pessoas não entenderam e escreveram novamente um monte de coisas."

Senna disse saber que isso provavelmente aconteceria, com base em episódios passados. "Fiz aquilo por mim mesmo e pela minha equipe e não pela mídia ou pelos outros", afirmou. Ele garantiu também ter feito o que acredita ser correto, e como já aconteceu antes em sua carreira, quando foi criticado e se manteve em silêncio, posteriormente a verdade veio à tona e se verificou que nada do que foi escrito tinha fundamento. "Agora, talvez tenha que esperar um pouco para que as coisas se arranjem de forma mais equilibrada."

\* Mais informações sobre a F1 no página 6.

A edição do jornal *O Estado de São Paulo* em 1º de novembro de 1991 faz uso da visualidade e da amplificação como critérios de noticiabilidade em destaque na página 21, para trazer as declarações de Senna após a conquista do seu terceiro campeonato no Grande Prêmio do Japão.

Sem esconder sua mágoa por se sentir prejudicado após a decisão em 1989, quando foi derrotado por Alain Prost, também no Japão, Ayrton completou a jornada de 1991 sem percalços, com uma disputa direta entre dois pilotos e sem interferências do lado de fora da

pista. Esse foi o ponto chave que Ayrton fez questão de ressaltar na entrevista após a corrida de consagração em Suzuka.

Ayrton culpou a imprensa inglesa por deturpar suas palavras e explicou que seu desabafo aconteceu por conta de um longo período de frustrações e divergências com a Fisa e seus dirigentes:

Segundo Senna, o que aconteceu em Suzuka foi consequência de um período longo de frustrações, que preferiu não rememorar. Seu desabafo foi gerado por um simples pedido de comparação entre os títulos conquistados, mas sua ênfase e as palavras que utilizou acabaram virando contra ele. (O ESTADO DE SÃO PAULO, 1º de nov. de 1991).

Bracht (2005, p. 118) explica que a vida do herói-atleta se constitui de grandes feitos. Do esporte pode se esperar tudo, exceto racionalidade, ele é feito de emoções, que é onde consiste o seu poder. Dessa forma, os heróis são construídos dentro de uma linguagem que subverte o racional, à medida que divulga elementos míticos. A vontade dos ídolos se torna um fato de explicação do imaginário. Como o gol no último minuto da partida, a chuva que cai na hora certa durante uma corrida de automóvel, como que num passe de mágica. O que compreende a reação de Ayrton após a conquista de mais um campeonato.

FÓRMULA 1

## Senna acusa a imprensa inglesa

Para o tricampeão, os jornais britânicos distorceram suas acusações contra Balestre

MAIR PENA NETO  
Especial para o Estado

ADELAIDE — Como já ocorreu em temporadas anteriores, Ayrton Senna chegou a Adelaide, onde disputa neste fim de semana (1h30 de domingo) a última etapa do Mundial de Fórmula 1, o GP da Austrália, envolvido em controvérsias. Mas há uma diferença. Desta vez, ele decidiu abrir o peito. E revelou a extensão da rixa entre ele e a imprensa inglesa, a quem acusa de distorcer suas críticas ao ex-presidente da Fisa, Jean-Marie Balestre, e o comunicado emitido por ele e pela McLaren. Negou que se tenha retratado, mas admite ter usado, na entrevista que se seguiu ao GP de Júpiter, termos inadequados por não dominar totalmente o inglês. Mas não pensa em mudar de atitude.

— Desde que eu estou fazendo tudo por razões certas, tudo bem", declarou Senna, criticou principalmente jornalistas ingleses, acusando-os de falta de profissionalismo. "Eles ficaram endeusando o Mansell o ano inteiro e não tinham o que dizer quando ele foi derrotado na pista, normalmente". Para o piloto, os jornalistas ingleses esquecem-se de analisar o desenvolvimento da temporada e procuram embutir a entrevista coletiva para atacá-lo e não falar do que aconteceu com Mansell, dos méritos da McLaren, da Honda, da Shell, dos mecânicos, engenheiros, e do próprio.

— "Fizemos um trabalho tão limpo tão bonito que deveria ser reconhecido por toda a imprensa, principalmente a inglesa, que parece ter esquecido que a McLaren é uma equipe inglesa."

**Antecedentes** — Senna iniciou a carreira na Inglaterra, conquistou os títulos de F-Ford 1600, F-Ford 2000 e F-3, sem antecedentes de conflitos e reconhecimento com a imprensa inglesa, que chegou a apelidar o principal circuito do país de "Silvasons", por causa do sobrenome Silva.

— "A imprensa inglesa já me criticou por episódios em que estava mal informada e tomou posição contra mim", lembrou. "Depois, os jornalistas tiveram acesso a informações corretas, viram o papel de bobó que fizeram e reconheceram seus erros, mas os danos já estavam feitos."

Para Senna, a imprensa acaba como a maior vítima do conflito, já que a consequência imediata é a dificuldade no relacionamento humano e profissional. "Tento ser profissional, mas às vezes não dá para manter este comportamento com certas pessoas, certos grupos", constatou. "Continuo aqui, numa grande equipe, com os patrocinadores mais fortes da Fórmula 1, com a credibilidade conquistada com meu trabalho."

— O tricampeão acredita que sua posição hoje é mais sólida do que nunca. "Infelizmente, o público que acompanha a Fórmula 1 por paixão acaba não tendo a informação verdadeira, mas isso faz parte do jogo. Certas confusões foram atribuídas ao idioma. "Algumas palavras têm um sentido para nós, mas causam um impacto muito maior para eles".



Senna  
Termos inadequados  
por não dominar inglês

A amplificação é o critério em destaque na página 26 da edição do jornal *O Estado de São Paulo* em 1º de novembro de 1991 para relatar a crise de Senna com a imprensa inglesa, após a repercussão negativa de suas declarações na conquista do seu terceiro campeonato no Grande Prêmio do Japão. Ayrton exaltou a jornada de 1991, sem percalços e sem interferências do lado de fora da pista. Para Senna, esse foi o ponto chave para sua consagração em Suzuka.

Segundo o próprio Ayrton, a imprensa inglesa, com quem ele já havia divergido desde os tempos anteriores a Fórmula-1, foi quem deturpou suas palavras após a corrida em Suzuka:

Para o piloto, os jornalistas ingleses esqueceram-se de analisar o desenvolvimento da temporada e procuraram esmiuçar a entrevista coletiva para atacá-lo e não falar do que aconteceu com Mansell, dos méritos da McLaren, da Honda, da Shell, dos mecânicos, engenheiros, e dele mesmo. (O ESTADO DE SÃO PAULO, 1º de nov. de 1991).

A crise entre Ayrton e a imprensa inglesa era recorrente na jornada de Senna, que desde os primeiros anos na Inglaterra, quando era piloto nas categorias anteriores à Fórmula-1, passou por outros conflitos com a mídia local.

**Página 28 – 1º de novembro de 1991 – *O Globo* – Grande Prêmio da Austrália**

28 • ESPORTES

O GLOBO

Sexta-feira, 1 de novembro de 1991

## McLaren oferecerá a Senna carro revolucionário em 92

CELSO TIBENÉ  
Especialista

**ADELAIDE FÓRMULA**  
— Ayrton Senna disse ontem que o carro da McLaren para 1992 será revolucionário. O GP AUSTRÁLIA Com concepção totalmente diferente, deverá ficar pronto no fim de fevereiro e estrará na primeira prova do Campeonato, o GP da África do Sul. Desenhado por Henri Durand e Neil Oatley, ele deverá passar por uma série curta de testes antes da estréia, por isso Senna prevê muito trabalho no inverno europeu.

— Vai ser um trabalho denodo. Por isso, daqui, vou para o Brasil, descansar — disse, ameaçando, em tom de brincadeira, passar com seu jet-ski por cima do primeiro repórter que aparecer em Angra dos Reis tentando entrevistá-lo.

A saída de Alain Prost da Ferrari é um assunto que ele procura evitar. Começa com evasivas, mas acaba cedendo:

— Se ele parar de correr vai ser ruim para a F1. Apesar das divergências que tivemos, reconheço que Prost é um grande piloto.

Fora das pistas, o assunto ainda é o desatino do brasileiro após o GP do Japão. Ontem ele foi pressionado pelos jornalistas ingleses, que queriam saber por que ele acabou se retratando. Senna se irritou:

— Em primeiro lugar, não me retratei. Talvez eu tenha usado algumas palavras de modo impróprio, mas disse o que queria dizer.

O brasileiro afirmou que os jornalistas ingleses, por estarem torcendo por Mansell, se comportaram de modo pouco profissional naquela situação, privilegiando sublinhar suas críticas e deixando totalmente de lado o fato de ele ter vencido o campeonato.

A novidade é o critério de noticiabilidade apontado na página 28 da edição do jornal *O Globo* para destacar a promessa da equipe McLaren de um carro revolucionário para Senna para a temporada de 1992, na tentativa de conquistar o seu quarto campeonato:

Com um conceito totalmente diferente, deverá ficar pronto no fim de fevereiro e estreará na primeira prova do campeonato, o GP da África do Sul. Desenhado por Henri Durant e Neil Oatley, ele deverá passar por uma série curta de testes antes da estreia, por isso Senna prevê muito trabalho no inverno europeu (O GLOBO, 1º de nov. de 1991).

Importante ressaltar que a novidade é o critério de noticiabilidade que se apresenta. Mesmo que as conquistas dos personagens da pesquisa sejam de uma mesma competição, ela aponta que “cada jornada tem seus traços de ineditismo”, o que, na visão de Traquina (2005, p. 79) sobre os valores-notícia de seleção, é o que apresenta maior valor.

Por outro lado, a jornada do herói de Senna, concluída no GP do Japão, ainda repercute por conta da crise de relacionamento com a imprensa inglesa, que fez críticas às declarações de Ayrton após a conquista do campeonato.

**Capa da edição – 2 de novembro de 1991 – *O Estado de São Paulo* – Grande Prêmio da Austrália**

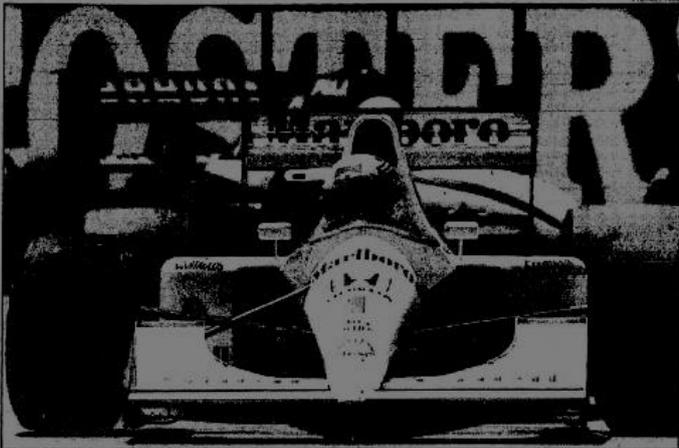
SP, RJ, MG e PR  
Cr\$ 350,00

# O ESTADO DE S. PAULO

JULIO DE MESQUITA NETO  
Diretor  
Responsável

Julio Mesquita (1891-1927)      Julio de Mesquita Filho (1927-1969)      Francisco Mesquita (1927-1969)

ANO 112      SABADO, 2 DE NOVEMBRO DE 1991      Nº 35.808



Novo desafio  
Senna tentará a primeira vitória na Austrália: carro melhor que o da conquista do tri no Japão

## Senna supera recorde na Austrália

O tricampeão mundial Ayrton Senna bateu seu recorde na primeira sessão de treinos oficiais para o Grande Prêmio de Fórmula 1 da Austrália, prova de encerramento da temporada que será disputada na madrugada de amanhã. Ele completou a volta do circuito de Adelaide em 1min14s210, menos 1s40 do que no ano passado. Senna, que nunca venceu um GP na Austrália, será o trunfo da McLaren na disputa do título de construtores, com um carro melhorado em relação ao usado na conquista do título no Japão. A escuderia está 11 pontos à frente da Williams. A corrida será transmitida ao vivo pela Rede Globo à 1h30.

□ O Torneio Banespa Open de Tênis, o maior da América do Sul, começa hoje em São Paulo. Ao contrário das disputas anteriores, em Itaparica, os jogos serão abertos ao público. *Esportes 1, 2 e 3*

A capa na edição do jornal *O Estado de São Paulo* usa da notabilidade como valor-notícia para destacar o recorde de Senna no circuito de Adelaide, nos treinos para o Grande

Prêmio da Austrália. O tempo também é outro valor-notícia acrescido na chamada para destacar a volta do piloto, que foi cerca de um segundo mais rápida do que no ano anterior, o que deixou Ayrton na primeira posição nos treinos. Além disso, também aparece a visualidade, com a foto da McLaren de Senna em ação na pista da Austrália.

Para Traquina (2005, p. 79), os valores-notícia descritos acima, especialmente o valor da notabilidade, implicam um “pressuposto sobre a natureza consensual da sociedade”, ou seja, discrepâncias reais que normatizam rotinas, tanto sociais quanto jornalísticas.

**Página 21 – 2 de novembro de 1991 – O Estado de São Paulo – Grande Prêmio da Austrália**

**O ESTADO DE S. PAULO**

# Esportes

SÁBADO - 2 DE NOVEMBRO DE 1991 O ESTADO DE S. PAULO - 1

## Senna agora acelera pelo título da McLaren

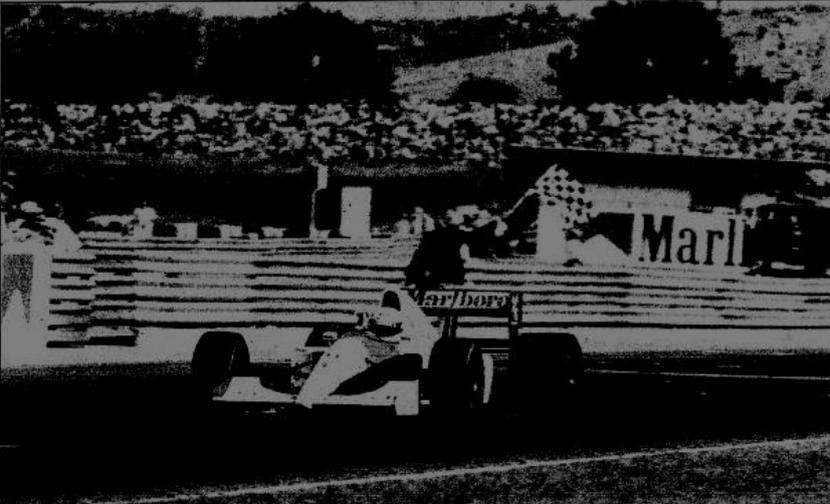
*Ao lado do companheiro Berger, o tricampeão tem novo desafio, amanhã: vencer o campeonato dos construtores para a equipe*

**ADELAIDE** — O tricampeão mundial Ayrton Senna é o trunfo da McLaren na disputa do título de construtores, reservada para a madrugada de domingo — 1h30, com transmissão da TV Globo — no Grande Prêmio da Austrália, prova de encerramento da temporada. Ron Dennis, o big boss da escuderia inglesa, busca o sétimo Campeonato (1974/84/85/88/89/90) e trouxe para Adelaide um carro melhorado em relação ao que deu o mundial de pilotos ao brasileiro, no Japão.

A McLaren leva 11 pontos de vantagem sobre a Williams (132 contra 121 na classificação geral) e praticamente tem garantido o título por equipes. Se Senna e Berger marcarem um total de seis pontos, a McLaren não mais será alcançada, mesmo que Nigel Mansell e Riccardo Patrese consigam os 16 destinados ao primeiro e segundo lugares (138 a 137). Se depender de Senna, Ron Dennis tem um motivo a mais para estar otimista: o brasileiro não venceu apenas dois Grandes Prêmios do calendário da Fórmula 1 — França e Austrália —, e pretende quebrar o tabu amanhã.

Tanta vontade ficou demonstrada na primeira sessão de treinos oficiais. Senna superou seu próprio recorde em quase 1s30 ao marcar 1min14s219 (média de 183,72 km/h), contra 1min16s771 de ano passado. Na corrida pela Tuxa, a Williams toma certas precauções. A escuderia decidiu não utilizar a suspensão ativa na prova a fim de evitar riscos desnecessários, optando pela convencional, bem mais confiável.

Disputa de título à parte, Nelson Piquet ainda não se definiu quanto ao futuro. Apenas uma coisa é certa: vai morar em Brasília quando deixar o automobilismo. Por ora, quer terminar a temporada e esquecer rapidamente a Escócia. “Preciso de um carro de ponta”, queixa-se.



**Compromisso de escuderia**  
De posse do tri, Ayrton Senna corre em busca de outro troféu: primeiro lugar em Adelaide dará título de construtores à McLaren

\* Mais informações sobre F 1 na página 8

A novidade retorna como critério de noticiabilidade na página 21 da edição do jornal *O Estado de São Paulo*, para destacar a disputa pelo campeonato por equipes no Grande Prêmio da Austrália, com Senna tendo o desafio de ajudar a McLaren a conquistar o campeonato de 1991.

Com a chamada, “Senna agora acelera pelo título da McLaren”, a matéria coloca a figura do herói em mais um desafio, que é a conquista do campeonato para a equipe que lhe deu o carro para obter o terceiro campeonato da carreira:

A McLaren leva 11 pontos de vantagem sobre a Williams (132 contra 121 na classificação geral) e praticamente tem garantido o título por equipes. Se Senna e

Berger marcarem um total de seis pontos, a McLaren não será mais alcançada, mesmo que Nigel Mansell e Riccardo Patrese consigam os 16 pontos destinados ao primeiro e segundo lugares (138 a 137). Se depender de Senna, Ron Dennis tem um motivo a mais para ficar otimista: o brasileiro não venceu dois Grandes Prêmios do calendário da Fórmula 1 – França e Austrália –, e pretende quebrar o tabu amanhã (O ESTADO DE SÃO PAULO, 2 de nov. de 1991).

A jornada do herói, na corrida que encerra a temporada 1991, recebeu uma ressignificação, agora é a missão de ajudar a equipe a superar aquela que foi a adversária do ano. Completando os critérios de noticiabilidade empregados na matéria, aparece a visualidade, com a foto de Ayrton em ação no circuito da Austrália, como ilustra o recorte do periódico. **Página 28 – 2 de novembro de 1991 – O Estado de São Paulo – Grande Prêmio da Austrália**

8 - O ESTADO DE S. PAULO **Esportes** 2 DE NOVEMBRO DE 1991 - SÁBADO

**FÓRMULA 1**

## Dennis acredita em Senna para mais um título

*Chefe da McLaren conta com a raça do campeão que nunca venceu em Adelaide*

**MAIR PENA NETO**  
Especialista para o Estado

**ADELAIDE** — A McLaren não veio até a Austrália para brincadeiras. O perfeccionista Ron Dennis avisou desde quinta-feira, em entrevista coletiva, que aquela seria a última oportunidade para conversar, pois nos três dias seguintes a equipe estaria concentrada no trabalho. Dennis quer de qualquer maneira o título de construtores e exige o máximo de seus pilotos.

No que depender de Ayrton Senna, o todo-poderoso chefe da McLaren pode ficar tranquilo. O tricampeão tem dois bons motivos para lutar pelo primeiro lugar. Quer pela primeira vez comemorar um título com uma vitória e, além disso, dos 18 países que integram o calendário da Fórmula 1, Senna só não venceu na Austrália e na França.

**Faixa aderente** — A grande dificuldade da McLaren nos treinos tem sido a falta de apoio aerodinâmico para compensar a incrível falta de aderência da pista. "O carro escorrega muito e torna-se um desafio guiar rápido", explica Senna. "Conseguimos um bom rendimento, mas precisamos melhorar o equilíbrio do carro e buscar aderência, nosso grande problema."

Já prevenido esse tipo de dificuldade, a McLaren trouxe da Inglaterra novas asas dianteiras e traseiras para possibilitar mais combinações. "As mudanças aerodinâmicas melhoraram, mas não o suficiente", comentou Senna.

É só com isso que os pilotos da McLaren precisam se preocupar. Para quem há duas corridas estava atrás da Williams em todos os aspectos, o salto foi enorme. Depois de bater o adversário em Suzuka, a equipe ainda veio malhada para Adelaide, ignorando o caráter meio amistoso da prova. A Honda fez a sua parte no motor e a Shell trouxe um novo tipo de combustível. "Os motores são similares. Aquelas que usamos em Suzuka, mas tivemos algumas modificações para aumentar a confiabilidade", explicou Akimasa Yasuoka, o responsável pelo propulsor V12 japonês.

Não foi à toa que Mansell venceu uma certa etapação da Renault e da Elf diante da evolução da Honda e da Shell. O inglês sentiu o poder de fogo da McLaren no Japão e ficou preocupado. "O motor está funcionando bem, assim como o câmbio", confirmou Senna. "Duro será para os freios e pneus." A Goodyear se preparou para as características de baixa aderência do circuito de Adelaide, trazendo o seu composto mais macio (tipo D). Nos últimos anos, todos os carros utilizaram esse composto e puderam completar a prova sem qualquer parada. "Trazemos uma construção revista do pneu D e oferecemos também o tipo C". Informou Les Gough, diretor de corridas da Goodyear.



**Poderoso chefe**  
Ron Dennis, com protetor de ouvidos, observa as suas McLaren: atrás do sétimo título de construtores

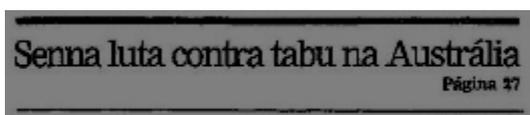
A amplificação na página 28 da edição do jornal *O Estado de São Paulo* de 2 de novembro de 1991 é o valor-notícia apresentado para trazer a figura de Ron Dennis, chefe da equipe McLaren, que expressava a sua confiança no trabalho de Senna para conquistar o campeonato por equipes de 1991.

A chamada, “Dennis acredita em Senna para mais um título”, mostrava a confiança depositada na figura do herói, que cumpriu a sua jornada épica e pessoal, para agora também usar dos seus esforços a favor da sua equipe:

No que depender de Ayrton Senna, o todo-poderoso chefe da McLaren, pode ficar tranquilo. O tricampeão tem dois bons motivos para lutar pelo primeiro lugar. Quer pela primeira vez comemorar um título com uma vitória e, além disso, dos 16 países que integram o calendário da Fórmula 1, Senna só não venceu na Austrália e na França (O ESTADO DE SÃO PAULO, 2 de nov. de 1991).

A imagem do atleta associada com o mito do herói, para Rubio (2017, p. 23), é utilizada como referencial de projeção que se identifica com os seus feitos. Mesmo tendo enfrentado as mais duras provas e os piores adversários, o herói traz consigo a marca da vitória, do triunfo, do êxito. É neste sentido que a equipe de Senna aposta as suas possibilidades de conquista em Ayrton.

**Capa da edição – 2 de novembro de 1991 – O Globo – Grande Prêmio da Austrália**



A notoriedade, marca a breve chamada de capa na edição do jornal *O Globo* em 2 de novembro de 1991 para valorizar Senna que tenta a sua primeira vitória no Grande Prêmio da Austrália, local que ainda não havia vencido na carreira, mesmo após conquistar seus três campeonatos mundiais.

**Página 27 – 2 de novembro de 1991 – O Globo – Grande Prêmio da Austrália**

Sábado, 2 de novembro de 1991 O GLOBO 37 CLICHÉ ESPORTES • 27

# Senna, pole, busca a 1ª vitória na Austrália

**CLICHÉ**  
Enviado especial

**ADLAIDE** — A chuva fina que caiu minutos antes do início do treino, não teria ajudado a Senna a conseguir a 6ª pole position de sua carreira. Com a pista molhada em alguns pontos, os carros só conseguiram a ordem forte a partir dos 45 minutos de treino.

Senna conseguiu melhorar o tempo que obtinha na primeira volta, ultrapassando Imola, Piquet e Moreno também melhoraram seus tempos. Depois, com limitação, já foi de chuva para a quinta posição, enquanto Moreno, com largada, passou de 19ª para o 12º lugar. Maurício Gugelmin largou em 14º lugar.

Tudo que Ayrton Senna precisa, para ganhar o GP da Austrália — prova que ele marca o aniversário de ter feito a pole em cinco ocasiões: 1985, 1986, 1989 e 1990 — é um pouco mais de estabilidade no carro. Por isso, vai tentar um último ajuste.

— Estamos usando tudo que temos de tecnologia, mas é pouco. O carro está excelente nas retas, mas balança demais nas curvas.

O brasileiro quer vencer e diz: se esse o fato de já ser campeão mundial não muda nada.

— A ideia que se tem é de que, uma vez tudo decidido, as coisas vão acontecer magicamente. Não há algo dentro da gente que não funcione mesmo. Logo que montar o carro, a máquina vai estar a de ser tudo pronto para poder vencer.

Os melhores tempos no primeiro tempo são de especificação similar à utilizada no último GP da Austrália. Isso por conta de um novo componente, o que obrigou os experientes pilotos a um re-ajustamento eletrônico, para assegurar que os motores não quebrassem.

Senna explora aos insólitos que que um carro com a sexta marcha longa, para explorar ao máximo a velocidade final na reta da Brabham. Ele não confessa, mas acha que se mantiver a liderança na largada, poderá administrar o primeiro lugar, fugindo na reta a substituí-lo e ficando na parte de dentro.

Apesar do contrato que assinou no início, quando Senna na última volta cedeu a vitória a Gerhard Berger, na Austrália a corrida não se abre. Ron Dennis disse que não tem outro jeito de melhorar que pole e pole, apenas que os dois não se encorajem a uma luta particular que possa acionar, beneficiando os carros de Frank Williams.

**ADLAIDE**  
Ayrton Senna espera o momento de entrar na pista antes do primeiro treino

A Rede Sábão da Televisão transmite o Grande Prêmio da Austrália em madrugada desta segunda, a partir de 13h30m, diretamente da circuito de Adalberto.

### Tempos do primeiro treino

1. Ayrton Senna/Brasil	McLaren/Britania	1m14s219
2. Gerhard Berger/Austria	McLaren/Britania	1m14s488
3. Nigel Mansell/Inglaterra	Williams/Benetton	1m14s822
4. Riccardo Patrese/Itália	Williams/Benetton	1m15s023
5. Michael Schumacher/Alemanha	Benetton/Ford	1m15s640
6. Gianni Morandini/Itália	Ferrari	1m15s820
7. Stefano Modena/Itália	Tyrrell/Ford	1m15s253
8. Nelson Piquet/Brazil	Benetton/Ford	1m16s453
9. Jean Alesi/França	Ferrari	1m16s714
10. Andrea De Cesaris/Itália	Arden/Ford	1m17s072
11. Emanuele Pirro/Itália	Coloni/Alfa	1m17s482
12. Mauricio Gugelmin/Brasil	Leydi/Rosini/Alfa	1m17s544
13. Alessandro Nannini/Itália	Benetton/Ford	1m17s624
14. Pierluigi Martini/Itália	Alfa Romeo/Ferrari	1m17s844
15. Roberto Benetton/Itália	Benetton/Ford	1m17s865
16. Mark Blundell/Inglaterra	Brabham/Panhard	1m17s887
17. Martin Brundle/Inglaterra	Tyrrell/Bond	1m18s216
18. Jean YVES Espartero/França	Ligier/Benetton	1m18s283
19. Alex Zanardi/Itália	Ford/Benetton	1m18s783
20. Thierry Boutsen/Bélgica	Ligier/Benetton	1m18s887
21. Nicola Larini/Itália	Ligier/Benetton	1m19s382
22. Johnny Herbert/Inglaterra	Ligier/Bond	1m19s482
23. Mika Hakkinen/Finlândia	Ligier/Bond	1m19s733
24. Eric Comas/França	Ligier/Benetton	1m19s753
25. Roberto Moreno/Espanha	Minardi/Ferrari	1m19s753
26. Eric Van De Poele/Bélgica	Lamborghini	1m19s753
27. Bernardinho Gouveia/França	Larrousse/Ford	1m19s753

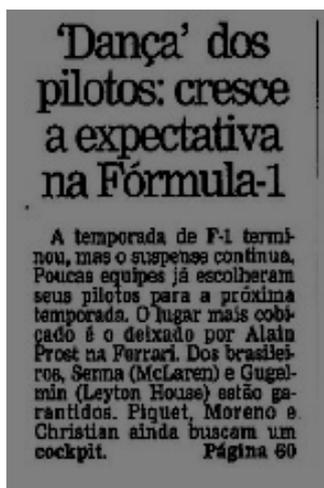
Nota de velocidade de Ayrton Senna: 187,77 km/hora  
 \*Agulha Sábão sofreu um acidente e não teve tempo cronometrado.

A amplificação é o critério de noticiabilidade abordado na página 27 d'*O Globo* em 2 de novembro de 1991 para destacar a *pole position* de Senna, que tenta a sua primeira vitória no Grande Prêmio da Austrália, local que, junto com o Grande Prêmio da França, ele ainda não havia vencido na carreira, mesmo após conquistar três campeonatos mundiais.

Tudo que Ayrton Senna precisa, para ganhar o GP da Austrália – prova que ele nunca venceu, apesar de ter feito a pole em cinco ocasiões: 1985, 1988, 1989, 1990 e 1991 – é um pouco mais de estabilidade no carro. Por isso, vai tentar um último acerto [...] O brasileiro quer vencer e disse que o fato de já ser campeão mundial não muda nada (O GLOBO, 2 de nov. de 1991).

O tempo como valor-notícia destaca os tempos de volta no circuito da Austrália, assim como a visualidade mostra Ayrton em concentração dentro da sua McLaren nos treinos. O herói, nesse exemplo, segundo Bracht (2005, p. 72), é aquele que ajuda, pelo trabalho, a estabelecer um novo modo de produção. A equipe McLaren conta com a produção de Senna, mesmo com o campeonato de pilotos definido, para obter o título por equipes.

#### **Capa da edição – 3 de novembro de 1991 – *O Globo* – Grande Prêmio da Austrália**



A breve chamada de capa na edição do jornal *O Globo* de 3 de novembro de 1991 usa a notoriedade como valor-notícia para destacar Senna, que estava entre os pilotos com lugar garantido para temporada de 1992, enquanto outros pilotos brasileiros, entre eles Nelson Piquet, ainda estavam buscando equipes para correr na temporada seguinte.

Domingo, 3 de novembro de 1991

O GLOBO

ESPORTES • 59

## F-1 atrai empresas. Liderança nas vendas é o grande prêmio

LEMA CASTELLÓN e MILTON ALVES

SÃO PAULO — A obstinação de Ayrton Senna por vitórias tem levado grandes empresas a seguir seus passos. Em velocidade bem menor, as multinacionais Philips-Hitachi, Nestlé, Fiat e Alparagita, além da brasileira Brahma, acreditam ter encontrado o caminho para atingir a liderança de vendas no mercado. São esses nomes que os torcedores brasileiros costumam ver durante as transmissões pela televisão das corridas de Fórmula-1. E há muitos outros que se candidatam a conquistar uma vaga nessa "pista".

O número de empresas interessadas em patrocinar as transmissões do Campeonato Mundial de F-1 aumentou, mas as cotas de patrocínio, reservadas para todas as etapas da competição, já estão acertadas. Os patrocinadores são clientes preferenciais, que têm direito a renovar contrato para a temporada seguinte pouco antes do final do Campeonato em curso. Isso a um custo aproximado de US\$ 8 milhões (Cr\$ 6,4 bilhões no câmbio paralelo).

— Quem está dentro da Fórmula-1 normalmente não sai. A Esso, que era uma das patrocinadoras, não respondeu a tempo nossa carta de renovação de contrato. Por isso, a Fiat, que fez o toque dos cinco segundos, entrou como patrocinador prioritário — disse Anco Márcio Sacralva, Diretor da Central Globo de Marketing.

Para Márcio Genova, Gerente de Mídia da Fischer e Justus, a agência de publicidade que cuida da conta da Brahma, há muito tempo a F-1 superou o futebol em interesse:

— Patrocinar a F-1 assegura presença contínua da marca num esporte que atrai mais a atenção do brasileiro do que o futebol. O esporte tem feito as pessoas levantar cedo e consequente audiência de 35 a 40 pontos de madrugada.

Nem mesmo as corridas em que os brasileiros não vencem atrapalham o retorno obtido pela Nestlé. Segundo Elizabeth Alves, assessora de imprensa da empresa, as provas têm atraido tanto o público masculino quanto o feminino, independentemente do resultado. Esse é o quinto ano consecutivo em que a Nestlé está ligada à F-1.

Tatiana Chiodo Brasil



A imagem de Ayrton Senna, tricampeão de F-1, ajuda a vender motoramas

A página 59 do jornal *O Globo* de 3 de novembro de 1991 traz o inesperado e a notoriedade como valores-notícia para a Fórmula 1, e como a jornada de Senna serviu como trunfo para alavancar negócios e vender produtos.

O inesperado como critério de noticiabilidade tem por característica, segundo Traquina (2005, p. 80), mostrar o que é surpreendente, por vezes chocando os profissionais de imprensa.

Nessa matéria, relata-se o crescimento das empresas interessadas em patrocinar as cotas de transmissão das corridas de Fórmula 1. A visualidade, nesse recorte, mostra o brinquedo autorama, que, na época, tinha Senna como piloto propaganda do produto.

Domingo, 3 de novembro de 1991

Foto AFP



Ayrton Senna admite que ainda alimenta o sonho de correr pela Ferrari

## Ferrari nos sonhos de Ayrton Senna

CELSO FIBERÉ  
Enviado especial

**ADELAIDE FÓRMULA**  
— Ayrton Senna quer descansar para poder lutar, no ano que vem, pelo tetracampeonato e admite que a temporada poderá ser a última na McLaren. Ameaça tirar o time de campo, pressionado pelo estresse de seus compromissos dentro e fora da pista. Feliz com as 60 poles e com o título mundial, ele diz que, se a Ferrari fizer um carro bom e tiver um programa técnico que a capacite a lutar pelo título, pode um dia dirigir o carro vermelho.

Para Senna, a maior conquista da tecnologia, nos últimos anos, foi o aumento da segurança para os pilotos. Algumas opiniões de Senna:

■ **SESSENTA POLES** — “Esse era um desejo que eu tinha desde o início do ano. No Japão, consegui o tri, que era mais importante do que tudo. Agora parece que alguém quis me dar essa última alegria.”

■ **FERRARI** — “A declaração de Gianni Agnelli, Presidente da Fiat, dizendo que me quer na sua equipe em 1992 não pode me deixar indiferente. A Ferrari, com todos os problemas que tem enfrentado, é a equipe com mais tradição. É um sonho de qualquer piloto lutar aquele carro. Acho que devo ficar tranquilo e procurar manter uma posição que me permita, no dia em que a Ferrari tiver uma situação mais tranquila e estabilizada e um programa técnico que realmente lhe dê condições de vencer o campeonato, lutar por um lugar em seu carro e assim ter uma temporada de sucesso.”

■ **MCLAREN** — “Com ela venci

três campeonatos, consegui tremendos records e acho que ainda tenho pela frente muita coisa a fazer com ela.”

■ **FUTURO** — “Quero mais vitórias. Consegui 60 poles e três títulos em oito anos de carreira na Fórmula-1, mas não foram só oito anos, foi praticamente uma vida inteira que dediquei ao automobilismo. Sinto que o estresse se acumula a cada ano. Acho que ainda tenho condições de correr por mais do que um ano e é o meu desejo, mas essa é uma coisa que não posso afirmar, honestamente. Ganhar é difícil, mas se manter no topo é ainda mais difícil. Tenho sempre um pouco de receio do desgaste que estou sofrendo. Por quanto tempo vou conseguir suportar isso?”

■ **FANGIO** — “Para chegar a cinco títulos eu preciso de dois anos, no mínimo, se tudo der certo. Tenho chances de disputar mais um título, isso é certo, porque está escrito no papel. Mas qualquer coisa além disso não posso dizer.”

■ **CONSELHO** — “Não importa qual seja seu sonho, dedique a ele muito de seu tempo e de seu pensamento. Se você decide lutar por alguma coisa, tem que dar o máximo a fim de vencer.”

■ **TECNOLOGIA** — “A tecnologia hoje praticamente não tem limites e o resultado disso são carros cada vez mais sofisticados e rápidos. É quase impossível parar isso, a não ser que você tire oito cilindros do motor de doze e deixe apenas quatro. Uma coisa melhorou demais nos últimos anos: a segurança. Os desenhos dos circuitos mudaram, para aumentar a proteção aos pilotos. Os carros de corrida mudaram no seu desenho, nos materiais com que são construídos — e tudo para conseguir melhores desempenhos em condições severas e no caso de acidentes.”

A notoriedade como valor-notícia é destaque página 60 do jornal *O Globo* em 3 de novembro de 1991. O sonho de Ayrton Senna em um dia pilotar para a equipe Ferrari, foi revelado numa entrevista para o jornalista Celso Itiberê, que destacou além disso, outras opiniões de Ayrton sobre assuntos relacionados à Fórmula 1 e a sua vida pessoal.

Ayrton Senna quer descanso para poder lutar, no ano que vem, pelo tetracampeonato e admite que a temporada poderá ser a última na McLaren. Ameaça tirar o time de campo pressionado pelo estresse de seus compromissos dentro e fora da pista. Feliz com as 60 poles e com o título mundial, ele diz que, se a Ferrari fizer um carro bom e tiver um programa técnico que a capacite a lutar pelo título, pode um dia dirigir o carro vermelho (O GLOBO, 3 de nov. de 1991).

O objetivo de Senna, de um dia pilotar o carro da Ferrari, pode ser exemplificado na obra de Barthes (2009, p. 153), que explicita uma passagem sobre a mitologia do automóvel como uma grande criação de época, concebida apaixonadamente por artistas desconhecidos, mas cujo seu uso faz dele um objeto absolutamente mágico.

Para a Fórmula 1, a equipe Ferrari, por conta da sua tradição, habita o imaginário dos pilotos da categoria, com a maioria deles alimentando o sonho de um dia guiar o carro. Com Ayrton não foi diferente.

Na mitologia do automóvel, a velocidade se exprime por sinais agressivos, comuns ao ambiente esportivo de competição. São esses sinais que dão forma à jornada de herói daqueles que fazem do automóvel um objeto mensageiro da sobrenaturalidade.

**Capa da edição – 3 de novembro de 1991 – *O Estado de São Paulo* – Grande Prêmio da Austrália**

### **Senna afirma estar cansado e não sabe até quando correrá**

No fim da temporada em que conquistou o tricampeonato mundial de Fórmula 1 e 60 pole-positions, Ayrton Senna se diz cansado e sabe apenas que correrá em 1992. Aos 31 anos, ele disse temer o stress a que se submete desde o início da carreira, há oito anos. Mas admite que só quer parar quando atingir o auge: "Aí tiro meu time de campo." Para isso, precisa de mais dois títulos mundiais, como tem o argentino Juan Fangio, e superar as 44 vitórias de Alain Prost. **Esportes 5**

A curta chamada de capa do jornal *O Estado de São Paulo* de 3 de novembro traz a notoriedade como valor-notícia para destacar o cansaço de Senna, ao final da temporada em que conquistou seu terceiro título mundial, e o seu temor, aos 31 anos de idade, com o estresse ao qual se submete desde o início da carreira.

Ao mesmo tempo, Senna projeta parar quando estiver no seu auge e com mais dois títulos mundiais para igualar Juan Manuel Fangio, além de querer superar as 44 vitórias de Alain Prost, o seu maior adversário.

Página 37 – 3 de novembro de 1991 – *O Estado de São Paulo* – Grande Prêmio da Austrália

**AUTOMOBILISMO**

## Agnelli, da Ferrari, quer Senna em 92

*Empresário elogia piloto brasileiro e diz que Prost deveria ter moderado a língua*

ROMA — A Ferrari quer Ayrton Senna no lugar que pertencia a Alain Prost. O empresário Gianni Agnelli, presidente da Fiat — grupo que controla a fábrica dos carros vermelhos fixada em Maranello —, elogia o piloto brasileiro e destaca no ar a possibilidade de patrociná-lo a mais espetacular reviravolta do ano mais agitado da Fórmula 1 nos últimos tempos.

"O brasileiro Ayrton Senna é o melhor piloto da Fórmula 1 e, portanto, consultei o objetivo último da Ferrari", disse Agnelli em Roma. Essas declarações, ontem, ganharam espaço nos principais jornais da Itália e repercutiram em Adelaide, onde foi disputado o GP da Austrália, última prova da temporada vencida por Senna. Em entrevista exclusiva publicada domingo pelo *Brasil*, Senna descartou a possibilidade de correr pela equipe italiana, enquanto não tiver segurança a respeito de suas possibilidades de vencer.

"A Ferrari é o nome mais forte no mundo das competições e é sempre um sonho para qualquer piloto ter um dia a possibilidade de guiar aquele carro", declarou Senna, em Adelaide, durante uma conversa com o correspondente da Agência Estado, Mair Pena Neto. "Por isso, você tem de perceber estar numa posição tranquila para, seja qual for o dia que eles tiverem uma situação mais estável, equilibrada, com um programa técnico que realmente dê condições de conquistar o campeonato, poder lutar por um lugar naquela equipe e ter uma temporada de sucesso", manifestou.

**Piloto feroz** — Em Roma, Agnelli enumerou os pilotos com os quais gostaria de contar na próxima temporada. Em primeiro lugar, Ayrton Senna. O dono da Fiat, porém, não esclareceu se pretende levar seu preferido a romper o contrato já assinado com a McLaren, para 1992, que representa cerca de US\$ 20 milhões ao brasileiro. Prevendo dificuldades, Agnelli acrescentou que, enquanto Senna é o "objetivo último", o alemão Michael Schumacher pode ser visto como "um objetivo intermediário, porque é o jovem com mais talento e mais criativo". Em seguida, como se quisesse dar um alento à torcida italiana, que não vê um compatriota ao volante desde a saída de Michele Alboreto, Agnelli lembrou que há "dois ou três pilotos italianos muito válidos". Em nenhum momento ele citou o nome do brasileiro Nelson Piquet, que dessa maneira fica mais longe do cockpit da Ferrari.

Agnelli bateu duro em seu ex-empregado Alain Prost, demitido do posto de piloto número 1 na terça-feira, antes do início dos preparativos para o GP da Austrália. Após o GP do Japão, Prost disse que dirigir a Ferrari em 92 era como guiar um caminhão. "Nenhum piloto deveria falar como ele falou a respeito da casa para a qual trabalha", criticou o chefe da Fiat. Ele assinalou, porém, que a Ferrari também falou em não ceder um bom carro este ano a Prost. "Também é verdade que Prost não teve a sua disposição a melhor Ferrari, o que teria sido fundamental para um bom desempenho, pois o piloto não influi em mais do que dez por cento no desempenho do carro."

Modificando as palavras para não fazer ainda mais o moral dos integrantes da equipe — cujos carros não venceram nenhuma prova este ano —, Agnelli disse que não esperava tantos problemas. "Nos últimos três ou quatro provas da temporada anterior o carro estava seguramente a ponto e dava boas garantias para este ano", afirmou. "A única explicação lógica para o que aconteceu é que a Ferrari dormiu um pouco sobre suas garras".

**Missão cumprida**  
Em Adelaide, Senna fez sua 60ª pole: alegria estampada num sorriso triunfal

**Vida atribulada pode levar Ayrton ao estresse**

**MAIR PENA NETO**

**ADELAIDE** — O maior piloto da atualidade não aparenta, mas se dia casado. Ao final da temporada na qual conquistou sua terceira coroa de campeão mundial e a marca de 60 pole-positions, Ayrton Senna da Silva sabe apenas que vai correr em 1992 — e destaca no ar a possibilidade de parar em seguida. "Tenho repólio do estresse e que me subentende", admitiu Ayrton diante de jornalistas brasileiros em Adelaide. "Eu acho que tenho condições de correr por mais de um ano", continuou, "é meu desejo, mas honestamente não posso garantir". O piloto afirmou que gostaria de parar quando entender que chegou ao auge de forma. "Al tiro meu time de campo."

Em seu desabafo, Senna manifestou confiança em ganhar mais um campeonato, mas ressaltou, em seguida, sua postura taciturna. "Para chegar a cinco títulos, no mínimo preciso de mais dois anos, se tudo for ótimo", calculou. "Mas a pressão é tão grande que cada ano equivale a muitos anos". Seguindo esse raciocínio, o piloto concluiu que suas chances de vencer também em 1992 são generosas. "Isso é certo e está escrito no papel", afirmou. "Qualquer coisa a mais do que isso, teremos que esperar para ver como as coisas vão evoluir", completou, com se quisesse deixar preocupações suas e do mundo inteiro.

**Vida atribulada** — Na conversa, Senna deixou claro que, aos 31 anos, ainda extenuado. "Consegui 60 poles e três títulos mundiais em oito anos de carreira na Fórmula-1, mas foi praticamente uma vida inteira de automobilismo", refletiu. "Existe um estresse que vai se acumulando a cada ano nesse caminho que escolhi, sobretudo nos últimos quatro anos".

Para arrebatar todas as estatísticas, Senna ainda precisava superar as 44 vitórias de Alain Prost e os cinco títulos mundiais do argentino Juan Manuel Fangio. "Todo mundo quer mais, incluindo eu", brincou.

Segundo Senna, se ganhar já é difícil, se manter no topo é mais ainda. Praticamente todos os pilotos de alto nível sentem essa pressão e comentam-se que Alain Prost estaria planejando parar por um ano para voltar com nova motivação. Senna acha que tudo é possível, mas a princípio não cogita lançar mão desse recurso. "Quem para um ano corre o risco de perder o fio da meada", diz. "No momento, considero que estou em grande forma técnica e psicológica, com tudo correndo junto a meu favor". Talvez, Senna tenha se dado conta de que, com essas palavras, abre uma avenida de esperanças a seus fãs — a gente do mundo inteiro que quer vê-lo no topo este ano, no próximo, no seguinte e assim sucessivamente. A bordo de uma McLaren, de uma Ferrari ou outro carro capaz de manter o ídolo motivado.

**Fé em baixo**  
O tricampeão reclama dos compromissos mas faz a sua parte: domínio total nos treinos da Austrália

A página 37 do jornal *O Estado de São Paulo* em 3 de novembro de 1991 usa a notoriedade como critério de noticiabilidade para trazer a palavra de Gianni Agnelli, presidente da Fiat, que expressou o seu desejo de ter Senna como piloto da equipe Ferrari em 1992, o que vai de encontro ao desejo de Ayrton:

“O brasileiro Ayrton Senna é o melhor piloto da Fórmula 1 e, portanto, constitui o objetivo último da Ferrari”, disse Agnelli em Roma. Essas declarações, ontem, ganharam espaço nos principais jornais da Itália e repercutiram em Adelaide, onde foi disputado o GP da Austrália, última prova da temporada vencida por Senna (O ESTADO DE SÃO PAULO, 3 de nov. de 1991).

Para Senna, a Ferrari é o nome mais forte no mundo das competições, evidenciando o desejo de todo piloto ter um dia a possibilidade de guiar o carro da equipe italiana. A amplificação como valor-notícia destaca o cansaço de Senna, ao final da temporada em que conquistou seu terceiro título mundial, e o seu temor, aos 31 anos de idade, com o estresse no qual se submete desde o início da carreira.

Mesmo assim, Ayrton acredita que poderia correr por mais de um ano, manifestando confiança em mais uma jornada para tentar um quarto campeonato, classificando como generosas as suas chances para 1992. Por fim, Senna projeta parar quando estiver no seu auge e com mais dois títulos mundiais para igualar Juan Manuel Fangio, além de querer superar as 44 vitórias de Alain Prost, o seu maior adversário.

#### Capa da edição – 4 de novembro de 1991 – *O Globo* – Grande Prêmio da Austrália



Uma breve chamada de capa do jornal *O Globo* em 4 de novembro de 1991 usa a visualidade como valor-notícia para destacar a vitória de Ayrton Senna no Grande Prêmio da Austrália, que foi interrompido na 16ª volta, enquanto Senna liderava a prova debaixo de uma chuva torrencial, o que provocou uma série de acidentes, obrigando a direção de prova a cancelar a corrida.

Capa caderno de esportes – 4 de novembro de 1991 – *O Globo* – Grande Prêmio da Austrália



A visualidade é o critério abordado na chamada de capa do jornal *O Globo* em 4 de novembro de 1991 que destaca o banho de champanhe de Ayrton Senna sobre si mesmo, no pódio do Grande Prêmio da Austrália, que foi interrompido na 16ª volta.

Senna liderava a prova debaixo de uma chuva forte, que provocou uma série de acidentes, obrigando a direção de prova a optar pelo cancelamento a corrida, distribuindo metade dos pontos para os pilotos que completaram entre os seis melhores colocados.

Caderno de esportes – Página 8 – 4 de novembro de 1991 – *O Globo* – Grande Prêmio da Austrália

8 •

O GLOBO

Segunda-feira, 4 de novembro de 1991

### Pit Stop

Celso Itiberê



## Nota 10 para o campeão

ADELAIDE — Foi um inesperado fim de temporada. Mas enquanto durou, o GP da Austrália foi decidido de se assistir. Do ponto de vista do espetáculo puro e simples, foram 15 voltas que valeram os 70 dólares de ingresso. Escuras, rodadas de todos os tipos — simples, duplas e triplas —, equipamentos, heliades variadas — leves, médias e fortes — e até atropelamento. E sobrepondo-se a tudo isso, Ayrton Senna — dando a esta medida de sua capacidade de concentração e do domínio absoluto que exerce sobre o carro.

Não rodou, não bateu e, já que se fala em mudança de regulamento, a sua atuação merecia uma mudança na atribuição de pontos. Foram pontos volutas, mas exigiram mais do piloto do que se vê em pista seca. Ele devia levar os dez pontos, integrais — e com direito à bonificação.

Nigel Mansell bateu, Gerhard Berger rodou duas vezes, Nelson Piquet rodou, Ricardo Patrese desapareceu na chuva de água e fez a corrida, digamos assim, mais prudente de toda sua carreira. Senna largou na frente e resistiu a barragem vermelha na frente, no momento em que agitava os braços freneticamente para dizer que a partir dali, era impossível continuar com a chuva.

Nota máxima para o campeão do mundo, Ferdió.

\*\*\*  
Gostei de Ayrton Senna

quando ele defendeu as corridas na chuva. A Fórmula-1 não pode, de forma alguma, renunciar a enfrentar as pistas molhadas. Elas permitem aos pilotos exprimirem algo mais do seu talento e de sua capacidade de dominar os carros. O que é preciso, isto sim, é que os circuitos sejam construídos de forma a que não se furem peças sobre o asfalto, poeira e acúmulo de água é o grande inimigo da Fórmula-1. Os poucos largos fazem com que o carro flutue, como se fosse um barco — e o piloto perde completamente o controle. Vira, como diz muito bem Ayrton, um metrô passeioiro.

Adelaide e Hockenheim são pistas que precisam ser revistas — é claro à Fisa exigir que sejam feitas nas obras necessárias de drenagem. Carros modernos, circuitos modernos — é o mínimo que se pode querer.

\*\*\*

Surpreendi-me com o fraco desempenho das Williams abaixo de chuva. Teoricamente, tanto Mansell quanto Patrese tinham mais condições de dirigir em pista molhada, beneficiados que eram pelo câmbio semiautomático, que lhes permite manter as duas mãos o tempo todo no volante.

Numa pista lisa e escuras, isso faz uma incrível diferença. E se associarmos essa vantagem ao maior balanço de chassis, fica difícil explicar tudo que se viu.

# Balestre diz que não vai entregar o troféu a Senna

INOZANT DE CARVALHO  
Especial para O GLOBO

PARIS — O Presidente da Federação Internacional de Automóveis, Jean-Marie Balestre, disse ontem que não vai entregar a Ayrton Senna o troféu pelo tricampeonato mundial de Fórmula-1, quebrando uma tradição que, desde o final de temporada se repete na sede do Automóvel Clube de França, em Paris. Balestre não atribuiu sua recusa a entregar o troféu a Senna à divergência entre eles, mas no íntimo, ainda está irritado com as declarações do tricampeão mundial no Japão, após a conquista do título.

O dirigente afirmou que ainda está aguardando os relatórios que os dirigentes da Fisa devem lhe enviar, em sua condição de Presidente da FIA. De bom humor, mas manteve sua postura autoritária, Balestre ironizou a seqüência de retratações feitas por Senna.

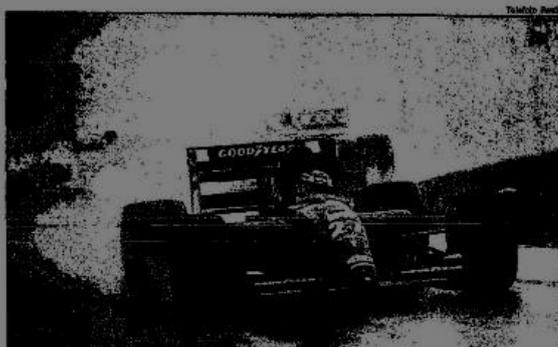
— Não sei mais o que pensar, se devo considerar as declarações ou as retratações do senhor Senna. É preciso que ele se defina sobre o que ele quer afirmar e sobre o que ele quer se desculpar. Só depois de receber os relatórios da Fisa é que tomarei uma decisão — declarou o Presidente da Fia em entrevista ao Canal 5, logo após o final do Grande Prêmio da Austrália, sem falar em possíveis punições ao tricampeão brasileiro, que, na semana passada, foram anunciadas pela imprensa francesa.

Sobro a mídia de Alain Prost da Ferrari, Balestre disse ter conversado com ele durante o Grande Prêmio de Espanha e o aconselhou a parar de criticar a Ferrari.

— Prost é um profissional que ganha milhões de francos e não tem o direito de criticar o chefe de seu país. Gosto muito dele, mas ele não me ouvia.

## Tricampeão receberá a Chave de São Paulo

SÃO PAULO — Quando Ayrton Senna desembarcar no Aeroporto de Congonhas nesta quinta-feira, a verdadeira festa pelo tricampeonato de Fórmula-1 vai estar apenas começando. O Jato de Senna será escoltado por aviões da Força Aérea Brasileira nos céus de São Paulo e, quando pousar — a chegada está prevista para acontecer por volta do meio-dia — será recebido pela Prefeita Lúcia Brundage, que entregará a Chave da Cidade ao tricampeão mundial.



Em sua primeira corrida na Ferrari, na véspera de Alain Prost, Michael Schumacher segura o carro numa curva do circuito

## Berger se irrita e pede providências

CELSONE MENEZES  
Especial para O GLOBO

ADELAIDE — Quarto colocado no Mundial de Pilotos, atrás de Ayrton Senna, Nigel Mansell e Ricardo Patrese, o austríaco Gerhard Berger subiu seis vezes ao pódio nesta ano, uma delas no lugar mais alto. Ontem, pouco antes da corrida ser suspensa, tinha rodado duas vezes em um minuto, mas, por sorte, não bateu contra o muro de proteção.

— A pista estava cheia de água, principalmente na Beira Bréia, onde o carro não parava no chão. É um absurdo, porque dois anos antes enfrentamos a mesma situação. Reclamamos, pedimos que dessem um jeito e não aconteceu nada. Fico surpreso que ninguém tenha se

inocenciado mais seriamente. Mas é frustrante, num esporte profissional como este, que coisas assim se repitam. Eu estava dirigindo atrás de Senna e Mansell e não via nada. Ah, você tem que seguir o instinto. Isto não é correto, está errado.

Berger lembrou que em outras ocasiões ele também já pediu mudanças no regulamento, sem que nada acontecesse. E citou o piloto brasileiro Roberto Moreno, que teve dificuldades para caber no cockpit da Minardi.

— Eu sei que Moreno teve dificuldades para entrar na Minardi. Isso é uma pista. Moreno tem 1,60m de altura. Se ele não pode entrar no carro, alguma coisa está errada. Isso pode ser muito importante, mas também é importante — disse o piloto de mais de 1.60m.



Sob forte chuva, Berger sustenta a terceira posição no GP da Austrália

A oitava página do caderno de esportes, do jornal *O Globo*, de 4 de novembro de 1991, traz a amplificação como valor-notícia para a palavra do ex-presidente da Fisa, Jean-Marie Balestre, sobre as declarações de Senna, após a conquista do terceiro título de Ayrton no Japão. Balestre informa que não irá entregar o troféu para Senna na cerimônia que acontece anualmente no Automóvel Clube de França, para celebrar o campeão da temporada da Fórmula 1:

“Não sei mais o que pensar, se devo considerar as declarações ou as retratações do senhor Senna. É preciso que ele se defina sobre o que ele quer afirmar e sobre o que ele quer se desculpar. Só depois de receber os relatórios da Fisa é que tomarei uma decisão” declarou o Balestre (*O GLOBO*, 4 de nov. de 1991).

Ao mesmo tempo, em reconhecimento à jornada do herói, Ayrton Senna retorna a São Paulo, sendo recebido por uma escolta de aviões da Força Aérea Brasileira, seguindo



Austrália, numa corrida que teve a duração de 15 voltas, por causa da chuva que caiu sobre o circuito de Adelaide 20 minutos antes da prova:

Senna largou bem e fugiu na liderança. A chuva apertou a partir da 16ª volta. Os carros dançavam, sem que os pilotos pudessem controlá-los. Aconteceu então o acidente mais sério: Michael Schumacher bateu forte, de lado em Jean Alesi. Os dois carros rodaram, bateram no muro e atingiram Nicola Larini. A Ferrari e a Lambo ficaram atravessadas na pista, estreitando a passagem. O pessoal da segurança entrou na pista, para tentar desobstruí-la. Logo depois, Pierluigi Martini rodou e bateu no muro, no mesmo lugar. Mansell também chocou-se contra o concreto e machucando o tornozelo. A situação deixou Senna desesperado (O GLOBO, 4 de nov. de 1991).

A página 10 ainda abriu espaço para uma entrevista exclusiva com Senna, que fez um balanço da temporada que lhe deu o terceiro título mundial de Fórmula 1. Era a figura do herói que, por sua vez, trouxe consigo a idealização da imagem dos guerreiros que lutam e vencem a guerra. Sendo estes considerados uma raça mais justa e, ao mesmo tempo, mais valorosa militarmente.

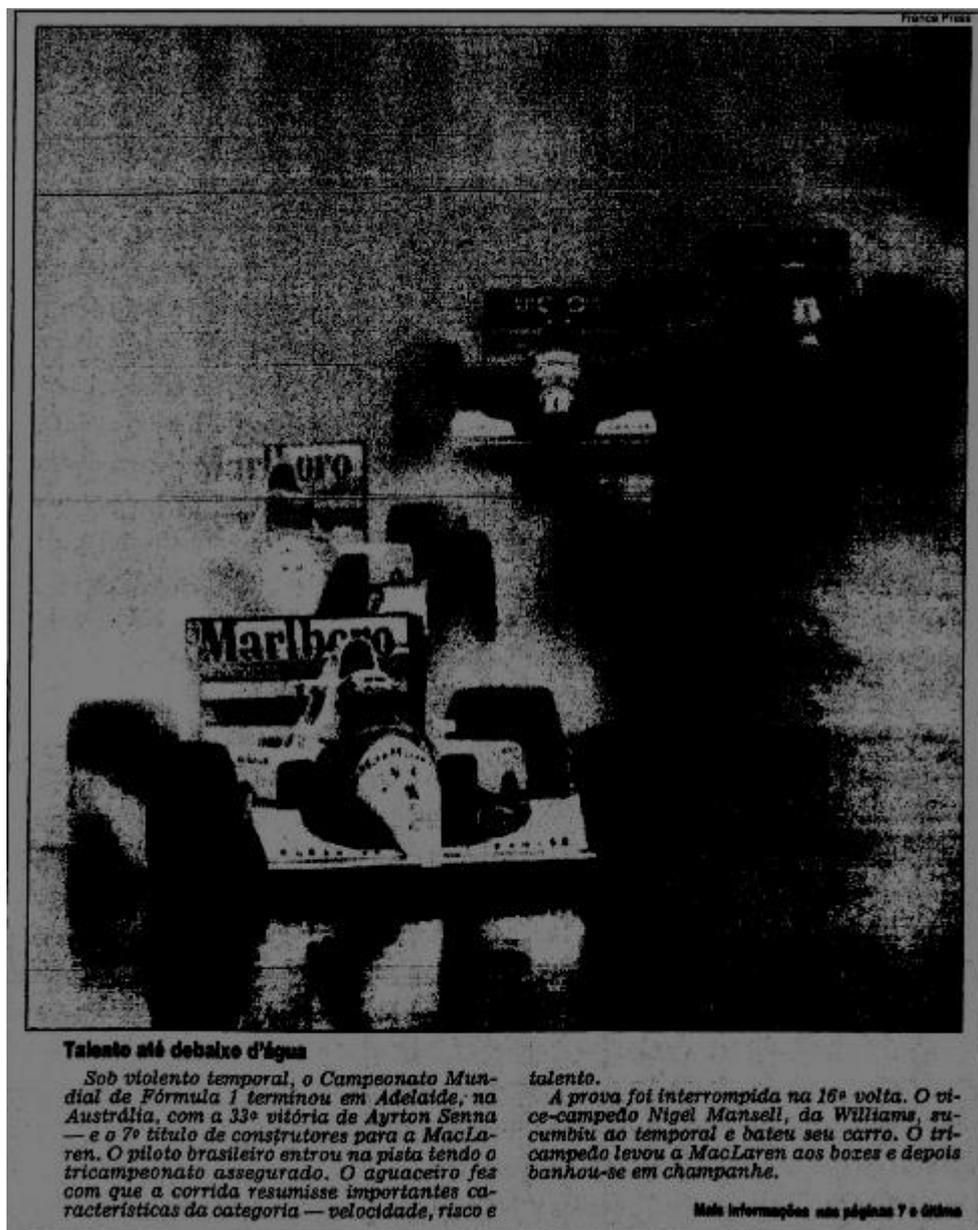
O nome “herói” é dado por Homero aos homens que possuem coragem e méritos superiores e que são favoritos entre os deuses. Para Hesíodo, são filhos da união entre um deus e uma mortal ou de uma deusa com um mortal (RUBIO, 2017, p. 25). O herói é honrado pelos seus feitos, sendo rememorado através da tradição oral; é o personagem primordial que faz o que somente ele pode fazer.

Capa da edição – 4 de novembro de 1991 – *O Estado de São Paulo* – Grande Prêmio da Austrália



A curta chamada de capa do jornal *O Estado de São Paulo* de 4 de novembro de 1991 destaca visualidade como valor-notícia para relatar a vitória de Ayrton Senna no Grande Prêmio da Austrália. Foi o 33º triunfo na carreira de Senna, numa corrida que foi interrompida na 16ª volta, enquanto Ayrton liderava a prova debaixo de uma chuva torrencial que provocou uma série de acidentes, obrigando a direção de prova a cancelar a corrida.

Página 23 – 4 de novembro de 1991 – *O Estado de São Paulo* – Grande Prêmio da Austrália



A visualidade foi o critério abordado na breve chamada na página 23 do jornal *O Estado de São Paulo*, em 4 de novembro de 1991, para destacar Ayrton em ação no Grande Prêmio da Austrália.

Foi a 33ª vitória na carreira de Senna, numa corrida que foi interrompida na 16ª volta, enquanto Ayrton liderava a prova debaixo de uma chuva torrencial, que provocou uma série de acidentes, obrigando a direção de prova cancelar a corrida.

## AUTOMOBILISMO

**Senna faz sua melhor temporada***O campeão exigiu mudanças na equipe e não se intimidou com ameaça de Mansell*

MAIR PENA NETO

ADELAIDE, Austrália — Quando Ayrton Senna acenou os braços e pediu o final do GP da Austrália em Adelaide, o piloto brasileiro marcou com gestos de maestro a última volta da temporada mais brilhante de sua carreira. Não só pelo título mundial conquistado, mas especialmente pela habilidade, inteligência e estratégia, que caracterizaram sua personalidade em 1991.

O domínio de Ayrton Senna começou arrasador: venceu as quatro primeiras provas, abrindo uma impressionante vantagem, especialmente porque neste ano a vitória deu dez pontos e não nove, como antes. O brasileiro mostrou versatilidade. Ganhou nas ruas de Phoenix, depois superou a emoção em Interlagos, fluiu à frente na veloz pista de Imola e comprovou sua habilidade em Mônaco. Diante do sucesso em condições tão diferentes, Senna parecia imbatível. Mas, mesmo na liderança advertia à falta de potência no novo motor Honda V12 e atraso aerodinâmico no McLaren MP4/6. Era difícil acreditar nas suas declarações com tantas vitórias e suas queixas foram ignoradas da equipe.

**Ameaça** — A primeira ameaça só foi aparecer quase na metade do campeonato, quando Nigel Mansell ganhou o GP da França, em julho. O piloto inglês venceu ainda na Inglaterra e Alemanha, revelando todo o poder do motor Renault V10 e do combustível da Elf. A companhia francesa de petróleo conseguiu uma mistura capaz de acrescentar 30 cavalos à potência do motor.

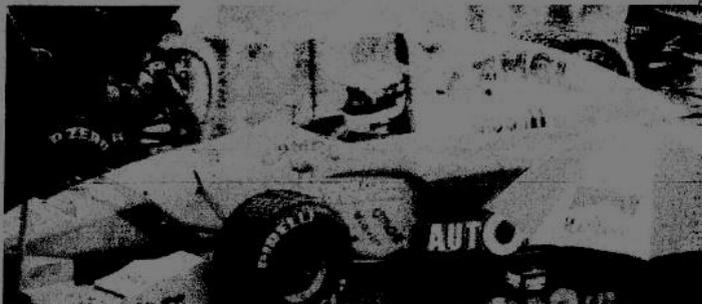
Ainda antes do GP da Alemanha, Senna dava o combustível como o maior responsável pelo sucesso da Williams, e uma operação suspeita levou a fórmula secreta da Elf a parar nas mãos da Shell, fornecedora da McLaren.

Mas neste período a sorte não andou ao lado do brasileiro, que ficou sem gasolina no GP da Inglaterra. No GP da Alemanha, teve o mesmo problema. E para agravar a má fase, antes da prova alemã, Senna sofreu um acidente nos testes em Hockenheim.

Com Mansell já encostado, Senna precisava vencer e a reação veio na Hungria, com uma das mais brilhantes corridas do piloto brasileiro, Senna sabia que se largasse na pole-position teria como segurar as velozes Williams no circuito de Hungaroring e conseguiu.

Senna voltaria a ganhar na Bélgica, já com uma boa dose de sorte — vários pilotos, inclusive Mansell, tiveram problemas em seus carros —, e com um segundo lugar na Itália (a vitória foi de Mansell), falava em encerrar o campeonato na Europa. Mas nas duas provas seguintes, Portugal e Espanha, o que se viu foi um Senna incombustível, preocupado apenas em pontuar e reclamando da agressividade de Mansell. O piloto inglês só não ganhou as duas provas porque cometeu um erro imperdoável no Estoril durante o pit stop, com os mecânicos não fixando direito uma das rodas.

Senna foi então para o Japão precisando de apenas seis pontos para ser campeão e ameaçando não tirar o carro diante da agressividade de Mansell. Não foi preciso. A Honda preparou um supermotor para Suzuka e a McLaren largou na primeira fila e com a saída de Mansell, Senna ainda cedeu a vitória à Berger.

**Temporal australiano***O alemão Schumacher se protege da chuva: revelação do ano rodou em Adelaide***Tecnologia deixa categoria mais veloz**

ADALBE NEGRÃO

Apesar das tentativas dos dirigentes de deixar a Fórmula 1 mais lenta, a tecnologia de ponta que movimenta o círculo incumbiu-se de brocar esses planos e os tempos obtidos em 90 caíram sistematicamente este ano. Durante os treinos oficiais para o GP da Itália, no veloz circuito de Monza, Ayrton Senna simplesmente pulverizou sua própria marca do ano passado. Obteve a pole com 1min21s14 (contra 1min22s53 de 1990) e estabeleceu a segunda média mais rápida da história da categoria: 257,415 km/h, inferior apenas à do finlandês Keke Rosberg — 259,022 km/h —, obtida em Silverstone, em 85, num Williams-Honda turbo.

Outros números são impressionantes se comparados aos do ano passado. Em San Marino Senna fez a pole em 1min21s877 (221.601 km/h) e melhorou em mais de um segundo o tempo do ano passado (1min23s220). Também Mansell atropelou os números, como na Alemanha. Em 90, Senna havia andado pouco acima

de 1min40s, mas o inglês pulou para 1min37s087, com média horária de 253,219 km.

Os altos investimentos e a sofisticada tecnologia explicam o mirabolante desempenho de McLarens e Williams.

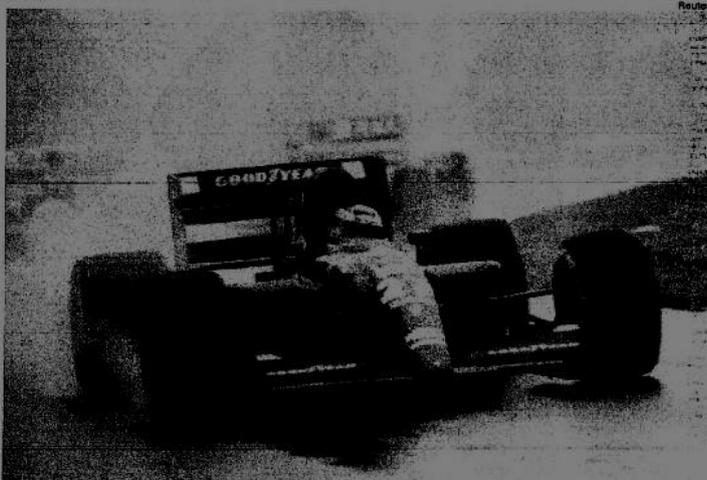
Razão pela qual escuderias intermediárias e pequenas não conseguem acompanhar o desenvolvimento das ricas e mais bem estruturadas. "O dinheiro e a evolução tecnológica falam mais alto na Fórmula 1", lamentava Nelson Piquet, recentemente.

O grande avanço da F-1 em 1991 foi direcionado principalmente nos motores e combustíveis. A McLaren e a Williams demonstraram ao longo do Campeonato potencial quase ilimitado na busca da superação. O equilíbrio na luta pelo título, nas pistas e nos laboratórios, comprova a tese. Os motores V12 da Honda e os V10 da Renault revestiram-se nas vitórias, e a Williams chegou a acusar a concorrente de "pirataria" por ter conseguido combustível semelhante ao seu. É um dado de tal importância, que a Fias permitiu-se pensar na padronização da ga-

solina, para evitar que os times sem maiores recursos sejam ainda mais prejudicados. A idéia certamente não irá adiante, pois esbarraria nos altos investimentos e nos interesses de mercado das empresas de petróleo.

A performance dos carros melhorou e muito com a eficiência da gasolina sintética (mais leve e com maior capacidade calorífica), a disputa tecnológica dos fabricantes de motores e a usadia das soluções aerodinâmicas. Sem contar a utilização da telemetria (informática aplicada aos carros, capaz de rastrear informações sobre seus componentes) e a evolução na construção dos pneus.

Para o ano, mais promessas de máquinas avançadas. A McLaren deve aparecer com o câmbio semi-automático, já utilizado pelas Williams e Ferraris. E, a exemplo da Williams, deve utilizar a suspensão ativa, controlada por computador. Um luxo a que somente times milionários têm acesso e que leva à previsão de novos e impressionantes records em 92.

**Desafio***Morbiddelli superou as dificuldades: planos para continuar na equipe italiana*

A notoriedade é o critério de noticiabilidade que aborda a página 29 do jornal *O Estado de São Paulo*, em 4 de novembro de 1991, para valorizar os feitos de Ayrton na temporada que, segundo o jornal, foi a melhor da carreira de Senna desde o seu início na Fórmula 1, em 1984:

Não só pelo título mundial conquistado, mas especialmente pela habilidade, inteligência e estratégia, que caracterizaram sua personalidade em 1991. O domínio de Ayrton Senna começou arrasador: venceu as quatro primeiras provas, abrindo uma impressionante vantagem, especialmente porque neste ano a vitória deu dez pontos e não nove, como antes. O brasileiro mostrou versatilidade. Ganhou nas ruas de Phoenix, depois superou a emoção em Interlagos, ficou à frente na veloz pista de Ímola e comprovou a sua habilidade em Mônaco. Diante do sucesso em condições tão diferentes, Senna parecia imbatível (O ESTADO DE SÃO PAULO, 4 de nov. de 1991).

Mesmo assim, Ayrton vivenciou momentos em que a sua condição de piloto imbatível, na temporada de 1991, esteve ameaçada com a reação da equipe Williams, de Nigel Mansell, após as vitórias nos Grandes Prêmios da Itália e Espanha, pressionando Ayrton a definir o campeonato no Japão.

Rubio (2017, p. 30) aponta que essa posição extraordinária, que envolve inevitavelmente a superação de limites, torna o piloto alvo de identificações, levando-o a ser adorado e respeitado por sua torcida e, por vezes, temido pelos adversários. Como protagonista do espetáculo esportivo, o atleta é uma figura que enfrenta as mais duras provas e os mais difíceis adversários, às vezes vencendo, às vezes perdendo. É quando a vivência do arquétipo do herói pelo atleta é experimentada em toda a sua potência nas muitas situações em que suas virtudes são provadas nas demonstrações de força e coragem. Rubio (2017, p. 32) ainda complementa que é no alto do pódio, no momento da celebração de uma conquista, que o rito afirma o mito, e o atleta se torna herói.

Por fim, a página 29 abre espaço para as novidades tecnológicas para temporada de 1992, quando a McLaren de Senna defenderia o seu título e a hegemonia de ter vencido os últimos quatro campeonatos.

10 • O ESTADO DE S. PAULO **Esportes** 4 DE NOVEMBRO DE 1991 - SEGUNDA-FEIRA

**AUTOMOBILISMO**

## Chuva torna espetacular o desfecho da F-1

*Corrida em Adelaide testou pericia dos pilotos até ser interrompida na 16ª volta*

**MAIR PENA NETO**

**ADELAIDE** — O campeonato mundial de Fórmula 1 — um dos mais emocionantes dos últimos anos — teve um desfecho espetacular. Sob um aguaceiro que levou os pilotos a dirigirem nas condições mais críticas da temporada, Ayrton Senna finalmente conquistou sua primeira vitória na Austrália e consagrou seu terceiro título fazendo, ao mesmo tempo, a 60ª pole position e a 33ª vitória de sua carreira na categoria. Nigel Mansell, o vice, tentou perseguir o brasileiro, forçou o ritmo e acabou com seu carro destruído num muro de proteção e a perna machucada. Dessa forma, nem pôde subir ao pódio, formado apenas por Ayrton e o terceiro colocado, o piloto número 2 da McLaren-Honda, Gerhard Berger. A corrida foi interrompida na 16ª volta, após uma série de acidentes motivados pelo temporal. Feralocci, de acordo com o regulamento, a classificação registrada duas voltas antes. Nelson Piquet, com a Benetton, ficou com o quarto lugar.

Ao final da prova, depois de esvaaiar o conteúdo de uma garrafa de Moët Chandon sobre sua cabeça, Ayrton Senna

deixou para prosseguir sua festa em algum recanto paradisíaco — onde certamente irá descansar da temporada que ele próprio considerou stressante. Durante os treinos, Ayrton garantiu que corre em 1992, mas não assegurou sua participação no ano seguinte.

No lugar das comemorações, o tricampeão falou a respeito de segurança. Senna acha que a prova de Adelaide criou uma situação propícia para os pilotos terem alguma forma de representação, para evitar largadas em situações perigosas. "Nós temos que contribuir para encontrar um sistema que nos permita ter a posição de força que necessitamos", disse Senna. "Pode ser através de um líder, ou um grupo de três, cinco pessoas ou mais, que tenha a credibilidade e o voto de todos os outros."

A corrida acabou interrompida em menos de meia hora, e após uma longa espera pela melhora do tempo — cinco placas de 10 minutos foram exibidas —, foi definitivamente encerrada. "Eu não ia largar novamente se decidissem por isso", assegurou Senna. "O campeonato de construtores já tinha se decidido e a minha responsabilidade maior era com o público."

**Senna quer que pilotos se unam pela segurança**

**ADELAIDE** — Do alto de sua condição de tricampeão mundial, Ayrton Senna praticamente ordenou que o GP da Austrália fosse encerrado após a série de acidentes na 16ª volta. Braços fora do cockpit, em sinais firmes aos comissários de pista, o piloto brasileiro diminuiu bruscamente o ritmo ao perder de vista, em seus retrovisores, a Williams do britânico Nigel Mansell — que se chocara contra um muro de proteção depois de perder a aderência na reta. Sem alternativa, os comissários entenderam a bandeira vermelha, que significa interrupção, e mais tarde deram a prova por encerrada.

"A água simplesmente acumulou em todo o circuito e não havia como lutar", analisou. "Você aquaplanava em todos os lugares, mesmo em primeira ou segunda marchas, e, na reta então, éramos meros passageiros e foi pior do que em 89". Senna ressaltou, no entanto, que mesmo com

uma drenagem fantástica, dependendo do volume de água de chuva, torna-se impossível correr. "É uma situação técnica em primeiro lugar e depois política", admitiu. "Se a técnica não funcionar, a parte política tem que ter força e credibilidade para evitar os problemas."

O piloto brasileiro acha que este tipo de organização tem de nascer sem conflitos, sem trazer problemas para os patrocinadores das equipes e organizadores dos grandes prêmios. "Tem de existir um consenso", defende Senna. "Isso é difícil na Fórmula 1, mas a gente tem que tentar." Ele acredita também que o momento atual seja o ideal para isso. "Existe uma nova política na F1, uma nova liderança, e nós, individualmente, e como grupo, devemos procurar atuar para o benefício de todos", explicou. "Tudo o que aconteceu aqui veio apenas contribuir para que a gente iniciasse esse processo." (M.F.N.)

**Banho adocicado**  
Ayrton Senna despeja o champanhe sobre si mesmo na festa do pódio; comemoração simultânea por três títulos mundiais, 60 poles e 33 vitórias



A chamada na página 32 do jornal *O Estado de São Paulo*, usa a dramaticidade como valor-notícia para destacar a chuva que encerrou o Grande Prêmio da Austrália com apenas 16 voltas e que, mesmo assim, concedeu a primeira vitória de Senna no circuito de Adelaide:

O campeonato mundial de Fórmula 1 — um dos mais emocionantes dos últimos anos — teve um desfecho espetacular. Sob um aguaceiro que levou os pilotos a dirigirem nas condições mais críticas da temporada, Ayrton Senna finalmente conquistou sua primeira vitória na Austrália e consagrou seu terceiro título fazendo ao mesmo tempo, a 60ª pole position e a 33ª vitória de sua carreira na categoria. Nigel Mansell, o vice, tentou perseguir o brasileiro, forçou o ritmo e acabou com seu carro num muro de proteção e a perna machucada[...]. A corrida foi interrompida na 16ª volta, após uma série de acidentes motivados pelo temporal. (O ESTADO DE SÃO PAULO, 4 de nov. de 1991).

Em Rubio (2017, p. 25) a figura do herói traz a idealização da imagem dos guerreiros que lutam e morrem na guerra. É uma raça considerada mais justa e mais valorosa. Ayrton fez uso da sua imagem para pedir o encerramento da prova, que estava em condições perigosas para ele e seus adversários. Nesse sentido, a página 32 ainda traz a palavra de Senna, que pede a união entre os pilotos para pedir mais segurança nos autódromos, com Ayrton enfatizando que o acontecido no GP da Austrália poderia ser o ponto de partida para o início de novas soluções, pensando em minimizar a possibilidade de acidentes com gravidade.

## 5. RESULTADOS

O início da jornada de Emerson tem como os principais valores-notícia de seleção a serem destacados, a notoriedade, notabilidade, novidade e a relevância como os critérios de noticiabilidade de maior importância para apresentar a jornada de Fittipaldi em 1972.

A jornada do herói de Fittipaldi, na primeira conquista, pode ser associada à categoria dos heróis proletariados, que, segundo Bracht (2005, p.72), ao longo da sua trajetória, enfrentam problemas, onde nem tudo são vitórias, com o personagem superando adversidades.

Na segunda conquista de Emerson, em 1974, os jornais deixam de lado os traços de ineditismo da primeira conquista, para retratar Fittipaldi como legítimo herói nacional. Apontando para a relevância, notabilidade e amplificação como os critérios de noticiabilidade de maior importância na jornada de Emerson.

O segundo título de Emerson compreende o automobilismo e a competição esportiva. Na visão de Bracht (2005, p. 72), o esporte oferece à população uma possibilidade de identificação com um coletivo. O esporte é visto como instrumento essencial e necessário de representação nacional.

Diferentemente dos anos 1970, os valores-notícia de seleção, segundo a classificação de Traquina (2005, p. 78), que são preponderantes na jornada do herói de Senna são, a notoriedade e a relevância. A primeira conquista de Senna em 1988, pode ser explicada nas palavras de Kothe (1987, p. 13), de acordo com o que o autor define os heróis épicos. O herói épico é dotado de valores cujo que mais se sobressai é a sua postura nos momentos de dificuldade.

A conquista de Senna em 1990, aponta que, os heróis, para alcançar tal patamar precisam ser “transgressores em algum momento de sua trajetória”. Esse exemplo de Senna, relacionamos com Kothe (1987, p. 57). Na ocasião, movido pelo sentimento de injustiça, Senna decidiu fazer justiça por conta própria na primeira volta da prova.

A jornada do herói de Senna em 1991, o consagrou definitivamente como protagonista do esporte. Como aponta Rubio (2017, p. 20), o esporte se identifica com elementos como habilidade, sendo ele um produto de um imaginário conceituado como heroico.

## 6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A jornada do herói, dos personagens da pesquisa, contada pelas páginas dos jornais *O Globo* e *O Estado de São Paulo* perpassam três décadas e momentos distintos da história do Brasil. A trajetória de Emerson Fittipaldi e Ayrton Senna nas conquistas dos seus campeonatos mundiais de Fórmula 1 também carrega consigo as transformações do país nos quase 20 anos entre a primeira conquista de Fittipaldi e a última de Senna.

O Brasil de 1972, ano da primeira conquista de Emerson, é um país ainda sob o regime militar e que ainda celebrava o seu terceiro título mundial de futebol, conquistado no México em 1970, mas já com a crescente participação de pilotos brasileiros em provas de automobilismo na Europa. Abre-se, assim, uma nova perspectiva de conquistas no âmbito esportivo, indo além do futebol.

Aqui, cabe lembrar que, no início dos anos 1970, as provas automobilísticas no Brasil ainda eram incipientes, com circuitos que percorriam as grandes cidades, em sua maioria de rua, e com raríssimos autódromos pelo país, como o de Interlagos, fundado em 1940, além de Virgílio Távora, no Ceará, e Guaporé, no Rio Grande do Sul, ambos construídos em 1969.

Nesse sentido, o início da jornada de Emerson tem como os principais valores-notícia de seleção a serem destacados, a notoriedade, a notabilidade, a novidade e a relevância como os critérios de noticiabilidade de maior importância para apresentar a jornada de Fittipaldi em 1972. Outros dois valores-notícia em destaque são o tempo, que trata Emerson como um acidente, no sentido de ineditismo no automobilismo brasileiro, ainda inexpressivo em comparação com continente europeu, local do surgimento do esporte. Para completar, a morte como critério de noticiabilidade acompanha as notícias produzidas pelos periódicos observados. Como valor-notícia, a morte é presente dentro da jornada do herói dos personagens da pesquisa, intensificando, como observa Traquina (2005, p. 79), a grande negatividade presente nas matérias abordadas.

A jornada do herói de Fittipaldi, na sua primeira conquista, pode ser associada à categoria dos heróis proletariados, que, segundo Bracht (2005, p.72), ao longo da sua trajetória, enfrentam inúmeros problemas, onde nem tudo são vitórias, com o personagem tendo de lidar com diversas contradições.

Na segunda conquista de Emerson, em 1974, os jornais deixam de lado os traços de ineditismo da primeira conquista, para retratar Fittipaldi como legítimo herói nacional. Apontando para a relevância, notabilidade e amplificação como os critérios de noticiabilidade de maior importância na jornada de Emerson, a sua segunda conquista se confunde

com a estreia da equipe que carrega o seu nome, criada pelo seu irmão, Wilsinho Fittipaldi, o que acontece na primeira corrida de 1975, logo após o bicampeonato de Emerson.

O segundo título de Emerson compreende o automobilismo e a competição esportiva. Na visão de Bracht (2005, p. 72), o esporte oferece à população uma possibilidade de identificação com um coletivo. Nesse caso, através da categoria da nação, de conotação política, que se circunscreve no plano da mitologia como algo apresentado sem uma explicação racional. O esporte é visto como instrumento essencial e necessário de representação nacional para manutenção e fomento da saúde da população, reabilitação e melhora da qualidade de vida.

O Grande Prêmio da Argentina de 1975 acaba sendo um marco para Emerson, com a estreia da equipe Copersucar Fittipaldi, que inicialmente foi gerida pelo seu irmão Wilsinho, mas que, a partir de 1976, passou a contar com Emerson guiando o único carro brasileiro que se tem registro na história da Fórmula 1. O projeto acabou fracassando anos mais tarde por causa da falta de grandes resultados, o que colocou fim à trajetória de Emerson na Fórmula 1 em 1980. Como uma espécie de passagem de gerações, o último pódio de Fittipaldi acontece no Grande Prêmio do Oeste dos Estados Unidos, na corrida que marcou a primeira vitória de Nelson Piquet na Fórmula 1, com Emerson se despedindo da categoria com um terceiro lugar.

Emerson se retira da Fórmula 1 tendo disputado 149 grandes prêmios, com 14 vitórias, seis *pole positions* e seis melhores voltas. Ele finalizou sua carreira nos Estados Unidos, correndo na Fórmula Indy até 1996, onde foi campeão em 1989 e vencedor em duas oportunidades das 500 Milhas de Indianápolis, em 1989 e 1993.

As conquistas de Ayrton Senna acontecem em outro período da história brasileira, após os mais de 20 anos de regime militar. A primeira conquista de Senna em 1988 acontece um ano após a última conquista de Nelson Piquet.

Diferentemente dos anos 1970, os valores-notícia de seleção, segundo a classificação de Traquina (2005, p. 78), que são preponderantes na jornada do herói de Senna são, a notoriedade e a relevância. Em especial, destacam-se dois anos em sequência de conquistas de pilotos brasileiros na Fórmula 1, com o último campeonato de Nelson Piquet em 1987 e o primeiro de Senna no ano seguinte.

A jornada de 1988, de Ayrton, que foi disputada contra o seu companheiro de equipe, Alain Prost, obteve contornos épicos, com uma disputa intensa na corrida decisiva no Grande Prêmio do Japão. A primeira conquista de Senna pode ser explicada nas palavras de Kothe (1987, p. 13), de acordo com o que o autor define os heróis épicos. A epopeia é um

sistema em que o épico é dominante, mas não exclusivo, pois o herói tem de lutar contra personagens ante épicos e, durante a sua trajetória, tem de conviver com episódios como as derrotas trágicas, atravessando inúmeras dificuldades. Por outro lado, o herói épico é dotado de valores cujo que mais se sobressai é a sua postura nos momentos de dificuldade.

Já é diferente na segunda conquista de Senna em 1990, quando Ayrton admite ter jogado o carro propositalmente em Alain Prost para definir o seu segundo campeonato. Esse exemplo negativo de Senna, relacionamos com Kothe (1987, p. 57), que aponta que, os heróis, para alçar o patamar de serem considerados como tal, também precisam ser “transgressores em algum momento de sua trajetória”. O autor relata que os personagens por vezes recorrem às baixezas para atingir os seus objetivos, recorrendo a espertezas.

Todo personagem que corporifique uma natureza unicamente positiva ou negativa, acaba sendo apenas um personagem trivial, pois foge à natureza do contraditório e não questiona os próprios valores. Na ocasião, o herói movido pelo sentimento de injustiça, por ter sido prejudicado um ano antes no GP do Japão, decidiu fazer justiça por conta própria na primeira volta da prova.

A terceira conquista obtida por Senna em 1991 também é diferente, pois ele teve um campeonato sem incidentes, contra um novo adversário. A jornada do herói de Senna o consagrou definitivamente como protagonista do esporte. Como aponta Rubio (2017, p. 20), o esporte se identifica com elementos como habilidade, sendo ele um produto de um imaginário conceituado como heroico.

A figura do atleta, que desempenha um papel de representação de uma comunidade, que ultrapassa obstáculos por vezes considerados como intransponíveis, reforça a sua condição de mito, favorecendo a construção heroica e alimentando a expectativa de superar feitos incomuns.

A epopeia de Ayrton na temporada de 1991 começou com vitórias nas quatro primeiras corridas daquele ano, entre elas o Grande Prêmio do Brasil, com apenas uma das marchas da McLaren funcionando. Esse feito, relacionando com Rubio (2017, p. 23), acontece por meio da manifestação de sua potência física e mítica.

Dessa forma, a imagem do atleta, para Rubio (2017, p. 23), pode ser associada com o mito do herói, sendo este utilizado como referencial de projeção com o qual se identifica os feitos daquele. Mesmo tendo enfrentado as mais duras provas e os piores adversários, o herói traz consigo a marca da vitória, do triunfo, do êxito. Mesmo assim, ainda que seus feitos sejam grandiosos e ganhem registro, a busca incessante pela vitória tem um altíssimo custo em algumas situações.

Para retratar o que foi Ayrton Senna em sua jornada do herói, três valores-notícia, e que também são importantes na trajetória de Emerson, foram os critérios de noticiabilidade mais observados nas páginas dos jornais. O primeiro deles é a visualidade como valor-notícia de produção. Para Traquina (2005, p. 89), elementos visuais como fotografias e filmes compõem esse valor-notícia. No jornalismo impresso, é um valor-notícia fundamental quando o personagem ganha um destaque dentro da edição, com um amplo material em fotos que relatou a trajetória de Senna. Em segundo, a amplificação, que é um critério importante quando as edições utilizam a ampliação do acontecimento para atrair o público, em especial o jornal *O Estado de São Paulo*, nas edições de terça-feira, amplificando o conteúdo do final de semana, com materiais especiais sobre Senna.

Completando, a dramatização foi um valor-notícia que complementou os critérios contextuais, pois consiste em reforçar os aspectos mais críticos, as questões emocionais e a natureza conflitual dos acontecimentos. A dramatização também foi importante para ampliar a jornada do herói. Traquina (2008, p. 93) explica que quanto mais a notícia insere o acontecimento numa narrativa já estabelecida, mais possibilidades a notícia tem de ser notada.

Foram com esses elementos que as jornadas de Emerson Fittipaldi e Ayrton Senna foram relatados nas páginas dos jornais. Para Senna, a sua trajetória se encerra de maneira trágica com a sua morte em 1º de maio de 1994, no Grande Prêmio de San Marino, em Ímola na Itália.

Por fim, acredito que com todas as dificuldades enfrentadas pelo pesquisador durante o período de trabalho, o que inclui uma série de limitações impostas pela pandemia, tanto de ordem pessoal, quanto profissional, onde a principal delas foi falta de acesso à biblioteca da universidade, o que acredito seria de vital importância no enriquecimento da pesquisa; mesmo assim, entende-se que a pesquisa é um pequeno fragmento, que tem como finalidade trazer o esporte a motor para o espaço acadêmico, que também é uma modalidade esportiva que está no gosto do público brasileiro, que há décadas acompanha as corridas de Fórmula 1, no rádio, na televisão e nos jornais.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALSINA, Miquel Rodrigo. **La construcción de la noticia**. Barcelona: Paidós, 1993.
- BARTHES, Roland. **Mitologias**. São Paulo: Difel, 1980.
- CAMPBELL, Joseph. **O herói de mil faces**. São Paulo: Editora Pensamento, 1989.
- CAMPBELL, Joseph. **O poder do mito**. São Paulo: Palas Athena, 1990.
- CHAGAS, Carlos. **A Ditadura Militar e a Longa Noite dos Generais 1970 - 1985**, 1ª Edição, Rio de Janeiro: Editora Record, 2015.
- CHAGAS, Carlos. **A Ditadura Militar e os Golpes dentro do Golpe 1964 - 1969**, 1ª Edição, Rio de Janeiro: Editora Record, 2013.
- COELHO, Paulo Vinicius. **Jornalismo Esportivo**, São Paulo: Editora Contexto, 2004.
- CORDEIRO, Janaína Martins. **A Ditadura em tempos de milagre: orgulho, comemorações e consentimento**, Rio de Janeiro: Editora FGV, 2015.
- CUNHA, Rodrigo França. **Ayrton Senna e a mídia esportiva**. São Paulo. 2006. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Comunicações e Artes, Universidade de São Paulo. Disponível em: [http://www.dominiopublico.gov.br/pesquisa/DetalheObraForm.do?select\\_ac-tion=&co\\_obra=67795](http://www.dominiopublico.gov.br/pesquisa/DetalheObraForm.do?select_ac-tion=&co_obra=67795) Acesso em: 22 out. 2020.
- ELIADE, Mircea. **Aspectos do mito**. Rio de Janeiro: Edições 70, 1972. 144p
- GASPARI, Elio. **A Ditadura Escancarada**. Rio de Janeiro: 2ª Edição – Editora Intrínseca, 2002. 528p
- GIAVONI, Lucas Augusto Costa Pinto. **A Fórmula 1 e as teorias da comunicação: transformações culturais**. 2012. 166 p. Dissertação (Mestrado) - Curso de Jornalismo, Universidade de Sorocaba, São Paulo, 2012. Disponível em: [http://comunicacaoecultura.uniso.br/producaoadisc-ente/2012/pdf/Lucas\\_Augusto\\_Costa\\_Pinto\\_Giavoni.pdf](http://comunicacaoecultura.uniso.br/producaoadisc-ente/2012/pdf/Lucas_Augusto_Costa_Pinto_Giavoni.pdf) Acesso em: 22 out. 2020.
- GUILHERME, Cássio Augusto. **1989: história da primeira eleição presidencial pós ditadura**. Jundiaí: Paco Editorial, 2019. 420p
- GUTERMAN, Marcos. **O Futebol Explica o Brasil - Uma História da Maior Expressão Popular do País**, São Paulo: Editora Contexto, 2009. 270p
- HELAL, Ronaldo. **O que é Sociologia do Esporte**. São Paulo: Brasiliense, 1990.
- IHITZ, G. F. **Telejornalismo e mito: da vitória antecipada ao fracasso dos "heróis" brasileiros na copa do mundo pela narrativa do jornal nacional**. Porto Alegre, 2016. 203f. Dissertação (Mestrado em Comunicação e Informação) – Faculdade de Biblioteconomia e Comunicação, Universidade Federal do Rio Grande do Sul.
- KOTHE, Flávio R. **O herói**. 2.ed. São Paulo: Ática, 1987.

- LIMA, Edvaldo Pereira. **Ayrton Senna – Guerreiro de Aquário**. São Paulo: Brasiliense, 1995.
- MACIEL, David. **De Sarney a Collor: Reformas políticas, democratização e crise (1985-1990)**. São Paulo: Alameda Editorial, 2012.
- MARTINS, Lemyr. **A Saga dos Fittipaldi**. São Paulo: Panda Books, 2004.
- MARTINS, Lemyr. **Os Arquivos da Fórmula 1**. São Paulo: Panda Books, 1999.
- NEIVA, Eduardo. **Dicionário Houaiss de comunicação e multimídia** / Eduardo Neiva; [Instituto Antônio Houaiss]- São Paulo: Publifolha, 2013.
- PRIORE, Mary Del. **Histórias da gente brasileira, volume 4: República – Testemunhos (1951 – 2000)**. São Paulo: Le Ya, 2019.
- RABAÇA, Carlos Alberto; BARBOSA, Gustavo Guimarães. **Dicionário de Comunicação**. São Paulo: Ática, 1987.
- RODRIGUES, Ernesto Carneiro. **Ayrton: O herói revelado**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2004.
- Santos, Francisco. **Grand Prix: A história da Fórmula Um**. Portugal: Talento, 2003.
- SILVA, Luiz Martins da. **Jornalismo Público: O Social como Valor-Notícia**. In: MOUILLAUD, Maurice & PORTO, Sérgio (org.). *O Jornal: da forma ao sentido*. 2 ed. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2002.
- SOUZA JÚNIOR, Geso Batista de. **Jornalismo cultural: os valores-notícia do caderno Prosa & Verso**. 2011, 152f. Dissertação (Mestrado em Comunicação). Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação, Unesp, Bauru, 2011.
- TRAQUINA, Nelson. **Teorias do Jornalismo Volume I: porque as notícias são como são**. Florianópolis: Insular, 2005.
- TRAQUINA, Nelson. **Teorias do Jornalismo Volume II: A tribo jornalística – uma comunidade interpretativa transnacional**. Florianópolis: Insular, 2005.
- VILLA, Marco Antônio. **Collor presidente: trinta meses de turbulências, reformas, intrigas e corrupção**. Rio de Janeiro: Record, 2016.