



PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE GOIÁS  
ESCOLA DE DIREITO, NEGÓCIOS E COMUNICAÇÃO  
BACHARELADO EM JORNALISMO

ESTEFHANNY DA SILVA GARCIA  
JOÃO VITOR GONÇALVES DE BARROS

**AYRTON SENNA, HERÓI NACIONAL:  
DO ÍDOLO AO MITO**

GOIÂNIA

2023

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE GOIÁS  
ESCOLA DE DIREITO, NEGÓCIOS E COMUNICAÇÃO  
CURSO DE JORNALISMO

**AYRTON SENNA, HERÓI NACIONAL:  
DO ÍDOLO AO MITO**

Trabalho de Conclusão de Curso de graduação apresentado à Escola de Direito, Negócios e Comunicação da Pontifícia Universidade Católica de Goiás, como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel em Jornalismo.

Orientadora: Prof. Me. Denize Daudt Bandeira

GOIÂNIA

2023

## **FOLHA DE APROVAÇÃO**

**ESTEFHANNY DA SILVA GARCIA**

**AYRTON SENNA, HERÓI NACIONAL: DO ÍDOLO AO MITO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Pontifícia Universidade Católica de Goiás - PUC Goiás, como requisito para a obtenção do título de Bacharel em Jornalismo.

COMISSÃO JULGADORA:

---

Prof. Me. Antônio Carlos Borges Cunha

Pontifícia Universidade Católica de Goiás

---

Prof. Dr. Rogério Pereira Borges

Pontifícia Universidade Católica de Goiás

---

Me. Denize Daudt dos Santos Bandeira

Professora Orientadora - Presidente da Banca Examinadora

Pontifícia Universidade Católica de Goiás

Goiânia, 07 de dezembro de 2023

## **FOLHA DE APROVAÇÃO**

**JOÃO VITOR GONÇALVES DE BARROS**

**AYRTON SENNA, HERÓI NACIONAL: DO ÍDOLO AO MITO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Pontifícia Universidade Católica de Goiás - PUC Goiás, como requisito para a obtenção do título de Bacharel em Jornalismo.

**COMISSÃO JULGADORA:**

---

Prof. Me. Antônio Carlos Borges Cunha

Pontifícia Universidade Católica de Goiás

---

Prof. Dr. Rogério Pereira Borges

Pontifícia Universidade Católica de Goiás

---

Me. Denize Daudt Bandeira

Professora Orientadora - Presidente da Banca Examinadora

Pontifícia Universidade Católica de Goiás

Goiânia, 07 de dezembro de 2023

## DEDICATÓRIA

Estefhanny da Silva Garcia

Dedico este trabalho à minha mãe Maura Teodoro Garcia, que sempre me apoiou e me incentivou ao longo dessa trajetória. Dona Maura não mediu esforços para lutar pela minha educação. Essa vitória é nossa.

Ao meu pai, João da Penha Garcia (*in memorian*), que me ensinou a amar a Fórmula 1 e a admirar Ayrton Senna, além de ter mostrado o quanto sentia orgulho de mim e do curso que havia escolhido para me graduar.

Aos meus avós maternos, Elvira Dias da Costa e João Teodoro Garcia (*in memorian*), que me ensinaram valores importantes para toda minha vida.

Ao meu avô paterno José Teodoro Garcia (*in memorian*) que me ensinou a nunca desistir dos meus sonhos e a amar esportes, assim como ele.

À Ayrton Senna, que mudou a Fórmula 1 para sempre. Além de um piloto incrível, Senna foi uma pessoa extraordinária que, infelizmente, nos deixou cedo demais.

## **DEDICATÓRIA**

João Vitor Gonçalves de Barros

Dedico este trabalho primeiramente aos meus pais, que me deram a oportunidade de estar realizando meus sonhos.

Ao meu pai, por ter influenciado na minha paixão pelo automobilismo e Fórmula 1, e à minha mãe, que sempre me motivou a continuar lutando.

Aos meus avós, que são meus fãs número um: Vô Beto e Vô Tonho, que me apoiam e me escutam sempre que estou trabalhando, e às minhas avós Glória e Maria Augusta, que me ensinaram e cuidaram de mim ao longo da vida.

À minha namorada Vitória, que ao longo de todo o TCC, me ajudou, acalmou e não me deixou desistir.

## **AGRADECIMENTOS**

Estefhanny da Silva Garcia

Às minhas amigas da faculdade, que me apoiaram e me ajudaram durante todo o processo de graduação e que sempre estiveram ao meu lado nos bons e maus momentos.

À minha professora e orientadora Denize Daudt dos Santos Bandeira, pela confiança, dedicação e por me manter motivada durante todo o processo deste trabalho. É um privilégio chamá-la de minha orientadora.

Ao meu companheiro de trabalho João Vitor Gonçalves Barros, por topar fazer esse trabalho e durante todo o processo me ajudar, incentivar e não desistir de mim.

## **AGRADECIMENTOS**

João Vitor Gonçalves de Barros

Agradeço à minha orientadora, professora Denize Daudt dos Santos Bandeira, por ter aceitado orientar este trabalho acadêmico.

À minha colega Estefhanny da Silva Garcia, pelo convite para integrar o projeto, ainda na disciplina de TCC I.

Ao jornalista Nilson Ribeiro Filho, pelo apoio técnico com as gravações e a edição do Projeto Experimental.

Aos narradores Téo José e Oscar Ulisses, que contribuíram com seus conhecimentos no aprimoramento deste trabalho.

Aos professores Rogério Pereira Borges e Antônio Carlos Borges Cunha por aceitarem fazer parte da banca avaliadora. Na figura dos dois, agradeço a todos e todas que integram o corpo docente do curso de Jornalismo, que me ajudaram ao longo dessa caminhada.

## RESUMO

Este projeto consiste em um podcast documental de quatro episódios dedicado à história do renomado piloto de Fórmula 1, Ayrton Senna da Silva. O trabalho não apenas destaca os feitos do piloto nas pistas, mas também explora sua influência e legado além do automobilismo. O embasamento teórico, apresentado no Capítulo I, contextualiza a trajetória do jornalismo esportivo no Brasil, a carreira de Senna e a importância do Instituto Ayrton Senna. Além disso, a unidade discute a evolução do podcast, desde sua origem até sua atual relevância, abordando a produção e o consumo desse meio. O Capítulo II aprofunda-se no diário de produção, detalhando o processo de escolha do tema, metodologia adotada, segmentação do produto, pesquisa bibliográfica, definição de pautas, elaboração de roteiros, condução de entrevistas, gravação e edição. Ao unir elementos teóricos, históricos e práticos, o projeto busca oferecer uma narrativa envolvente e informativa sobre Ayrton Senna, destacando sua significativa contribuição não apenas para o esporte, mas também para a sociedade em geral.

**Palavras-chaves:** Jornalismo Esportivo; Automobilismo; Ayrton Senna; *Podcast*.

## **ABSTRACT**

This project consists of a four-episode documentary podcast dedicated to the story of the renowned Formula 1 driver, Ayrton Senna da Silva. The work not only highlights the achievements of the driver on the racetrack but also explores his influence and legacy beyond motorsports. The theoretical foundation, presented in Chapter I, contextualizes the trajectory of sports journalism in Brazil, Senna's career, and the significance of the Ayrton Senna Institute. Additionally, the unit discusses the evolution of podcasts, from their origins to their current relevance, addressing the production and consumption of this medium. Chapter II delves into the production diary, detailing the process of choosing the theme, the methodology adopted, product segmentation, bibliographic research, defining topics, script development, conducting interviews, recording, and editing. By combining theoretical, historical, and practical elements, the project aims to provide a captivating and informative narrative about Ayrton Senna, highlighting his significant contributions not only to sports but also to society at large.

**Keywords:** Sports Journalism; Motorsport; Ayrton Senna; *Podcast*.

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Mercado de Podcast.....	50
------------------------------------	----

## LISTA DE FIGURAS

Figuras 1 e 2 - Jornal Fanfulla e Gli Sports .....	16
Figura 3 - Capa da Revista Placar.....	17
Figura 4 e 5 - Quadro de pilotos .....	18
Figura 6 - Capa da revista Grid.....	19
Figura 7 - Brasileiros campeões da Fórmula 1 (1981 - 1991) .....	21
Figura 8 - Senna e o primeiro carrinho que ganhou .....	21
Figura 9 - Ayrton Senna no mundial de Kart em 1981 .....	24
Figura 10 - Casamento de Ayrton Senna e Lilian .....	24
Figura 11 - Senna conduzindo a Toleman .....	28
Figura 12 - Senna usando o boné do Banco Nacional .....	29
Figura 13 - Ayrton Senna e a Lotus - Renault 97T.....	30
Figura 14 - Primeiro Título Mundial, em outubro de 88.....	33
Figura 15 - Vitórias de Senna .....	40
Figura 16 - Ayrton Senna e Xuxa Meneghel .....	41
Figura 17 - Ayrton após decidir correr no GP de San Marino de 1994 .....	43
Figura 18 - Crescimento das redes sociais do Instituto Ayrton Senna.....	47
Figura 19 - Produção de Podcast .....	54

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	<b>13</b>
<b>1 CAPÍTULO I</b> .....	<b>15</b>
1.1 HISTÓRIA DO JORNALISMO ESPORTIVO NO BRASIL.....	15
1.2 AYRTON SENNA, DE ÍDOLO A MITO.....	21
1.3 TEMPORADA 1: KARTISMO E FÓRMULA FORD 1600.....	23
1.4 TEMPORADA 2: FÓRMULA FORD 200 A FÓRMULA 3.....	26
1.5 TEMPORADA 3: FÓRMULA 1.....	29
1.6 FIM DE TEMPORADA.....	36
1.7 AYRTON SENNA: VIDA, MÍDIA E IMPÉRIO.....	41
1.7.1 Educação e tecnologia.....	45
1.8 PODCAST: COMO TUDO INICIOU.....	47
1.8.1 Mercado de Podcast.....	49
<b>2 CAPÍTULO II</b> .....	<b>55</b>
2.1 DIÁRIO DE PRODUÇÃO: JOÃO VITOR GONÇALVES DE BARROS.....	55
2.1.1 Definição e justificativa do tema.....	55
2.1.2 Metodologia e segmento do produto.....	55
2.1.3 Pesquisa bibliográfica e definição das pautas – mar a jun.....	56
2.1.4 Entrevistas – ago a out.....	56
2.1.5 Gravação e edição – out e nov.....	56
2.2 DIÁRIO DE PRODUÇÃO: ESTEFHANNY DA SILVA GARCIA.....	57
2.2.1 Definição e Justificativa do tema.....	57
2.2.2 Metodologia e segmento do produto.....	58
2.2.3 Pesquisa bibliográfica e definição das pautas — mar a jun.....	58
2.2.4 Elaboração dos roteiros — ago a out.....	59
2.2.5 Gravação e edição — out e nov.....	59
<b>CONCLUSÃO</b> .....	<b>60</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b> .....	<b>62</b>
<b>APÊNDICE</b> .....	<b>64</b>
Apêndice A - Pautas.....	64
Pauta 1 – Cobertura de automobilismo.....	64
Pauta 2 – Legado de Senna na F1 e no Brasil.....	65
Pauta 3 – Senna pelo olhar de um fã.....	66
Apêndice B - Roteiro.....	67
Episódio 1.....	67
Episódio 2.....	73
Episódio 3.....	80
Episódio 4.....	87

## INTRODUÇÃO

Desde cedo, Ayrton Senna da Silva, que se definia como um apaixonado pelo automobilismo, foi incentivado pelo pai, Milton da Silva, a correr. Aos quatro anos, já demonstrava suas habilidades pilotando kart. O paulistano chegou à Fórmula 1 no ano de 1984 pela Toleman<sup>1</sup>. Na categoria, Ayrton Senna registra 161 grandes prêmios disputados, 65 *pole positions*<sup>2</sup>, 41 vitórias, 2.982 voltas na liderança, 19 voltas rápidas e três títulos mundiais.

Este trabalho resgata a carreira de Ayrton Senna, um dos principais pilotos de Fórmula 1 de todos os tempos. Dentre os objetivos desse Projeto Experimental está o de discutir como o ex-piloto de Fórmula 1, que faleceu em 1994, aos 34 anos, é lembrado e admirado até os dias de hoje. A afirmação é confirmada pelo Kantar IBOPE Media (Instituto Brasileiro de Opinião Pública e Estatística). Mesmo após quase 30 anos de sua morte, Senna é considerado, segundo a pesquisa, como uma das celebridades mais conhecidas do Brasil, o que gera um alto nível de interesse pelo seu nome e imagem.

Por se tratar de um Projeto Experimental, o TCC resultou em um *podcast* documental, dividido em quatro episódios. A opção pelo segmento é justificada pelo crescente número de produção de *podcast* no Brasil, assim como de ouvintes da mídia. Conforme o site Statista (2023), o país é o terceiro que mais consome *podcast* no mundo. A escolha em trabalhar com um público-alvo amplo (jovens, adultos e idosos) está baseada também na pesquisa do IBOPE, que aponta o interesse pelo nome de Ayrton Senna em várias gerações.

O trabalho, que resgata a história de Ayrton Senna desde a sua infância até a sua morte, dedica ainda espaço ao seu legado dentro e fora das pistas. O projeto também aborda como a imagem do piloto foi preservada, mesmo depois de seu falecimento. Para isso, lançou-se um olhar sobre o Instituto Ayrton Senna, que

---

<sup>1</sup> Fundada por Ted Toleman, a equipe teve Rory Byrne como projetista. Foi pela Toleman que Ayrton Senna fez sua estreia na Fórmula 1 em 1984. Em 1985, o grupo italiano Benetton comprou a equipe, que passou a usar esse nome até ser adquirida pela Renault em 2002.

<sup>2</sup> O pole position em automobilismo refere-se ao piloto que inicia a corrida na primeira posição do grid de largada. Esse termo foi adaptado das corridas de cavalo. Geralmente, a posição no grid de largada é estabelecida durante uma sessão de classificação separada, na qual os pilotos buscam alcançar o melhor desempenho. As regras para determinar o pole position podem variar entre categorias, podendo ser baseadas em diferentes critérios. Em alguns casos, a "Pole Position" é atribuída à marca com o melhor desempenho do veículo, independentemente da categoria.

colabora com programas de aperfeiçoamento na área da educação, chegando a diversos municípios brasileiros. Temas que ganham espaço no *podcast* (Projeto Experimental) e no Capítulo I do TCC (Referencial Teórico), que registra ainda a história do *podcast*, seu consumo no Brasil e aspectos de sua produção. No Capítulo II (Memorando de Produção e/ou Diário de Produção) estão descritos os percursos práticos para a execução do Projeto Experimental.

# 1 CAPÍTULO I

## 1.1 HISTÓRIA DO JORNALISMO ESPORTIVO NO BRASIL

O início do jornalismo esportivo no Brasil foi marcado pelo preconceito e as incertezas sobre a área. No início do século XX, ainda pairavam dúvidas se o esporte se constituiria como uma editoria nas redações. O jornalismo esportivo só viria a se consolidar no país com a chegada do Futebol, modalidade que também enfrentou resistências. O escritor alagoano Graciliano Ramos chegou a afirmar: “Futebol não pega, tenho certeza; Estrangeirices não entram facilmente na terra do espinho” (Coelho apud Graciliano, 2011, p.7).

O pensamento do escritor fazia sentido naquela época, visto que a política era considerada o "assunto mais importante". Além disso, outras modalidades esportivas, como o Remo e as Corridas a Cavalo, já estavam mais consolidadas, principalmente na cidade do Rio de Janeiro. Mas o que Ramos não imaginava era que o futebol se tornaria um dos esportes mais populares do mundo. Apesar disso, a dúvida de uma editoria específica de esporte continuou por várias décadas. Muitos acreditavam que sua efetivação não iria acontecer.

Mesmo antes de João Saldanha<sup>3</sup> fazer afirmações negativas, ao final dos anos 1960, sobre a então criada Revista Placar<sup>4</sup>, dizendo que a publicação não passaria dos primeiros números, o futebol ganhava seu espaço, mesmo que modesto, em um diário paulistano (Coelho, 2011, p.8). O jornal "Fanfulla", um dos pioneiros no jornalismo esportivo, no ano de 1910, passou a realizar a divulgação do esporte para a comunidade italiana que vivia na capital paulista.

---

<sup>3</sup> João Alves Jobim Saldanha, conhecido como João Sem-Medo, foi uma figura multifacetada: militante político, jornalista, escritor e renomado treinador de futebol. Sua trajetória inclui anos dedicados ao Botafogo, onde se destacou profissionalmente antes de abandonar a carreira. Além de sua graduação em jornalismo, Saldanha se tornou um nome proeminente na crônica esportiva brasileira. Como técnico, conduziu o Botafogo à conquista do título carioca em 1957 e levou a seleção brasileira à classificação para a Copa do Mundo de 1970. No entanto, foi misteriosamente afastado do comando da seleção meses antes do torneio, uma história que permanece sem esclarecimentos até hoje. Vale ressaltar que João Sem-Medo foi apelidado por Nelson Rodrigues e dedicou toda a sua vida ao Partido Comunista Brasileiro, chegando à sua cúpula.

<sup>4</sup> A revista Placar, voltada para o universo esportivo no Brasil, teve seu início em 1970 sob a direção da Editora Abril. Em junho de 2015, a publicação foi adquirida pela Editora Caras, mas em outubro de 2016, retornou às mãos da Editora Abril.

As publicações não eram como as de hoje. Elas não traziam resultados e nem táticas que foram usadas pelos times, mas sim um convite para que os estrangeiros fundassem um clube de futebol. Foi assim que surgiu o então modesto Palestra Itália que, em meio às tensões da Segunda Guerra Mundial, viria a se transformar na Sociedade Esportiva Palmeiras, como é denominada ainda hoje.

Figuras 1 e 2 - Jornal Fanfulla e Gli Sports



Fonte: Acervo Estadão

Pode-se ressaltar que o Rio de Janeiro do início do século XX colocou o futebol na agenda de eventos. A cidade dedicava mais espaço para esse esporte do que outras modalidades pelo país. Com o tempo, os jogos dos grandes times da época foram ganhando destaque. Em 1923, o Vasco venceu a segunda divisão, apostando na presença de jogadores afrodescendentes em seus quadros, era tudo o que faltava para o esporte se tornar mais popular. Foi no Rio de Janeiro que nasceu o primeiro diário exclusivamente dedicado aos esportes no país: o Jornal dos Sports, que teve início no ano de 1931. Vale ressaltar que a Gazeta Esportiva nasceu em 1928. No entanto, ela era um suplemento do jornal A Gazeta, e só se tornaria um diário esportivo em 1947.

Outros jornais e revistas surgiram ao longo dos anos, como a Revista do Esporte, que viveu bons anos entre o final da década de 1950 e o início dos anos 1960, mas não conseguiu resistir. Em São Paulo, foi lançado o Caderno de Esportes, que deu origem ao Jornal da Tarde. Dessa época em diante, os grandes jornais de São Paulo e do Rio de Janeiro criaram os cadernos esportivos.

A partir de 1970, uma revista esportiva com vida regular chegaria ao mercado. A Revista Placar, da editora Abril, foi lançada poucos meses antes da Copa do Mundo, evento que marcou a conquista do tricampeonato mundial pela seleção brasileira. Ainda em 1970, foi realizada a primeira transmissão esportiva em cores. A tecnologia se tornaria uma grande aliada na divulgação esportiva, retomando o grande impulso que o rádio teria dado ao esporte no início dos anos 1930. Segundo a matéria do site da Agência Brasil (2022), o rádio foi responsável pela primeira transmissão em cadeia da Copa do Mundo de 1938, que aconteceu na França. Alto-falantes foram colocados à época nas praças de centenas de municípios do país, com a finalidade de a população escutar as partidas com narração de Gagliano Neto

**Figura 3** - Capa da Revista Placar



**Fonte:** Site 3º Tempo

Em 2 de junho de 2015, a Revista Placar passou a ser editada pela Caras. Em novembro de 2016, a publicação retornou para a Abril, responsável por sua edição até hoje. A revista e as transmissões em cores foram fundamentais para a consolidação da editoria. O esporte passou a ter mais espaço na mídia no Brasil, o que fortaleceu as modalidades e o próprio jornalismo esportivo. Dezesseis anos após a Placar, em 1986, chegava ao mercado um "filhote" da publicação, a revista Grid, voltada exclusivamente ao automobilismo, reflexo dos "anos de ouro" que o automobilismo brasileiro vivia na Fórmula 1, com pilotos ganhando campeonatos mundiais e sendo destaque, como, por exemplo, Emerson Fittipaldi (1970-1980), José Carlos Pace (1972-1977), Wilson Fittipaldi Jr (1972-1975), Luiz Pereira Bueno (1973),

Ingo Hoffmann (1976-1977), Alex Dias Ribeiro (1976-1977), Nelson Piquet (1978-1991), Chico Serra (1981-1983), Raul Boesel (1982-1983), Ayrton Senna (1984-1994), Roberto Pupo Moreno (1987-1995) e Maurício Gugelmin (1988-1992), conforme as figuras abaixo.

Figura 4 e 5 - Quadro de pilotos

PILOTOS	PERÍODO QUE CORREU	EQUIPE QUE CORREU	PRIMEIRA E ÚLTIMA CORRIDA	QUANTOS TÍTULOS
 EMERSON FITTIPALDI	1970-1980	Lotus: 1970 - 1973 McLaren: 1974 - 1975 Copersucar: 1976 - 1979 Fittipaldi: 1980	PRIMEIRO GP: Grã-Bretanha 1970 ÚLTIMO GP: EU Lestes 1980	2 1972 / 1974
 JOSÉ CARLOS PACE	1972-1977	Team Williams Motul: 1972 Brooke Bond Oxo Team Surtees: 1973 Motor Racing Development Ltd.: 1974 John Goldie Racing with Hexagon: 1974 Bang & Olufsen Team Surtees: 1974 Team Surtees: 1974 Brabham Martini Racing: 1975 - 1977	PRIMEIRO GP: África do Sul de 1972 ÚLTIMO GP: África do Sul de 1977	0
 WILSON FITTIPALDI JR	1972-1975	Brabham: 1972 - 1973 Copersucar: 1975	PRIMEIRO GP: Espanha 1972 ÚLTIMO GP: Estados Unidos 1975	0
 LUIZ PEREIRA BUENO	1973	Surtees: 1973	PRIMEIRO GP: Brasil 1973 ÚLTIMO GP: Brasil 1973	0
 INGO HOFFMANN	1976-1977	Copersucar: 1976 - 1977	PRIMEIRO GP: Brasil 1976 ÚLTIMO GP: Brasil 1977	0
 ALEX DIAS RIBEIRO	1976-1977	Hesketh: 1976 March: 1977	PRIMEIRO GP: EU Lestes 1976 ÚLTIMO GP: Japão 1977	0
PILOTOS	PERÍODO QUE CORREU	EQUIPE QUE CORREU	PRIMEIRA E ÚLTIMA CORRIDA	QUANTOS TÍTULOS
 NELSON PIQUET	1978-1991	Ensign: 1978 McLaren: 1978 Brabham: 1978 - 1985 Williams: 1986 - 1987 Lotus: 1988 - 1989 Benetton: 1990 - 1991	PRIMEIRO GP: Alemanha 1978 ÚLTIMO GP: Austrália 1991	3 1981 / 1983 / 1987
 CHICO SERRA	1981-1983	Fittipaldi: 1981 - 1982 Arrows: 1983	PRIMEIRO GP: EU Ocidentais 1981 ÚLTIMO GP: Mónaco 1983	0
 RAUL BOESEL	1982-1983	March: 1982 Ligier: 1983	PRIMEIRO GP: África do Sul 1982 ÚLTIMO GP: África do Sul 1983	0
 AYRTON SENNA	1984-1994	Toleman: 1984 Lotus: 1985 - 1987 McLaren: 1988 - 1993 Williams: 1994	PRIMEIRO GP: Brasil 1984 ÚLTIMO GP: São Marinho 1994	3 1988 / 1990 / 1991
 ROBERTO PUPO MORENO	1987-1995	Lotus: 1982 AGS: 1987 Coloni: 1989 Eurobrun: 1990 Benetton: 1990 - 1991 Jordan: 1991 Minardi: 1991 Andrea Moda: 1992 Forti: 1995	PRIMEIRO GP: Japão 1987 ÚLTIMO GP: Austrália 1995	0
 MAURÍCIO GUGELMIN	1988-1992	March: 1988 - 1989 Leyton House: 1990 - 1991 Jordan: 1992	PRIMEIRO GP: Brasil 1988 ÚLTIMO GP: Austrália 1992	0

Fonte: Site Stats F1.



**Figura 6** - Capa da revista Grid

**Fonte:** Blog do Gaspar

Ao discutir os anos dourados da F1 no Brasil, é importante destacar o início das transmissões das corridas na televisão, que ocorreu em 1970, o mesmo ano da Copa do Mundo no México. Segundo a matéria do site Projeto Motor de 2021 a primeira etapa televisionada foi o GP<sup>5</sup> da Grã-Bretanha, em Brands Hatch, no dia 18 de julho, marcando a estreia de Emerson Fittipaldi na categoria. A TV Record, de São Paulo, em parceria com a TV Rio, do Rio de Janeiro, que integrava a Rede de Emissoras Independentes (REI), foi responsável pela transmissão da corrida. Wilson Fittipaldi, o "Barão", pai de Emerson e Wilsinho, era quem fazia as narrações. Na época, ele trabalhava para a rádio Jovem Pan, o que reforçava sua notória influência no automobilismo brasileiro.

O motivo era a falta de estrutura da época. Os brasileiros, por exemplo, não conseguiram acompanhar a primeira vitória de Emerson Fittipaldi em Watkins Glen, ainda em 1970, vitória transmitida ao vivo para outros países. Nos anos posteriores, os acordos eram feitos por provas. A medida impedia que apenas um canal se tornasse a casa oficial da F1. Um exemplo que pode ser citado é o da Tupi, de São

---

<sup>5</sup> Abreviação de Grand Prix, que significa Grande Prêmio, em português.

Paulo, que, com o jornalista Tércio de Lima na locução, transmitiu as etapas da Bélgica e de Mônaco em 1972. Foi um trabalho realizado em cadeia com a Rede Globo, que começava a participar da disputa pelos direitos de transmissão. A Record conseguiu transmitir a corrida da Itália, prova em que Emerson se consagraria como o primeiro campeão brasileiro de Fórmula 1.

Nos anos de 1980, coube à Band se tornar a primeira emissora a transmitir todas as corridas de uma temporada da Fórmula 1 (ao vivo e na íntegra). No mesmo período, a TV Cultura também apresentou o GP do Brasil, realizado em Interlagos. Após cinco anos sem vitórias brasileiras, os amantes da categoria assistiram o nascimento de um novo ídolo, Nelson Piquet, que conseguiu a sua primeira vitória na etapa de Long Beach. O piloto também venceria os GPs da Holanda e Itália, terminando o campeonato na segunda posição, após liderar até as duas últimas corridas da temporada. Quem cuidava das narrações era Galvão Bueno, que mais tarde se tornaria uma das vozes mais emblemáticas da F1. O narrador compartilhava esse posto juntamente com Fernando Solera<sup>6</sup>, José Maria Ferreira<sup>7</sup> nos comentários, e Álvaro José<sup>8</sup>, dividindo as reportagens com Ana Aragão<sup>9</sup>.

Vislumbrando a possibilidade de ter um brasileiro brigando por títulos, a Globo retomou os direitos de transmissão em 1981, não perdendo com a aposta. Naquele ano, além de Piquet vencer o campeonato, começaria uma sequência de seis títulos

---

<sup>6</sup> Fernando Solera, experiente narrador esportivo, começou sua carreira na Rádio Difusora AM em 1957. Com mais de 25 anos de destaque na Rádio e TV Bandeirantes, onde também foi diretor de esportes, participou da transmissão da Copa de 1970 pela inédita Rede Brasileira de Televisão, junto a Geraldo José de Almeida e Walter Abraão. A partir de 1989, Solera integrou o time da TV Gazeta como narrador esportivo, encerrando sua passagem em fevereiro de 2014, aos 81 anos de idade.

<sup>7</sup> José Ferreira Martins Filho, conhecido por sua distintiva voz na publicidade e jornalismo brasileiros, reside em São Paulo, dedicando-se atualmente ao meio publicitário. Iniciou sua carreira como locutor na Rádio Difusora de Rancharia e destacou-se nas rádios Piratininga e Bandeirantes, apresentando o "Programa da Tarde". Com passagens pela televisão, incluindo Rede Tupi e Globo, participou de programas como Jornal Nacional e Jornal Hoje. Após sua passagem pela Rede Bandeirantes, concentrou-se na publicidade, associando sua voz a marcas renomadas como Banco Bamerindus, Antártica, Petrobras, Sadia, Seagram, Bayer, Ford, Folha de São Paulo, Volkswagen, Bradesco e Hyundai. Destacou-se como a voz da campanha eleitoral de Fernando Henrique Cardoso para presidente em 1994. Nascido em Rancharia, interior paulista, em 1949, Ferreira Martins é uma figura influente no cenário publicitário brasileiro.

<sup>8</sup> Álvaro José, renomado locutor esportivo e jornalista, possui vasta experiência olímpica. Iniciando sua carreira em 1975 no Grupo Bandeirantes, ele passou também pela Globo e pela Record. Com cobertura de diversos eventos esportivos, como Jogos Olímpicos, NBA e Grand Slams de tênis, Álvaro José narrou momentos memoráveis, incluindo a estreia de Michael Jordan como armador e a conquista da medalha de ouro por César Cielo no centro aquático Cubo d'Água. Sua expertise e versatilidade o consagram como um dos radialistas esportivos mais respeitados do Brasil.

<sup>9</sup> Informações não encontradas.

em dez anos, com a chegada então de Ayrton Senna. Luciano do Valle era quem comandava as transmissões, até deixar a emissora em 1982, quando Galvão Bueno se tornaria o titular da F1 no país, ao lado do comentarista Reginaldo Leme, formando a dupla mais duradoura das transmissões da categoria. No final daquela década, Senna se tornaria o principal nome da emissora na F1. Por ter uma visão publicitária e de marketing mais apurada que Piquet, o piloto ganharia a mídia mundial e o coração de muitos torcedores.

**Figura 7 - Brasileiros campeões da Fórmula 1 (1981 - 1991)**



**Fonte:** Site Stats F1.

## 1.2 AYRTON SENNA, DE ÍDOLO A MITO

Ayrton Senna da Silva, que entraria para a história do automobilismo mundial e que deixou as pistas de forma prematura, nasceu em 21 de março de 1960, em São Paulo. O piloto foi criado na Serra da Cantareira, Zona Norte da capital paulista, pelos seus pais: Milton da Silva e Neyde Senna da Silva. Ayrton Senna cresceu junto aos irmãos: Viviane Senna, sua irmã mais velha, e Leonardo Senna, o caçula.

**Figura 8** - Senna e o primeiro carrinho que ganhou



**Foto:** Site Oficial Senna.com

Aos quatro anos, Ayrton ganhou do pai o seu primeiro kart. O modelo foi construído pelo próprio Milton. O carro, que possuía freio a disco e o motor de uma picadeira de cana, alcançava 60 quilômetros por hora. Foram seis meses até o resultado final, todo o processo acompanhado por Beco. O hábito de observar cada detalhe seria a marca registrada do piloto.

Seu Milton levava Ayrton e seus amigos para brincarem no Kart em loteamentos fechados da cidade. Aos oito anos, já dirigia a caminhonete do pai em Itanhaém, litoral paulista. Aos nove, teve seu primeiro Kart de verdade, época em que começou a competir amistosamente com garotos mais velhos.

Com o pai, visitou um circuito de kart pela primeira vez aos 11 anos. Apesar da forte chuva que caía, Ayrton insistiu em dar algumas voltas. Esses e outros detalhes da vida do piloto estão no livro "Ayrton Senna: Uma Lenda a Toda Velocidade". A obra, de autoria de Christopher Hilton, com tradução de Claudio Blanc, foi lançada em 2009 pela Global Editora.

Dentre os fatos descritos no livro, o autor (2009, p.25) relata que a pista do circuito em que Senna e seu pai visitaram estava escorregadia como uma "barra de sabão". No entanto, Ayrton Senna derrapou em seu kart, mas não perdeu o controle. O fato de Ayrton ter corrido em uma pista de kart profissional pela primeira vez, durante a chuva, o fez conservar a habilidade de controlar os carros que pilotava em pistas molhadas durante toda a sua carreira, conforme os relatos do autor.

Aos 12 anos, Ayrton desmontou o kart para descobrir como ele funcionava e depois o montou novamente. Nesse dia, convenceu seu Milton de que sua obsessão pelo automobilismo poderia mudar sua vida. E foi assim que a garagem de sua casa se tornou uma oficina (Hilton, 2009). Aos 14 anos, Ayrton Senna já começava a impressionar durante as corridas em que participava. Seu kart era preparado por Tchê, um espanhol considerado o melhor na função de mecânico. Foi ele quem deu a bandeirada para a primeira vitória oficial de Ayrton na categoria, em 1974.

E logo nos primeiros dias de trabalho com o menino, Tchê viu algo que jamais tinha visto e jamais voltaria a ver em mais de 30 anos de kartismo: Ayrton saía para treinar levando, na mão esquerda, um cronômetro. Um caso curioso de acumulação das funções de piloto e chefe de equipe (Rodrigues, 2004, p.28).

Com essa tática, o piloto dividia o autódromo em alguns setores, testando variadas freadas, acelerações e regulagens em cada um dos trechos. Quando ia fazer a volta oficial, juntava tudo que havia aprendido em cada um dos setores e quase sempre os resultados obtidos eram os mesmos: *pole position*. Para os amigos e familiares, Beco<sup>10</sup> foi um jovem gênio do kart, que aos poucos foi reinventando a arte de pilotar o carro dessa categoria. Ayrton era canhoto, o que o ajudou a desenvolver algumas habilidades de pilotagem que a maioria dos pilotos não tinha.

### 1.3 TEMPORADA 1: KARTISMO E FÓRMULA FORD 1600

No kartismo brasileiro, Ayrton Senna conquistou todos os títulos possíveis. Foi quatro vezes consecutivas campeão brasileiro da categoria, de 1978 a 1981, vencendo duelos memoráveis com o piloto Mário Sérgio de Carvalho, conhecido como seu maior concorrente na categoria. A rivalidade entre os dois era tão intensa que quase sempre, ao dividirem a primeira fila de alguma corrida, acabavam penalizados por não manterem suas posições. Outro grande rival de Senna durante seu tempo no kart foi Chico Serra, apesar de nunca terem se enfrentado em corridas oficiais. Chico, por ser mais velho que Ayrton, sempre competiu em uma categoria

---

<sup>10</sup> De acordo com o Jornal O Liberal, a origem do apelido remonta à infância do ídolo brasileiro. Quando era mais jovem, Senna era carinhosamente chamado de Caneco pelos amigos - um apelido que ainda é envolto em "mistério" para a família. Naquela época, Ayrton e sua irmã, Viviane, costumavam brincar com uma prima mais nova. Entretanto, ele não conseguia pronunciar corretamente a palavra Caneco, então o chamava de Beco. O novo nome pegou, e Senna passou a ser conhecido assim entre os mais próximos.

acima. Mesmo assim, existia um clima de animosidade entre os dois, pois Serra era a grande estrela do kart na época, e Ayrton começava a se tornar uma ameaça.

Além de conquistar títulos nacionais, o brasileiro foi bicampeão sul-americano de kart nos anos de 1977 e 1978. Entretanto, sua maior frustração na carreira foi não ser campeão mundial. Ele passou perto dessa conquista em 1979 e 1980, quando ficou em segundo lugar nos campeonatos disputados em Portugal e na Bélgica, respectivamente. Foi em seu primeiro mundial de Kart, disputado em 1978, na França, que Ayrton usou pela primeira vez o capacete nas cores da bandeira brasileira. Até aquele momento, o piloto corria com um capacete vermelho e branco.

O capacete, que virou uma de suas marcas, era obrigatório. O objetivo era facilitar a identificação dos pilotos. Após a corrida, Ayrton pediu a Sid Mosca, autor do modelo usado por ele naquele dia, e famoso por criar a identidade visual de grandes pilotos, a exclusividade no uso do equipamento.

**Figura 9** - Ayrton Senna no mundial de Kart em 1981



**Fonte:** Veja/Reprodução

Aos 20 anos, Ayrton larga o Kart e vai para a Europa correr nas categorias de acesso à Fórmula 1. Na época, sua fama já havia chegado aos ouvidos dos chefes das equipes da Fórmula Ford 1600. Com ajuda do seu maior rival do Kart, o piloto Chico Serra, que indicou seu nome para o chefe da equipe, o brasileiro conseguiu uma vaga na Van Diemen, considerada a escuderia mais prestigiada à época. Antes de se mudar para a Inglaterra, Ayrton se casou, na cidade de São Paulo, com Lilian de Vasconcello, filha de uma amiga de sua mãe e paixão de infância.

**Figura 10** - Casamento de Ayrton Senna e Lilian



**Fonte:** Reprodução/ Arquivo Pessoal

Na corrida de estreia na Fórmula Ford 1600<sup>11</sup>, Senna foi anunciado como “Ayrton da Silva”, um jovem brasileiro talentoso que chegou à Inglaterra após brilhar no mundial de Kart do ano anterior. No entanto, o piloto não passou de um quinto lugar. Na segunda corrida conquistou sua primeira vitória na categoria. A primeira das 22 que teria naquele ano, em 28 provas.

Na quarta etapa do campeonato, o automobilista foi fechado pelo seu companheiro de equipe, o argentino Henrique Mansilla. Após a corrida, os dois pilotos precisaram ser separados à força dentro dos boxes da equipe. Devido ao jeito “valentão” e até mesmo um pouco perigoso de pilotar, Ayrton, Mansilla e um mexicano chamado Toledano começaram a ganhar espaço nas páginas das revistas inglesas especializadas em automobilismo. Os pilotos, que receberam muitas críticas, foram apelidados de “Feras Latinas”.

Ayrton foi campeão da Fórmula Ford 1600 com uma corrida de antecedência. Após o título, comunicou sua saída da equipe e da categoria. A decisão foi tomada após uma grande pressão de seus pais, que exigiam a sua volta ao Brasil para continuar os estudos e ajudar nos negócios da família. O piloto voltou ao país em outubro de 1981 e assumiu a gerência de uma das lojas de materiais de construção.

---

<sup>11</sup> A Fórmula Ford 1600 refere-se a uma série de competições automobilísticas destinadas a carros de corrida da Fórmula Ford, equipados com motores Ford Kent de 1600 cc. A versão nacional da Fórmula Ford no Reino Unido abandonou esses carros ao adotar o motor Zetec de 1800 cc em 1993.

Em uma discussão em família, Senna disse: “Ninguém mandou me colocar sentado num Kart quando eu era pequeno. Experimentei, gostei, e agora não peçam jamais para eu desistir. É a minha vida!” (Rodrigues, 2004, p. 61). Nessa época, ele já havia decidido voltar para Inglaterra e continuar sua carreira automobilística.

#### 1.4 TEMPORADA 2: FÓRMULA FORD 200 A FÓRMULA 3

Antes de estreiar na Fórmula Ford 2000<sup>12</sup>, categoria posterior à 1600, Ayrton ganhou um parceiro muito importante para o desenvolvimento da sua carreira na Europa, Armando Botelho. Grande amigo do pai do piloto, ele se tornou responsável pelos contratos e pela busca de patrocínio para o brasileiro, já que a cada ascensão de categoria, os gastos iam aumentando.

Na Ford 2000, Senna continuou sua rotina espetacular de vitórias. Ganhou as seis primeiras corridas da temporada e 20 de um total de 27. Aos rivais, dizia que freavam muito cedo nas curvas, o que reduzia a velocidade. A grande capacidade do brasileiro de acertar o carro é o que o fazia superior aos demais pilotos. “Senna mapeia o comportamento do carro a cada instante e a cada circunstância. Foi nesse período que ele começou a ter o hábito de fazer o traçado da pista a pé, antes das corridas, e verificar cada uma de suas inclinações e ondulações” (Piza, 2003, p. 25).

Durante a terceira etapa da Fórmula Ford 2000, preliminar ao Grande Prêmio da Bélgica de Fórmula 1, dois fatos marcaram a trajetória de Ayrton Senna. Primeiro, a morte de Gilles Villeneuve, um dos maiores pilotos da história, ocorrida nos treinos livres para o GP. Segundo, o contato com o jornalista Wagner González, que, na época, acompanhava a categoria pelo jornal O Estado de São Paulo. González viria a ser o assessor de imprensa do piloto brasileiro.

Naquele ano, Ayrton Senna se tornou campeão inglês e europeu de Fórmula Ford 2000, chamando a atenção de chefes de equipe da Fórmula 1. Ele recebeu, inclusive, uma proposta para entrar na categoria já no ano seguinte. Entretanto, considerando-se ainda despreparado, preferiu seguir o curso natural das coisas e ingressou na Fórmula 3, último degrau antes da Fórmula 1. Para Alex Hawkridge, seu

---

<sup>12</sup> A F2000 Championship Series, também conhecida como Campeonato de Fórmula 2000, é uma competição anual de automobilismo de velocidade para carros monopostos realizada na América do Norte. Inspirada na Fórmula Continental, os carros participantes da Fórmula 2000 possuem asas lisas projetadas para proporcionar uma aerodinâmica superior em comparação aos veículos do Campeonato de Fórmula 1600, que é baseado na tradicional Fórmula Ford.

futuro patrão na Toleman, o motivo era outro: “Ele queria provar-se o melhor na Fórmula 3. Estava desesperadamente ansioso para demonstrar isso para si mesmo e para os outros. Isso era meio ridículo, qualquer um que se desse ao trabalho de olhar ia perceber que ele era um talento” (Rodrigues, 2004, p. 69).

Em seu primeiro contato com um carro da categoria, Senna, depois de 20 voltas, bateu o recorde do circuito de Silverstone, na Inglaterra. O piloto assinou com a equipe West Surrey Racing e, no início do campeonato, com um novo carro e uma nova equipe, conquistou vitórias que marcaram a história do circuito.

Depois de duas vitórias categóricas, o circuito foi simbolicamente rebatizado: Silvastone. Era mais ou menos o que Ayrton esperava na época. - É preciso fazer algo especial, sobressair e não simplesmente ganhar. Todos os anos alguém vence algum campeonato. Eu procuro algo além disso (Rodrigues, 2004, p. 73).

Foi nessa época que o piloto deixou de usar o sobrenome Silva, adotando apenas Senna, herdado de sua mãe. O objetivo era deixar o nome mais sonoro e de fácil identificação. O maior rival de Ayrton Senna, que em 1983 começou a ter apoio de patrocinadores mais fortes, durante sua passagem pela Fórmula 3, foi Martin Brundle, piloto inglês que chegou à Fórmula 1, mas não obteve muito sucesso na categoria.

Naquele ano, no meio do campeonato de F3, Ayrton testou pela primeira vez um carro de Fórmula 1. O resultado do teste, com uma Williams<sup>13</sup>, foi impressionante para os engenheiros, mecânicos e para o chefe de equipe. Ele completou 83 voltas e baixou em quatro décimos o recorde do circuito de Donnington Park para carros com motores aspirados. O sucesso do brasileiro na Europa provocou uma disputa entre duas emissoras de televisão brasileiras: Band e Globo. Ambas queriam o direito de transmitir as últimas corridas da temporada de Fórmula 3 daquele ano, algo inédito no Brasil, já que a categoria não tinha muito reconhecimento no país.

Foi a TV Globo que ganhou a disputa e acabou transmitindo, pela primeira vez, ao vivo, uma corrida de Fórmula 3 inglesa. No dia 2 de outubro, em Silverstone, a corrida que seria a consagração de Senna como campeão do campeonato daquele ano, foi realizado um investimento de produção muito semelhante ao que era feito na Fórmula 1, na qual Nelson Piquet estava prestes a conquistar pela segunda vez. Reportagens especiais, participação da família Senna, comentários de Reginaldo Leme e narração de Galvão Bueno, ambos certos de que o Brasil tinha uma nova estrela do esporte (Rodrigues, 2004, p. 82).

---

<sup>13</sup> A Williams Grand Prix Engineering Limited, competindo como Williams Racing, foi estabelecida por Frank Williams e Patrick Head como uma equipe e construtora de Fórmula 1. Sua criação ocorreu em 1977, como resultado das duas tentativas anteriores sem sucesso de Frank Williams: a Frank Williams Racing Cars e a Wolf – Williams Racing.

Apesar da expectativa, o britânico Martin Brundle frustrou a torcida brasileira ao vencer a prova. O título do brasileiro viria apenas na corrida seguinte, em Thruxton. Nesse período, a relação do piloto com a mídia brasileira começou a se consolidar. Com o título assegurado, Ayrton Senna iniciou uma série de visitas às redações dos principais jornais brasileiros, a fim de estreitar relações com os jornalistas e editores. “Senna procurava ocupar um espaço que Nelson Piquet, com quem já começava a dividir as manchetes, parecia fazer questão de dispensar” (Rodrigues, 2004, p. 85).

Apesar dos três títulos consecutivos nas categorias de acesso à Fórmula 1, Senna não conseguiu fechar contrato com uma grande equipe. O brasileiro assinou com a Toleman, com a possibilidade de rescisão de contrato ao fim do primeiro ano, caso recebesse proposta de uma equipe maior.

**Figura 11** - Senna conduzindo a Toleman



**Fonte:** Site Oficial Senna.com

Com passagens brilhantes pelo Kart, Fórmula Ford 1600 e Ford 2000 e também pela Fórmula 3, Ayrton Senna estava mais do que credenciado para a F1. Sua trajetória na categoria teve início em 1984, aos 24 anos. Como afirma Piza (2003, p. 33), "tinha muitos HPs de conhecimento técnico (era um bem dotado para raciocinar em números), habilidades condutoras (com percepção sempre alerta para o comportamento relativo do carro) e experiência competitiva (um prontuário de conquistas e erros, além de uma rivalidade intensa com Brundle)".

## 1.5 TEMPORADA 3: FÓRMULA 1

Ayrton Senna estreou na Fórmula 1 no Grande Prêmio do Brasil, no circuito de Jacarepaguá, no Rio de Janeiro, que sediava as corridas no país antes de serem transferidas para Interlagos, em São Paulo. Porém, o piloto não terminou a prova, pois o motor de sua Toleman quebrou na oitava volta da corrida. No GP de Kyalami, na África do Sul, o piloto chegou em sexto e marcou seus primeiros pontos na categoria. O brasileiro repetiu o resultado da corrida durante o GP da Bélgica.

Sua primeira adversidade na Fórmula 1 aconteceu durante o GP de San Marco, quando não conseguiu marcar nenhum tempo, o que não voltou a acontecer em sua carreira. Logo em seguida, durante o GP de Mônaco, o piloto conquistou seu primeiro pódio na Fórmula 1, após se classificar em 13° no *grid* de largada. O brasileiro fez um progresso incrível pelas ruas de Monte Carlo (Principado de Mônaco), terminando a corrida em terceiro lugar.

**Figura 12** - Senna usando o boné do Banco Nacional



**Fonte:** Twitter/X - @mkt\_esportivo

Em 1984, o piloto fechou patrocínio com o Banco Nacional, mesmo ano em que Ayrton enfrentou uma paralisia facial que o fez perder parcialmente os movimentos do lado direito do rosto. Com o semblante desfigurado, ele não conseguia sorrir e evitava o convívio social e os compromissos com os patrocinadores. Foi em um evento do Banco Nacional que, para disfarçar o problema, ele usou pela primeira vez o famoso boné azul, que virou uma de suas marcas.

Em sua temporada de estreia na Fórmula 1, Senna já havia chamado a atenção do mundo, conquistando três pódios. Um ano depois, o piloto mudou de equipe com a promessa de um ambiente promissor para seu futuro na categoria e correu pela aclamada Lotus<sup>14</sup>, equipe que havia dado a Emerson Fittipaldi o título mundial de 1972. Para a torcida brasileira, a mudança garantia ao ídolo a possibilidade de brigar de igual para igual com os pilotos do nível de Lauda, Prost, Piquet e Mansell.

**Figura 13** - Ayrton Senna e a Lotus - Renault 97T



**Fonte:** Site Oficial Senna.com

No segundo ano de Fórmula 1, em Portugal, o piloto finalmente conseguiu sua primeira vitória na categoria. A festa do piloto e de milhares de brasileiros só não foi maior porque naquele mesmo domingo o presidente eleito Tancredo Neves faleceu, colocando a nação de luto.

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

<sup>14</sup> Equipe de Fórmula 1, criada por Collin Chapman, foi uma equipe da fábrica inglesa Lotus Car, além da Fórmula 1, a equipe também participou de muitas competições automobilísticas incluindo, Fórmula 2, Fórmula Ford, Fórmula Júnior, ligas norte-americanas. Durante as décadas de 70 e 80, a Lotus junto com a Ferrari foi considerada a equipe mais tradicional e vitoriosa da categoria. Atualmente a equipe não está no grid da Fórmula 1.

Morte essa que teve uma grande repercussão na mídia lusitana.

Ao longo daquela segunda-feira, a cobertura da TV portuguesa sobre a morte de Tancredo foi intensa. E Ayrton via imagens de sua São Paulo em prantos: milhares de pessoas nas ruas, despedindo-se do presidente morto. Ele jamais veria uma manifestação parecida com aquela (Rodrigues, 2004, p. 134).

O campeonato de 1985 foi marcado também por muitos problemas nos carros, o que se refletiu na tabela do campeonato mundial de pilotos. Ayrton Senna terminou a temporada em quarto lugar, com 38 pontos. Ainda assim, obteve seis *pole positions* e venceu novamente o GP da Bélgica, na 13ª etapa. Naquele mesmo ano, o piloto protagonizou alguns de seus destemperos quando o carro não lhe dava condições para vencer. Ao abandonar o GP da Inglaterra por causa da falta de combustível, liderando e faltando apenas seis voltas para o final, ele se dirigiu ao box da Renault e reclamou publicamente do motor, que gastava mais gasolina do que deveria.

Antecedendo a temporada de 1986, ainda na Lotus, Ayrton vetou a contratação de Derek Warwick<sup>15</sup>, um britânico, para ser seu companheiro de equipe. O piloto foi chamado de arrogante pela imprensa local. “Para Warr e outros que acompanharam a negociação, Ayrton temia Warwick por sua grande capacidade de fazer amigos, não exatamente pelo que ele viesse a fazer na pista” (Rodrigues, 2004, p. 153), e como Senna tinha a simpatia dos integrantes da equipe, não queria dividir as atenções com um piloto tão carismático.

A empatia de Ayrton com o público e com os jornalistas também causava ciúmes dentro do circo da Fórmula 1. Sempre amistoso, ele enaltecia seu amor pelo Brasil e mostrava preocupação com os rumos da nação. Por causa disso, era chamado de marketeiro por alguns e demagogo por outros. Os fãs de Nelson Piquet rivalizavam com o "sucesso" que o piloto fazia com a opinião pública. Já "os fãs de Senna exaltavam as atitudes do piloto como o comportamento ideal para um esportista, atento ao seu papel de ídolo e orgulhoso de seu país" (Rodrigues, 2004, p. 160).

Em 1986, na véspera do GP de Detroit, em Michigan, Estados Unidos, a seleção da França havia eliminado a Seleção Brasileira da Copa do Mundo do México. Ao vencer o GP, Ayrton avistou um torcedor com a bandeira do Brasil e pediu para que um comissário de pista a pegasse. A partir deste momento, o piloto fez questão de balançar a bandeira do seu país em frente a todas as câmeras do circuito. Para

---

<sup>15</sup> Derek Stanley Arthur Warwick é um ex-piloto britânico de automobilismo. Participou de 10 temporadas consecutivas da Fórmula 1, de 1981 a 1990, retornando em 1993.

muitos fãs, jornalistas e historiadores, foi neste momento que o ídolo conquistou definitivamente o coração do povo brasileiro.

Além da vitória em Detroit, Senna obteve apenas mais uma vitória, na Espanha. Apesar de ter conquistado 55 pontos naquela temporada, 17 a mais do que na anterior, terminou em quarto lugar novamente no campeonato de pilotos. Em 1987, Ayrton Senna alimentava a esperança de um carro melhor, agora impulsionado por um motor Honda.

O piloto esperava, enfim, poder lutar pelo título mundial, fato que, infelizmente, não acabou se confirmando. Novamente, com apenas duas vitórias, Ayrton Senna ficou em terceiro lugar no campeonato, o qual consagrou Nelson Piquet como tricampeão mundial de Fórmula 1. Insatisfeito com a falta de competitividade da Lotus, o piloto acertou seu contrato com a McLaren<sup>16</sup>, considerada por muitos como a melhor equipe da história da Fórmula 1. Lá, teria como companheiro de equipe Alain Prost<sup>17</sup>.

A temporada de 1988 começou com um dos episódios mais negativos da carreira de Ayrton Senna: uma troca de acusações entre ele e Piquet. Em uma entrevista, Piquet afirmava que o compatriota era gay. O caso gerou uma enorme repercussão e foi o golpe de misericórdia na relação dos dois pilotos. A partir dali, eles tornaram-se inimigos declarados. Apesar da confusão, as declarações não despertaram muito interesse fora do Brasil.

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

Senna conquistou o título mundial de Fórmula 1 pela primeira vez em 1988. Naquela temporada, a McLaren venceu 15 das 16 corridas. Para alcançar a vitória, o brasileiro teve que superar toda a experiência e frieza de Alain Prost, um piloto com características totalmente opostas às suas. A conquista do título ocorreu no Japão. O piloto largou da *pole*, mas o carro morreu, fazendo-o cair da 1ª para a 15ª posição.

---

<sup>16</sup> A McLaren Racing Limited, que compete sob o nome de McLaren F1 Team, é uma renomada equipe de automobilismo com destaque na Fórmula 1. Sua sede está localizada na cidade de Woking, no Reino Unido. Reconhecida como uma das equipes mais bem-sucedidas da categoria, a McLaren conquistou oito títulos mundiais de construtores e doze títulos mundiais de pilotos.

<sup>17</sup> Ex-automobilista francês que conquistou quatro títulos do Mundial de Pilotos da Fórmula 1 em sua carreira de 1980 a 1993, com 51 vitórias em Grandes Prêmios. É reconhecido como um dos maiores automobilistas da história.

Posteriormente, iniciou uma espetacular recuperação, ultrapassando seu companheiro de equipe na 28ª volta e não perdendo mais a liderança.

**Figura 14** - Primeiro Título Mundial, em outubro de 88



**Fonte:** Reprodução/ Site Ayrton Senna

A temporada de 1989 foi mais um passeio da McLaren. Apesar da superioridade da equipe britânica não ter sido tão grande quanto no ano anterior, o desagrado entre Ayrton e Prost se tornou uma verdadeira guerra psicológica. Os pilotos da McLaren chegaram novamente ao Japão disputando o título mundial. O brasileiro precisava vencer para continuar com chances e brigava com o rival pela liderança quando os dois carros da McLaren se chocaram. Alain abandonou a corrida, e Senna voltou para a pista, vencendo a corrida do GP de Suzuka. No entanto, o piloto foi desclassificado da prova.

O episódio do Japão resultou em um grande conflito entre o brasileiro e o francês Jean-Marie Balestre, presidente da FISA (Federação Internacional do Esporte Automobilístico), acusado de dar uma ajudinha ao compatriota e provocar a desclassificação de Ayrton Senna. As reclamações foram tão convincentes que o brasileiro quase perdeu sua superlicença, documento necessário para pilotar um carro de Fórmula 1. Após uma retratação pública, Ayrton Senna ganhou a permissão para disputar a temporada de 1990.

Nesse ano, Ayrton não teria mais a companhia de Alain. O francês, cansado das brigas e desentendimentos com o brasileiro, acertou sua mudança para a Ferrari, deixando a vaga na McLaren para Gerhard Berger, que se tornaria um dos poucos amigos de Ayrton Senna no circo da Fórmula 1. Como Berger não tinha a mesma competitividade de Prost, o relacionamento do austriaco com o brasileiro foi muito

tranquilo. Mas mesmo na Ferrari, Prost ainda seria o principal rival do piloto naquele ano.

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

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

Ayrton Senna foi duramente criticado por muitos que acompanhavam a Fórmula 1. Apesar de não ter admitido na época que fez a manobra de propósito, a "confissão" viria no ano seguinte. O piloto afirmou que não tirou o pé do acelerador em momento algum. Foi nessa corrida também que pairou uma crise na Globo. Ao escutar Reginaldo Leme criticar duramente a atitude do brasileiro, Galvão Bueno ameaçou, durante os comerciais, não continuar com a transmissão. Independentemente da legalidade ou não da manobra, Ayrton Senna comemorou o seu segundo título mundial de pilotos.

Em 1991, o grande rival do brasileiro foi Nigel Mansell, da Williams. O piloto, reconhecidamente veloz, tinha o melhor carro, mas acabou sucumbindo perante seus próprios erros. A decisão do campeonato foi novamente no Japão, e o terceiro título de Ayrton Senna foi conquistado tranquilamente. Logo nas primeiras voltas, ao tentar ultrapassar o brasileiro, Mansell passou reto em uma curva e deu de presente o título ao Brasil.

A temporada de 1992 foi a pior para Ayrton Senna. O motor Williams, infelizmente, acabou trazendo à tona sua superioridade. Nem o talento do brasileiro foi suficiente para que a McLaren se aproximasse da Williams. O resultado foi uma briga constante de Senna, para tentar tirar o máximo do seu carro, ocasionando erros

e batidas. Com apenas 50 pontos, praticamente metade dos 96 que havia conquistado na temporada anterior, o piloto ficou apenas na quarta colocação do campeonato mundial. A situação fez com que o piloto cogitasse sua saída da Fórmula 1 e uma mudança para a Fórmula Indy<sup>18</sup>.

Insatisfeito com o rendimento da McLaren, o brasileiro tentou acertar sua ida para a Williams. Mas sua contratação foi vetada por Alain Prost que, após um ano de aposentadoria, retornaria para a categoria no ano de 1993, pilotando para a equipe inglesa. O sonho do ídolo de pilotar o carro azul da Williams só se realizaria no ano seguinte. Apesar dos problemas, Ayrton conseguiu vencer novamente em Interlagos, fazendo a alegria da torcida brasileira.

Na corrida seguinte, em Donington Park, na Inglaterra, o brasileiro protagonizou aquela que muitos consideraram a primeira volta mais espetacular da história da Fórmula 1. Debaixo de chuva, Senna pulou da quinta para a primeira colocação, realizando ultrapassagens consideradas "impossíveis". Após esses êxitos, uma sequência de sete vitórias consecutivas da Williams deixou claro para Ayrton Senna que a McLaren ainda estava muito atrás do concorrente. Restava-lhe retomar o caminho das vitórias no ano seguinte.

A temporada de 1994 tinha tudo para ser tranquila. O melhor piloto da atualidade estaria guiando o melhor carro dos últimos dois anos. No entanto, quando os motores roncaram, não foi bem assim. Senna ficou decepcionado com sua Williams, que, sem a ajuda da eletrônica — proibida a partir daquele ano —, tinha perdido muito rendimento. Mesmo com todas as dificuldades com o carro, o brasileiro conquistou três *poles* consecutivas naquele ano. Entretanto, em todas as três corridas, ele não conseguiu finalizá-las.

No GP do Brasil, o primeiro daquela temporada, já no início da corrida, Michael Schumacher<sup>19</sup> andava forte para alcançar Ayrton Senna. Após os *pit stops*<sup>20</sup>,

---

<sup>18</sup> A Fórmula Indy, ou INDYCAR, é uma categoria de automobilismo de monopostos que realiza corridas em diversos tipos de circuitos, incluindo ovais, mistos e de rua. Destaca-se pela icônica corrida 500 Milhas de Indianápolis e atrai pilotos talentosos de todo o mundo. Os carros são monopostos de alta potência, proporcionando uma competição emocionante ao longo da temporada. A INDYCAR é reconhecida como uma das principais séries de corridas de monopostos na América do Norte.

<sup>19</sup> Michael Schumacher, ex-automobilista alemão, ostenta sete títulos na principal categoria do automobilismo. Ele é detentor de diversos recordes, destacando-se nas voltas mais rápidas, no maior número de campeonatos conquistados e no recorde de mais corridas vencidas em uma única temporada, que ocorreu em 2004.

<sup>20</sup> No automobilismo, o termo "*pit stop*" refere-se a uma parada durante uma corrida na área das boxes, onde as equipes e seus mecânicos estão localizados. Essa parada permite que, durante a corrida, os pilotos realizem a troca de pneus e reabasteçam seus veículos.

Schumacher ultrapassou o brasileiro, que precisou fazer um grande esforço para alcançar o piloto da Benetton<sup>21</sup>. O cenário levou a um erro que resultou no fim da corrida. O piloto alemão ganhou o Grande Prêmio do Brasil. Tudo indicava que a disputa do campeonato daquele ano seria entre Senna e o alemão da Benetton.

No segundo Grande Prêmio do ano, o carro de Ayrton Senna foi tocado na primeira curva e, mais uma vez, o piloto precisou abandonar a corrida. Michael Schumacher venceu a prova com facilidade. Naquele ano, o grande destaque da temporada foi o também piloto brasileiro Rubens Barrichello<sup>22</sup>, que terminou a segunda corrida da temporada em segundo lugar e o Grande Prêmio do Brasil, em Interlagos, São Paulo, em quinto lugar.

Após o final da segunda corrida de 1994, o campeonato de pilotos ficou com Michael Schumacher em primeiro lugar, sendo o líder da temporada até aquele momento, e Rubens Barrichello sendo o vice-líder. O terceiro GP daquele ano foi o Grande Prêmio de San Marino, em Ímola, Itália. Apesar dos problemas enfrentados por Ayrton Senna nas duas primeiras corridas da temporada, ele estava seguro de que sua primeira vitória no ano viria no GP de Ímola, já que ele tinha uma facilidade com o circuito. Mas não foi isso que aconteceu.

## 1.6 FIM DE TEMPORADA

29 de abril de 1994. Uma sexta-feira em Ímola, na Itália, marcou o início de um final de semana que, para muitos, nunca teve fim. Aquela semana assinalaria a última corrida de um dos maiores pilotos da Fórmula 1 de todos os tempos. A semana já havia começado mal. O tricampeão Ayrton Senna chegou tarde para os treinos. O costume era iniciar na quarta-feira, mas o piloto só apareceu na quinta-feira, sob pressão intensa da mídia automobilística. Era a terceira corrida da temporada, e o brasileiro ainda não havia marcado nenhum ponto. O até então campeão estava perdendo para o novato Michael Schumacher, que vinha conquistando vitórias consecutivas pela Benetton.

---

<sup>21</sup> A equipe italiana de automobilismo Benetton Formula participou no campeonato da Fórmula 1 nas temporadas de 1986 a 2001. Em 2002, a equipe passou a ser chamada de Renault F1.

<sup>22</sup> Barrichello é um piloto de automobilismo brasileiro. Até 2020, ele detinha o recorde de maior tempo consecutivo competindo no Campeonato Mundial de Fórmula 1, abrangendo os anos de 1993 a 2011. Essa longa trajetória o consolidou como um dos pilotos mais experientes na história dessa categoria.

O fim de semana do GP de Ímola de 1994 não foi normal. A começar pelo grave acidente que Rubens Barrichello sofreu na sexta-feira, durante os treinos livres. O carro do piloto decolou ao passar por cima da zebra<sup>23</sup>, batendo na grade de proteção, ficando totalmente destruído. Barrichello sofreu algumas escoriações, quebrou o nariz e teve uma leve perda de memória. O brasileiro foi proibido de participar da corrida para que pudesse se recuperar. Já no sábado, veio a primeira morte na pista desde 1982. Durante a classificação para a corrida de domingo, Roland Ratzenberger<sup>24</sup>, da Simtek<sup>25</sup>, perdeu o aerofólio do carro e foi jogado violentamente contra o muro. Apesar das tentativas de reanimação por parte dos médicos, o austríaco morreu no hospital de Bolonha. Era a segunda corrida dele na categoria.

Ayrton Senna ficou muito abalado com os dois acidentes. O piloto chegou a visitar Rubinho no hospital, de quem havia se aproximado bastante. Após o acidente de Ratzenberger, Senna iniciou um movimento para que a corrida do dia seguinte não fosse realizada por falta de segurança. O piloto acabou sendo advertido pela direção da prova. Influenciado por algumas pessoas próximas, o brasileiro chegou a pensar em não correr naquele domingo. No entanto, ele sabia que essa hipótese seria rechaçada por sua equipe, até por conta dos patrocinadores. O brasileiro pediu então que providenciasse uma bandeira da Áustria para fazer uma homenagem a Ratzenberger, caso vencesse a prova. E no domingo, Senna alinhou na primeira posição do *grid*.

Logo na largada, um acidente envolvendo J.J. Lehto e Pedro Lamy causou a entrada do *Safety Car*<sup>26</sup> na pista. Após cinco voltas, o carro se retirou e a corrida teve sua largada, com Ayrton Senna na ponta e Schumacher em segundo. Na segunda volta após a saída do *Safety Car*, o brasileiro não conseguiu fazer a curva

---

<sup>23</sup> A zebra representa um limite na pista, consistindo em listras que auxiliam os pilotos a identificar o ponto em que estarão em uma velocidade que impossibilitará contornar a curva mantendo-se em linha reta.

<sup>24</sup> Roland Ratzenberger, um automobilista austríaco, competiu em três provas de Fórmula 1. Ele é recordado por ter sido o primeiro piloto a perder a vida durante um fim de semana de Grande Prêmio de Fórmula 1 desde o Grande Prêmio do Canadá de 1982, onde ocorreu o falecimento de Riccardo Paletti.

<sup>25</sup> Foi uma empresa de consultoria em engenharia e uma equipe de Fórmula 1 estabelecida pelo projetista Nick Wirth e por Max Mosley, competindo no período de 1994 a 1995.

<sup>26</sup> O veículo de segurança, também conhecido como carro madrinha em corridas automobilísticas, é um carro distinto dos competidores que entra em ação em momentos críticos da corrida, como acidentes, chuva intensa, condições de pista inseguras ou qualquer outra situação que comprometa a segurança da prova.

Tamburello<sup>27</sup>. Sua Williams parou de responder aos seus comandos e se chocou brutalmente contra o muro. Não pareceu ser um acidente grave, exceto pelo capacete ter sido perfurado por um pedaço da suspensão.

Não seria exagero imaginar que ele esperava de mais um, depois de 10 anos de Fórmula 1 e pelo menos uma dezena de acidentes sérios. Mas um braço da suspensão dianteira direita da Williams, transformado em lança mortal no choque contra o muro, entrou pela viseira, desfigurando seu rosto e destruindo seu cérebro. O velho capacete amarelo, inútil para salvá-lo naquele dia, cumpriu um último papel. Poupar milhões de pessoas de uma imagem devastadora (Rodrigues, 2004, p. 534).

Quando os primeiros paramédicos chegaram ao local da batida, foi constatada a gravidade da colisão. Ayrton Senna não se movia e sua cabeça estava levemente inclinada. O piloto estava perdendo sangue rapidamente. 17 minutos após a batida, o helicóptero que levaria o brasileiro ao hospital decolou. A essa altura, os médicos já tinham consciência de que o quadro era irreversível. "Apesar de todos os esforços, os monitores da pressão sanguínea, respiração e os batimentos do coração indicavam que o fim de Ayrton Senna estava próximo" (Watkins, 1996, p. 20). A corrida não parou após o acidente, e ninguém sabia que a situação do piloto era tão grave. Ao tomarem conhecimento da notícia, pilotos e chefes de equipes se indignaram.

Exatamente às 14h05, horário de Brasília, a morte de Ayrton Senna da Silva foi anunciada oficialmente. Roberto Cabrini, que era o correspondente especial da Globo, foi o jornalista encarregado de dar a notícia para todos os brasileiros. A morte do piloto causou grande consternação no circo da Fórmula 1. Muitos prometeram nunca mais ir a um autódromo.

No Brasil, assim que a notícia da morte foi confirmada, a comoção tomou conta do país. "Era domingo de sol e feriado do Dia do Trabalho no Brasil, e o relato do hospital chegava no horário do almoço. O dia, a semana, o mês não teria outro assunto, mesmo sendo o período inicial de mais um plano anti-inflacionário e de preparativos para mais uma copa do mundo de futebol" (Piza, 2003, p.114). No Japão, onde ele era considerado um herói nacional, a paixão por Ayrton Senna foi demonstrada pela Honda, montadora que forneceu os motores dos três títulos conquistados pelo brasileiro.

---

<sup>27</sup> Em sua configuração anterior, a curva Tamburello encontrava-se aproximadamente 700 metros após a linha de largada no circuito de Ímola, quando os carros geralmente atingiam velocidades superiores a 300 km/h. Embora designada oficialmente como uma curva, bastava uma suave inclinação à esquerda para contorná-la.

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

Apesar de todos terem uma noção de que a Fórmula 1 é um esporte sujeito a fatalidades, ninguém esperava que algo pudesse acontecer com o herói da nação brasileira. Ayrton Senna tinha uma aura de imortalidade, daquelas pessoas que não sofrem nenhum mal extremo. O piloto já havia escapado ileso de acidentes muito piores do que aquele. Aos olhos de todos, aquela era uma colisão comum, algo que ocorre em qualquer Grande Prêmio. A esperança era que Senna retirasse seu cinto e saísse do carro normalmente.

Na manhã do dia 4 de maio de 1994, o corpo de Ayrton Senna finalmente chegou ao Brasil, para ser velado na Assembleia Legislativa de São Paulo. Ao ser transportado no caminhão do Corpo de Bombeiros, parou a cidade.

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

O enterro do herói nacional e ídolo mundial só pode ser acompanhado pela família e por amigos credenciados. Entre os que carregaram o caixão de Ayrton Senna estavam: Alain Prost, o grande rival de Senna; Derek Warwick, o piloto que foi barrado por Senna na Lotus e Gerhard Berger, grande amigo do piloto dentro e fora das pistas e companheiro do brasileiro na McLaren.

Após a morte de Ayrton Senna, iniciou-se uma investigação para apurar as causas do acidente. Inquéritos foram instaurados, pessoas foram acusadas, possibilidades foram levantadas. A hipótese mais provável, de acordo com as investigações, foi a de que a coluna de direção da Williams havia quebrado. Antes da corrida de Ímola, engenheiros e técnicos da equipe haviam feito uma modificação na barra de direção do carro, aumentando-a em alguns centímetros. A mudança foi um pedido do piloto, que não estava gostando da altura do volante.

Para atender ao pedido, os membros da Williams soldaram um pedaço de aço aeronáutico na barra. As vistorias realizadas no carro mostraram uma grande fadiga deste material e a conseqüente quebra da coluna. O que nunca conseguiram provar

foi se a peça quebrou antes ou após a batida. Algumas reações do carro e do próprio piloto indicam que ela pode ter se quebrado antes. Alguns integrantes da Williams, incluindo o dono da empresa, Frank Williams, chegaram a ser indiciados. Entretanto, o processo não foi levado adiante e ninguém foi preso.

Desde sua morte, Ayrton Senna tem sido lembrado em diversas ocasiões. Não apenas nas eleições de melhores pilotos da história da Fórmula 1. O piloto deixou um legado que passa pelas mais variadas áreas, reafirmando o seu nome de geração a geração. Seu sobrenome está associado a marcas, negócios e transações. Ainda hoje, é possível encontrar vários produtos com a marca de Senna à venda, não só no Brasil, mas em todo o mundo. Dois meses após sua morte, foi criada a Ayrton Senna Foundation, empresa que ficaria responsável por gerir a imagem do piloto. Juntamente com o Instituto Ayrton Senna, inaugurado em novembro do mesmo ano, que passou a receber 100% dos *royalties* pelo uso da marca Senna.

Figura 15 - Vitórias de Senna



Fonte: Site Oficial Senna.com

## 1.7 AYRTON SENNA: VIDA, MÍDIA E IMPÉRIO

No final do ano de 1988, Ayrton Senna começou a namorar com a então apresentadora de televisão Xuxa Meneghel. O relacionamento foi um prato cheio para a mídia, que tentou explorá-lo de todas as maneiras. Apesar disso, Ayrton e Xuxa buscavam manter a relação o mais distante possível dos holofotes. Devido à agenda lotada de ambos, o casal raramente era visto junto. Senna e Xuxa não marcavam

presença em restaurantes, cinemas, casas de espetáculos, eventos públicos ou em festas obrigatórias da elite do eixo Rio-São Paulo. Praticamente de férias quando vinha ao Brasil, Ayrton Senna costumava passar horas nos bastidores da TV Globo, acompanhando a namorada (Rodrigues, 2004).

**Figura 16** - Ayrton Senna e Xuxa Meneghel



**Fonte:** Foto: Edu Garcia/ Estadão)

No meio da temporada de 1990, Ayrton Senna foi o pivô de uma grande crise entre os jornalistas Galvão Bueno e Reginaldo Leme, amigos de longa data que comandavam as transmissões da Fórmula 1 na TV Globo. O piloto já havia rompido com Reginaldo devido à amizade do comentarista com Nelson Piquet, uma situação que acabou respingando na transmissão das corridas durante um tempo. Isso levou Galvão a exigir a substituição de Reginaldo.

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

Em 1991, Ayrton resolveu explorar seu nome e sua imagem para lançar uma linha de produtos. Conforme Rodrigues (2004, p. 366), a marca "Senna", derivada da configuração do traçado da pista de Interlagos conhecida como "esse", foi concebida com o propósito de associar-se a produtos de natureza impactante, inovadora e intrinsecamente vinculados à imagem de Ayrton Senna, caracterizada por sua juventude, competitividade, seriedade, obstinação, dedicação, êxito, proeminência no

âmbito esportivo e projeção internacional (Rodrigues, 2004, p. 366). Essa abordagem parece visar não apenas o reconhecimento da marca, mas também a criação de uma ligação emocional duradoura com os consumidores, ancorada na imagem poderosa e multifacetada do lendário piloto brasileiro.

A intenção do piloto era de que a nova marca estivesse, dentro de três anos, entre as 15 mais prestigiadas do planeta. Nessa época, Ayrton Senna vivenciou o ápice de seu reconhecimento. Ao voltar ao Brasil, seu avião foi escoltado por caças da Força Aérea Brasileira. Em terra, ele desfilou em carro aberto pelas ruas de São Paulo.

Doze anos depois da conquista de Ayrton, Carlos Augusto Montenegro, diretor-presidente do Ibope, comparou a audiência das corridas da Fórmula 1 na época de Senna, de 35 a 40 pontos, dependendo do momento do campeonato, à do mais importante noticiário da TV Brasileira, o Jornal Nacional, no ano de 2000. E lembrou, que as transmissões ficaram de tão integradas à cultura brasileira, que 'o domingo só começava depois da corrida' (Rodrigues, 2004, p. 397).

Para muitos, a maneira destemida e insaciável com que o piloto perseguia o primeiro lugar e os melhores tempos algum dia lhe causaria sérios problemas. O próprio Ayrton Senna chegou a declarar, mais de uma vez, que gostaria de morrer na pista. E foi exatamente o que aconteceu. O piloto estava sempre desafiando a morte, testando seus limites. Talvez por isso, tenha desenvolvido uma grande crença em Deus. Uma entrevista em que afirmou ter visto Deus na pista gerou grande repercussão na mídia.

Grande repercussão também foi a consequência de sua morte. O país literalmente parou naquele domingo, 1º de maio. Uma comoção que foi tomando forma e crescendo à medida que os meios de comunicação publicaram informações sobre o ídolo, alimentando o público com notícias não só de sua morte, mas também sobre as conquistas, os relacionamentos e a vida pessoal do piloto. A revista Caras, que tinha Ayrton Senna e Adriane Galisteu na capa, havia chegado às bancas naquele mesmo domingo. A edição mostrava a intimidade do casal e a vida pessoal do piloto, algo que ele nunca havia feito antes.

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

Nas horas subsequentes à morte de Ayrton Senna, as emissoras de televisão brasileiras começaram a cobrir o caso, exceto o SBT, que continuou exibindo o “Programa Silvio Santos”. A Globo montou um esquema ininterrupto de cobertura, resultando em uma edição totalmente reformulada do Fantástico. Essa edição atingiu uma de suas maiores audiências da história, incluindo repórteres ao vivo diretamente da Itália durante todo o programa. Foi essa edição do Fantástico que eternizou as imagens de Ayrton Senna antes da corrida, com o semblante preocupado, colocando as mãos sobre o aerofólio traseiro de sua Williams.

**Figura 17** - Ayrton após decidir correr no GP de San Marino de 1994



**Fonte:** Globo/Memória Globo

O piloto, infelizmente, não viveu para poder ver a realização de um de seus maiores sonhos: a criação do Instituto Ayrton Senna. No entanto, sua morte o transformou em um mito, não apenas nas pistas de Fórmula 1. A narração de seu cortejo funerário ficou a cargo de William Bonner, que intercalava suas frases com longos períodos de silêncio, tentando segurar e esconder o choro. Um choro que a multidão que tomou conta das ruas da capital paulista não fez questão de conter. A dor de perder o herói da nação fez com que muitos saíssem de suas casas, de seus trabalhos e até mesmo de seus estados para dar o último adeus ao piloto.

Durante o velório, na Assembleia Legislativa de São Paulo, por onde passaram cerca de 240 mil pessoas e mais de 2 mil jornalistas de todo o mundo, famosos e

anônimos se misturavam. Alguns deixavam bilhetes com pedidos de curas, como se Ayrton Senna tivesse se tornado um santo. Outros faziam declarações de amor. Uma fã de Curitiba acabou cometendo suicídio, dizendo que ia ao encontro do piloto. O enterro foi transmitido ao vivo para mais de 45 países. 1º de maio de 1994 foi o ponto final da carreira de Ayrton Senna como atleta, mas marcou o começo de um majestoso legado, que perdura até os dias atuais.

A proposta do Instituto Ayrton Senna, conforme depoimento da irmã do piloto, Viviane Senna, em um vídeo disponibilizado no site da ONG (Organização Não Governamental), foi do próprio Senna, que manifestou o desejo dois meses antes de sua morte. Coube então à família colocar em prática o sonho do piloto. Viviane é quem comanda a ONG que leva o nome de seu irmão. Quando o Instituto foi criado, em 1994, seu principal objetivo era a melhoria da educação no Brasil.

Segundo dados do Instituto Ayrton Senna no ano de 2022, mais de 2,7 milhões de crianças e jovens foram beneficiados com uma educação pública de qualidade. Mais de 200 mil educadores foram potencialmente impactados. Em 28 anos de atuação, o Instituto fez mais de 36 milhões de atendimentos de estudantes em mais de 3 mil municípios em todos os estados. A ONG tem como seus principais focos de atuação a formação de educadores, as soluções educacionais, gestão de escola e do aprendizado, educação de jovens, e educação e tecnologia.

Pelo menos 60 mil profissionais da educação são capacitados anualmente nas áreas de serviço, coaching, tutoria e supervisão, os gestores escolares também entram nessa conta. Eles recebem o treinamento em gestão integrada, que aborda tanto administração das escolas quanto o próprio processo educacional, que tem como foco o resultado do aprendizado dos alunos, (Instituto Ayrton Senna, 2023) O intuito é a verificação de uma alfabetização na idade adequada, a correção do atraso escolar e o combate à repetência e ao abandono da sala de aula.

As soluções educacionais, uma criação do Instituto em parcerias com outras ONGs e universidades, tem o objetivo de promover o desenvolvimento das crianças através da criação de recursos que promovam o êxito na vida escolar e seus impactos na vida adulta. Tudo é realizado através do desenvolvimento de competências como: iniciativa e autonomia, formação de liderança, comunicação, trabalho em equipe, dentre outras. Essas iniciativas são incorporadas nas atividades escolares, por meio dos programas desenvolvidos pelo Instituto, que as distribuem de acordo com as principais necessidades de cada rede escolar.

A ONG conta com diversos programas que ajudam na gestão e no aprendizado, um exemplo é o “Gestão Nota 10”, que fornece ferramentas e capacitação para um bom gerenciamento escolar. O programa visa atingir as secretarias de educação e gestores escolares, com o objetivo de melhorar o aprendizado. Outro programa implementado pelo Instituto Ayrton Senna é o “Circuito Campeão”. O trabalho monitora e administra ações de combate ao analfabetismo e à baixa aprendizagem nos anos iniciais do Ensino Fundamental. O projeto é focado em ajudar os estudantes cronicamente defasados e que apresentam dificuldade no aprendizado, fazendo com que cheguem à série adequada para a sua idade. Outros dois programas que são aliados das redes de ensino são o “Se Liga”, “Acelera Brasil” e o “Fórmula da Vida”, (Instituto Ayrton Senna, 2023)

O Instituto conta ainda com o “SuperAção Jovem”, que propõe estimular uma mobilização na formação de estudantes. A ideia é desenvolver o protagonismo de crianças e jovens. Os educadores também recebem formação que visa garantir uma gestão de salas de aula mais autônomas. Alguns programas também devem ser citados como o “Educação Pela Arte” e o “Educação pelo Esporte”. Neles, os estudantes ganham espaço para desenvolverem competências, como a criatividade, a colaboração e a gestão de informação, que é realizado através de trabalho em projetos e temas contemporâneos.

### **1.7.1 Educação e tecnologia**

Segundo informações disponibilizadas pelo Instituto Ayrton Senna (2023), os programas estão diretamente relacionados à inovação tecnológica. O objetivo é utilizar metodologias que ampliem o aprendizado e o desenvolvimento de estudantes e professores. Um exemplo é o “Escola Conectada”, que oferece soluções para a formação contínua dos professores, capacitando os profissionais para o uso das tecnologias em ambientes virtuais.

A “Plataforma Farol”, por exemplo, atendeu mais de 1.792 educadores e mais de 49 mil estudantes somente no ano de 2022. Seu propósito é monitorar e planejar políticas de educação integral. Ganha destaque também a “Plataforma Humane”. Lançada em abril de 2022, no Dia da Educação, com a intenção de auxiliar na formação de educadores, ela se baseia no conhecimento científico e na experiência

do Instituto Ayrton Senna. O objetivo é apoiar e fortalecer agentes transformadores da educação, como a própria ONG cita em seu relatório anual.

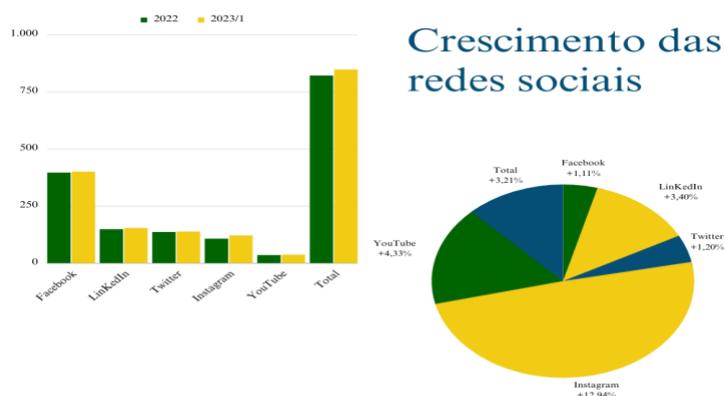
Na plataforma, é possível acessar o que o Instituto chama de “soluções”: ferramentas de aprimoramento pessoal e socioemocional para professores. Nela, encontram-se instrumentos autoavaliativos - para guiar o processo de autoconhecimento -, plano de desenvolvimento pessoal e jornadas formativas específicas para cada macro competência socioemocional. O usuário ainda tem acesso a um diário de bordo para registrar seus pensamentos, ideias e objetivos.

É possível também encontrar, na plataforma, cursos livres desenvolvidos para ajudar o educador a evoluir em seu trabalho. Além disso, há cursos como Educação integral, Competência socioemocional na escola, Criatividade e pensamento crítico na escola, Projetos na escola, Letramento em Matemática, Resolução de problemas nas aulas de Matemática e Leitura e produção de textos na contemporaneidade.

Na plataforma, também é disponibilizada uma biblioteca e a solução Alfabetização 360, que possibilita o acesso a um material feito para coordenadores pedagógicos de todo o país. Esse material traz os conceitos fundamentais sobre a temática, além de uma proposta para a implementação da pauta. Somente no ano de 2022, a plataforma teve 18 mil usuários cadastrados, 2.712 educadores acessando as formações, 1 mil professores acessando a jornada e 1.558 educadores acessando conteúdos da biblioteca.

Nos últimos anos, o Instituto procurou investir seus esforços no aprimoramento de sua comunicação em diversos canais. Apenas o site da ONG foi visitado por mais de 756 mil usuários, equivalente a uma média de 63 mil visitantes mensais, isso apenas no ano de 2022. Nas redes sociais, o Instituto obteve um crescimento de 3,21% até o início do segundo semestre de 2023, totalizando 847.141 seguidores em todas as 5 plataformas.

**Figura 18** - Crescimento das redes sociais do Instituto Ayrton Senna



Fonte: Imagem Autoral

## 1.8 PODCAST: COMO TUDO INICIOU

Segundo o eBook “Como Fazer um Podcast” (Canaltech, 2020), as primeiras aparições do que conhecemos hoje como podcast surgiram antes dos anos 2000, eram os “blogs em áudio”. No entanto, o primeiro programa que podemos chamar de podcast foi criado em 1993 por um profissional de TI americano. Carl Malamud usou a tecnologia disponível para dar início ao programa Internet Talk Radio, no qual entrevistava colegas de profissão sobre o futuro da internet. Malamud explicava também as vantagens daquele formato de áudio, no qual o usuário podia pausar a qualquer hora, ao contrário das rádios. Essa foi a primeira experiência *offline* que mais se assemelhava a um *podcast*.

Nessa época, os arquivos não eram tão leves e não rodavam em *smartphones*. Era necessário todo um aparato para se conseguir escutar o material. Só ouviria o áudio quem conseguisse baixar o Internet Talk Radio em seu computador e que tivesse um conjunto com caixa de som, microfone, *CD* e outros componentes. Com o início dos anos 1990 e o avanço da tecnologia, como o gravador digital nativo do sistema operacional do *Windows*, já era possível capturar e reproduzir arquivos brutos, conhecidos como *Waveform* (WAV). No entanto, como ainda não existia a possibilidade de compressão deste material, os arquivos eram grandes e/ou pesados para os disquetes, que só tinham uma capacidade de armazenamento de 1,44 MB.

Com a recém-chegada *World Wide Web* (WWW), buscou-se compactar os arquivos, sem que houvesse a perda de qualidade. Nesse mesmo tempo, alguns formatos ficaram bem conhecidos como o *Windows Media Player* (WMA) e o *Real*

*Audio*, responsáveis pela estreia de algumas emissoras de rádio na internet. Já na segunda metade da década chegaram ao mercado *softwares* que mudariam o rumo dos arquivos de áudio e da forma com que eram consumidos. Cenário favorecido também pelo crescimento da internet e pelo avanço dos computadores pessoais, que permitiam que as pessoas ouvissem áudio como música e programas da *web* em suas próprias máquinas. A partir desse momento, as caixinhas de som e os fones se tornaram itens básicos nas mesas pessoais.

No ano de 1997, surge o *winamp*, que permitia às pessoas tocarem música em suas telas. Em 1999, chega ao mercado o *Napster*, que possibilitou a troca de música entre computadores no sistema P2P (*peer-to-peer*). No Instituto Fraunhofer, na Alemanha, foi pesquisado um novo formato de arquivo desde 1987. Em 1989, ele foi patenteado, mas só em fevereiro de 1999, após dez anos, tornou-se público quando a gravadora SubPop distribuiu músicas gravadas em MP3. Com esse formato, tornou-se possível compactar arquivos grandes e manter a qualidade do áudio.

Nesse período, surgem novas formas de compartilhar notícias, como o *MyAudio2Go*. O sistema funcionava como o *Napster*, mas em vez de baixar músicas, você poderia baixar notícias. Pouco mais de um ano após seu lançamento, a *i2Go*, criadora do programa, foi à falência, assim como muitas outras empresas pontocom, quando a bolha da internet estourou. Quando os "podcasts" começaram a ganhar fama, o mundo não sabia como tudo isso seria distribuído.

Em setembro de 2000, surgiu um termo que posteriormente ficaria conhecido no mundo das produções de podcast: o RSS (*Really Simple Syndication*). Essa sigla resume o nome do formato de distribuição de informações em tempo real pela internet. O RSS é um agregador de conteúdo na web que permite acessar notícias ou blogs por meio de sites ou programas agregadores. No mesmo ano, a empresa *i2Go* lançou um programa chamado *MyAudio2Go*, que tinha a funcionalidade de um agregador, como conhecemos hoje, mas funcionava em PCs com conexões de internet lentas.

Em outubro, quando os *blogs* começaram a ganhar fama, o franco-americano Tristan Louis, o programador e empresário americano Dave Winer e Adam Curry, que também é programador, criaram o recurso RSS, inicialmente destinado aos blogs. Esse projeto só se tornaria realidade em junho de 2003, quando o site Ed Radio foi lançado com uma funcionalidade de RSS muito parecida com a atual. A Ed Radio

realizava um rastreamento contínuo de feeds relacionados a arquivos *MP3* e os armazenava em um único registro. Assim, os usuários podiam agregar as atualizações de diferentes programas em um único lugar, daí o termo "agregador".

Winer promoveu, na Universidade de Harvard, em outubro de 2003, um evento sobre o tema. Na ocasião, distribuiu *CDs* com várias notícias agregadas, com a finalidade de mostrar o potencial daquela tecnologia. Curry aproveitou ainda para postar em seu blog um tutorial que ensinava como distribuir arquivos *MP3* em RSS e gravá-los em seu *iPod*.

Logo após o evento, vários desenvolvedores de softwares começaram a criar aplicativos com a mesma finalidade. O primeiro a chegar ao público foi o *iPodderX*, que precisou ser rebatizado, já que o termo *iPod* já havia sido registrado pela Apple. Diante desse cenário, o *iPodderX* passou a ser denominado de *Transistr*. Posteriormente chegou o *iPodder*, - que pela mesma razão, teve que mudar seu nome para *Juice* -, depois, foi lançado o *CastPodder*, e, por fim, o *Liberated Syndication*, que foi abreviado para *Lisbyn*.

Até esse momento, ninguém havia nomeado todo esse movimento. As pessoas ainda tinham como referência o "*audioblog*". Alguns afirmam que o termo *Podcast* foi criado pela Apple e que tem ligação com o *iPod*. A primeira vez que o conceito apareceu foi em um artigo do jornalista britânico Ben Hammersley, para o jornal *The Guardian*, em fevereiro de 2004. Ben registrou o domínio *podcast.net*. O movimento cresceu, dando origem a vários podcasts, de diferentes formatos e temáticas. Em 21 de outubro de 2004, foi lançado o primeiro podcast no Brasil, que tinha o nome de *Digital Minds*, porém, logo foi extinto. Já Leo Laporte, que lançou em abril de 2005 o *Later This Week*, está no ar até hoje.

### **1.8.1 Mercado de Podcast**

O mercado de podcast, que já vinha em crescimento, expandiu ainda mais sua atuação no pós-pandemia (*Covid-19*). Muito desse conteúdo ficou famoso por conta dos *videocasts*, conversas entre pessoas sobre um determinado assunto, em que tudo está sendo transmitido ao vivo pelas plataformas digitais. Conforme o *DataReportal*, de julho de 2023, o Brasil é o maior consumidor de *podcast* do mundo, totalizando 39,2% da população entre 16 e 64 anos que utilizam a *internet*, sendo 19% a mais que a média mundial que é de 20,2%.

De acordo com uma pesquisa do Centro Regional de Estudos para o Desenvolvimento da Sociedade da Informação (Cetic, 2022), mencionada em uma matéria da CNN Brasil, o consumo de podcasts entre 2019 e 2022 aumentou significativamente, atingindo uma taxa de crescimento de 132%. Para se ter uma ideia, em 2019, 17 milhões de brasileiros escutavam podcast; e em 2022, o número saltou para 41 milhões de pessoas. O Instituto Brasileiro de Opinião Pública e Estatística afirma, segundo uma matéria do portal ASN Nacional de 2023, que mais de 34 milhões de pessoas, o que representa 8% da população do país, escutam podcasts. Os Estúdios Flow, de André Gaigher, fizeram uma projeção das tendências para os podcasts nos próximos anos. Para ele:

**Tabela 1 - Mercado de Podcast**

<p><b>Conhecimento Orgânico</b></p>	<p>Os ouvintes se prendem ao podcast e se interessam por assuntos atuais que proporcionam aprendizado e despertam curiosidade. Essa é uma tendência que incentiva a oferta de conteúdo informativo, estimulando discussões e promovendo a troca de ideias. Isso, por sua vez, contribui para manter o conteúdo leve, mesmo ao abordar temas sérios, permitindo que ele se desenvolva de forma descontraída em conversas informais.</p>
<p><b>Concorrência entre plataformas</b></p>	<p>Mais plataformas e aplicativos estão sendo criados para podcasts, o que acelera o crescimento do setor. Isso não apenas possibilita uma ampla oferta de conteúdo, mas também impulsiona a personalização e melhoria dos programas, oferecendo conteúdos exclusivos e desenvolvendo novas funcionalidades, como o <i>videocast</i>.</p>
<p><b>Um podcast para cada perfil</b></p>	<p>Outra tendência é a criação adaptada às necessidades de cada tipo de perfil, como um estúdio de produção de <i>podcasts</i> que oferece diversos programas abordando os mais variados temas.</p>
<p><b>Algoritmos aperfeiçoados</b></p>	<p>Metade dos ouvintes só conhece o <i>podcast</i> por meio da área de recomendações. Por esse motivo, as plataformas irão aprimorar os algoritmos de recomendação, realizando uma filtragem para sugerir conteúdo mais compatível com o gosto do ouvinte, levando em consideração o que ele costuma escutar, seus interesses e idade. O objetivo é facilitar a escolha para usuários que dispõem de um tempo de lazer limitado.</p>
<p><b>Podcast transmídia</b></p>	<p>Este é um grande aliado dos produtores de <i>podcast</i>, pois na geração que mais consome conteúdo, os criadores terão que se reinventar e utilizar lives, vídeos e redes sociais para impulsionar seu crescimento. A tendência de crescimento é</p>

	que as celebridades se juntem a esse novo formato, e os criadores independentes de <i>podcast</i> já começaram a ser pressionados a migrar para a produção de vídeos, interagir com a comunidade em outras plataformas digitais por meio de lives e vídeos virais, como os do <i>TikTok</i> .
<b>Ao vivo predominante</b>	Outra possibilidade que está surgindo é a dos <i>podcasts</i> ao vivo, com a inclusão de mais entretenimento. Isso permite que os apresentadores realizem seus programas em tempo real, contando com a presença de uma audiência, e assim, obtenham o apoio necessário para a monetização de seu trabalho.
<b>Apoio do público, independência do criador</b>	Com o aumento constante do percentual de ouvintes, o público tem demonstrado disposição para apoiar os criadores de conteúdo de diversas maneiras. Alguns exemplos incluem planos de assinatura exclusivos para seus criadores favoritos, venda de produtos, entre outros. Essa é uma tendência que tem se intensificado nos últimos anos, gerando grande expectativa para as plataformas.
<b>Interação com o público</b>	O criador de <i>podcast</i> terá que interagir mais com os ouvintes, buscando construir uma comunidade sólida e comprometida. Isso deve ser feito através da interação ativa com os ouvintes, incentivando-os a colaborar, comentar, compartilhar e recomendar o programa na mesma plataforma em que o <i>podcast</i> é consumido. Dessa forma, será possível converter ouvintes casuais em seguidores leais.
<b>Melhores publicidades</b>	Muitas marcas procuraram os criadores para utilizar programas a fim de promover suas marcas. Por outro lado, os criadores buscarão patrocínios de maior valor que valorizem seus <i>podcasts</i> .
<b>Profissão rentável</b>	Segundo uma pesquisa da Insider Intelligence, até 2028, o

	mercado de podcasts se tornará uma indústria de US\$94,88 bilhões. Já estamos observando uma verdadeira explosão desse formato, o que se reflete no aumento significativo dos investimentos na produção de conteúdo de qualidade. Esse cenário está contribuindo para uma maior profissionalização da indústria.
--	--

O crescimento do mercado de *podcasting* ampliou as possibilidades de produção. Atualmente, há diversos gêneros e estilos diferentes de programas. Dentre os mais populares no Brasil, encontram-se: Entretenimento e Comédia, Notícias e Política, Histórias e Narrativas, Educação e Autoaperfeiçoamento, Cultura Pop e Cinema.

Segundo a matéria do site Novabrazil de 2023, o Spotify, a principal plataforma de consumo de podcasts e líder deste mercado com 25% de participação, desenvolveu uma lista com os podcasts mais escutados em 2022, os quais foram:

1. Podpah:

Lançado em 2020, o *podcast*, que abrange o gênero de entretenimento e comédia, recebe celebridades de diversos nichos. A apresentação é de Igor Cavalari, conhecido como Igão, e Thiago Marques, o Mítico.

2. A Mulher da Casa Abandonada:

O *podcast*, no formato narrativo, teve a produção de Chico Felitti em parceria com o jornal Folha de S. Paulo. O enredo conta a história de uma casa abandonada no bairro de Higienópolis, em São Paulo, e de sua moradora, Margarida Bonetti.

3. Mano a Mano:

É um *podcast* de entrevista, apresentado pelo rapper Mano Brown.

4. Café da Manhã:

*Podcast* informativo da Folha de S. Paulo, em parceria com o *Spotify*. Com episódios de segunda a sexta-feira, apresenta as principais notícias do Brasil e do mundo.

5. Psicologia na Prática:

Com episódios semanais, tem a proposta de promover reflexões sobre temas de saúde mental.

Para se ter uma ideia, apenas no ano de 2021, mais de 1,2 milhão de novos podcasts foram publicados exclusivamente na plataforma *Spotify*. O mercado de podcasts expandiu-se consideravelmente, despertando o interesse de muitas pessoas que, além de serem ouvintes, almejam tornar-se produtoras. Para alcançar esse objetivo, é crucial considerar as seguintes etapas que são listadas pelo site Canaltech (2022): a seleção do tema e/ou assunto, a definição do gênero e do formato. Recomenda-se também a realização de uma pesquisa de mercado e a análise detalhada dos custos de produção. Entre os formatos possíveis, destacam-se:

**Figura 19** - Produção de Podcast



**Fonte:** Site Comunique-se

É preciso considerar a periodicidade e a duração dos episódios, levando em consideração não apenas o período de apuração, mas também o de gravação e edição do *podcast*. Ter uma periodicidade bem definida é de suma importância para fidelizar o público. No caso de um podcast de entrevistas, é imprescindível avaliar cuidadosamente os convidados. O produtor também deve prestar atenção à escolha dos equipamentos, garantindo uma boa captação de áudio e qualidade na edição. A seleção dos *softwares* deve ser feita levando em conta a familiaridade do produtor com eles.

Para a distribuição e/ou publicação do material, existem diversos agregadores de áudio, sendo o *Anchor* o mais conhecido, pertencente ao *Spotify*. Esses sites utilizam feed RSS para compartilhar a mídia. Uma capa com um nome atrativo para identificar o podcast, juntamente com um título e uma descrição criativa, também fazem parte dessa etapa.

## **2 CAPÍTULO II**

### **2.1 DIÁRIO DE PRODUÇÃO: JOÃO VITOR GONÇALVES DE BARROS**

#### **2.1.1 Definição e justificativa do tema**

Definir o tema do Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) não foi uma tarefa complexa. Minha colega, Estefhanny da Silva Garcia, e eu optamos por documentar a história de vida do piloto de Fórmula 1 Ayrton Senna, compartilhando o mesmo interesse por sua carreira, além do amor pelo automobilismo. Aproveitamos também a oportunidade para prestar uma homenagem ao piloto, já que 2024 marca os 30 anos de sua morte. Neste projeto experimental, resgatamos a trajetória de Ayrton Senna desde sua passagem pelo Kart até a Fórmula 1.

Segundo uma pesquisa realizada em 2019 pelo Kantar IBOPE Media (Instituto Brasileiro de Opinião Pública e Estatística), mesmo após 29 anos de sua morte, Ayrton Senna continua sendo um dos esportistas mais lembrados pelo povo brasileiro. De acordo com os dados, o nome de Senna é reconhecido por 96,1% da população com 16 anos ou mais, superando até mesmo o astro do futebol mundial na atualidade, Neymar. Entre as 10 pessoas ouvidas pela pesquisa, todas conhecem o piloto ou algo relacionado a ele, o que também justifica a escolha do tema (Kantar IBOPE Media, 2019).

#### **2.1.2 Metodologia e segmento do produto**

Durante a disciplina de Trabalho de Conclusão de Curso I (TCC I), foi realizada uma pesquisa bibliográfica abordando os seguintes temas: jornalismo esportivo, a vida e carreira de Ayrton Senna, e a história e produção de podcasts. Já na disciplina de TCC II, foram agendadas e realizadas as entrevistas que compõem o produto

prático, além da roteirização, gravação e edição dos episódios do podcast documental, que constituem o projeto.

De acordo com uma pesquisa do site Statista (2023), o Brasil ocupa o 3º lugar entre os países que mais consomem *podcasts* no mundo, com mais de 40% dos brasileiros conectados ouvindo algum *podcast*. Isso justifica a escolha pelo segmento, caracterizado pela facilidade de consumo e divulgação, possibilitando a disponibilização em diversas plataformas digitais, como *Youtube*, *Spotify*, *Amazon Music*, *Deezer*, *SoundCloud*, *Google Podcasts*, *Apple Podcasts* e *Castbox*.

### **2.1.3 Pesquisa bibliográfica e definição das pautas – mar a jun**

No período referente ao TCC I, que corresponde aos meses de março a junho de 2023, foi realizado um levantamento bibliográfico (incluindo textos, entrevistas, artigos e reportagens) sobre a vida e a trajetória profissional de Ayrton Senna. Esse material foi fundamental não apenas para o embasamento teórico do trabalho, mas também para a identificação das possíveis fontes que contribuiriam para o projeto prático (*podcast* documental), o que refletiu diretamente na concepção dos roteiros. Após essa etapa, as pautas das entrevistas (Apêndice A) foram elaboradas e posteriormente conduzidas durante a disciplina de TCC II.

### **2.1.4 Entrevistas – ago a out**

Participam do projeto o narrador esportivo Téo José, que afirma ter sido um audaz telespectador do piloto na época de Senna. O contato foi viabilizado por intermédio do proprietário da equipe Feras do Esporte, Nivaldo Carvalho. O projeto também inclui uma entrevista com Oscar Ulisses, narrador de Fórmula 1 durante os anos dourados da categoria no Brasil. O contato foi estabelecido por intermédio da orientadora deste TCC, Denize Daudt Bandeira, com a colaboração de Paulo Massad e do jornalista Vinicius Moura da Central Brasileira de Notícias de São Paulo. O documentário ainda apresenta entrevistas com fãs de Ayrton Senna. Apesar dos esforços empreendidos, não foi possível estabelecer contato com pessoas próximas ao piloto nem com representantes do Instituto Ayrton Senna.

### **2.1.5 Gravação e edição – out e nov**

Os roteiros (Apêndice B) dos episódios do *podcast* documental foram finalizados entre os meses de outubro e novembro. As gravações do material ocorreram nos estúdios de rádio da Pontifícia Universidade Católica de Goiás, Campus V, durante esse mesmo período. A locução do trabalho é feita por mim e pela minha colega, Estefhanny Garcia, com a assistência do técnico do laboratório, o jornalista Nilson Ribeiro Filho. Além das entrevistas exclusivas, o trabalho inclui, como ilustração, áudios de veículos de comunicação que abordaram a carreira e a morte de Ayrton Senna. Também faz parte da sonoplastia do trabalho um áudio ou som da irmã de Ayrton Senna, Viviane Senna, disponível no site do Instituto Ayrton Senna.

Ainda nesse período, foram definidos os BGs (*Background*), que consistem na música de fundo para a locução e nos ruídos ou efeitos sonoros, como o barulho do motor do carro do piloto e a música tema das vitórias de Ayrton Senna. O material foi também utilizado na composição da vinheta do *podcast*, que dá nome ao documentário. Outros dois BGs foram utilizados em episódios separados, garantindo assim a coerência do tema (assinatura musical do *podcast*). A edição do trabalho é realizada pelo técnico da PUC Goiás, Nilson Ribeiro Filho. Os recursos sonoros que compõem o material têm como objetivo transportar o ouvinte para o ambiente das corridas do piloto.

É importante ressaltar que a limitação visual imposta pelos produtos em áudio requer o uso de todos os elementos que integram a linguagem sonora, independentemente de ser rádio ou *podcast*, por parte do produtor. Essa linguagem é constituída pelos elementos mencionados anteriormente (música, efeitos sonoros, ruídos e silêncio), além da palavra. Esses elementos podem ser conferidos nos roteiros, definidos como uma rede de apoio para o locutor e para o técnico, na qual todos os elementos da linguagem sonora estão ordenados, ou no próprio *podcast*.

## **2.2 DIÁRIO DE PRODUÇÃO: ESTEFHANNY DA SILVA GARCIA**

### **2.2.1 Definição e Justificativa do tema**

No início da graduação, pensei em diversos temas para o Trabalho de Conclusão de Curso (TCC), incluindo o autismo e o jornalismo de moda. No entanto,

após o falecimento do meu pai durante a pandemia da Covid-19, tive a oportunidade de dar novos significados às minhas escolhas. Meu pai era um entusiasta da Fórmula 1, que me obrigava a assistir às corridas quando criança, despertando assim minha paixão pela categoria. A proximidade com meu colega de graduação, João Vitor Gonçalves de Barros, também apaixonado por corridas, fortaleceu esse desejo.

Nesse contexto, a ideia de documentar a vida e a carreira de um dos maiores nomes da Fórmula 1 pareceu apropriada. Ayrton Senna, como mencionado anteriormente, continua sendo lembrado e reverenciado pelos brasileiros mesmo após 29 anos de sua morte, especialmente pelos aficionados pelo automobilismo.

### **2.2.2 Metodologia e segmento do produto**

Uma das primeiras etapas da produção deste projeto experimental foi o levantamento bibliográfico sobre a vida e a carreira de Ayrton Senna. O resultado dessa pesquisa pode ser conferido no Capítulo I do TCC, que descreve os caminhos percorridos pelo piloto desde a sua passagem pelo kart, ainda na infância, até o dia de sua morte, já como piloto consagrado. Esse material é fundamental na definição das fontes e/ou entrevistados, bem como na escolha da sonoplastia (músicas e ruídos) do produto.

Uma das justificativas para a escolha do formato do trabalho (*podcast*) é a minha afinidade com a disciplina de rádio, com a qual me identifiquei muito no pós-pandemia, período em que as aulas retornaram à presencialidade. Além disso, a familiaridade do meu colega João Vitor com a produção de *podcast* também contribuiu para essa escolha. Não poderia deixar de citar ainda o crescimento de ouvintes dessa mídia no Brasil, destacando "A mulher da casa abandonada" como uma das produções mais acessadas no país.

### **2.2.3 Pesquisa bibliográfica e definição das pautas — mar a jun**

Entre os meses de março e junho de 2023, durante a disciplina de Trabalho de Conclusão de Curso I, foram definidas as seguintes unidades do trabalho: tema central do Projeto Experimental, objetivo geral, objetivos específicos e justificativa do trabalho. Também foram estabelecidos o segmento do projeto, o recorte do público-

alvo, a linha editorial, as possíveis unidades que iriam compor a fundamentação teórica e as possíveis pautas de entrevistas.

#### **2.2.4 Elaboração dos roteiros — ago a out**

O capítulo I do TCC foi fundamental para a elaboração dos roteiros. Assim como nessa seção do trabalho, o grupo resolveu documentar a história de Ayrton Senna em quatro episódios de *podcast*. Nesse período, também redefinimos algumas das pautas e começamos a realizar as entrevistas. Deixo aqui registradas algumas das dificuldades encontradas nesse processo, como o retorno de fontes mais próximas ao piloto. Destaco ainda a importância do trabalho em equipe nessa fase da produção, principalmente para a superação de obstáculos, como o citado anteriormente.

#### **2.2.5 Gravação e edição — out e nov**

Após a finalização da escrita e/ou roteirização de cada um dos episódios, bem como a correção realizada pela professora orientadora, foram agendadas as sessões de gravação nos estúdios de rádio do Campus V da PUC Goiás. Essas gravações ocorreram entre os meses de outubro e novembro, conduzidas por mim e meu colega João Vitor Barros, com o suporte do técnico de laboratório, o jornalista Nilson Ribeiro Filho.

Na etapa de edição dos episódios, foram incluídas as entrevistas realizadas exclusivamente para o projeto, assim como os BGs (*Backgrounds*) e efeitos e/ou ruídos, todos previamente definidos pela equipe que compõe este Projeto Experimental. A edição final dos episódios foi supervisionada por Nilson Ribeiro Filho.

Os recursos sonoros utilizados têm o propósito de evocar lembranças nos ouvintes que acompanharam as corridas de Ayrton Senna, além de despertar a curiosidade do público mais jovem. O objetivo deste trabalho é atingir uma audiência ampla. Desejamos que cada episódio estimule sentimentos como saudade, admiração e nostalgia.

## CONCLUSÃO

Desde o início deste trabalho, o objetivo era, além de produzir um podcast documental, - aqui dividido em quatro episódios que retratam a história de um dos maiores pilotos de Fórmula 1 -, registrar como Ayrton Senna da Silva se tornou um ídolo nacional. À medida em que avançávamos nas pesquisas, as informações foram confirmando o argumento de que Senna, além de ídolo, era um mito. Pesquisa realizada pelo Kantar Ibope (Instituto Brasileiro de Opinião Pública e Estatística) sobre celebridades brasileiras, coloca Ayrton Senna em primeira posição no quesito ídolos esportivos mais queridos e lembrados. O nome do piloto aparece ao lado de Pelé, Rei do Futebol.

Ayrton Senna da Silva, um paulistano do bairro de Santana, São Paulo, que nasceu com a velocidade correndo nas veias, como ele mesmo dizia, chegou à Fórmula 1 no ano de 1984, pela Toleman. Piloto que traz em seu currículo 161 Grandes Prêmios (GP), 65 Pole Positions, 41 vitórias, 2.982 voltas na liderança, 19 voltas mais rápidas e três títulos de Campeão Mundial. Quase 30 anos após a sua morte, Senna ainda é considerado uma das celebridades mais conhecidas do Brasil e que gera alto nível de interesse.

Para se ter uma ideia da força do nome Senna, o piloto ainda é a celebridade mais bem avaliada do Brasil (IBOPE, 2019). Na pesquisa, o diretor executivo do Ibope, José Colagrossi, explicou o porquê de Senna ser aclamado até hoje. "Senna foi campeão dentro e fora das pistas. A constante preocupação do piloto com o Brasil e o povo brasileiro, principalmente com a educação, fez seu legado continuar no mundo, principalmente após a criação do Instituto Ayrton Senna, em 20 de novembro de 1994" (IBOPE, 2019).

É importante destacar o papel do jornalismo esportivo na trajetória do piloto, assim como na consolidação do automobilismo no Brasil. Imprensa esportiva que passou a dar mais atenção às corridas após sua primeira transmissão televisiva no ano de 1970. A partir desse momento, os pilotos ganham status de astros de TV. É preciso pensar na consolidação da imagem de Ayrton Senna nesse contexto. Além de um piloto talentoso, Senna era também um grande estrategista. Mesmo antes de entrar na fórmula 1, tinha ciência dos benefícios de ser reconhecido e já procurava formas de se colocar nos holofotes da mídia automobilística.

Portanto, o crescimento da cobertura esportiva, somada à habilidade inigualável de Ayrton Senna nas pistas, além de sua boa relação com a mídia brasileira, imortalizaram não apenas o piloto, mas também a marca Senna. Contexto que também é uma das explicações para que o piloto chegasse à categoria de herói nacional. A notoriedade de Senna foi potencializada ainda por gestos como o de carregar a bandeira do Brasil ao fim de suas vitórias, o que reforçava seu carisma e respeito pelo país. Depois de tantos anos, Ayrton Senna continua no imaginário dos brasileiros, sejam eles fãs ou não de automobilismo. Entre os jovens nascidos após a sua morte, apesar de distantes da realidade em que Senna correu, o nome do piloto ainda é destaque, conforme os dados do Ibope. Essa memória é alimentada pelos antigos fãs do piloto e pela imprensa nacional e internacional.

No decorrer do trabalho, enfrentamos a dificuldade de contato com as fontes ligadas diretamente ao piloto. Problema vivenciado também com o Instituto Ayrton Senna, o que impactou a proposta inicial do projeto, que acabou fazendo uso de material já divulgado na imprensa e no próprio site da ONG. Cenário amenizado pela colaboração de narradores esportivos, de um piloto da Fórmula 4 e de fãs de Senna que concederam entrevistas à equipe de produção. Essas participações foram cruciais para que o projeto ganhasse consistência. Fechamos esse projeto acreditando que a imagem de Ayrton Senna como conhecemos hoje é resultado da somatória de diversos fatores, como apontado anteriormente. A corrida rumo ao pódio, que teve início ainda muito cedo, seria apenas uma das habilidades desse ídolo brasileiro.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGÊNCIA BRASIL. 2023. **Cem anos do rádio no Brasil: as transmissões esportivas**. Disponível em: <agenciabrasil.ebc.com.br/radioagencia-nacional/cultura/audio/2022-08/cem-anos-do-radio-no-brasil-transmissoes-esportivas>. Acesso em: 11 maio 2023.

IBOPE. IBOPE Repucom, 2023, **CASE: Ayrton Senna Imortal**. Disponível em: <iboperepucom.com/br/noticias/ayrton-senna-imortal-case-completo>. Acesso em: 02 mar. 2023.

CANALTECH. **Como fazer um podcast do zero: Guia prático**. Disponível em: <canaltech.com.br/software/como-fazer-um-podcast-do-zero-tutorial-completo>. Acesso em: 22 ago. 2023.

COELHO, Paulo Vinicius. **Jornalismo Esportivo**. 3. ed. São Paulo: Contexto, 2003.

DATA REPORTAL. **Digital 2023: Global overview report**. 2023. Disponível em: <datareportal.com/reports/digital-2023-global-overview-report>. Acesso em: 18 ago. 2023.

\_\_\_\_\_. **Digital 2023: july global statshot report**. 2023. Disponível em: <datareportal.com/reports/digital-2023-july-global-statsho>. Acesso em: 21 ago. 2023.

\_\_\_\_\_. **Digital 2023: Brazil**. 2023. Disponível em: <datareportal.com/reports/digital-2023-brazil>. Acesso em: 18 ago. 2023.

HILTON, Christopher. **Ayrton Senna: Uma lenda a toda velocidade**. São Paulo: Global, 2009.

INSTITUTO. **Instituto Ayrton Senna**, 2023, página inicial. Disponível em: institutoayrtonsenna.org.br. Acesso em: 04 mar. 2023.

JANONE, Lucas. Compras online e consumo de podcast têm boom durante a pandemia, diz pesquisa. CNN Brasil. 2022. Disponível em: <<https://www.cnnbrasil.com.br/economia/compras-online-e-consumo-de-podcast-tem-boom-durante-a-pandemia-diz-pesquisa/>>. Acesso em: 05 set. 2023.

NOVA BRASIL FM. **Os 5 podcasts mais ouvidos no Brasil**. 2023. Disponível em: <novabrasilfm.com.br/notas-musicais/curiosidades/podcasts-mais-ouvidos-do-brasil>. Acesso em: 4 set. 2023.

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

PODCAST INDUSTRY REPORT: MARKET GROWTH AND ADVERTISING STATISTICS IN 2022. Insider Intelligence, 2021. Disponível em: <<https://www.insiderintelligence.com/insights/the-podcast-industry-report-statistics/>>. Acessado em: 05 set. 2023.

POLITI, Cassio. **Como Fazer um Podcast**. São Paulo: Spreaker e Tracto, 2020. Disponível em: [try.spreaker.com/como-fazer-um-podcast](https://try.spreaker.com/como-fazer-um-podcast). Acesso em: 21 ago. 2023.

PROJETO MOTOR, Tupi, Record, Band, Globo. **A história da F1 na TV brasileira**. Disponível em: [projetomotor.com.br/tupi-record-band-globo-f1-tv-brasil](https://projetomotor.com.br/tupi-record-band-globo-f1-tv-brasil). Acesso em: 25 maio 2023.

RODRIGUES, Ernesto. **Ayrton, O Herói Revelado**. Rio de Janeiro. Objetiva, 2004.

AGENCIA SEBRAE, **Setor de produção de podcast está em expansão no Brasil**. Disponível em: [agenciasebrae.com.br/cultura-empresenedora/setor-de-producao-de-podcast-esta-em-expansao-no-brasil-confira-dicas-do-sebrae](https://agenciasebrae.com.br/cultura-empresendedora/setor-de-producao-de-podcast-esta-em-expansao-no-brasil-confira-dicas-do-sebrae). Acesso em: 05 set. 2023

SENNA. **Ayrton Senna: busque sua verdade**, página inicial. 2023. Disponível em: <[senna.com](https://senna.com)>. Acesso em: 02 mar. 2023.

STATS F1. **Classificação do campeonato do mundo**. 2023. Disponível em: <<https://www.statsf1.com/pt/1981.aspx>>. Acesso em: 31 mai. 2023.

STATISTA. **Where podcasts are most popular**. 2023. Disponível em: <[statista.com/chart/25847/percentage-of-podcast-listeners-around-the-world](https://statista.com/chart/25847/percentage-of-podcast-listeners-around-the-world)>. Acesso em: 18 ago. 2023.

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

## **APÊNDICE**

### **Apêndice A - Pautas**

#### **Pauta 1 – Cobertura de automobilismo**

##### **Entrevistados**

Oscar Ulisses. Cronista esportivo que começou a narrar corridas de automobilismo no ano de 1980, 4 anos antes de Ayrton Senna entrar para a Fórmula 1.

##### **Justificativa**

Entender como foi narrar o automobilismo durante a era Ayrton Senna e acompanhar toda a sua trajetória.

##### **Objetivo**

Trazer para o projeto a visão de um narrador e cronistas esportivo que acompanhou o automobilismo na época de Ayrton Senna

##### **Perguntas**

Como foi acompanhar o surgimento de um herói nacional após o fim da ditadura militar?

Quais lembranças você tem quando se fala em Ayrton Senna?

Como foi trabalhar na época em que Ayrton Senna começou a correr?

Onde você estava quando aconteceu o acidente com Senna?

Ao cobrir corridas do Ayrton você sentia que tinha um sentimento diferente?

## **Pauta 2 – Legado de Senna na F1 e no Brasil.**

### **Entrevistados**

Téo José, narrador e jornalista goiano que fez carreira fora de Goiás.

### **Justificativa**

Entender como foi assistir o surgimento de um ídolo nacional e como foi acompanhar toda essa trajetória.

### **Objetivo**

Entender o sentimento de acompanhar a trajetória de Ayrton Senna na Fórmula 1 e como foi vivenciar sua morte.

### **Perguntas**

- 1- Como foi acompanhar o surgimento de um herói nacional após o fim da ditadura militar?
- 2- Quais lembranças você tem quando se fala sobre Ayrton Senna?
- 3- Qual o sentimento que você tem ao falar sobre o Senna?
- 4- Onde você estava quando aconteceu o acidente do Senna?
- 5- Que sentimento você teve quando viu que ele morreu? Qual o sentimento das ruas após o acidente?

## **Pauta 3 – Senna pelo olhar de um fã**

### **Entrevistados**

Sandra M Lôbo de Machado, 50 anos, trabalha em Recursos Humanos. Já foi professora e diretora de escola durante 8 anos. Amante de fórmula 1.

### **Justificativa**

Compreender como os fãs de Ayrton Senna e do automobilismo se sentiram em relação à morte precoce do piloto.

### **Objetivo**

Trazer para o documentário os sentimentos dos fãs do piloto.

### **Perguntas**

- 1- Como foi para você acompanhar a carreira e a morte de Ayrton Senna?
- 2- De onde surgiu sua ligação com o Ayrton e sua paixão pelas corridas?
- 3- Como foi acompanhar a chegada do corpo de Ayrton no Brasil, seu velório e o caminho até o cemitério?
- 4- Para você qual o legado deixado pelo piloto brasileiro?

## Apêndice B - Roteiro

### Episódio 1

#### **ABERTURA**

#### **SOBE E DESCE BG**

**LOC 1:** O PODCAST QUE VOCÊ ACOMPANHA AGORA É UM PROJETO EXPERIMENTAL, APRESENTADO PARA CONCLUSÃO DO CURSO DE JORNALISMO, NA PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE GOIÁS. / A PRODUÇÃO É DE ESTEFHANNY DA SILVA GARCIA E JOÃO VITOR GONÇALVES DE BARROS, DOIS APAIXONADOS PELA FÓRMULA UM. / A COORDENAÇÃO É DA PROFESSORA DENIZE DAUDT BANDEIRA. / A TÉCNICA É DE NILSON FILHO. //

**LOC 2:** NOSSO OBJETIVO É MOSTRAR COMO UM HERÓI NACIONAL, QUE POR ANOS SE CONSOLIDOU NAS PISTAS DE CORRIDA, SE TRANSFORMOU EM UM MITO, QUE, MESMO APÓS QUASE 30 ANOS DE SUA MORTE, CONTINUA VIVO NA MEMÓRIA E NO CORAÇÃO DE MUITA GENTE. //

#### **TEC: RODAR BG**

#### **TEC: VINHETA DE ABERTURA 20”**

**TEC: RODAR SONORA 1 DA ENQUETE “PARA VOCÊ QUEM É AYRTON SENNA?”**

#### **TEC: SOBE E DESCE BG**

**LOC 1:** O G-P DE SAN MARINO, EM PRIMEIRO DE MAIO DE MIL 994, NA CIDADE ÍMOLA, NA ITÁLIA, MARCARIA A ÚLTIMA CORRIDA DE UM DOS MAIORES PILOTOS DE FÓRMULA UM DE TODOS OS TEMPOS: AYRTON SENNA DO BRASIL. //

**LOC 2:** O ENTÃO TRICAMPEÃO MUNDIAL CHEGA TARDE PARA O INÍCIO DOS TREINOS. / O COSTUME ERA INICIAR AINDA NA QUARTA-FEIRA. / O PILOTO SÓ COMPARECE PARA OS TESTES NA QUINTA. //

**LOC 1:** SENNA VIVENCIAVA UMA GRANDE PRESSÃO DA MÍDIA AUTOMOBILÍSTICA. / ESSA ERA A TERCEIRA CORRIDA DO ANO E ELE AINDA NÃO HAVIA MARCADO NENHUM PONTO NO CAMPEONATO. //

**LOC 2:** O ENTÃO CAMPEÃO MUNDIAL ESTAVA PERDENDO PARA O NOVATO MICHAEL SCHUMACHER, QUE VINHA EM UMA SEQUÊNCIA DE VITÓRIAS PELA BENETTON. / SENNA TAMBÉM ENFRENTAVA PROBLEMAS PESSOAIS E NO CIRCUITO, QUE AUMENTAVA AINDA MAIS A TENSÃO. //

**TEC: SOBE E DESCE BG**

**LOC 1:** AYRTON SENNA DA SILVA NASCEU EM 21 DE MARÇO DE MIL 960, EM SÃO PAULO. / O FUTURO CAMPEÃO FOI CRIADO NA SERRA DA CANTAREIRA, ZONA NORTE DA CAPITAL PAULISTA. / FILHO DE MILTON DA SILVA E NEYDE SENNA DA SILVA, PAIS TAMBÉM DE VIVIANE E LEONARDO. //

**LOC 2:** AYRTON GANHOU O PRIMEIRO KART AOS QUATRO ANOS. / O MODELO FOI CONSTRUÍDO PELO PAI DO PILOTO. / O CARRO, QUE TINHA FREIO A DISCO E O MOTOR DE UMA PICADEIRA DE CANA, CHEGAVA A MARCAR 60 QUILOMETROS POR HORA. / O KART LEVOU SEIS MESES PARA SER MONTADO E BECO, APELIDO DE INFÂNCIA, ACOMPANHOU TODO O PROCESSO. //

**LOC 1:** AOS OITO ANOS, O GAROTO JÁ DIRIGIA A CAMIONETE DO PAI EM ITANHAÉM, NO LITORAL PAULISTA. / AOS NOVE, GANHOU O PRIMEIRO KART PROFISSIONAL. //

**LOC 2:** AOS 11 ANOS DE IDADE, BECO VISITOU PELA PRIMEIRA VEZ UM CIRCUITO DE KART. / APESAR DA FORTE CHUVA QUE CAIA, O GAROTO INSISTIU EM DAR ALGUMAS VOLTAS NA PISTA. / O CIRCUITO ESTAVA ESCORREGADIO, MESMO ASSIM, O JOVEM PILOTO MANTEVE O CONTROLE DO CARRO. //

**LOC 1:** UM ANO DEPOIS DA AVENTURA, BECO DESMONTOU E MONTOU O PRÓPRIO KART. / FOI NESSE DIA QUE CONVINCEU O PAI DE QUE A OBSESSÃO PELO AUTOMOBILISMO MUDARIA A SUA VIDA. / SEU MILTON TRANSFORMOU A GARAGEM DA CASA EM QUE MORAVAM EM UMA OFICINA PARA O FILHO. //

**TEC: SOBE E DESCE BG**

**LOC 2:** AOS 14 ANOS, BECO JÁ COMEÇAVA A IMPRESSIONAR AS PESSOAS DURANTE AS CORRIDAS. / O KART QUE PILOTAVA ERA PREPARADO POR TCHÊ, CONSIDERADO UM DOS MELHORES MECÂNICOS DA CATEGORIA. //

**LOC 1:** SEGUNDO O PROFISSIONAL, AYRTON REALIZAVA OS TREINOS SEMPRE COM UM CRONÔMETRO NA MÃO, O QUE O POSSIBILITAVA DIVIDIR O AUTÓDROMO EM SETORES. / O JOVEM TESTAVA AS FREADAS, ACELERAÇÕES E REGULAGENS, MELHORANDO ASSIM O RENDIMENTO DO CARRO NAS PISTAS. //

### **TEC: SOBE E DESCE BG**

**LOC 2:** PARA AMIGOS E FAMILIARES, BECO FOI UM JOVEM GÊNIO DO KART, QUE AOS POUCOS REINVENTOU A ARTE DE PILOTAR NA CATEGORIA. //

**LOC 1:** DURANTE A PASSAGEM PELO KARTISMO, AYRTON GANHOU VÁRIOS TÍTULOS. / ELE FOI QUATRO VEZES SEGUIDAS CAMPEÃO BRASILEIRO DA CATEGORIA DE MIL 978 A MIL 981. //

**LOC 2:** O PILOTO VENCEU DOIS DUELOS CONTRA MÁRIO SÉRGIO DE CARVALHO, PRINCIPAL RIVAL DE AYRTON NO KART. //

### **TEC: SOBE E DESCE BG**

**LOC 1:** ALÉM DE CONQUISTAR TÍTULOS NACIONAIS, AYRTON FOI BICAMPEÃO SUL-AMERICANO DE KART NOS ANOS DE MIL 977 E MIL 978. / A MAIOR FRUSTRAÇÃO DELE FOI NÃO SER CAMPEÃO MUNDIAL. //

**LOC 2:** AYRTON PASSOU PERTO DO TÍTULO EM MIL 979 E MIL 980, QUANDO FICOU EM SEGUNDO LUGAR NOS CAMPEONATOS, DISPUTADOS EM PORTUGAL E NA BÉLGICA, RESPECTIVAMENTE. //

### **TEC: SOBE E DESCE BG**

**LOC 1:** E FOI EM SUA PRIMEIRA PARTICIPAÇÃO EM UM MUNDIAL DE KART, REALIZADO NA FRANÇA, EM MIL 978, QUE USOU, PELA PRIMEIRA VEZ, O CAPACETE NAS CORES DA BANDEIRA BRASILEIRA. / ATÉ AQUELE MOMENTO, AYRTON VESTIA UM CAPACETE VERMELHO E BRANCO. //

**LOC 2:** APÓS A CORRIDA, AYRTON PEDIU A SID MOSCA, RESPONSÁVEL PELO MODELO, A EXCLUSIVIDADE DO DESIGNER. //

### **TEC: RODAR SONORA 2 DESIGN DO CAPACETE DE SENNA**

**DEIXA INICIAL: EM 1978 O AYRTON SENNA...**

**DEIXA FINAL: ... ELE FALOU “QUERO FICAR COM ESSA PINTURA O RESTO DA MINHA CARREIR”**

### **TEC: SOBE E DESCE BG**

**LOC 1:** AOS 20 ANOS, AYRTON LARGA O KART E VAI PARA A EUROPA CORRER EM CATEGORIAS DE ACESSO À FÓRMULA UM . / NESSA ÉPOCA, A FAMA DO BRASILEIRO JÁ HAVIA CHEGADO AOS OUVIDOS DOS CHEFES DAS EQUIPES DA FÓRMULA FORD MIL 600. //

**LOC 2:** COM A AJUDA DE CHICO SERRA, QUE INDICOU O NOME DE AYRTON PARA O CHEFE DE UMA EQUIPE DA FÓRMULA FORD MIL 600, O BRASILEIRO CONSEGUIU UMA VAGA NA VAN DIEMEN, A ESCUDERIA MAIS PRESTIGIADA NA CATEGORIA. //

**LOC 1:** ANTES DE SE MUDAR PARA A INGLATERRA, AYRTON SE CASOU COM LILIAN DE VASCONSELLO, FILHA DE UMA AMIGA DE SUA MÃE E PAIXÃO DE INFÂNCIA. / O CASAMENTO DUROU APENAS OITO MESES. / O MOTIVO DO FIM DO RELACIONAMENTO SERIA A CARREIRA DO PILOTO. //

### **TEC SOBE E DESCE BG**

**LOC 2:** NA ESTREIA NA FÓRMULA FORD MIL 600, AYRTON FOI ANUNCIADO COMO UMA JOVEM E TALENTOSA PROMESSA BRASILEIRA. / NA SEGUNDA CORRIDA, CONQUISTOU A PRIMEIRA VITÓRIA, A PRIMEIRA DAS 22 QUE TERIA NAQUELE ANO EM 28 PROVAS. //

**LOC 1** : NA QUARTA ETAPA DO CAMPEONATO, SENNA FOI FECHADO PELO COMPANHEIRO DE EQUIPE, O ARGENTINO HENRIQUE MANSILLA. / APÓS A CORRIDA, OS DOIS PILOTOS PRECISARAM SER SEPARADOS A FORÇA DENTRO DOS BOXES DA EQUIPE. / POR CONTA DA FAMA DE VALENTÕES E PERIGOSOS NA PILOTAGEM SENNA, MANSILLA E UM MEXICANO CHAMADO TOLEDANO COMEÇARAM A GANHAR AS PÁGINAS DAS REVISTAS DE AUTOMOBILISMO. / O TRIO RECEBEU MUITAS CRÍTICAS, SENDO APELIDADOS DE “FERAS LATINAS”. //

### **TEC: SOBE E DESCE BG**

**LOC 2**: SENNA FOI CAMPEÃO DA FÓRMULA MIL 600 COM UMA CORRIDA DE ANTECEDÊNCIA. / APÓS O TÍTULO, ANUNCIOU A SAÍDA DA CATEGORIA. / A DECISÃO FOI TOMADA APÓS UMA GRANDE PRESSÃO VINDA DOS PAIS, QUE O QUERIAM DE VOLTA AO BRASIL PARA CONTINUAR OS ESTUDOS E CUIDAR DOS NEGÓCIOS DA FAMÍLIA. //

**LOC 1**: AYRTON VOLTOU AO PAÍS EM MIL 981 E ASSUMIU A GERÊNCIA DA LOJA DE MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO DOS PAIS. / POUCO TEMPO DEPOIS, EM UMA DISCUSSÃO, DISSE:

**TEC SONORA 3: “NINGUÉM MANDOU ME COLOCAR SENTADO EM UM KART QUANDO EU ERA PEQUENO// EXPERIMENTEI, GOSTEI E AGORA NÃO PEÇAM JAMAIS PARA EU DESISTIR. / É A MINHA VIDA”. //**

### **SOBE E DESCE BG**

**LOC 2**: NESSA ÉPOCA, AYRTON HAVIA DECIDIDO VOLTAR PARA A INGLATERRA E CONTINUAR CARREIRA AUTOMOBILÍSTICA. / ANTES DE ESTREAR NA FÓRMULA 2000, GANHOU UM PARCEIRO MUITO IMPORTANTE PARA O DESENVOLVIMENTO DE SUA CARREIRA NA EUROPA, ARMANDO BOTELHO. / AMIGO DO PAI DE AYRTON, ELE SE TORNOU RESPONSÁVEL PELOS CONTRATOS E PELAS BUSCAS DE PATROCÍNIOS PARA O PILOTO. //

**LOC 1**: DURANTE TEMPORADA NO FORD 2000, AYRTON MANTEVE AS VITÓRIAS NAS PISTAS. / O PILOTO GANHOU SEIS DAS PRIMEIRAS CORRIDAS DA TEMPORADA E 20 DE UM TOTAL DE 27. //

**LOC 2**: NAQUELE ANO, AYRTON SE TORNOU CAMPEÃO EUROPEU DA FÓRMULA FORD 2000, CHAMANDO A ATENÇÃO DE CHEFES DE EQUIPES DE

FÓRMULA UM. / NO ANO SEGUINTE, APESAR DE UM CONVITE PARA A CATEGORIA, INGRESSOU NA FÓRMULA TRÊS, CONSIDERADA NA ÉPOCA O ÚLTIMO DEGRAU ANTES DA FÓRMULA UM. //

### **TEC: SOBE E DESCE BG**

**LOC 1:** NO PRIMEIRO CONTATO COM UM CARRO DE FÓRMULA TRÊS, AYRTON BATEU O RECORDE DO CIRCUITO DE SILVERSTONE, NA INGLATERRA, APÓS TRÊS VOLTAS. / NA CATEGORIA, ASSINOU COM A EQUIPE WEST SURREY RACING. //

**LOC 2:** O BRASILEIRO CONQUISTOU VITÓRIAS QUE MARCARAM A HISTÓRIA DO CIRCUITO. / FOI NESSE MOMENTO QUE DEIXOU DE USAR O SOBRENOME SILVA, ADOTANDO APENAS SENNA. / O OBJETIVO ERA DEIXAR O NOME MAIS SONORO E DE FÁCIL IDENTIFICAÇÃO. //

**LOC 1:** NO ANO DE ESTREIA NA FÓRMULA TRÊS, NO MEIO DO CAMPEONATO, AYRTON SENNA TEVE O PRIMEIRO CONTATO COM UM CARRO DA FÓRMULA UM. / O PILOTO TESTOU UMA WILLIAMS. / OS RESULTADOS FORAM IMPRESSIONANTES PARA OS ENGENHEIROS, MECÂNICOS E CHEFE DE EQUIPE. / SENNA COMPLETOU 83 VOLTAS E BAIXOU EM QUATRO DÉCIMOS O RECORDE DO CIRCUITO DE DONINGTON PARK. //

### **TEC: SOBE E DESCE BG**

**LOC2:** NO PRÓXIMO EPISÓDIO, VOCÊ CONFERE COMO FOI A CARREIRA DE AYRTON SENNA DO BRASIL NA FÓRMULA UM. / ATÉ LÁ. //

**LOC 1:** ESSE EPISÓDIO CONTOU COM ÁUDIOS DA EQUIPE DE FÓRMULA UM MCLAREN, QUE FEZ UM ESPECIAL SOBRE SEU GRANDE ÍDOLO, MOSTRANDO COMO O CAPACETE DE AYRTON SENNA FOI CRIADO//

## Episódio 2

### **ABERTURA**

#### **TEC: SOBE E DESCE BG (MESMO BG DO PRIMEIRO EP)**

**LOC 1:** O PODCAST QUE VOCÊ ACOMPANHA AGORA É FRUTO DE UM PROJETO EXPERIMENTAL, APRESENTADO PARA CONCLUSÃO DO CURSO DE JORNALISMO, NA PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE GOIÁS. / A PRODUÇÃO É DE ESTEFHANNY DA SILVA GARCIA E JOÃO VITOR GONÇALVES DE BARROS, DOIS APAIXONADOS PELA FÓRMULA UM. / A COORDENAÇÃO É DA PROFESSORA DENIZE DAUDT BANDEIRA. / A TÉCNICA É DE NILSON FILHO. //

**LOC 2:** NOSSO OBJETIVO É MOSTRAR COMO UM HERÓI NACIONAL, QUE POR ANOS SE CONSOLIDOU NAS PISTAS DE CORRIDA, SE TRANSFORMOU EM UM MITO, QUE, MESMO APÓS QUASE 30 ANOS DE SUA MORTE, CONTINUA VIVO NA MEMÓRIA E NO CORAÇÃO DE MUITA GENTE. //

### **SOBE E DESCE BG**

#### **TEC: SOLTA BG DE ABERTURA 10" E VAI BG**

**LOC 1:** COM UMA PASSAGEM BRILHANTE PELO KART, FÓRMULA FORD MIL E 600, FORD 2000 E FÓRMULA TRÊS, AYRTON SENNA ESTAVA MAIS DO QUE CREDENCIADO PARA A FÓRMULA UM. / A TRAJETÓRIA NA CATEGORIA TEVE INÍCIO EM MIL 984, AOS 24 ANOS, PELA TOLEMAN. //

**LOC 2:** OSCAR ULISSES, / UM DOS NARRADORES DA FÓRMULA UM DURANTE OS ANOS DE OURO DA CATEGORIA NO BRASIL, / RELEMBRA O INÍCIO DA TRAJETÓRIA DE SENNA. //

### **TEC: RODAR SONORA 1 OSCAR ULISSES**

**DEIXA INICIAL:** EU COMECEI A FAZER FÓRMULA 1 EM 1980...

**DEIXA FINAL:** ...ELE CONFIRMOU NA FÓRMULA 1. CONFIRMOU E SUPEROU.

**LOC 1:** A ESTREIA NA FÓRMULA UM FOI NO GRANDE PRÊMIO DO BRASIL, NO CIRCUITO DE JACAREPAGUÁ, NO RIO DE JANEIRO, / QUE RECEBIA AS CORRIDAS DA CATEGORIA ANTES DE SEREM TRANSFERIDAS PARA SÃO PAULO. / INFELIZMENTE, O PILOTO NÃO FINALIZOU A PROVA POR PROBLEMAS NO MOTOR DO CARRO, QUE QUEBROU NA OITAVA VOLTA DA CORRIDA. //

**LOC 2:** NO GRANDE PRÊMIO DE KYALAMI, NA ÁFRICA DO SUL, Ayrton Senna chegou em sexto e conseguiu marcar os primeiros pontos na categoria. / O brasileiro repetiu o resultado durante o G-P da Bélgica. //

**LOC 1:** A PRIMEIRA ADVERSIDADE DE Senna na Fórmula Um aconteceu durante o Grande Prêmio de San Marco, / quando não conseguiu marcar nenhum tempo, / o que não voltaria a acontecer em sua carreira. //

**LOC 2:** LOGO EM SEGUIDA, DURANTE O G-P DE MÔNACO, Ayrton Senna conquistou o primeiro pódio na categoria, / após se classificar em décimo terceiro no grid de largada. / O piloto finalizou a prova em terceiro lugar. / Começava aqui uma história de sucesso que marcaria a Fórmula Um para sempre. //

### **TEC: SOBE E DESCE BG**

**LOC 1:** EM MIL 984, Ayrton Senna fechou patrocínio com o Banco Nacional. / Ano em que sofreu com uma paralisia facial, que o fez perder parte dos movimentos do lado direito do rosto. / Com o semblante desfigurado, Senna evitava o convívio social e os compromissos com os patrocinadores. //

**LOC 2:** EM UM EVENTO DO PRÓPRIO BANCO, PARA DISFARÇAR O PROBLEMA, USOU O FAMOSO BONÉ AZUL, UMA DAS MAIORES MARCAS DO PILOTO. //

### **TEC: SOBE E DESCE BG**

**LOC 1:** EM SUA TEMPORADA DE ESTREIA, Ayrton Senna já chamou a atenção do mundo. / foram três pódios. / no ano seguinte, o piloto mudou de equipe e correu pela aclamada Lottus, / equipe que havia dado a Emerson Fittipaldi o título mundial de mil 972. //

**LOC 2:** PARA A TORCIDA BRASILEIRA A MUDANÇA GARANTIA A Senna a possibilidade de brigar de igual para igual com pilotos no nível de Lauda, Prost, Piquet e Mansell. //

**LOC 1:** O NARRADOR ESPORTIVO Oscar Ulisses lembra o início de carreira de Ayrton Senna nas pistas. //

**TEC: RODAR SONORA 2 OSCAR ULISSES**

**DEIXA INICIAL:** EU ACHO QUE O Ayrton, eu tenho uma lembrança...

**DEIXA FINAL:** ...ELE LEVOU MUITO PROFISSIONALISMO PARA A CATEGORIA.

**LOC 2:** NO SEGUNDO ANO DE FÓRMULA UM, EM PORTUGAL, Ayrton Senna conseguiu a primeira vitória na categoria. / o ano de mil novecentos e oitenta e cinco também foi marcado por muitos problemas nos carros, refletindo assim na tabela do campeonato mundial. //

**TEC: SOBE E DESCE BG**

**LOC 1:** Ayrton Senna terminou a temporada em quarto lugar, com trinta e oito pontos. / ainda assim, o piloto obteve seis pole positions e venceu novamente o grande prêmio da Bélgica. //

**TEC: SOBE E DESCE BG**

**LOC 2:** ANTES DO INÍCIO DA TEMPORADA DE MIL NOVECENTOS E OITENTA E SEIS, AINDA NA LOTUS, Ayrton Senna vetou a contratação de Derek Warwick, um britânico, para ser seu companheiro de equipe. / Ayrton foi chamado de arrogante pela imprensa britânica. //

**LOC 1:** PARA JORNALISTAS E PESSOAS QUE ACOMPANHARAM A NEGOCIAÇÃO NA ÉPOCA, O BRASILEIRO TEMIA WARWICK POR SUA CAPACIDADE DE FAZER AMIGOS, NÃO EXATAMENTE PELO QUE ELE PUDESSE FAZER NAS PISTAS. / SENNA NÃO QUERIA DIVIDIR AS ATENÇÕES COM UM OUTRO PILOTO TÃO CARISMÁTICO. //

**LOC 2:** MAS, A EMPATIA DE AYRTON SENNA COM O PÚBLICO E COM A IMPRENSA TAMBÉM CAUSAVA CIÚMES NO CÍRCULO DA FÓRMULA UM. / SENNA SEMPRE ENALTECIA SEU AMOR PELO BRASIL E MOSTRAVA PREOCUPAÇÃO COM O FUTURO DO PAÍS. / POR CONTA DISSO, ERA CHAMADO DE MARKETEIRO POR ALGUNS E DEMAGOGO POR OUTROS. //

### **TEC: SOBE E DESCE BG**

**LOC 1:** EM MIL NOVECENTOS E OITENTA E SEIS, ÀS VÉSPERAS DO G-P DE DETROIT, NOS ESTADOS UNIDOS, A SELEÇÃO FRANCESA HAVIA ELIMINADO A SELEÇÃO BRASILEIRA DA COPA DO MUNDO DO MÉXICO. / AO VENCER O GRANDE PRÊMIO, AYRTON SENNA AVISTOU UM TORCEDOR COM UMA BANDEIRA DO BRASIL E PEDIU PARA QUE UM COMISSÁRIO DE PISTA PEGASSE A BANDEIRA. //

**LOC 2:** A PARTIR DESSE MOMENTO, O PILOTO FEZ QUESTÃO DE BALANÇAR A BANDEIRA DO BRASIL EM FRENTE A TODAS AS CÂMERAS DO CIRCUITO. / PARA MUITOS FÃS, HISTORIADORES E JORNALISTAS, FOI NESTE MOMENTO QUE SENNA CONQUISTOU O CORAÇÃO DE MILHARES DE BRASILEIROS, SE TORNANDO AYRTON SENNA DO BRASIL. //

**LOC 1:** TÉO JOSÉ, QUE É NARRADOR ESPORTIVO, COM PASSAGEM POR VÁRIAS EMISSORAS, RELATA O QUE CONSIDERA O MOMENTO EM QUE AYRTON SENNA COMEÇOU A DESPONTAR E CHAMAR A ATENÇÃO DO PÚBLICO. //

### **TEC: RODAR SONORA 3 TÉO JOSÉ**

**DEIXA INICIAL:** EU NAQUELA ÉPOCA QUE SURTIU O AYRTON...

**DEIXA FINAL:** ...DESSE NEGÓCIO DE DITADURA MILITAR.

**LOC 2:** ALÉM DAS VITÓRIAS NOS ESTADOS UNIDOS, O PILOTO CONQUISTOU APENAS MAIS UMA VITÓRIA, NA ESPANHA. / APESAR DE TER FEITO 55

PONTOS NAQUELA TEMPORADA, DEZESSETE A MAIS QUE NA TEMPORADA DE OITENTA E CINCO, TERMINOU NOVAMENTE EM QUARTO LUGAR NO CAMPEONATO DE PILOTOS. //

### **TEC: SOBE E DESCE BG**

**LOC 1:** NA TEMPORADA DE MIL NOVECENTOS E OITENTA E SETE, AYRTON SENNA TEVE UMA ESPERANÇA DE UM CARRO MELHOR, AGORA IMPULSIONADO POR UM MOTOR HONDA. / O PILOTO ESPERAVA ENFIM PODER DISPUTAR O TÍTULO MUNDIAL, FATO QUE INFELIZMENTE ACABOU NÃO ACONTECENDO. //

**LOC 2:** AYRTON SENNA OBTEVE APENAS DUAS VITÓRIAS NAQUELA TEMPORADA E ACABOU FICANDO EM TERCEIRO LUGAR NO CAMPEONATO QUE CONSAGROU O TRICAMPEONATO DO TAMBÉM BRASILEIRO NELSON PIQUET. / INSATISFEITO COM O DESEMPENHO DA LOTUS, SENNA ACERTOU CONTRATO COM A MCLAREN. / NA EQUIPE, TERIA COMO COMPANHEIRO ALAIN PROST, QUE SERIA UM DE SEUS MAIORES RIVAIS NA FÓRMULA UM. //

**LOC 1:** FOI NA TEMPORADA DE MIL NOVECENTOS E OITENTA E OITO QUE AYRTON SENNA CONQUISTOU O PRIMEIRO CAMPEONATO MUNDIAL DE FÓRMULA UM. / NAQUELA TEMPORADA, A MCLAREN VENCEU QUINZE DAS DEZESSEIS CORRIDAS. //

**LOC 2:** PARA VENCER O CAMPEONATO, O BRASILEIRO TEVE QUE PASSAR POR CIMA DE TODA EXPERIÊNCIA E FRIEZA DE ALAIN PROST, UM PILOTO COM CARACTERÍSTICAS TOTALMENTE OPOSTAS ÀS SUAS. //

**LOC 1:** A CONQUISTA DO TÍTULO VEIO NO JAPÃO, AYRTON SENNA LARGOU NA POLE POSITION, MAS DEIXOU O CARRO MORRER, CAINDO DA PRIMEIRA POSIÇÃO PARA A DÉCIMA QUINTA. / DEPOIS DISSO, COMEÇOU UMA ESPECTACULAR RECUPERAÇÃO, ULTRAPASSANDO SEU COMPANHEIRO DE EQUIPE NA VIGÉSIMA OITAVA VOLTA, NÃO SAINDO MAIS DA LIDERANÇA. //

### **TEC: SOBE E DESCE BG**

**LOC 2:** A TEMPORADA DE MIL NOVECENTOS E OITENTA E NOVE FOI MAIS UM PASSEIO DA MCLAREN. / APESAR DE SUA SUPERIORIDADE NÃO TER SIDO TÃO GRANDE QUANTO NO ANO ANTERIOR, O DESAGRADO ENTRE SENNA E PROST ACABOU SE TORNANDO UMA VERDADEIRA GUERRA PSICOLÓGICA. / OS PILOTOS DA MCLAREN CHEGARAM NOVAMENTE NO G-P DO JAPÃO DISPUTANDO O TÍTULO MUNDIAL DAQUELE ANO. / O BRASILEIRO PRECISAVA VENCER A CORRIDA PARA CONTINUAR COM A CHANCE DE GANHAR O CAMPEONATO. //

**LOC 1:** SENNA E PROST BRIGAVAM PELA LIDERANÇA QUANDO OS DOIS CARROS DA MCLAREN SE CHOCARAM. / PROST ABANDONOU A CORRIDA E AYRTON VOLTOU PARA A PISTA, VENCENDO A CORRIDA DO G-P DE SUZUKA, NO ENTANTO O BRASILEIRO FOI DESCLASSIFICADO DA PROVA. //

**LOC 2:** O EPISÓDIO DO JAPÃO RESULTOU EM UM GRANDE CONFLITO ENTRE O BRASILEIRO E O FRANCÊS JEAN-MARIE BALESTRE, PRESIDENTE DA FIASA (FEDERAÇÃO INTERNACIONAL DO ESPORTE AUTOMOBILÍSTICO), ACUSADO DE DAR UMA AJUDINHA AO COMPATRIOTA E PROVOCAR A DESCLASSIFICAÇÃO DE AYRTON SENNA. //

**LOC 1:** AS RECLAMAÇÕES FORAM TÃO CONVINCENTES QUE O BRASILEIRO QUASE PERDEU SUA SUPERLICENÇA, DOCUMENTO EXIGIDO PARA PILOTAR UM CARRO DE FÓRMULA UM. / APÓS UMA RETRATAÇÃO PÚBLICA, SENNA GANHOU A PERMISSÃO DE DISPUTAR A TEMPORADA DE MIL NOVECENTOS E NOVENTA. / NESTE ANO, O BRASILEIRO NÃO TERIA MAIS ALAIN PROST COMO COMPANHEIRO DE EQUIPE. //

**LOC 2:** CANSADO DAS BRIGAS E DESENTENDIMENTOS COM SENNA, O FRANCÊS FEZ A SUA MUDANÇA DE EQUIPE E ASSINOU COM A FERRARI, / DEIXANDO O BANCO DA MCLAREN LIVRE PARA O PILOTO GERHARD BERGER, QUE SE TORNOU UM DOS POUCOS AMIGOS DE AYRTON SENNA NA CATEGORIA. //

### **TEC: SOBE E DESCE BG**

**LOC 1:** MESMO NA FERRARI, PROST AINDA SERIA O PRINCIPAL RIVAL DE SENNA NAQUELE ANO. / MAIS UMA VEZ O TÍTULO FOI DECIDIDO NO GRANDE PRÊMIO DO JAPÃO, COM PROST E SENNA SENDO PROTAGONISTAS. / MAS NESSE ANO OS PAPÉIS FORAM INVERTIDOS, ERA PROST QUEM PRECISAVA VENCER A CORRIDA PARA CONTINUAR A CONCORRER AO TÍTULO. //

**LOC 2:** A CORRIDA NÃO DUROU MUITO, LOGO NA PRIMEIRA CURVA OS DOIS SE TOCARAM EM UMA MANOBRA MUITO PARECIDA COM A DA CORRIDA DO ANO ANTERIOR. / APESAR DE LARGAR NA POLE, AYRTON SENNA FICOU DO LADO “SUJO” DA PISTA E FOI ULTRAPASSADO POR PROST. / COMO FORMA DE FAZER JUSTIÇA COM AS PRÓPRIAS MÃO, O BRASILEIRO NÃO FREOU PARA FAZER A TOMADA E ACERTOU EM CHEIO O CARRO DO FRANCÊS, CAUSANDO UM ACIDENTE EXTREMAMENTE CONTROVERSO EM RELAÇÃO À INTENÇÃO OU NÃO DE TIRAR O RIVAL DA PROVA. //

### **TEC: SOBE E DESCE BG**

**LOC 1:** EM MIL 991 O GRANDE RIVAL DE AYRTON FOI NIGEL MANSELL, DA WILLIAMS. / O PILOTO, RECONHECIDAMENTE VELOZ, TINHA O MELHOR CARRO, MAS ACABOU SUCUMBINDO PERANTE OS PRÓPRIOS ERROS. / A DECISÃO DO CAMPEONATO FOI NOVAMENTE NO JAPÃO, ONDE AYTON SENNA CONQUISTOU O TERCEIRO E ÚLTIMO TÍTULO MUNDIAL. //

**LOC 2:** A TEMPORADA DE MIL 992 FOI A PIOR PARA AYRTON SENNA. / A WILLIAMS MOSTROU A SUPERIORIDADE DE SEU MOTOR NAS PISTAS. / NEM O TALENTO DO BRASILEIRO FOI SUFICIENTE PARA REVERTER A SITUAÇÃO. / O RESULTADO FOI UMA BRIGA CONSTANTE DO BRASILEIRO COM O PRÓPRIO CARRO. //

**LOC 1:** COM APENAS 50 PONTOS DOS 96 QUE HAVIA CONQUISTADO NA TEMPORADA ANTERIOR, O BRASILEIRO FICOU EM QUARTO LUGAR NO MUNDIAL DE PILOTOS. / A SITUAÇÃO FEZ COM QUE SENNA COGITASSE SUA SAÍDA DA FÓRMULA UM E UMA MUDANÇA PARA A FÓRMULA INDY. //

**LOC 2:** FOI NO MESMO ANO, COM A INSATISFAÇÃO DO RENDIMENTO DA MCLAREN, QUE AYRTON SENNA TENTOU ACERTAR SUA IDA PARA A WILLIAMS, MAS A CONTRATAÇÃO FOI VETADA POR ALAIN PROST. / APÓS UM ANO FORA DA CATEGORIA, O PILOTO RETORNOU PARA A EQUIPE BRITÂNICA. / O SONHO DE SENNA DE PILOTAR O CARRO DA EQUIPE AZUL E BRANCA SÓ SE REALIZARIA NO ANO DE MIL 994. //

**LOC 1:** MAS ESSE É UM ASSUNTO QUE VOCÊ CONFERE NO PRÓXIMO EPISÓDIO. / ATÉ LÁ. //

## Episódio 3

### **ABERTURA**

#### **TEC: SOBE E DESCE BG (BG TRISTE)**

**LOC 1:** O PODCAST QUE VOCÊ ACOMPANHA AGORA É UM PROJETO EXPERIMENTAL, APRESENTADO PARA CONCLUSÃO DO CURSO DE JORNALISMO, NA PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE GOIÁS. / A PRODUÇÃO É DE ESTEFHANNY DA SILVA GARCIA E JOÃO VITOR GONÇALVES DE BARROS, DOIS APAIXONADOS PELA FÓRMULA UM. / A COORDENAÇÃO É DA PROFESSORA DENIZE DAUDT BANDEIRA. / A TÉCNICA É DE NILSON FILHO. //

**LOC 2:** NOSSO OBJETIVO É MOSTRAR COMO UM HERÓI NACIONAL, QUE POR ANOS SE CONSOLIDOU NAS PISTAS DE CORRIDA, SE TRANSFORMOU EM UM MITO, QUE, MESMO APÓS QUASE 30 ANOS DE SUA MORTE, CONTINUA VIVO NA MEMÓRIA E NO CORAÇÃO DE MUITA GENTE. //

#### **TEC: SOBE E DESCE BG**

#### **TEC: SOLTA BG DE ABERTURA 10” E VAI BG**

**LOC 1:** A TEMPORADA DE FÓRMULA UM DE MIL 994 TINHA TUDO PARA SER TRANQUILA PARA AYRTON SENNA. / O MELHOR PILOTO DA ATUALIDADE ESTARIA GUIANDO O MELHOR CARRO DOS ÚLTIMOS DOIS ANOS. / MAS QUANDO OS MOTORES RONCARAM, NÃO FOI BEM ASSIM. //

**LOC 2:** AYRTON SENNA FICOU DECEPCIONADO COM SUA WILLIAMS, QUE SEM A AJUDA DA ELETRÔNICA, PROIBIDA A PARTIR DAQUELE ANO, TINHA PERDIDO MUITO RENDIMENTO. / NO ENTANTO, MESMO COM TODAS AS DIFICULDADES COM O CARRO, O BRASILEIRO CONQUISTOU TRÊS POLES CONSECUTIVAS NAQUELE CAMPEONATO. //

**LOC 1:** NO G-P DO BRASIL, O PRIMEIRO DAQUELA TEMPORADA, JÁ NO INÍCIO DA CORRIDA, MICHAEL SCHUMACHER ANDAVA FORTE PARA ALCANÇAR SENNA. / APÓS OS PITS STOPS, O ALEMÃO ULTRAPASSOU O BRASILEIRO QUE PRECISOU FAZER UM GRANDE ESFORÇO PARA ALCANÇAR O PILOTO DA BENETTON. / O CENÁRIO LEVOU A UM ERRO QUE RESULTOU NA VITÓRIA DE SCHUMACHER NO G-P DE INTERLAGOS. //

**LOC 2:** TUDO INDICAVA QUE A DISPUTA DO CAMPEONATO DAQUELE ANO SERIA ENTRE SENNA E O ALEMÃO. / NO SEGUNDO GRANDE PRÊMIO DA TEMPORADA, O CARRO DE Ayrton foi tocado na primeira curva e novamente o brasileiro precisou abandonar a corrida. / Após o incidente, Schumacher venceu a corrida com facilidade. //

**LOC 1:** UM DOS GRANDES DESTAQUES DAQUELA TEMPORADA FOI O TAMBÉM BRASILEIRO RUBENS BARRICHELLO, QUE TERMINOU O SEGUNDO G-P DA TEMPORADA EM SEGUNDO LUGAR E O GRANDE PRÊMIO DO BRASIL EM QUINTO LUGAR. / APÓS O FINAL DA SEGUNDA CORRIDA DO ANO DE MIL 994, O CAMPEONATO DE PILOTOS DA FÓRMULA UM TINHA EM PRIMEIRO LUGAR MICHAEL SCHUMACHER E COMO VICE-LÍDER RUBENS BARRICHELLO. //

**LOC 2:** A TERCEIRA CORRIDA DAQUELE ANO FOI A DO GRANDE PRÊMIO DE SAN MARINO, EM ÍMOLA, NA ITÁLIA. / APESAR DOS PROBLEMAS ENFRENTADOS POR SENNA NAS DUAS PRIMEIRAS CORRIDAS DO ANO, O PILOTO ESTAVA SEGURO DE QUE A PRIMEIRA VITÓRIA NO ANO VIRIA NAQUELE G-P DE ÍMOLA, JÁ QUE O BRASILEIRO TINHA UMA FACILIDADE COM O CIRCUITO, MAS NÃO FOI ISSO QUE ACONTECEU. //

### **TEC: SOBE E DESCE BG**

**LOC 1:** O FIM DE SEMANA DO G-P DE ÍMOLA NÃO FOI NORMAL. / COMEÇANDO PELO GRAVE ACIDENTE QUE O BRASILEIRO RUBENS BARRICHELLO SOFREU NA SEXTA-FEIRA, DURANTE OS TREINOS LIVRES. / O CARRO DO PILOTO DECOLOU AO PASSAR POR CIMA DA ZEBRA, BATENDO NA GRADE DE PROTEÇÃO, FICANDO TOTALMENTE DESTRUÍDO. / O BRASILEIRO SOFREU ALGUMAS ESCORIAÇÕES, QUEBROU O NARIZ E TEVE UMA LEVE PERDA DE MEMÓRIA. / BARRICHELLO FOI PROIBIDO DE PARTICIPAR DA CORRIDA PARA QUE PUDESSE SE RECUPERAR. //

**LOC 2:** JÁ NO SÁBADO, VEIO A PRIMEIRA MORTE NA PISTA DESDE MIL NOVECENTOS E OITENTA E DOIS. / DURANTE A CLASSIFICAÇÃO PARA A CORRIDA DE DOMINGO, O AUSTRIACO ROLAND RATZENBERGER, DA EQUIPE SIMTECK, PERDEU O AEROFÓLIO DO CARRO E FOI JOGADO VIOLENTAMENTE CONTRA O MURO DO CIRCUITO. / APESAR DAS TENTATIVAS DE REANIMAÇÃO POR PARTE DOS MÉDICOS, A MORTE DO PILOTO FOI CONFIRMADA NO HOSPITAL DE BOLONHA. / AQUELA ERA A SEGUNDA CORRIDA DE RATZENBERGER NA CATEGORIA. //

**LOC 1:** AYRTON FICOU MUITO ABALADO COM OS DOIS EPISÓDIOS. / O PILOTO CHEGOU A VISITAR RUBINHO NO HOSPITAL. / APÓS O ACIDENTE DO AUSTRIACO NO SÁBADO, SENNA INICIOU UM MOVIMENTO PARA QUE A CORRIDA NÃO FOSSE REALIZADA. / ELE ALEGAVA FALTA DE SEGURANÇA. / O PILOTO ACABOU SENDO ADVERTIDO PELA DIREÇÃO DA PROVA. //

**LOC 2:** INFLUENCIADO POR ALGUMAS PESSOAS PRÓXIMAS, INCLUINDO SUA NAMORADA NA ÉPOCA, ADRIANE GALISTEU, O BRASILEIRO CHEGOU A PENSAR EM NÃO CORRER NAQUELE DOMINGO. / NO ENTANTO, SENNA SABIA QUE ESSA HIPÓTESE SERIA RECHAÇADA POR SUA EQUIPE, ATÉ POR CONTA DOS PATROCINADORES. / O BRASILEIRO PEDIU ENTÃO QUE PROVIDENCIASSE UMA BANDEIRA DA ÁUSTRIA, PARA UMA HOMENAGEM A RATZENBERGER, SE VENCESSE A PROVA. / NO DOMINGO, AYRTON SENNA SE ALINHOU NA PRIMEIRA POSIÇÃO DO GRID. //

**TEC: SOBE E DESCE BG**

**TEC: SONORA 1 ADRIANE GALISTEU**

**DEIXA INICIAL:** ELE NÃO TAVA QUERENDO CORRER E ELE FALOU PRA MIM...

**DEIXA FINAL:** ...POXA ENTÃO NÃO CORRE.

**TEC: SOBE E DESCE BG**

**LOC 1:** LOGO NO INÍCIO DA CORRIDA DE DOMINGO, UM ACIDENTE ENVOLVENDO J.J. LEHTO E PEDRO LAMY CAUSOU A ENTRADA DO SAFETY CAR NA PISTA. / APÓS CINCO VOLTAS, O CARRO DE SEGURANÇA SE RETIROU E A CORRIDA TEVE SUA RELARGADA, COM AYRTON SENNA NA PONTA E SCHUMACHER EM SEGUNDO LUGAR. / NA SEGUNDA VOLTA APÓS A SAÍDA DO SAFETY CAR, O BRASILEIRO NÃO CONSEGUIU FAZER A CURVA TAMBURELLO. //

**LOC 2:** A WILLIAMS DE SENNA PAROU DE RESPONDER AOS COMANDO DO PILOTO E SE CHOCOU BRUTALMENTE CONTRA O MURO DO CIRCUITO DE ÍMOLA. //

**TEC: SOBE E DESCE BG**

**TEC: SONORA 2 GALVÃO BUENO**

**DEIXA INICIAL: “SENN A BATEU FORTE”...**

**DEIXA FINAL: ...SENN A ESCAPOU E BATEU MUITO FORTE.**

**TEC: SOBE E DESCE BG**

**LOC 1:** PARA OS TELESPECTADORES, O ACIDENTE NÃO PARECEU SER GRAVE. / QUANDO OS PRIMEIROS PARAMÉDICOS CHEGARAM AO LOCAL DA BATIDA, O CENÁRIO NÃO ERA NADA BOM. //

**LOC 2:** AYRTON NÃO SE MOVIA E SUA CABEÇA ESTAVA LEVEMENTE INCLINADA. / O BRASILEIRO ESTAVA PERDENDO SANGUE RAPIDAMENTE. / APÓS 17 MINUTOS DA BATIDA, O HELICÓPTERO DE RESGATE QUE LEVARIA O PILOTO PARA O HOSPITAL DECOLOU. / A ESSA ALTURA, OS MÉDICOS JÁ TINHAM CONSCIÊNCIA DE QUE O QUADRO ERA IRREVERSÍVEL. //

**LOC 1:** MESMO COM O ACIDENTE, A CORRIDA NÃO FOI INTERROMPIDA. / AO SABEREM DA SITUAÇÃO DE SENNA NO FINAL DA PROVA, PILOTOS E CHEFES DE EQUIPE SE INDIGNARAM COM A SITUAÇÃO QUE OCORREU DURANTE AQUELE FINAL DE SEMANA. //

**TEC: SOBE E DESCE BG**

**TEC: SONORA 3 ROBERTO CABRINI**

**DEIXA INICIAL: NESTE MOMENTO A MÉDICA...**

**DEIXA FINAL: ...MORREU AYRTON SENNA DA SILVA.**

**LOC 2:** ÀS DUAS HORAS E CINCO MINUTOS DA TARDE, PELO HORÁRIO DE BRASÍLIA, A MORTE DE AYRTON SENNA DA SILVA FOI ANUNCIADA OFICIALMENTE POR ROBERTO CABRINI, QUE ERA O CORRESPONDE

ESPECIAL DA GLOBO. / O JORNALISTA FICOU ENCARREGADO DE DAR A NOTÍCIA A TODOS OS BRASILEIROS. //

**LOC 1:** A O JORNALISTA ESPORTIVO TÉO JOSÉ, QUE ACOMPANHOU TODA A CARREIRA DE Ayrton Senna, RELEMBRA O DIA DA MORTE DO BRASILEIRO E DA COBERTURA DO ENTERRO DO PILOTO. //

**TEC: SONORA 4 TÉO JOSÉ**

**DEIXA INICIAL:** EU ESTAVA NA MINHA CASA AQUI EM SÃO PAULO...

**DEIXA FINAL:** ...E EM 94 EU MUDEI PRA CA.

**LOC 2:** A MORTE DE Ayrton Senna CAUSOU GRANDE CONSTERNAÇÃO NO CIRCO DA FÓRMULA UM E NO MUNDO. / NO BRASIL, ASSIM QUE A NOTÍCIA FOI CONFIRMADA, A COMOÇÃO TOMOU CONTA DO PAÍS, COMO LEMBRA SANDRA MACHADO, QUE ACOMPANHAVA A CORRIDA NAQUELE DIA. //

**TEC: SONORA 5 SANDRA MACHADO LOBO FÃ**

**DEIXA INICIAL:** DA HORA QUE ELE BATEU LÁ...

**DEIXA FINAL:** ...NÓS ESTAMOS AQUI EM UM CICLO NÉ E FOI O CICLO DELE.

**LOC 1:** APESAR DAS PESSOAS TEREM UMA NOÇÃO DE QUE A FÓRMULA UM É UM ESPORTE PERIGOSO E SUJEITO A FATALIDADES, NINGUÉM ESPERAVA QUE ALGO PUDESSE ACONTECER COM O MAIOR PILOTO DA CATEGORIA NAQUELA ÉPOCA. / Ayrton tinha uma aura de IMORTALIDADE, AQUELAS PESSOAS QUE NÃO SOFRIAM NENHUM MAL EXTREMO. //

**LOC 2:** O PILOTO JÁ TINHA ESCAPADO ILESO DE ACIDENTES PIORES QUE AQUELE. / AOS OLHOS DE TODOS, AQUELA ERA UMA BATIDA NORMAL, UMA FATALIDADE QUE OCORRE EM QUALQUER GRANDE PRÊMIO. / A ESPERANÇA DE MUITOS ERA QUE Senna TIRASSE O CINTO DE SEGURANÇA E SAÍSSE DO CARRO NORMALMENTE. //

**TEC: SOBE E DESCE BG**

**LOC 1:** NA MANHÃ DO DIA QUATRO DE MAIO DE MIL NOVECENTOS E NOVENTA E QUATRO, O CORPO DE Ayrton Senna finalmente chegou ao Brasil, para ser velado na Assembleia Legislativa de São Paulo. / O corpo do brasileiro foi levado ao local do velório por um comboio do corpo de bombeiros, que parou a capital paulista, o Brasil e o mundo. / Téo José lembra o episódio. //

### **TEC SONORA 6 TEO JOSÉ TERCEIRA PERGUNTA**

**DEIXA INICIAL:** O CAIXÃO SUBINDO E EU DESCENDO...

**DEIXA FINAL:** ...ME RECORDO PLENAMENTE E NÃO VOU ESQUECER NUNCA, BEM LOUCO.

**LOC 2:** O ENTERRO DE Ayrton foi acompanhado apenas por familiares e amigos credenciados. / Entre os que carregaram o caixão de Ayrton estavam: Alain Prost, o grande rival do piloto, Derek Warwick, o piloto que foi barrado por Senna na Lotus e Gerhard Berger, grande amigo do piloto dentro e fora das pistas e companheiro de Ayrton na McLaren. //

### **TEC: SOBE E DESCE BG**

**LOC 1:** APÓS A MORTE DE Ayrton Senna, uma investigação para apurar as causas do acidente foi instaurada. / Pessoas foram acusadas, possibilidades foram levantadas. / A principal hipótese, segundo as investigações, foi a de que a coluna de direção do carro de Senna havia quebrado. //

**LOC 2:** ANTES DA CORRIDA DE Ímola, engenheiro e técnicos da equipe haviam feito uma modificação na barra de direção do carro, aumentando a peça em alguns centímetros. / A mudança foi um pedido do próprio Ayrton, que não estava gostando da altura do volante. //

**LOC 1:** PARA ATENDER AO PEDIDO, OS MEMBROS DA Williams soldaram um pedaço de aço aeronáutico na barra. / As vitórias feitas no carro do brasileiro mostraram uma grande fadiga desse material e conseqüentemente a quebra da coluna. / Mas, o que

ELES NUNCA CONSEGUIRAM PROVAR FOI SE A PEÇA QUEBROU ANTES OU APÓS A COLISÃO. //

**LOC 2:** AS REAÇÕES DO CARRO E DO PRÓPRIO PILOTO INDICAM QUE ELA PODE TER SE QUEBRADO ANTES DA COLISÃO. / ALGUNS INTEGRANTES DO TIME DA WILLIAMS, INCLUINDO O DONO DA EMPRESA, FRANK WILLIAMS, CHEGARAM A SER INDICIADOS. / ENTRETANTO, O PROCESSO NÃO FOI LEVADO ADIANTE E NINGUÉM FOI PRESO. //

**LOC 1:** FORA DAS PISTAS, / O ACIDENTE FOI TÃO IMPACTANTE QUANTO. / A POSSIBILIDADE DE PERDA DO ÍDOLO NACIONAL, ASSIM COMO DESCREVE A SEGUIR O NARRADOR OSCAR ULISSES, GEROU UMA MELANCOLIA GENERALIZADA. //

### **TEC: RODAR SONORA 7 OSCAR ULISSES**

**DEIXA INICIAL:** NA ÉPOCA EU FAZIA... EU FAZIA CORRIDAS ASSIM...

**DEIXA FINAL:** ...O CARINHO QUE O PÚBLICO TINHA POR ELE.

**LOC 2:** DESDE SUA MORTE, Ayrton Senna da Silva tem sido lembrado em diversas ocasiões, não apenas pelas eleições de melhores pilotos da história da Fórmula Um. / O piloto brasileiro deixou um legado que passa pelas mais diversas áreas, reafirmando o seu nome de geração a geração. / Mas esse é um assunto para o próximo episódio. / Até lá. //

### **SOBE E DESCE BG**

**LOC1** : ESSE EPISÓDIO CONTOU COM ÁUDIOS DO PODCAST TICARACATICAST CORTES OFICIAIS, TRANSMISSÃO OFICIAL DA CORRIDA DO DIA PRIMEIRO DE MAIO DE MIL 994 DA GLOBO E PLANTÃO DA GLOBO ANUNCIANDO A MORTE DE Ayrton Senna. //

## Episódio 4

### **ABERTURA**

#### **TEC: SOBE E DESCE BG (MESMO DO PRIMEIRO EPISÓDIO)**

**LOC 1:** O PODCAST QUE VOCÊ ACOMPANHA AGORA É FRUTO DE UM PROJETO EXPERIMENTAL APRESENTADO PARA CONCLUSÃO DO CURSO DE JORNALISMO NA PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE GOIÁS. / A PRODUÇÃO É DE ESTEFHANNY DA SILVA GARCIA E JOÃO VITOR GONÇALVES DE BARROS, DOIS APAIXONADOS PELA FÓRMULA UM. / A COORDENAÇÃO É DA PROFESSORA DENIZE DAUDT BANDEIRA. / A TÉCNICA É DE NILSON FILHO. //

**LOC 2:** NOSSO OBJETIVO É MOSTRAR COMO UM HERÓI NACIONAL, QUE POR ANOS SE CONSOLIDOU NAS PISTAS DE CORRIDA, SE TRANSFORMOU EM UM MITO, QUE, MESMO APÓS QUASE 30 ANOS DE SUA MORTE, CONTINUA VIVO NA MEMÓRIA E NO CORAÇÃO DE MUITA GENTE. //

**TEC: SOBE E DESCE BG**

**TEC: SOLTA BG DE ABERTURA 10" E VAI BG**

**LOC 1:** EM MIL 991 AYRTON SENNA RESOLVEU EXPLORAR SEU NOME E SUA IMAGEM. / A MARCA SENNA FOI INSPIRADA NO “ESSE” DO FINAL DA RETA DOS BOXES DA PISTA DE INTERLAGOS. / A PROPOSTA FOI DESENVOLVIDA PARA PRODUTOS DE IMPACTOS, INOVADORES E NECESSARIAMENTE IDENTIFICADOS COM A IMAGEM DE UM PILOTO JOVEM, COMPETITIVO, SÉRIO, OBSTINADO, VITORIOSO E ESPORTISTA INTERNACIONAL. //

**LOC 2:** A INTENÇÃO DE AYRTON SENNA ERA QUE A MARCA ESTIVESSE, DENTRO DE TRÊS ANOS, ENTRE AS 15 MAIS PRESTIGIADAS DO PLANETA. / NESSA ÉPOCA, O PILOTO ESTAVA VIVENCIANDO O ÁPICE DE SEU RECONHECIMENTO MUNDIAL. //

**TEC: SOBE E DESCE BG**

**LOC 1:** AYRTON SENNA, INFELIZMENTE, NÃO SOBREVIVEU PARA PODER VER A REALIZAÇÃO DE UM DOS SEUS MAIORES SONHOS, A CRIAÇÃO DO INSTITUTO AYRTON SENNA. / ENTRETANTO, SUA MORTE O TRANSFORMOU EM UM MITO, NÃO APENAS NAS PISTAS DE FÓRMULA UM. //

**LOC 2:** A PROPOSTA DO INSTITUTO AYRTON SENNA, CONFORME DEPOIMENTO DE SUA IRMÃ VIVIANE SENNA, FOI DO PRÓPRIO AYRTON, QUE MANIFESTOU O DESEJO DOIS MESES ANTES DE SUA MORTE. / COUBE ENTÃO A FAMÍLIA SENNA DA SILVA COLOCAR EM PRÁTICA O SONHO DO PILOTO. //

### **TEC: SONORA 1 DEPOIMENTO DE VIVIANE SENNA**

**DEIXA INICIAL:**

**DEIXA FINAL: ...**

**LOC 1:** VIVIANE É QUEM COMANDA A ORGANIZAÇÃO NÃO GOVERNAMENTAL QUE LEVA O NOME DO IRMÃO DELA. / QUANDO O INSTITUTO FOI CRIADO, EM 20 DE NOVEMBRO DE MIL 994, O PRINCIPAL OBJETIVO ERA A MELHORIA DA EDUCAÇÃO NO BRASIL. / SÓ NO ANO DE 2022, O INSTITUTO ATENDEU MAIS DE DOIS VÍRGULA 7 MILHÕES DE CRIANÇAS E JOVENS. //

**LOC 2:** MAIS DE 200 MIL EDUCADORES JÁ FORAM POTENCIALMENTE IMPACTADOS PELA O-N-G. / EM 29 ANOS DE ATUAÇÃO, O INSTITUTO AYRTON SENNA FEZ MAIS DE 36 MILHÕES DE ATENDIMENTOS DE ESTUDANTES EM MAIS DE TRÊS MIL MUNICÍPIOS EM TODOS OS ESTADOS BRASILEIROS. / A O-N-G TEM COMO SEUS PRINCIPAIS FOCOS DE ATUAÇÃO A FORMAÇÃO DE EDUCADORES, AS SOLUÇÕES EDUCACIONAIS, GESTÃO DE ESCOLA E DO APRENDIZADO, EDUCAÇÃO DE JOVENS E EDUCAÇÃO E TECNOLOGIA. //

**LOC 1:** PELO MENOS 60 MIL PROFISSIONAIS DA EDUCAÇÃO SÃO CAPACITADOS ANUALMENTE NAS ÁREAS DE SERVIÇO, COACHING, TUTORIA E SUPERVISÃO, OS GESTORES ESCOLARES TAMBÉM ENTRAM NESSA CONTA. / ELES RECEBEM TREINAMENTO EM GESTÃO INTEGRADA, QUE ABORDA TANTO A ADMINISTRAÇÃO DE ESCOLAS QUANTO O PRÓPRIO PROCESSO EDUCACIONAL, QUE TEM COMO FOCO O RESULTADO DO APRENDIZADO DOS ALUNOS. //

### **TEC: SOBE E DESCE BG**

**LOC 2:** O INSTITUTO AYRTON SENNA CONTA COM DIVERSOS PROGRAMAS QUE AJUDAM NA GESTÃO E NO APRENDIZADO. / UM EXEMPLO É O PROGRAMA “GESTÃO NOTA 10”, QUE FORNECE FERRAMENTAS E CAPACITAÇÕES PARA UM BOM GERENCIAMENTO ESCOLAR. / O PROGRAMA VISA ATINGIR AS SECRETARIAS DE EDUCAÇÃO E GESTORES ESCOLARES, COM O OBJETIVO DE MELHORAR O APRENDIZADO. //

**TEC: SOBE E DESCE BG**

**LOC 1:** OUTRO PROGRAMA IMPLEMENTADO PELO INSTITUTO AYRTON SENNA É O “CIRCUITO CAMPEÃO”, QUE TRABALHA COM A MONITORIA E ADMINISTRA AÇÕES DE COMBATE AO ANALFABETISMO E A BAIXA APRENDIZAGEM NOS ANOS INICIAIS DO ENSINO FUNDAMENTAL. / O PROJETO É FOCADO EM AJUDAR OS ESTUDANTES CRONICAMENTE DEFASADOS E QUE APRESENTAM DIFICULDADE NO APRENDIZADO, FAZENDO COM QUE CHEGUEM À SÉRIE ADEQUADA PARA SUA IDADE. //

**LOC 2:** SEGUNDO INFORMAÇÕES DISPONIBILIZADAS PELO INSTITUTO AYRTON SENNA, OS PROGRAMAS ESTÃO DIRETAMENTE RELACIONADOS À INOVAÇÃO TECNOLÓGICA. / NOS ÚLTIMOS ANOS, O INSTITUTO BUSCOU INVESTIR ESFORÇOS NO APRIMORAMENTO DA SUA COMUNICAÇÃO EM DIVERSOS CANAIS. //

**LOC 1:** SÓ O SITE FOI VISITADO POR MAIS DE 756 MIL USUÁRIOS, O QUE EQUIVALE A 63 MIL VISITANTES MENSAIS, ISSO APENAS NO ANO DE 2022. / EM SUAS REDES SOCIAIS, O INSTITUTO TEVE UM CRESCIMENTO DE TRÊS VÍRGULA DOIS POR CENTO, ATÉ O COMEÇO DO SEGUNDO SEMESTRE DE 2023, TOTALIZANDO 847 MIL SEGUIDORES EM TODAS AS SUAS CINCO PLATAFORMAS. //

**TEC: SOBE E DESCE BG**

**LOC 2:** OS NÚMEROS E A IMAGEM DE SENNA, ASSOCIADA A AÇÕES SOCIAIS, SÃO UM DOS RETRATOS DE UM LEGADO QUE PERDURA POR QUASE 30 ANOS. / SENNA QUE AINDA É INSPIRAÇÃO PARA MUITOS, COMO O PILOTO DE FÓRMULA UM LEWIS HAMILTON, QUE FAZ QUESTÃO DE LEMBRAR O TALENTO DE SENNA. / EM VÁRIOS MOMENTOS, O BRITÂNICO PRESTOU HOMENAGEM AO BRASILEIRO. /

**LOC 1:** O NARRADOR OSCAR ULISSES, QUE EXALTA SINGULARIDADES DE AYRTON COMO PILOTO, DÁ PISTAS DO LEGADO DEIXADO POR ELE. //

**TEC:** RODAR SONORA 2 PRIMEIRA PERGUNTA OSCAR ULISSES

**DEIXA INICIAL:** OLHA, O AYRTON FOI UM CASO EXCEPCIONAL...

**DEIXA FINAL:** ...EU VI ASSIM.

**LOC 2:** O TAMBÉM NARRADOR TÉO JOSÉ CONTA UMA DAS EXPERIÊNCIAS MAIS MARCANTES PARA ELE. / EM SEGUIDA, EXPRESSA O SENTIMENTO QUE TEM AO LEMBRAR DE AYRTON SENNA. //

**TEC:** RODAR SONORA 3 SEGUNDA PERGUNTA TÉO JOSÉ

**DEIXA INICIAL:** BOM A LEMBRANÇA É ESSE TÍTULO DE 88...

**DEIXA FINAL:** ...EU TENHO SAUDADE DO QUE VIA DENTRO DA PISTA E DO QUE EU OUVIA.

**LOC 1:** OSCAR ACREDITA QUE A FALTA DE TÍTULOS NO FUTEBOL BRASILEIRO PODE TER IMPULSIONADO A FIGURA DE AYRTON SENNA, LEVANDO O PILOTO À CATEGORIA DE ÍDOLO. / NO ENTANTO, ELE RESSALTA QUE ESSE NÃO É O PRINCIPAL MOTIVO. / OSCAR ENFATIZA A HABILIDADE DE SENNA COMO PILOTO E A NOTORIEDADE QUE ELE CONSEGUIU EM POUQUÍSSIMO TEMPO. //

**TEC:** RODAR SONORA 4 QUINTA PERGUNTA OSCAR ULISSES

**DEIXA INICIAL:** É A GENTE SEMPRE TEVE NO FUTEBOL...

**DEIXA FINAL:** ...ERA O CASO DA FÓRMULA 1 NA ÉPOCA.

**LOC 2:** POR FIM, TÉO JOSÉ TRAZ EM SUA FALA UMA IMAGEM DE UM AYRTON APAIXONADO PELO SEU PAÍS E COMPROMISSADO COM A PÁTRIA. / O ORGULHO DE SER BRASILEIRO QUE SENNA CARREGAVA, INSPIRAVA O POVO, QUE NÃO ENXERGAR APENAS UM PILOTO, MAS SIM UM ÍDOLO NACIONAL, DESTACA. //

**TEC: RODAR SONORA 5 QUARTA PERGUNTA TEO JOSÉ**

**DEIXA INICIAL: POSTURA, POSTURA, NÃO SÓ OS RESULTADOS...**

**DEIXA FINAL: ...DA VIDA COTIDIANA DAS PESSOAS.**

**LOC 1:** SANDRA MACHADO LOBO, FÃ DE FÓRMULA UM, QUE TAMBÉM COMENTA O LEGADO DEIXADO PELO PILOTO, REFORÇA A IMPORTÂNCIA DO INSTITUTO AYRTON SENNA. //

**TEC: RODAR SONORA 6**

**DEIXA INICIAL: O MAIOR LEGADO QUE ELE DEIXOU FOI SER ESSE PILOTO...**

**DEIXA FINAL: ... QUE ELE FOI MUITO ÍNTEGRO NO QUE ELE FALOU.**

**SOBE E DESCE BG**

**LOC 2:** UMA PESQUISA REALIZADA PELO KANTAR IBOPE, EM 2019, SOBRE CELEBRIDADES BRASILEIRAS, COLOCA AYRTON SENNA EM PRIMEIRA POSIÇÃO NO QUESITO DE ÍDOLOS ESPORTIVOS MAIS QUERIDOS E LEMBRADOS. / O NOME DO PILOTO APARECE AO LADO DE PELÉ, REI DO FUTEBOL. / OS DADOS REFORÇAM UM LEGADO QUE AINDA INFLUENCIA DIFERENTES GERAÇÕES. //

**TEC: SOBE E DESCE BG**

**TEC: RODAR SONORA 6 FALA PROFESSORA SABRINA**

**DEIXA INICIAL: O AYRTON SENNA REPRESENTA UM ÍDOLO NACIONAL E ATÉ UMA QUEBRA DE UM PARADIGMA...**

**DEIXA FINAL:... ACHO QUE ELE É UM ESPORTISTA QUE ACABA TRAZENDO OUTRAS EXPERIÊNCIAS PARA NÓS.**

**LOC:** ESSE EPISÓDIO CONTOU COM ÁUDIOS DO CANAL DO YOUTUBE OFICIAL DO INSTITUTO AYRTON SENNA. //

**RESOLUÇÃO n° 038/2020 – CEPE**

**Termo de autorização de publicação de produção acadêmica**

O(A) estudante João Vitor Gonçalves de Barros  
do Curso de Journalismo, matrícula 2020.1.0122.0050-7,  
telefone: [REDACTED] e-mail: [REDACTED], na  
qualidade de titular dos direitos autorais, em consonância com a Lei n° 9.610/98 (Lei dos  
Direitos do autor), autoriza a Pontifícia Universidade Católica de Goiás (PUC Goiás) a  
disponibilizar o Trabalho de Conclusão de Curso intitulado  
Ayrtton Senna: o legado de um ídolo imortal

gratuitamente, sem ressarcimento dos direitos autorais, por 5 (cinco) anos, conforme  
permissões do documento, em meio eletrônico, na rede mundial de computadores, no formato  
especificado (Texto (PDF); Imagem (GIF ou JPEG); Som (WAVE, MPEG, AIFF, SND);  
Vídeo (MPEG, MWV, AVI, QT); outros, específicos da área; para fins de leitura e/ou  
impressão pela internet, a título de divulgação da produção científica gerada nos cursos de  
graduação da PUC Goiás.

Goiânia, 13 de dezembro de 2023.

Assinatura do(s) autor(es): [Assinatura]

Nome completo do autor: João Vitor Gonçalves de Barros

Assinatura do professor-orientador:

Nome completo do professor-orientador:

**RESOLUÇÃO n° 038/2020 – CEPE**

**Termo de autorização de publicação de produção acadêmica**

O(A) estudante Catellanny da Silva Garcia  
do Curso de Psicologia, matrícula 20192012300037,  
telefone [REDACTED] e-mail [REDACTED], na  
qualidade de titular dos direitos autorais, em consonância com a Lei n° 9.610/98 (Lei dos Direitos  
do autor), autoriza a Pontifícia Universidade Católica de Goiás (PUC Goiás) a disponibilizar o  
Trabalho de Conclusão de Curso intitulado  
Apresentação sobre a história nacional do vídeo ao vivo

gratuitamente, sem ressarcimento dos direitos autorais, por 5 (cinco) anos, conforme permissões  
do documento, em meio eletrônico, na rede mundial de computadores, no formato especificado  
(Texto (PDF); Imagem (GIF ou JPEG); Som (WAVE, MPEG, AIFF, SND); Vídeo (MPEG,  
MOV, AVI, QT); outros, específicos da área; para fins de leitura e/ou impressão pela internet, a  
título de divulgação da produção científica gerada nos cursos de graduação da PUC Goiás.

Goiânia, 08 de Dezembro de 2023.

Assinatura do(s) autor(es): Catellanny Garcia

Nome completo do autor: Catellanny da Silva Garcia

Assinatura do professor-orientador:

Nome completo do professor-orientador: