

# OS DESAFIOS DA COMUNICAÇÃO NA FÓRMULA 1: TÉCNICA E PAIXÃO

**Maria Clara Custodio de Araujo Faria**

Graduando em Jornalismo – Centro Universitário Teresa D’Ávila

**Professora Flávia Gabriela**

Professor do Centro Universitário Teresa D’Ávila

Doutora em Comunicação pela UNIP - Universidade Paulista e Mestre em Comunicação e Cultura Midiática pela mesma instituição (Bolsista CAPES - PROSUP). Faz parte do grupo de pesquisa em Mídia e Estudos do Imaginário da UNIP. Bacharel em Comunicação com habilitação em Jornalismo pelo UNIFATEA - Centro Universitário Teresa D’Ávila, pós-graduada em Assessoria, Comunicação e Marketing pela UNITAU - (Universidade de Taubaté). MBA em Marketing e Negócios pelo UNISAL (Centro Universitário Salesiano). Pós-graduada em Psicologia Positiva pela PUCRS. Pós-graduada em Psicologia Analítica pelo CEJAA.

## RESUMO

O presente trabalho realizará uma breve abordagem sobre o que é e como funciona a maior categoria de automobilismo do mundo, a Fórmula 1. O foco do trabalho serão as transmissões realizadas desde a sua primeira corrida no Brasil até as transmissões atuais que frequentemente passam por uma recorrente evolução, para aproximar cada vez mais o público do seu esporte favorito. O processo de construção teórica se dará, metodologicamente, por linha cronológica dos grandes personagens da Fórmula 1 no Brasil, do ídolo Ayrton Senna da Silva, para o cidadão honorário brasileiro, Lewis Hamilton. A morte de Ayrton Senna, considerado herói do povo brasileiro será abordada, dando destaque à cobertura realizada pelo jornalista brasileiro Roberto Cabrini em 1º de maio de 1994. O trabalho ainda fará uma análise qualitativa da evolução tecnológica cada vez mais veloz das mídias digitais que podem ser usadas como meio de aproximar os fãs do seu esporte. Para isso pretende-se dar ênfase para este tópico, destacando como é possível construir e desconstruir uma imagem quando falamos sobre a internet e sua influência presentemente no meio esportivo. Pretende-se avaliar também, de que forma nas transmissões, uma parte do público se sente mais confortável migrando das transmissões na TV aberta para a transmissão feita pela plataforma da Fórmula 1 a F1TV, buscando entender o porquê de parte dos fãs realizarem esse tipo de escolha. Com o foco na plataforma Wattpad, analisar-se-á como esse nicho pode influenciar jovens leitoras a seguirem a carreira na comunicação após lerem uma história fictícia entre uma jornalista e um piloto de Fórmula 1, e como isso pode ser vantajoso para uma nova geração de comunicólogos, tendo em mente que tudo não passa de um mero mundo fantasioso onde não há a garantia de que isso realmente possa acontecer. Por fim, abordar-se-á a Fórmula 1 como nicho importante a ser valorizado como um produto de comunicação, visto que não é um simples produto mercadológico, mas uma história que une gerações.

**Palavras-chave:** Fórmula 1. Comunicação. História. Mídias Digitais.

### **Abstract**

The present work will take a brief approach to what the largest category of motorsport in the world, Formula 1, is and how it works. The focus of the work will be the transmissions carried out from its first race in Brazil to the current broadcasts that often go through a recurring evolution, to bring the public closer and closer to their favorite sport. The process of theoretical construction will take place, methodologically, by chronological line of the great characters of Formula 1 in Brazil, from the idol Ayrton Senna da Silva, to the Brazilian honorary citizen, Lewis Hamilton. The death of Ayrton Senna, considered a hero of the Brazilian people, will be addressed, highlighting the coverage made by Brazilian journalist Roberto Cabrini on May 1, 1994. The work will also make a qualitative analysis of the increasingly rapid technological evolution of digital media that can be used as a means of bringing fans closer to their sport. For this, it is intended to emphasize this topic, highlighting how it is possible to build and deconstruct an image when we talk about the internet and its influence currently in the sports environment. It is also intended to evaluate, how in the broadcasts, a part of the public feels more comfortable migrating from the broadcasts on open TV to the broadcast made by the Formula 1 platform to F1TV, seeking to understand why part of the fans make this type of choice. With the focus on the Wattpad platform, it will be analyzed how this niche can influence young readers to pursue their career in communication after reading a fictional story between a journalist and a Formula 1 driver, and how this can be advantageous for a new generation of communicologists, keeping in mind that everything is nothing more than a mere fantasy world where there is no guarantee that this can really happen. Finally, Formula 1 will be approached as an important niche to be valued as a communication product, since it is not a simple marketing product, but a story that unites generations.

**Keywords:** Formula 1. Communication. History. Digital Media.

### **Automobilismo como esporte**

Ao longo da evolução do automobilismo, a Fórmula 1 sempre foi considerada como o esporte mais importante dessa categoria, sendo a elite dos carros velozes e o sonho e desejo de todos os que almejam um dia chegar nesse meio. Com o passar dos anos fomos ganhando cada vez mais relevância e reconhecimento quando o assunto era Fórmula 1, isso porque o esporte passou a ser amplamente conhecido. Todos os domingos de manhã o público se concentra em frente a sua televisão ou aparelho digital para apreciar 20 pilotos em um circuito e fazendo as

curvas mais perigosas desse mundo em torno de um único objetivo, serem campeões.

Antes das corridas, há um período prévio de entretenimento que mantém a audiência engajada, com interações entre apresentadores, correspondentes e o público, além de informações frescas sendo transmitidas diretamente do paddock ou do pit lane. A interação nas redes sociais também é significativa, demonstrando uma conexão entre a estrutura de comunicação e o desejo dos fãs, onde a paixão e o entusiasmo desempenham um papel central.

Mesmo as formas de entretenimento que existiram por muitos séculos, tais como a música popular e a competição esportiva, estão hoje entrelaçados com os meios de comunicação de massa. Música popular, esportes e outras atividades são em grande parte mantidas pelas indústrias da mídia, que estão envolvidas não apenas na transmissão e apoio financeiro de formas culturais preexistentes, mas também na transformação ativa dessas formas. (THOMPSON, 1995, p.219)

No X, antigo Twitter, existe uma comunidade chamada de “F1TT” sendo um meio que os fãs de diversos pilotos têm de externar suas opiniões, comentários, memes e até mesmo formar grupos ou duplas de amigadas para assistir às corridas juntos. Isso é uma forma de interação positiva, mas é necessário existir um cuidado entre o que você publica sobre alguém, o que pode ser prejudicial para seu próprio perfil. Essa forma de comunicação é considerada uma das mais eficazes, através dela é possível alcançar coisas positivas em prol de algo maior.

Mas, nem sempre o que acontece dentro de pista pode ser algo positivo para o público que acompanha. Em um estudo de caso publicado, no qual foi intitulado por *"Have we reached Peak F1?"*, a análise do *Buzz Radar* explicou que o 'boom' de 2022 - o qual foi impulsionado pela calorosa luta pelo título de 2021 entre Lewis Hamilton e Max Verstappen e pelas novas regras dos carros pode ter marcado um ponto alto de interesse na F1 por um tempo. Os dados mostram que as menções à Fórmula 1 nas mídias sociais caíram em 70,2% nos primeiros cinco meses de 2023 em comparação com o mesmo período de 2022, com uma queda crucial de 46,29% nos novos seguidores e de 64,10% no alcance social.

Figura 1 - Menções da F1 nas mídias

	2021	2022	2023
Menções	3.19m	6.14m	1.83m
Novos seguidores	624.27k	911.15k	489.37k
Alcance social	35,63 bilhões	61,73 bilhões	22,16 bilhões

Fonte: site Motorsport.com feita em 2023 após análise do Buzz Radar. Disponível em:

<https://motorsport.uol.com.br/f1/news/f1-> . Acesso em: 10/05/2024

Essa queda se sucedeu pelo sucesso e dominância de uma única equipe, acabou afastando fãs da categoria porque disseram que isso não tinha mais a mesma emoção que encontravam antes quando se sentavam para assistir aos domingos. Por isso, a categoria passou a buscar algumas questões para atrair o público novamente para perto de si. Em 2024, a Fórmula 1 publicou dados do primeiro trimestre da categoria nas redes sociais. Segundo os números da Liberty Media, dona dos direitos comerciais da F1, a participação dos torcedores nas corridas aumentou em 5%, chegando a 6 milhões. Já o número de seguidores nas redes sociais chegou a 70,5 milhões em 2023. Para Stefano Domenicali, presidente e executivo da Fórmula 1 em uma matéria do site Máquina do esporte, ele diz:

"Em 2023, tivemos outra temporada incrível para a Fórmula 1. Houve um forte envolvimento em todas as plataformas, com recorde de participação nas corridas, e a F1 mantendo a sua posição como a liga que mais cresce nas redes sociais pelo quarto ano consecutivo".

No entanto, a audiência global da categoria nas plataformas de mídia teve queda de 2,5%, chegando a 1,5 bilhão de telespectadores.

Apesar das flutuações existentes no esporte, é inegável que a Fórmula 1 pode passar por altos e baixos, mas jamais deixará de ser a elite máxima do mundo do automobilismo. Parte do declínio culpa da própria categoria, que em sua maioria provoca o afastamento de diversos fãs, mesmo com a sua série Drive To Survive, um sucesso da plataforma de streaming Netflix, foi uma forma de reaproximar e

trazer novos fãs para a categoria. Mas, ainda, existe um embate causado novamente pela categoria e pela plataforma. A Fórmula 1 pode passar pelos seus recorrentes declínios, mesmo que boa parte seja graças aos avanços tecnológicos, mas é inegável que independente da posição que aconteça isso ela sempre terá uma parcela do público ao seu lado, mesmo que ela seja em 60 ou 70% existe uma parcela que demonstra tamanha fidelidade para com a categoria.

### **O que é a Fórmula 1**

A Fórmula 1 é considerada a principal categoria do automobilismo do mundo, é o sonho dos pilotos que estão no Kart e nas categorias de base como a Fórmula 3 e a Fórmula 2. São 20 pilotos, desde os mais inexperientes até os mais recordistas da categoria. Disputada desde 1950, ela se diferencia por ser um campeonato em que cada equipe tem que construir o próprio carro. Por conta disso, atrai tecnologia de ponta e a maioria dos melhores pilotos do mundo.

O nome fórmula surgiu nos anos 1940 para designar uma categoria de corridas de carro. Os organizadores das corridas adotaram o termo sem nenhuma razão especial, simplesmente acharam que o termo “Fórmula” descreve melhor o esporte e decidiram chamá-lo assim. Os carros mais rápidos e avançados ficaram conhecidos com os carros de Fórmula 1, com o número “1” significando que esta é a classe principal das corridas., isso, antes mesmo de a categoria ter um campeonato.

A primeira corrida oficial aconteceu no dia 13 de maio de 1950, no circuito de Silverstone, na Inglaterra. O vencedor foi o italiano Nino Farina, que pilotava um Alfa Romeo, considerado um dos maiores fabricantes de carros da Europa, ao lado de nomes como Ferrari, Maserati e Mercedes. Pelos primeiros três anos as competições aconteceram apenas na Europa e nos Estados Unidos, em Indianápolis. É acima de tudo uma competição que envolve bilhões de dólares e euros. Sua competição é importante para seu crescimento, mas assim como Madeira da Cunha (2009) apresenta o nosso esporte é uma profunda raiz comercial. O esporte a motor possui uma profunda raiz comercial.

O esporte a motor possui uma profunda raiz comercial. Os carros e as marcas não competem apenas por troféus, mas também - e, sobretudo - por mercado. Muito mais que um artefato esportivo, o automóvel é antes de tudo um crucial meio de locomoção, e um bem de consumo por excelência. Muito cedo se percebeu a forte ressonância que os resultados das corridas do domingo exerciam sobre as vendas das concessionárias na segunda-feira, e diante disso a coisa torna-se muito maior. Estamos, conseqüentemente, falando de um enorme negócio que envolve algumas

das maiores empresas mundiais, disputando mercados aos olhos do mundo através de uma corrida tecnológica. Motivações semelhantes escreveram a história do século XX através de guerras, fossem elas quentes ou frias. Tratam-se, assim, de forças extremamente poderosas. (MADEIRA DA CUNHA in ULTIMAVOLTA.com, 2009)

## **A Fórmula 1 e sua chegada no Brasil**

A categoria veio para o Brasil, tendo sua primeira prova no ano de 1972, acontecendo no templo do automobilismo, o Autódromo Internacional de Interlagos, situado na cidade de São Paulo.

No dia 30 de março de 1972, o Brasil recebeu pela primeira vez a Fórmula 1, com uma prova chamada de extra campeonato na tarde de quinta-feira. O responsável por isso foi o ex-piloto e jornalista Antonio Carlos Scavone, fundador da revista AutoEsporte e, na época, diretor da TV Globo. Em 1970, ele trouxe um torneio de Fórmula Ford para o local, que serviu para a homologação da pista. No ano seguinte foi a vez de uma corrida de Fórmula 2, uma espécie de evento-teste para a vinda da F1 em 1972.

O Automóvel Clube do Estado de São Paulo foi quem ficou responsável pela organização do evento. Um helicóptero da Força Aérea Brasileira (FAB) foi disponibilizado para o resgate em caso de acidentes, além de oito ambulâncias. No total, trabalharam 180 funcionários, além de 500 policiais militares e 92 bombeiros. 50 mil ingressos foram vendidos, tudo isso para um evento que nunca tinha acontecido no Brasil que os fãs acompanhavam apenas pelo rádio.

Entre os pilotos, os destaques eram os irmãos brasileiros Emerson e Wilson Fittipaldi, José Carlos Pace, o argentino Carlos Reutemann e o sueco Ronnie Peterson. A pole ficou com Emerson Fittipaldi com o tempo de 2m32s383, a mais rápida volta em Interlagos até então. Reutemann completou a primeira fila, mais de dois segundos atrás. No dia da corrida, apenas 11 carros foram para a corrida, com o BRM do francês Jean-Pierre Beltoise fora da prova antes mesmo da largada.

A vitória foi de Carlos Reutemann, que disputava pela primeira vez na Fórmula 1. Ronnie Peterson ficou em segundo e Wilsinho Fittipaldi completou o pódio. O austríaco Helmut Marko foi o quarto, com o australiano Dave Walker em quinto e Luiz Pereira Bueno completou os seis primeiros.

A partir do ano de 1973 o Brasil entrou oficialmente no calendário da categoria, e marcou a primeira vitória de Emerson Fittipaldi em casa, ao volante da

Lotus 72D. O que anos depois deu início ao carinhoso hino da torcida brasileira, a música 'Lotus 72D' do cantor Zé Roberto.

A relação do Brasil com a Fórmula 1 se dá com Emerson Fittipaldi, Felipe Massa, Rubens Barrichello, Nelson Piquet, José Carlos Pace e o herói do povo, Ayrton Senna da Silva. Com o relato e a pesquisa de popularidade, é evidente como Senna foi o principal responsável pelo amor e carinho dos brasileiros com a categoria. Mesmo 30 anos após a morte da icônica lenda das pistas, desde os mais novos até os mais velhos dizem com orgulho que começaram a assistir à categoria após ver as corridas de Ayrton ou por um dos brasileiros citados acima.

### **Histórico da Fórmula 1 no Brasil: Transmissões**

Se engana quem acha que apenas a Rede Globo com as icônicas narrações de Galvão Bueno ou então a Rede Bandeirantes com os bordões de Sérgio Maurício, foram os únicos lugares que transmitiram Fórmula 1 no Brasil logo no início. A primeira transmissão oficial de uma corrida aconteceu em 1970, o Grande Prêmio da Grã-Bretanha em Brand Hatch, que aconteceu no dia 18 de julho e que marcou a estreia do brasileiro Emerson Fittipaldi.

A icônica e marcante transmissão aconteceu em uma parceria da TV Record de São Paulo e do Rio de Janeiro. Eram parte de uma Rede de Emissoras Independentes (REI). O pai do estreado, conhecido por todos como barão, foi o narrador das corridas. Já era conhecido e tinha prática com o que estava fazendo, pois na bagagem carregava suas experiências da Jovem Pan. Além de tudo, ele era responsável pelas Mil Milhas Brasileiras que aconteciam no Autódromo de Interlagos.

Mas nem todo o caminho foi fácil para a Fórmula 1. Ao invés de fecharem um acordo para que fossem transmitidas todas as corridas, eles realizaram um acordo para transmitir apenas algumas corridas. A Tupi, de São Paulo, com o jornalista Tércio de Lima na locução, transmitiu os GPS da Bélgica e Mônaco de 1972 em parceria com a Rede Globo, que também começava a se interessar pela Fórmula 1. A Record conseguiu transmitir o GP da Itália, que consagrou Fittipaldi como o primeiro campeão brasileiro da Fórmula 1.

Apenas em 1980 que a Fórmula 1 ganhou uma casa no Brasil, mesmo sendo aclamada por alguns fãs, ainda demorou para que alguém quisesse comprar a ideia de transmitir corridas de carros e não apenas o clássico futebol que sempre ganhou

um espaço no coração dos brasileiros. A Band foi quem se tornou a primeira casa da Fórmula 1, no mesmo ano a TV Cultura pediu os direitos para transmitir o Grande Prêmio de Interlagos.

Em 1981, a Rede Globo percebeu o possível sucesso no qual as transmissões estavam tendo e resolveu assumir os direitos naquele mesmo ano. No início, ainda não eram as icônicas narrações de Galvão Bueno. O amigo de Ayrton Senna só assumiu o comando em 1982 ao lado de Reginaldo Leme, quando Luciano do Valle deixou as transmissões. Grande parte do sucesso da Rede Globo se sucedeu a Ayrton Senna. O brasileiro se tornou um símbolo histórico e nacional para o canal, era com certa frequência que ele aparecia em programas, reportagens especiais e comerciais.

Nunca foi fácil emplacar a Fórmula 1 no Brasil, até hoje é difícil ela conseguir o seu espaço, diferente dos outros países como na Europa. Por conta disso, a Fórmula 1 na década de 80 começou a passar por algumas dificuldades na Rede Globo. A emissora de Roberto Marinho sempre foi considerada responsável por transmitir os campeonatos de futebol, como paulista, carioca, mundial e copa do mundo, e a partir daí começou a briga por espaço com o esporte a motor. Mas, entre alguns pequenos trancos e barrancos, as transmissões ainda se sucederam.

O esporte na Globo começou a virar motivo de reclamação por parte do público, eles percebiam que a Fórmula 1 não era tratada com o respeito que aquele esporte merecia. Diante disso, começaram a cortar os pódios, paravam a corrida no meio para algum anúncio, Galvão Bueno aparecia em apenas algumas corridas e os narradores que eram apenas do nicho futebolístico ficavam perdidos durante as transmissões.

Com a chegada da pandemia em 2020, na qual assolou vários mercados, a Fórmula 1 teve um corte de corridas, ficando apenas na sua bolha na Europa e terminando sua temporada no Bahrein. A Globo dividia suas coberturas com a jornalista Mariana Becker e Marcelo Courrege. Foi então que começaram as notícias de que nossas manhãs de domingo iriam tomar outro destino, ou não teriam destino nenhum. A Liberty Media, ao analisar a situação de seu produto no Brasil, decidiu fazer mudanças no modelo de negócios tanto do GP local quanto na transmissão das corridas. Além do aspecto financeiro, os americanos desejavam reformular como conduziam seus negócios no país, abrindo espaço para o lançamento do F1

TV, um serviço de transmissão por streaming da categoria, e buscando parcerias comerciais locais.

Nesse mesmo ano, a Fórmula 1 pretendia chegar a um acordo com a empresa Rio Motorsports para que o Grande Prêmio do Brasil acontecesse no Autódromo do Rio de Janeiro, em Jacarepaguá. O pacote ainda incluía os direitos de TV que seriam na época sublicenciados. Mas, parceria não se sucedeu bem. Os fãs da categoria se moveram na internet para que não desmatassem uma enorme área para construir um autódromo e também não receberam as licenças ambientais necessárias vindo das autoridades.

Com o valor no qual a Liberty passou a pedir para o grupo Globo, eles decidiram que iriam abdicar das transmissões das corridas. Eles possuíam um acordo de não gastar um dinheiro maior do que tinham em eventos esportivos, visto que eles quase abriram mão do futebol. Em 2022, quando consultada pelo Parabólica sobre o assunto, a TV Globo, através de seu departamento de Comunicação, respondeu:

"A Globo continua interessada pelos principais direitos esportivos, levando em conta a nova realidade mundial dos direitos esportivos. A Fórmula 1 é um grande evento, mas não faz parte dos nossos planos no momento, pois os direitos não estão à venda" (TV GLOBO, 2022).

A Fórmula 1, ficando sem um lugar, acabou passando pelas mãos do SBT, Record até que a Band resolveu deter os direitos de transmissão novamente. Ela iria voltar para o lugar onde tudo se sucedeu e talvez de onde nunca deveria ter saído. Até então, o acordo era por apenas duas temporadas, 2021 e 2022, mas ela está no Grupo até hoje com Reginaldo Leme, Sérgio Maurício, Mariana Becker, Felipe Giaffone e Max Wilson. Além do apoio do diretor Fred Sabino e da jornalista Julianne Cerasoli que viaja para todas as corridas ao lado da repórter principal Mariana Becker, ajudando na produção de conteúdo para a Band e o grupo UOL.

### **Grandes Personagens da Fórmula 1 no Brasil**

O Brasil sempre esteve muito presente quando o assunto é automobilismo, mesmo que atualmente não haja nenhum representante no grid oficial como piloto, isso não significa que não exista um legado lá atrás. Todo jovem que é fã de algum esporte tem o desejo de representar as cores verde e amarelo no seu capacete ou

então na sua chuteira. Desde o ano de 2017 não tivemos mais um brasileiro defendendo a nossa bandeira no grid. A categoria abre suas portas para brasileiros serem reservas como é o caso de Felipe Drugovich e os netos de Emerson Fittipaldi.

Em uma breve análise feita com base no site da Pirelli, temos uma lista e biografia com os 10 melhores pilotos de Fórmula 1 brasileiros. Alguns se tornaram lendas, herói de um povo ou viraram símbolo de um autódromo.

Nelson Piquet Jr, com 28 corridas, melhor resultado: 2º, melhor qualificação: 7º, e pontos marcados: 19. Nelsinho passou um tempo sendo piloto de testes da Renault, estreou em 2008 ao lado de ninguém menos que Fernando Alonso onde criou várias polêmicas. No ano de sua estreia e um feito para poucos ele conseguiu seu primeiro pódio, chegando na segunda colocação no Grande Prêmio da Alemanha. No ano de 2009 disputou sua última temporada na categoria.

Figura 2 - Nelsinho Piquet no acidente de Singapura em 2008 - Foto: Reprodução



Fonte:

<https://www.gpblog.com/pt-br/noticias/196005/nelsinho-piquet-fala-sobre-gp-de-singapura-2008.html>.

Felipe Nasr, 20 corridas, melhor resultado em 5º, melhor qualificação 8º e apenas 27 pontos marcados. Era um jovem piloto e no início era apenas para ser um piloto de testes da equipe Williams, mas tudo mudou quando se tornou piloto da Sauber em 2015. Durante o Grande Prêmio da Austrália, Nasr se tornou o melhor estreante brasileiro da história da Fórmula 1, chegando em quinto lugar e aquecendo as esperanças brasileiras em um possível novo ídolo. Em 2016, a equipe começou a enfrentar problemas, mas um fio de esperança nasceu no Grande Prêmio do Brasil, o piloto conquistou dois pontos ao terminar em 9º. Com algumas dificuldades chegando e sendo inevitável, ele terminou o campeonato apenas em 13º. Em 2016 a

Sauber caiu muito de produção e, após problemas internos, Nasr deixou o time e a Fórmula 1.

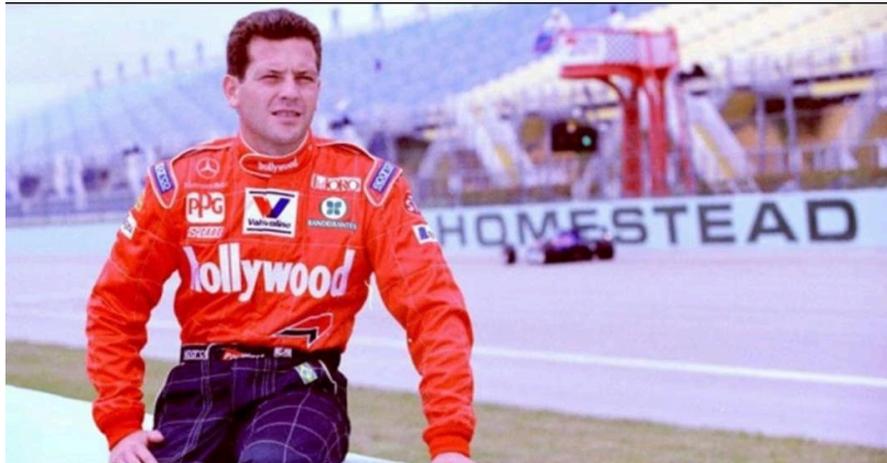
Figura 3 - Felipe Nasr em frente ao seu carro com o patrocínio do Banco do Brasil - Foto: Reprodução



Fonte: <https://joseinacio.com/2015/07/14/o-futuro-de-felipe-nasr/>

Mauricio Gugelmin, teve 74 corridas, melhor resultado: 3º, melhor qualificação: 5º e apenas 10 pontos marcados. Nos anos 80 o brasileiro foi para a Europa assim como todo piloto que sonha em correr com automobilismo. Correu na Inglaterra pela West Surrey Racing - mesma equipe na qual Ayrton Senna passou dois anos antes. Dado como uma performance excelente, as portas da Fórmula 1 se abriram em 1988, ano que Gugelmin atingiu cinco pontos na temporada. Em 1989 conseguiu um terceiro lugar no GP do Brasil e, no GP da França, fez parte de um acidente incrível. Pouco depois da largada, a March do brasileiro voou sobre a Williams de Thierry Boutsen e a Ferrari de Nigel Mansell e parou de rodas para cima, envolvendo mais de 20 carros. Gugelmin nada sofreu e ainda teve garra para ir correndo aos boxes e entrar no carro reserva para a segunda largada. Chegou em 14º lugar, mas fez a melhor volta da corrida.

Figura 4 - Maurício Gugelmin antes de um Grande Prêmio de Fórmula 1 - Foto: Reprodução



Fonte: <https://omunicipiojoinville.com/mauricio-gugelmin-um-joinvilense-na-formula-1/>

Roberto Pupo Moreno, correu por 42 corridas, melhor resultado: 2º, melhor qualificação: 5º e apenas 15 pontos marcados. Pupo chegou como um substituto de Nigel Mansell, o piloto brasileiro não estava familiarizado com o carro e não conseguiu a qualificação da sua Lotus para o Grande Prêmio Holandês de 1982. Durante os 5 anos seguintes, Moreno conquistou títulos nacionais e internacionais e se preparou para o retorno à Fórmula 1. Na copa de 1987, assinou com a AGS, e conquistou seu primeiro ponto com um sexto lugar na corrida de Adelaide. Nos anos seguintes teve uma baixa performance, até o final de 1990, quando Moreno foi recrutado pela Benetton para as duas últimas corridas, ao lado do amigo e brasileiro Nelson Piquet. Pela Benetton, Moreno teve um segundo lugar emocionante em Suzuka, fazendo sua primeira corrida em um carro realmente competitivo. Mas no ano seguinte perdeu o seu lugar para o então recém chegado da equipe Jordan, o alemão e histórico Michael Schumacher.

Figura 5 - Roberto Pupo Moreno com a bandeira brasileira no pódio - Foto: Reprodução



Fonte: <https://ge.globo.com/motor/formula-1/blogs/f1-memoria/post/2019/02/11/os-60-anos-de-roberto-pupo-moreno-relembre-momentos-marcantes-do-piloto-brasileiro.ghtml>

José Carlos Pace, participou de 72 corridas, pole Position: 1, 58 pontos marcados, 1 vitória e 6 pódios. Pace só conquistou uma pole position e uma vitória na categoria, mas isto não o impede de figurar entre as maiores lendas do automobilismo brasileiro. Na verdade, Pace costuma ser chamado de “campeão que nunca conquistou um título”. Assim como os pilotos de hoje em dia, Pace fez seu nome na Fórmula 3 britânica, em 1970. O início na Fórmula 1 aconteceu apenas em 1972, junto com Frank Williams, com quem havia corrido na liga da Fórmula 2. No ano seguinte, ele assinou dois contratos: com a Ferrari, para disputar o “Mundial de Marcas” e com a equipe Surtees, porém, a Ferrari, logo o trocou por Nick Lauda. O desempenho de Pace para a equipe de Surtees veio um ano depois, com o pódio na Áustria. Esse desempenho começou a chamar mais atenção e depois de meia temporada ele se juntou a Brabham, em 1974. O Grande Prêmio brasileiro de 1975 foi o seu melhor momento, conquistando sua primeira vitória na categoria. Em 1977 sua carreira foi interrompida por um acidente aéreo fatal e a Fórmula 1 levou um grande golpe. Desde os anos 1985, o circuito de Interlagos leva seu nome: Autódromo José Carlos Pace. Atualmente é o templo sagrado do automobilismo no Brasil.

Figura 6 - José Carlos Pace comemorando vitória no GP do Brasil em 1975- Foto: Reprodução



Fonte: [http://www.nobresdogrid.com.br/site/gp do brasil de 75 o dia de pace](http://www.nobresdogrid.com.br/site/gp%20do%20brasil%20de%2075%20o%20dia%20de%20pace)

Felipe Massa participou de 214 corridas, 16 pole positions, 950 pontos marcados, 11 vitórias e 39 pódios. Desde o falecimento de Ayrton Senna em 1994, com a chegada de Massa na categoria, o Brasil viu a esperança de ter um título mundial pela primeira vez na categoria. Felipe Massa passou três anos com a equipe suíça Sauber e um ano como piloto de testes da Ferrari, ele ganhou a reputação de ser rápido e agressivo. Em seu primeiro ano na escuderia Ferrari, em 2006, levou o terceiro lugar no campeonato mundial. Em 2007, Massa iniciou a temporada como um forte candidato ao título, mas sua grande chance veio realmente em 2008, quando ganhou seis corridas e terminou a temporada em segundo lugar, numa disputa emocionante contra Lewis Hamilton na última corrida do ano aqui no Brasil, mas que por 20 segundos ele acabou não levando título mundial, mas dando a Lewis Hamilton o primeiro mundial. Mesmo com seu acidente em 2009 ele não desistiu da categoria, mas se aposentou da categoria em 2017 em uma emocionante despedida aqui no Brasil debaixo de chuva e aplausos.

Figura 7 - Felipe Massa abandona sua última corrida no Brasil e caminha pelo box embaixo de chuva com a bandeira do Brasil - Foto: Reprodução



Fonte: <https://www.band.uol.com.br/esportes/automobilismo/formula-1/noticias/vitoria-quase-titulo-e-duas-despedidas-a-historia-de-felipe-massa-no-gp-do-brasil>

Rubens Barrichello o novato que correu ao lado de Senna participou de 324 corridas, 14 pole position, 636 pontos marcados, 11 vitórias e 68 pódios. Sem dúvida um dos pilotos mais consistentes de todos os tempos. Nascido a poucos passos da pista de Interlagos, Rubinho foi criado em uma família do automobilismo e recebeu seu primeiro Kart aos 6 anos. Em seu primeiro ano na Fórmula 1, em 1993, conquistou o segundo lugar no Grande Prêmio da Europa, mesmo com dificuldades pela falta de combustível durante a prova. Na temporada seguinte, chegou ao seu primeiro pódio, e ganhou pontos com bastante regularidade. Em 1997 mudou para a Stewart, e então começou realmente a ter destaque na maior categoria do automobilismo — primeiro, com um terceiro lugar na classificação para o GP de Interlagos em 1999, à frente de Michael Schumacher, depois com três subidas ao pódio (na Itália, na França e na Alemanha). Mas a grande ruptura de sua carreira veio com o contrato pela escuderia Ferrari em 2000. Durante os mais de seis anos com a equipe, ele ganhou nove corridas e desempenhou um papel de

desenvolvimento crucial no sucesso da Ferrari. O brasileiro ajudou a equipe a conquistar cinco títulos mundiais de construtores entre 2000 e 2004.

Figura 8 - Rubens Barrichello comemorando um pódio com a bandeira do Brasil - Foto: Reprodução



Fonte: <https://ge.globo.com/motor/formula-1/blogs/f1-memoria/post/>

Nelson Piquet participou de 204 corridas, 24 Pole Positions, 485,5 pontos marcados, 23 vitórias, 60 pódios e 03 campeonatos. Desde o início do seu contrato com a equipe Brabham no final de 1978, o chefe de equipe na época, Bernie Ecclestone, apostou fielmente no sucesso do brasileiro. O piloto foi vice-campeão em 1980 e campeão nas temporadas de 1981 e 1983, superando o na época imbatível Alain Prost. Durante as duas próximas temporadas, as vitórias tornaram-se raras, mesmo mantendo a alta velocidade nas corridas. Durante a conquista do terceiro título, em 1987 representando a Williams, o mundo acompanhou o melhor de Piquet: velocidade e talento, aliados a uma extrema perícia técnica, em uma época na qual as “quebras” eram parte do cotidiano no esporte. Piquet nunca foi muito popular com a imprensa, mas não se importava com isso. Tudo o que realmente importava era dirigir um carro de corrida, e trazer o prazer da vitória para o Brasil.

Figura 9 - Nelson Piquet comemora vitória na Fórmula 1 - Foto: Reprodução



Fonte: <https://esportefera.com.br/blogs/p1-nas-pistas>

Emerson Fittipaldi participou de 144 corridas, 06 Pole Position, 281 pontos marcados, 14 vitórias, 35 pódios e 02 campeonatos. O brasileiro chegou na Fórmula 1 com uma abordagem cautelosa e profundamente competente, juntamente com uma tranquilidade e velocidade na pista. Foi o mais jovem vencedor de um Grande Prêmio em 1970 e, em seguida, o mais jovem campeão mundial em 1972 pela Lotus. Tal feito que levou até a canção “Lotus 72” de Luiz Roberto, onde a carreira do piloto é reverenciada juntamente com a menção honrosa para Interlagos e a cidade de São Paulo. Chegou na McLaren em 1973 e conquistou pela equipe seu primeiro título mundial um ano depois, e um segundo lugar em 1975, disputado com Niki Lauda. Foi um período de ouro que durou quatro anos, até que Emerson decidiu criar, junto com o irmão Wilson, uma equipe totalmente brasileira, a Copersucar. Emerson criou uma carreira de 10 anos na categoria da Fórmula 1, e continuou sua série de vitórias na Indy, correndo até os 38 anos.

Figura 10 - Emerson Fittipaldi vence o GP dos EUA de 1970 — Foto: Reprodução



Fonte: [Há 50 anos, Emerson Fittipaldi deu ao Brasil primeira vitória na F1; confira](#)

### **Ayrton Senna “do Brasil”:** nunca foi só sobre esporte

Ayrton Senna esteve em 161 corridas, 65 Pole Position, 610 Pontos Marcados, 41 vitórias, 80 pódios e 3 campeonatos. É impossível não mencionar Brasil e Fórmula 1 e não falar de Ayrton Senna da Silva, reconhecido como o maior piloto de todos os tempos e uma lenda e herói para o povo brasileiro. Senna criou e recriou novos padrões para a categoria e principalmente pela equipes em que passou como: Lotus, McLaren e onde encerrou sua carreira de modo trágico a Williams. Sua incrível habilidade foi exibida em algumas de suas vitórias sensacionais, como seus recordes na difícil pista de Mônaco e as famosas exibições na chuva nos circuitos de Estoril e Donington Park. Era um homem com tamanha autoconfiança que não conseguia aceitar a ideia de ser vencido. Essa era a chave para sua grandeza e seu grande fator de motivação. Ídolo nacional, resgatou a paixão do país pelo automobilismo, batendo recordes de audiência nos esportes, até mesmo sobre as partidas de futebol. Senna era como popularmente dizemos “absurdo” dentro das pistas e fora dela, não é atoa que intitulamos como o rei das ruas de Mônaco, onde corrida como um filho que anda de bicicleta dentro de casa.

Figura 11- Ayrton Senna com a bandeira do Brasil no GP de Interlagos em 1991 -

Foto:Reprodução



Fonte:<https://novabrasilfm.com.br/notas-musicais/ha-32-anos-ayrton-senna-venca-o-grande-premio-do-brasil-de-formula-1>

Ao mencionar sobre grandes figuras para o Brasil na Fórmula 1, não podemos deixar de mencionar o cidadão honorário brasileiro, Lewis Hamilton. Embora ele não esteja incluído na lista feita pela Pirelli, o piloto 7 vezes campeão do mundo, mais de 100 vitórias na categoria, maior número de poles, largadas e vitórias. Em 2021 o piloto britânico venceu o Grande Prêmio de Interlagos após enfrentar várias dificuldades, começando por uma desclassificação onde perdeu sua chance de largar em primeiro lugar. Naquele ano ele disputava o campeonato de pilotos em uma disputa acirrada com Max Verstappen e consequentemente qualquer ponto e sacrifício importava. Nas 71 voltas ninguém imaginava o que Hamilton pretendia fazer assim que sua vitória fosse consagrada ao passar pela bandeira quadriculada. Durante o desfile de pilotos, conhecido como Drivers Parade na categoria, ele viu que os fiscais de pista tinham em um certo ponto da pista uma bandeira brasileira. Em um completo êxtase após ultrapassar de modo categórico Max Verstappen, o piloto chamou os fiscais de pista e pediu que eles lhe dessem a bandeira do Brasil. E foi com o punho erguido e diante de um autódromo lotado de

fãs que Lewis Hamilton repetiu o gesto de Ayrton Senna carregando a bandeira brasileira. Naquele momento ninguém era torcedor da McLaren, Mercedes e Red Bull, todos tinham uma única torcida, eram em suma maioria torcedores brasileiros emocionados com a bandeira sendo erguida. No ano seguinte, em 2022, ele foi honrado no Palácio do Planalto como Cidadão Honorário Brasileiro e desde então aplica todos seus projetos voltados para crianças no Brasil, além de escolher nosso país como destino para suas férias. Mas sempre reverenciando seu maior ídolo e fonte de inspiração.

Figura 12- Lewis Hamilton vence a corrida no Brasil e repete o gesto de Ayrton Senna com a bandeira brasileira



Fonte: <https://valor.globo.com/brasil/noticia/2021/11/14/f1-hamilton-vence-repete-gesto-de-senna-e-emociona-o-publico.ghtml>

### **Transmissões ontem e hoje: contribuições do jornalismo esportivo brasileiro, Fittipaldi e Senna**

No Brasil, as primeiras transmissões de corrida começaram no início da década de 1970. A Rede Globo teve um papel importante com a Federação Internacional dos Construtores da Fórmula 1 (FOCA), para que a corrida fosse

organizada no Brasil. Ainda segundo o jornalista Ciro José, a emissora foi responsável pela vinda da corrida para as pistas brasileiras que se perpetuam até hoje no Autódromo Internacional de Interlagos. Na primeira prova disputada em Interlagos, a Rede Globo transmitiu ao vivo. Galvão Bueno comenta sobre as dificuldades que enfrentava nesse período em uma entrevista com Gerusa Coelho dos Anjos (2004) sobre quando narrava as corridas pelo rádio.

Era completamente diferente. A tecnologia aplicada na transmissão foi mudando na mesma proporção que a tecnologia aplicada nos carros também foi mudando. Quando comecei para o rádio, você tinha uma posição onde você transmitia e não tinha mais nada. Você via os carros passando na sua frente, não tinha monitor de televisão. Então, se fosse algum circuito em que você só via um pedacinho do circuito, você falava aquilo que você estava vendo. Eu fiz uma corrida uma vez, não sei se foi em 75 ou 76, no velho Nürburgring, em que os carros demoravam sete minutos para dar uma volta, passavam a cada sete minutos na sua frente e acabou, você não via mais nada. De resto tinha um painel, não era nada digital, eram luzes, imitando um desenho da pista. Então a luz ia trocando para mostrar em que posição da pista estavam os carros e ao lado tinham os números, de 1 a 6, para ver quem era de primeiro a sexto. Você mais contava história do que transmitia corrida. Mas com o tempo as coisas foram mudando. (apud Figueiredo, 2013, p.26)

Mas, nesse começo, o esporte na televisão ainda tinha pouco destaque, não havia um investimento para a cobertura de toda a temporada do campeonato, que era em mais de cinco localidades diferentes. Tudo mudou quando o brasileiro Emerson Fittipaldi foi campeão, em 1972, no Grande Prêmio de Monza, na Itália, e foi a própria TV Globo que transmitiu a prova para os telespectadores no Brasil. Nas primeiras transmissões, as dificuldades eram enormes. Segundo Léo Batista, que narrou algumas corridas nesse começo, era difícil identificar os carros e em quais pontos do circuito eles estavam, algumas vezes eles demoravam quase 05 minutos para passar à frente da cabine do narrador. A Fórmula 1 conquistou um espaço definitivo principalmente após a conquista do primeiro título mundial do piloto Emerson Fittipaldi, em 1972. No começo da década de 1970, a Rede Globo era uma das poucas tevês do mundo que transmitiam as corridas na íntegra. Na maioria dos países europeus, as emissoras só destacavam a largada e apresentavam flashes durante a prova e a bandeirada final. E com a chegada de Ayrton Senna no esporte, ela se tornou um marco para os brasileiros que grudavam em frente à tela todos os domingos de manhã para acompanhar o herói do povo.

A televisão inovou seu estilo em vários aspectos, e para a Fórmula 1 foi um alívio quando essa mudança significativa aconteceu. Em 1950, as corridas eram filmadas em apenas dois ou três pontos do circuito. No presente momento, existem câmeras espalhadas em vários pontos do circuito, arquibancadas e até em pontos específicos dos carros dos pilotos para ver como funciona. Para ver o piloto durante a corrida, era possível apenas quando ele parava nos boxes para a troca de pneus ou abandonava a prova. Hoje, por meio da F1TV e do avanço que tivemos, existe a possibilidade de acompanharmos com uma câmera a corrida do seu piloto favorito mediante uma micro câmera acoplada em seu capacete. A utilização de algumas lentes naquela época permitia ao telespectador acompanhar os momentos de maior emoção e disputa nas provas. Mas a televisão só chegou mesmo à Fórmula 1, em 1970, quando o público passou a assistir ao vivo às corridas sem nenhum delay e acompanhar desde pontos estratégicos até a inovação de um helicóptero com uma câmera acompanhando os carros.

<sup>1</sup>Durante uma análise sobre o site “Memória Globo” que sucedeu em um especial sobre o início da categoria do Brasil destacamos algumas adversidades evidenciadas pelos jornalistas que cobriam a categoria na época para a emissora sede do esporte. O jornalista Teti Alfonso conta sobre as dificuldades que a emissora enfrentava para realizar as transmissões. Era necessário comprar o evento, depois precisava entrar em acordo com o país que transmitia para você receber. Após algumas provas, eles produziram um evento e mandaram para o exterior, não era um produto com tanta qualidade, eles apenas compravam e recebiam. Um certo tempo depois, deram início às câmeras exclusivas.

Nesse mesmo especial, o jornalista Ciro José diz e Luciano do Valle reiteram sobre o envio de sinal e análise de informações. Eles precisavam puxar seguramente 15 quilômetros de cabo no autódromo e não havia gerador de caracteres. Como não existia nenhum meio tecnológico, tudo era feito no papel e com caneta. Eles anotavam volta por volta e, quando o vento chegava e você se distraía por segundos, o papel era levado pelo vento com todas as informações de repasse necessárias. Em especial da Rede Globo, transmitida em meados dos anos 2000, a frase de Luciano do Valle ficou eternizada: “Você não sabia nunca mais quem estava em 1º, 2º ou 4º”. Eram jornalistas tão dedicados e comprometidos que

---

<sup>1</sup> O memória globo sobre a Fórmula 1 foi um especial com uma transmissão no dia 05/04/2007 com figuras marcantes para o jornalismo brasileiro esportivo. O que futuramente sucedeu em um site intitulado por “Memória Globo” com diversos depoimentos, entrevistas e curiosidades sobre a categoria.

subiam em cima de árvores com dois telefones em cada ouvido para cobrir, eles sentiam cãibra que após cada transmissão era necessária massagem para que a dor diminuísse. O cinegrafista Sérgio Gilz classifica a transmissão da época como “ARTESANAL”. A filmagem da pista que hoje vemos o helicóptero fazendo, na época, eles alugavam carros com teto solar e o cinegrafista colocava a câmera para fora e filmava todo o circuito para que depois fosse colocado no início público da transmissão conhecer o circuito.

O então renomado jornalista esportivo Galvão Bueno, responsável pelas icônicas narrações da Fórmula 1 era apresentador do programa “Sinal Verde”, exibido pela primeira vez em 1983 visando destacar as perspectivas do campeonato mundial e outras curiosidades a fim de aproximar o público cada vez mais do esporte. O primeiro programa teve textos e reportagens de Reginaldo Leme e Galvão Bueno, produção de Vitor Paranhos e assistência de produção de Alain Vignais. Ao longo de todo o período em que foi exibido, Sinal Verde teve reportagens de Reginaldo Leme e de outros repórteres como João Pedro Paes Leme e Tadeu Schmidt. O sinal Verde acabou se transformando em um programa regular sempre antes das corridas com duração de 10 minutos. Galvão conta sobre as dificuldades que eles tinham com edição, era tudo muito rápido e preciso. A produção precisava ser encerrada na sexta-feira, para que fosse levado para Londres e fosse exibido no domingo antes da corrida, ali mesmo na época ele classificou isso como “coisa de outro mundo”.

Após o falecimento do ídolo do povo, Ayrton Senna, em uma das corridas do campeonato de 1994. A Rede Globo continuou transmitindo o esporte mesmo com uma audiência na média. Roberto Cabrini foi o responsável por cobrir algumas etapas, se engana quem acha que ele apenas trabalhou com jornalismo investigativo e não era amigo íntimo de Ayrton Senna. Nos anos 2000, era o início da ascensão de Michael Schumacher e o brasileiro Rubens Barrichello. Com um campeonato que durou de 12/02/2000 a 22/10/2000, a cobertura das provas ao longo da temporada contava com a narração de Galvão Bueno, Cléber Machado e Luís Roberto. E com as reportagens de João Pedro Paes Leme, Pedro Bassan e Tadeu Schmidt.

Com a evolução da tecnologia, alguns avanços foram significativos, sendo alguns vistos durante as transmissões. Os gráficos sinalizando a distância, número de voltas, posições foram uma tecnologia inovadora para o esporte, já que em

meados de 1970/80 não havia tamanha inovação que permitisse você comparar o tempo de volta entre um piloto e outro. Além dessas inovações, é mais fácil emitir notícias entre um país e outro. A correspondente do grupo BAND, Mariana Becker, consegue conversar com os jornalistas na sede em São Paulo sem nenhuma interferência no sinal, ainda que exista um mínimo delay, mas nada que seja impossível. Com os recursos aplicados, ela já disse em entrevistas que consegue gravar os “offs” para uma reportagem que será exibida no mesmo dia dentro do carro e enviada com recursos tecnológicos para a edição. São inúmeros fatores que podemos evidenciar que fizeram essas novas transmissões permitirem que o público ficasse mais perto dos pilotos e de toda adrenalina que é permitida viver dentro de pistas.

### **Fato Histórico: Cobertura da morte de Ayrton Senna da Silva**

A Fórmula 1 sempre foi um esporte conhecido por ser perigoso, afinal, os pilotos correm a mais de 300km por hora, nas curvas mais perigosas e íngremes do mundo todo. Em uma análise dos quatro principais acidentes na Fórmula 1, percebemos o quanto o esporte mudou e evoluiu pensando na segurança dos pilotos, mas ainda, sim, precisam dos pontos de risco.

Em 2020, acontecia o Grande Prêmio do Bahrein, uma das etapas finais do calendário naquele ano da pandemia. O francês Romain Grosjean renasceu naquele dia após ficar 29 segundos contra o fogo e sofrer apenas queimaduras leves nas mãos. Em 2021, o presidente da Grand Prix Drivers Association (GPDA), Alexander Wurz disse ao Motorsport-Total:

“Pareceu catastrófico o guard-rail ter se dividido, o que não deveria acontecer”. Mas, segundo o ex-piloto de Fórmula 1, também houve uma vantagem. “A maneira como absorveu a energia é provavelmente também um grande fator para que ele fosse capaz de se libertar do carro em chamas sem grandes lesões, sem perder a consciência.”

Figura 13- Acidente Romain Grosjean GP do Bahrein de F1 em 2020 — Foto: REUTERS/Bryn Lennon



Fonte: [https://ge.globo.com/motor/formula-1/noticia/romain\\_grosjean\\_sofre\\_acidente\\_na\\_fórmula\\_1](https://ge.globo.com/motor/formula-1/noticia/romain_grosjean_sofre_acidente_na_fórmula_1)

A Haas do piloto francês explodiu em meio a chamas e se partiu ao meio depois de uma batida violentíssima no guard rail após um toque com a Alpha Tauri do russo Daniil Kvyat. Grosjean ficou no cockpit do que sobrou em chamas por 29 segundos, sem ter desmaiado com o impacto. Ele conseguiu sair do que sobrou de seu carro e correu para pular o guard rail enquanto sua Haas continuava pegando fogo. Na confusão, o piloto saiu correndo sem uma das sapatilhas, e logo foi amparado pelos fiscais de pistas e os médicos.

Romain Grosjean se recusou a ir à maca e à ambulância, ele queria mostrar ao mundo e principalmente para a esposa e filhos que ele estava bem. Na coletiva de imprensa concedida pelo piloto, ele disse: "O mais difícil, para mim, não é o que vivi. Esta é a minha vida, meu trabalho e o risco que assumimos. Mas, sim, o que eu fiz foi as pessoas passarem. Minha família, meus pais, minha esposa, meus filhos, meus amigos. Por dois minutos e 42 segundos, eles acharam que seu pai, seu marido, seu filho, seu amigo, estava morto. E é nisso que eu estou trabalhando porque é o que me faz chorar: que eu fiz com que pessoas que eu amo sofressem tanto."

2021 foi o ano em que dois acidentes foram protagonizados durante a temporada, e onde não tínhamos a certeza de quem iria sobreviver ao final. Isso porque nenhum dos dois pilotos gostava de 'tirar o pé', mas, em dois momentos, isso quase os levou embora. O primeiro foi no Grande Prêmio da Inglaterra, Max

Verstappen e Lewis Hamilton protagonizaram o segundo pior acidente da história da Fórmula 1 no quesito força. Lewis Hamilton colocou por dentro na antiga reta dos boxes e os dois ficaram lado a lado na "Copse", uma das mais rápidas de Silverstone. Hamilton freou por dentro da curva, assim como Verstappen, e manteve a linha, afinal, era dele. O holandês fechou o traçado para fazer o contorno, o toque aconteceu e Verstappen bateu com muita força na barreira de pneus na área de escape do lado externo da curva, em um impacto de 51 g. Apesar de Max ter saído andando em direção ao carro para ir ao centro médico, ele ainda precisou ser submetido a exames no hospital e Lewis foi punido em 10 segundos, mas ainda sim venceu o Grande Prêmio na sua casa.

Apesar de todos os comentários e polêmicas, o acidente é considerado o pior de todos os tempos e gerou um prejuízo de aproximadamente US\$1,8 milhão (R\$9,3 milhões). Hamilton se tornou alvo de críticas e racismo após a corrida, isso se sucedeu também após a equipe não notificá-lo de que Verstappen estava no hospital, mesmo um boletim tendo sido emitido dizendo que ele estava bem e fora de risco.

Figura 14 - Carro de Max Verstappen ficou completamente destruído após acidente no GP da Inglaterra em 2021 — Foto: Reprodução F1



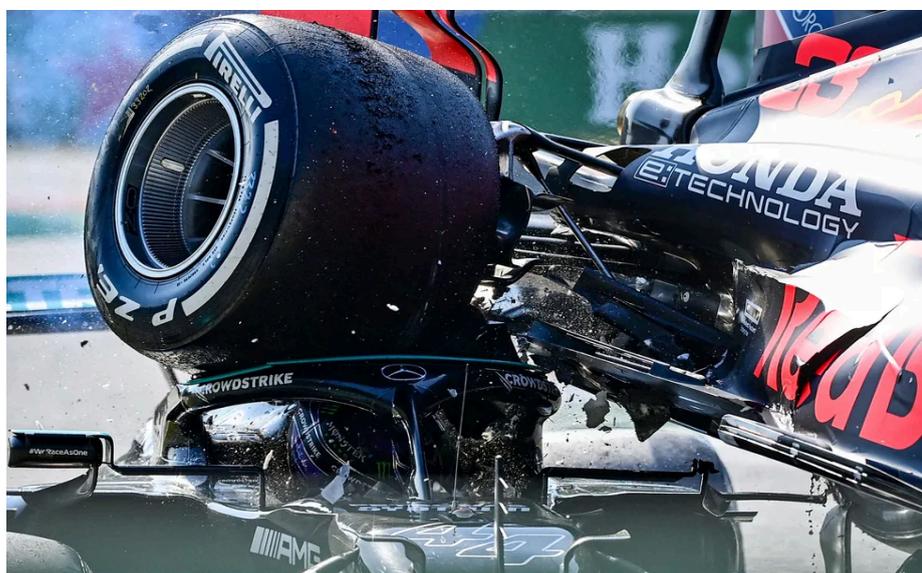
Fonte: <https://ge.globo.com/motor/formula-1/noticia/rbr-revela-prejuizo-de-83-milhoes-com-acidente-do-gp-da-inglaterra>

Ainda em 2021, o britânico Lewis Hamilton e Max Verstappen decidiram que realmente o amor havia acabado. Durante o Grande Prêmio de Monza, na Itália, Lando Norris, Lewis Hamilton e Max Verstappen saíram dos boxes após o pit stop na

volta 26. Norris saiu na frente e os dois ficaram para trás. Hamilton tinha vantagem sob a curva, mas Verstappen não queria ceder mesmo que a curva fosse do piloto da Mercedes, como mostra a imagem, disseram os especialistas. No momento do impacto, o carro de Max voou e a roda encalhou sob o carro de Lewis. Graças ao Halo, o sistema de segurança aplicado em 2018 salvou a vida de Lewis Hamilton e o salvou de vermos a morte do piloto naquele ano, segundo o seu chefe de equipe. Ambos abandonaram a corrida, e Max Verstappen foi penalizado na corrida seguinte em três posições no grid de largada.

Max Verstappen saiu do carro e não se preocupou em saber se o piloto estava bem, ele voltou caminhando para os boxes e Lewis Hamilton falou sobre: “Eu vi o Max sair do carro e se afastar. Eu fiquei um pouco surpreso porque quando acontece um acidente assim, a primeira coisa que você faz é saber se o cara em quem bateu está bem. Mas o bom é que eu consegui sair bem para lutar em um novo dia.

Figura 15 - O pneu de Max Verstappen acerta o halo e o capacete de Lewis Hamilton no GP de Ímola em 2021 — Foto: Andrej Isakovic/AFP

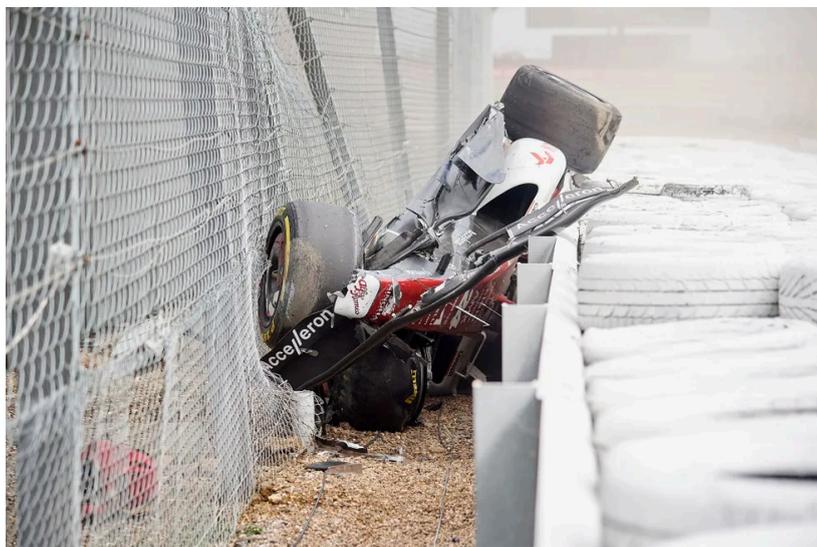


Fonte: <https://ge.globo.com/motor/formula-1/noticia/veja-acidente-de-verstappen-e-hamilton-no-gp-da-italia-por-angulo-inedito>

Em 2022, durante o Grande Prêmio da Inglaterra, o piloto Guanyu Zhou, assim como Romain Grosjean, foi salvo pelo Halo. Após a largada, na curva 1, ao menos quatro pilotos se envolveram no acidente: Guanyu Zhou, George Russell, Pierre Gasly e Esteban Ocon. Mas, quem deu todo o azar no dia foi Guanyu Zhou.

George Russell foi tocado por Pierre Gasly, que conseqüentemente tocou na dianteira do piloto chinês e capotou ainda na pista, onde começou a deslizar em direção a barreira, pela alta velocidade e com o impacto na barreira de pneus Zhou acabou ‘saltando’ a barreira de pneus e ficando preso contra a grade e com o carro inclinado, sendo assim o pior acidente Silverstone.

Figura 16 - Guanyu Zhou capotou na largada do GP da Inglaterra em 2022 — Foto: Jose Breton/Pics Action/NurPhoto via Getty Images



Fonte: <https://ge.globo.com/motor/formula-1/noticia/gp-da-inglaterra-zhou-capota-e-quase-acerta-arquibancada>

Numa análise desses acidentes, é evidente que, apesar das numerosas tecnologias e inovações implementadas na Fórmula 1, o esporte continua sendo de alto risco. O Grande Prêmio de San Marino de 1994 destaca-se como um momento em que podemos ponderar se as tecnologias e inovações modernas teriam sido suficientes para manter Ayrton Senna vivo.

Ayrton Senna da Silva nasceu em São Paulo, no bairro de Santana. Ele foi o brasileiro que transformou o mês de maio em um momento totalmente dedicado a ele. Já são 30 anos sem o herói de um povo que faleceu fazendo o que ele mais amava, correr a mais de 300km por hora em busca de vitórias, títulos e fazer o povo brasileiro sorrir. Deixando a bola de lado, ele brincava no kart desde os seus 4 anos, e aos 13 começou a levar ainda mais a sério. Com apenas 21 anos, se mudou para a Europa, e em 1981 conquistou o campeonato da Fórmula Ford 1600 no Reino Unido ao vencer 12 das 20 corridas. Em 1983 ele faturou o título da Fórmula 3 britânica, na época esse era o último degrau antes da Fórmula 1.

A estreia na Fórmula 1 aconteceu em 1984 competindo pela Toleman. A primeira corrida de Ayrton sob o título de piloto de Fórmula 1 aconteceu no dia 25 de março de 1984, no GP de Jacarepaguá, no Rio de Janeiro, onde ele perdeu para o seu futuro rival, Alain Prost. Chegar e se prevalecer na elite do automobilismo não é fácil, abandonou 8 das 14 corridas da temporada. Mas, deu uma volta por cima no Grande Prêmio de Mônaco quando se classificou em 13º e em meio a forte chuva no principado conseguiu chegar em 2º lugar. Sua primeira vitória veio apenas em 1985 com sua mudança de equipe da Toleman para a Lotus, o triunfo aconteceu no Grande Prêmio de Portugal, a segunda vitória veio no mesmo ano, no Grande Prêmio da Bélgica. Na temporada de 1986, venceu o Grande Prêmio da Espanha e Estados Unidos e, em 1987, sua última corrida pela Lotus, anotou dois triunfos consecutivos em Mônaco e nos Estados Unidos.

Seu maior sucesso veio quando ingressou em 1988 na icônica equipe britânica McLaren, sendo companheiro de equipe do seu amigo e rival, Alain Prost. Senna teve alguns momentos tensos na equipe antes de se sagrar campeão do mundo e depois disso, disputava até o limite com seu companheiro de equipe e com quem tentava cruzar o seu caminho, mas também era um dos maiores defensores da segurança no esporte.

Em 1988 ganhou o seu primeiro título mundial da Fórmula 1, dois anos depois em 1990 veio o segundo título mundial e em 1991 sua primeira vitória em território brasileiro no autódromo de Interlagos e seu último título mundial. Em 1994 ele assinou com a Williams, uma drástica mudança na sua carreira que se talvez não tivesse acontecido estaria conosco até hoje. Senna correu pela Williams apenas uma temporada e sendo a sua última pela Fórmula 1. Foram somadas na sua carreira 41 vitórias, 3 títulos mundiais e 5 vitórias no principado de Mônaco que o

sagraram como rei mesmo que já tenham se passado 30 anos desde o momento em que eles nos deixou.

Caca Bueno, filho do lendário Galvão Bueno em 2024 ao completar 30 anos sem Ayrton Senna, disse:

“Costumo falar que o Ayrton era o Brasil que dava certo. Todo domingo de manhã, nós acordávamos, esperávamos o Brasil dar certo [Senna ganhar a corrida], ele levantar a bandeira do Brasil, tocar a musiquinha [o ‘Tema da Vitória’, melodia que embalava os triunfos brasileiros nas transmissões de Fórmula 1] e aí a gente saía para fazer o que precisava. Com esse orgulho de ser brasileiro, essa lição de dedicação, o Ayrton impactou até gerações que não o viram correr”, recordou Cacá.

Ayrton Senna nos deixou fazendo o que ele mais amava, correndo as curvas mais sinuosas do mundo, em um acidente pelo qual poderia ter sido evitado se a sua equipe não tivesse ido além dos limites. Atualmente a Federação Internacional de Automobilismo (FIA) frequentemente realiza inspeções nos carros dos pilotos para saber se tudo está de acordo e não estão sendo colocados em risco. É uma realidade triste a qual esse esporte vive, é necessário que os pilotos se acidentem ou nos deixem para que medidas drásticas sejam tomadas.

### **A cobertura de Roberto Cabrini sobre a morte de Ayrton Senna: Impacto nas mídias digitais**

Se hoje temos a gaúcha Mariana Becker nas transmissões, um dia tivemos o jornalista Roberto Cabrini abrindo o caminho para que ela chegasse às telinhas. Em mais uma cobertura de Cabrini, aquele último final de semana da vida de Ayrton Senna estava sob sua responsabilidade, que além de amigo era também um dos jornalistas que Ayrton mais tinha um carinho e não se importava de contar segredos e nem conversar por horas.

O Grande Prêmio de San Marino - como era conhecido na época - era mais uma etapa da competição de automobilismo onde Senna corria pela Williams e ainda tínhamos a graça de Michael Schumacher no grid.

O livro de Roberto Cabrini o qual é intitulado por ‘No rastro da notícia: Os bastidores das reportagens de um dos maiores jornalistas investigativos do Brasil’ o primeiro capítulo ‘Senna: O dia que não terminou’, é totalmente destinado à cobertura da morte de Ayrton Senna e sobre momentos em que o piloto lhe confiava, em um momento Cabrini abre o seu arquivo pessoal e nos mostra como era o Beco, o apelido que os mais chegados o chamavam.

Na sexta-feira, o brasileiro Rubens Barrichello sofreu um acidente grave, mas ficou bem, no entanto, recebeu a visita de Ayrton Senna no hospital mais tarde. No sábado, o austríaco Roland Ratzenberger faleceu durante os treinos. Esse momento foi crucial, pois Senna já se questionava se deveria correr ou não aquela corrida.

Antes da corrida, há várias suposições de que o piloto havia sido orientado pela sua namorada na época, Adriane Galisteu, a não correr. Por outro lado, há aqueles que afirmam que naquela noite de sábado, Frank Williams teria ido ao quarto de Senna e o incentivado a correr. Enquanto Galvão Bueno, o amigo mais pessoal e íntimo do piloto, jantou com ele naquela última noite e disse que a todo momento ele estava quieto e também pensativo. No domingo, quando a corrida começou, Ayrton tinha completado apenas seis voltas, ele estava sendo perseguido por Michael Schumacher em seu Benetton. Ayrton Senna entrou com toda firmeza na Curva Tamburello. A Williams não virou à esquerda, chocando-se contra o muro de proteção em alta velocidade. A bandeira vermelha foi acionada, interrompendo a prova. Galvão Bueno, em alto e bom-tom, disse: “Senna bateu forte”, e naquele momento o silêncio tomou conta do autódromo em Ímola, na Itália, mas também da casa de todo brasileiro que assistia à prova. Ayrton Senna perdeu o controle da Williams que pilotava na 7ª volta, precisamente às 9h13, pelo horário de Brasília. Ele foi logo levado para o hospital em Bolonha, na Itália, e Roberto Cabrini prontamente entrou no carro com o cinegrafista francês Armand Deus e seguiram em direção ao hospital Maggiore em Bolonha. O caminho que era então de 45 minutos eles conseguiram fazer em 25 minutos até o hospital.

Foram os primeiros a chegar no local, com um celular emprestado pelo produtor Jaime Brito ele começou a entrar ao vivo. Cabrini descreve o aparelho da seguinte maneira no livro: “O celular parecia um tijolo, um daqueles bem grandes e pesados da década de 1990, quando o aparelho ainda era privilégio de poucos, mesmo na Europa.” Ao todo, Cabrini realizou 4 entradas ao vivo para a central da Globo no Rio de Janeiro, sem nenhum retorno, apenas ouvindo um “Vai, Cabrini”. A Dra. Maria Teresa Fiandri era chefe da equipe de reanimação do hospital, ela quem transmitia os boletins aos jornalistas. Mas Cabrini já sabia que o seu amigo havia falecido, não há resposta que justifique eles dizerem que Senna lutava pela vida e não estarem ao lado dele na UTI, ele ainda refuta dizendo que havia apenas uma verdade, não havia esperança.

O primeiro boletim foi com a chamada de Galvão Bueno enquanto ainda narrava a corrida, Cabrini deixou o emocional de lado e disse que Ayrton Senna estava em estado grave, apresentava traumatismo craniano severo e choque hemorrágico. A corrida ainda aconteceu e não houve banho de champanhe em respeito ao piloto. Cabrini ainda teria mais 3 boletins pela programação e o segundo havia sido com o apresentador Léo Batista. No terceiro e penúltimo boletim ele dizia que o quadro de Ayrton era de morte cerebral, o piloto estava clinicamente morto. No momento do último boletim o relógio na Itália ponderava 18h55, o momento da entrada havia chegado. A médica Maria Teresa Fiandri informou que o coração de Ayrton havia parado de bater às 18h40 (13h40 no Brasil.)

O jornalismo por muitas vezes exige que o profissional não deixe que suas emoções sejam reveladas, o choro ficará preso na garganta de Roberto Cabrini, mas ele não podia deixar aquilo transparecer, por mais que tivesse perdido um amigo, o Brasil perdia um ídolo. Reunindo todas as forças dentro de si após a deixa de Léo Batista, Cabrini disse a frase que perpetua a mente dos fãs até hoje: “Morreu Ayrton Senna da Silva. Uma notícia que a gente jamais gostaria de dar: morreu Ayrton Senna da Silva.”

Inúmeras reportagens e entrevistas começaram a ser realizadas para que fosse sendo transmitidas ao longo da programação não só da Rede Globo, mas das outras emissoras também. Um Brasil que havia sido tomado por lágrimas, eles não perdiam um piloto brasileiro, eles perdiam um herói, o único herói do povo brasileiro.

Assim que o corpo chegou ao IML no dia seguinte, Roberto Cabrini havia ido para a frente do local realizar uma entrada ao vivo para o Jornal Nacional. Uma inconveniência o pegou desprevido, um senhor havia o abordado questionando se ele era o jornalista brasileiro que acompanhava Senna pelo mundo, ao confirmar o questionamento ele chamou o repórter até o canto e o entregou um envelope com três fotos. Eram fotos de Ayrton Senna em um caixão, mediante uma descrição Cabrini diz que ele tinha o rosto inchado, vestido com um terno escuro e uma bandeira do Brasil na lapela do paletó. Mediante uma propina paga pelos funcionários do IML, o jornalista prontamente gritou que aquilo era desrespeito e que era uma exploração. O senhor assustado tomou as fotos de suas mãos e correu, essas fotos nunca chegaram à mídia e nem nos lugares mais obscuros da internet.

Até os dias de hoje o jornalista ainda tenta entender um pouco mais sobre a morte do seu amigo e ídolo. Assim como todos os brasileiros que buscam por

respostas, mas nunca parece ser um caso encerrado. 30 anos após a sua morte, em 2024 Roberto Cabrini realizou um especial para o Câmera Record, refazendo o dia 1º de maio novamente. Ele refez todo o percurso desde o momento em visitar o último local que Senna dormiu até ir ao seu restaurante favorito com quem jantou com Galvão Bueno e realizar perguntas mais incisivas para a Dra Maria Teresa. Há muito por trás dessa morte que precisa ser explorada devidamente, mesmo que o medo seja maior o desejo por uma justiça merecida é de um valor triplicado.

As coberturas jornalísticas são o ponto crucial na vida de um comunicólogo, é necessário saber e compreender como você irá repassar uma informação como a desse caso ao público. Esconder emoções deixa de ser um pedido e quase se torna uma obrigação.

Nesse sentido, é urgente compreender que o profissional de jornalismo, como elo entre o fato e o público, não é um mero transmissor de acontecimentos; ele vincula palavras, expressões, frases e pode, no ato diário de comunicação, eliminar alguns termos, colocá-los no esquecimento, firmando outros, tornando correntes palavras até então consideradas impróprias, gírias ou de baixo calão. Por tudo isso, por tal poder de tratar com a linguagem, na escolha de termos, na articulação, no aproveitamento da língua popular, na consagração de expressões, na divulgação de palavras estrangeiras, é que se pode afirmar que o jornalista, de certa forma, também educa, pois não só informa, mas faz parte da formação do leitor (NUNES, 2003, p.11).

As Mídias Digitais são meios disponíveis para favorecer o processo da comunicação, é necessário reconhecer o seu potencial e trabalhar de forma organizada. Para o sociólogo Richard Miskolci ele define o conceito de mídias digitais como:

[...] Mídias digitais são uma forma de se referir aos meios de comunicação contemporâneos baseados no uso de equipamentos eletrônicos conectados em rede, portanto referem-se – ao mesmo tempo – à conexão e ao seu suporte material. Há formas muito diversas de se conectar em rede e elas se entrecruzam diversamente segundo a junção entre tipo de acesso e equipamento usado [...] (MISKOLCI, 2011,p.12)

Em um dos trechos do livro de Roberto Cabrini ele fala sobre o celular que na época parecia um 'tijolo' e atualmente há modelos dobráveis e algo que você consegue levar e carregar em qualquer lugar. É notório que se um celular como os de hoje e acesso facilitado à internet existissem, essa cobertura teria sido diferente. Exemplo claro disso são os rápidos boletins que atualmente recebemos nas transmissões de Fórmula 1 quando um piloto sofre algum acidente e precisa ser levado para o centro médico. Internet discada sempre foi um grande problema pelo sinal ser ruim e você precisar fazer um grande sacrifício para se conectar, acesso à

computadores para emitirem comunicados de um hospital em várias línguas teria sido muito mais fácil e eficiente para tamanha compreensão de todos.

As mídias digitais desempenham um papel crucial no jornalismo, é possível capturar, editar e publicar informações relevantes em tempo real, e em vários formatos como textos, áudios, vídeos e até por gráficos interativos. Com essas novas ferramentas aplicadas é possível uma cobertura com uma riqueza maior de detalhes e até mesmo de informações. As redes sociais também se englobam nesse caminho porque com os recortes que são feitos do que foi dito durante a cobertura ao vivo é possível que a notícia chegue a mais pessoas, no caso da morte de Ayrton Senna quem não acompanhou os plantões precisou esperar o Jornal Nacional para saber todas as informações necessárias.

Em suma, sabemos que a internet mudou totalmente o jornalismo e a forma de passar notícias para o público, de modo que seja capaz o jornalista relatar notícias de um modo mais flexível, seja usando uma câmera e um microfone ou até mesmo um celular e um simples tripé com luz. Mas, assim como há coisas que vêm para o bem, há coisas que vem para o mal, com tamanha revolução no meio digital e no jornalismo, é necessário um amplo cuidado com a disseminação frequente de informações caracterizadas como 'fake news'. Um recorte de uma matéria pode ser deturpado o que acaba sendo prejudicial principalmente para quem está passando essa informação. Ainda que esse meio seja um diferencial e que certamente faria toda a diferença na cobertura jornalística sobre a morte de Ayrton Senna, seria necessário um cuidado por parte dos jornalistas com o modo de fazer essas informações chegarem com clareza ao público, mas que certamente faria toda a diferença.

### **Transição do consumo da transmissão da tv aberta para a tv paga**

Como já discutido mais acima o Grupo Band é o detentor dos direitos de transmissão da Fórmula 1 desde a temporada de 2021 com um contrato previsto para até a temporada de 2025. Com as narrações de Sérgio Maurício, o jornalista Reginaldo Leme e o revezamento de Max Wilson e Felipe Giaffone eles compõem a transmissão ainda que conte com a cobertura in loco da jornalista Mariana Becker.

O público sempre será o foco principal de um meio de comunicação, afinal, se a audiência existe é por decorrência do fiel público que acompanha constantemente.

Com a Band não é muito diferente, com uma temporada com 24 corridas até o momento foram realizadas 8 provas da categoria, sendo a última o Grande Prêmio de Mônaco. Segundo o site Grande Prêmio em uma notícia publicado no dia 27/05/2024, eles disseram:

A Band finalmente desencantou e rompeu a barreira dos 3 pontos de média de audiência com a F1 2024. No GP de Mônaco deste domingo (26), a emissora paulista anotou 3,7 pontos de média e chegou a 4,4 pontos de pico, fechando no quarto lugar geral, mas beliscando a vice-liderança em momentos da prova. O recorde da F1 na Band em 2024 era do GP de Miami, que marcou 2,8 pontos de média. Mônaco, portanto, colocou quase 1 ponto de frente para a segunda colocada, apesar do recorde negativo de top-10 chegando na mesma posição que largou.

Não apenas a temporada que até o momento foi dominada pela equipe Red Bull Racing é o que desagrada os fãs da categoria. Por meio de uma pesquisa online utilizando o Google Forms coletamos 58 respostas sobre a satisfação do público com a transmissão do Grupo Band e quais os fatores que os impedem de migrarem para a transmissão paga da F1TV.

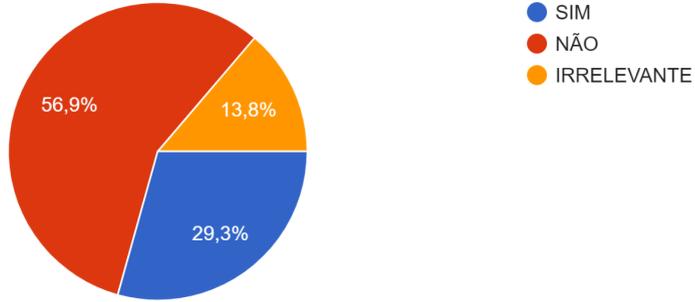
Esse formulário foi compartilhado por aplicativo (WhatsApp) e X (antigo Twitter) para compor esse trabalho, no período de 27 de maio até 28 de maio. O objetivo era ter um termômetro sobre a preferência das coberturas da Fórmula 1.

A metodologia aplicada se baseia principalmente em um Google Forms com perguntas abertas e fechadas em busca de respostas de um grupo de fãs no WhatsApp e seguidores da página Desacelerando F1 no Twitter. Através das respostas que foram coletadas foi possível transformá-las em gráficos para uma melhor visualização. Utilizando essas respostas foi possível complementar a principal parte deste artigo. Usando como base o livro do jornalista investigativo Roberto Cabrini, foi possível ter uma melhor noção a respeito da cobertura da morte do ídolo, Ayrton Senna. Com os arquivos do site 'Memórias Globo', pude contar com o apoio do jornalista da Rede Globo Rafael Lopes que cobre a categoria para a emissora.

Gráfico 1 - Você se encontra satisfeito com a transmissão do grupo BAND

Você se encontra satisfeito com a transmissão do grupo BAND

58 respostas

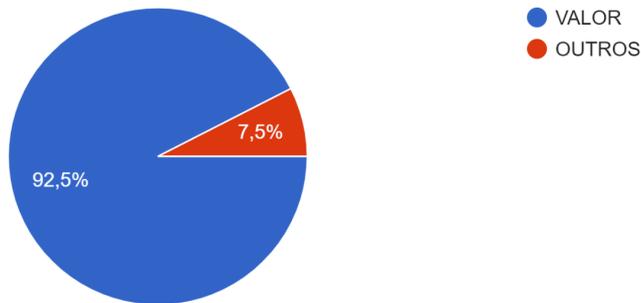


Fonte: o autor

Gráfico 2 - Qual fator te impede de assinar a F1TV

Qual fator te impede de assinar a F1TV

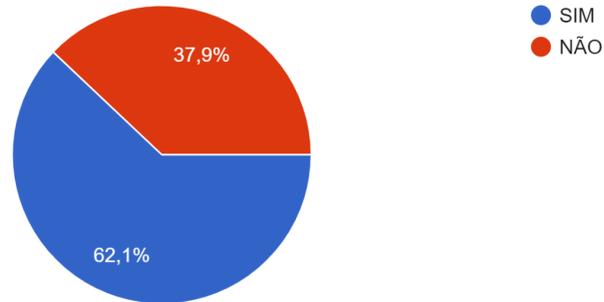
53 respostas



Fonte: o autor

### Gráfico 3 - A internet pode ser uma influência para a insatisfação de uma parte do público com a BAND?

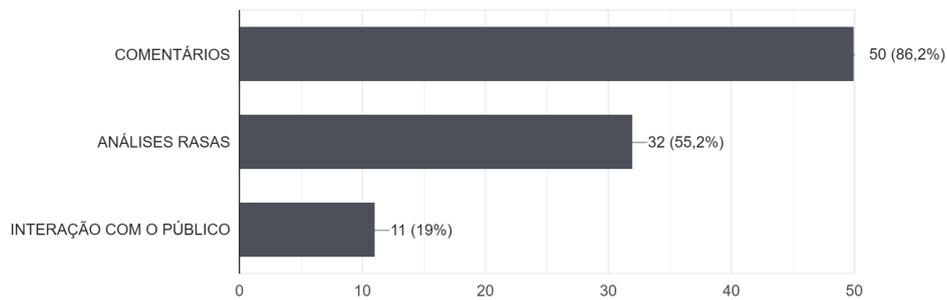
A internet pode ser uma influência para a insatisfação de uma parte do público com a BAND?  
58 respostas



fonte: o autor

### Gráfico 4: O que mais te deixa insatisfeito nessas transmissões

O que mais te deixa insatisfeito nessas transmissões  
58 respostas

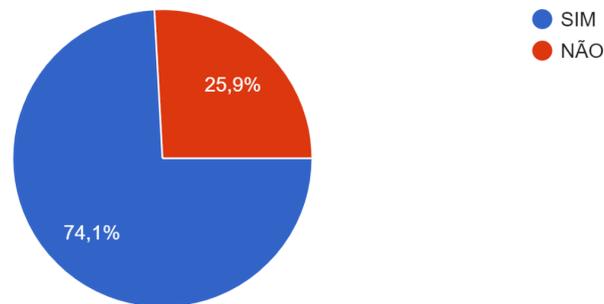


Fonte: o autor

### Gráfico 5: Assistir a Fórmula 1 pela F1TV é mais relevante?

Assistir a Fórmula 1 pela F1TV é mais relevante?

58 respostas



Fonte: o autor

Além dessas perguntas de respostas fechadas, foram feitas perguntas de respostas abertas, onde o público que é fã da categoria poderia sugerir melhorar para que se sentissem mais satisfeitos com a transmissão. Em suma grande parte das respostas não se contentam muito com os narradores, alegando que falta uma certa imparcialidade nos comentários, mais estudo para análises completas, usar das hashtags para interagir com o público, além de claro ser mais específico nos comentários e nas narrações.

### **Sobre o F1TV**

Trata-se de um serviço de streaming oficial da Fórmula 1. Chegou ao Brasil apenas em 2021, a plataforma traz não somente os treinos, corridas e sprints da categoria, mas também da F2, F3 e Porsche Supercup. As provas são transmitidas ao vivo, mas também podem ser assistidas sob demanda, com um catálogo de temporadas passadas e competições clássicas. Os assinantes da plataforma têm acesso a conteúdo adicional com entrevistas, bastidores e análises técnicas, além de shows anteriores e posteriores às disputas em si. Nestes materiais, porém, não há opção de legenda em português. O serviço de streaming oficial da Fórmula 1 oferece dois planos de assinatura, mas apenas a opção F1TV Pro dá acesso às corridas ao vivo; ela custa R\$29,90 por mês ou R\$229 por um ano. Já na opção F1TV Access, o valor é mais baixo, R\$15,90 mensais ou R\$142 anual; nesse último plano as provas ficam disponíveis apenas sob demanda, dois dias depois da realização. Ainda que seja viável para alguns esse valor não cabe no bolso de grande parte dos fãs da categoria, que por mais que tenham o desejo de ter acesso ao rico conteúdo que

oferecem a realidade não é a mesma para todos, o que faz com que os fãs necessitem continuar em sua maioria insatisfeitos com a transmissão.

### **Meios digitais como incentivo para cobertura da Fórmula 1 - Wattpad como meio de extensão do esporte**

Mariana Becker é reconhecida como uma das pioneiras nas transmissões e coberturas automobilísticas. Desde o início de suas coberturas em 2008, esta gaúcha de 53 anos se tornou uma verdadeira influência para jovens aspirantes a jornalistas automobilísticos. No entanto, sua influência não é única, pois outras três fontes também exercem um impacto significativo: a série "Drive To Survive" da Fórmula 1, os vídeos editados no TikTok e o compartilhamento de histórias fictícias na plataforma wattpad.

Com a série Drive To Survive da Netflix que conta os bastidores da Fórmula 1 e já alcança 6 temporadas, Fernando Paz, diretor comercial da Absolut Sport, agência de marketing esportivo especializada em sportainment, afirma que "Comercialmente e em termos publicitários, a Fórmula 1 cresceu no Brasil e no mundo inteiro ao longo dos últimos anos, motivado bastante pela série. Isso trouxe uma nova geração de público não apenas que passou a acompanhar presencialmente o evento, mas também se interessar mais." O público mais jovem se aproxima cada vez mais desse cenário não apenas pela curiosidade que muitas vezes um jornalista pode descobrir, mas por ser algo cativante e capaz de mudar vidas.

O Tik Tok foi uma plataforma lançada em 2016 e globalmente ela alcança dezenas de usuários, likes e visualizações todos os dias. Segundo o jornal Correio do Povo, com 98,6 milhões de usuários ativos no TikTok, o Brasil ocupa a terceira posição no ranking de países com mais contas na rede social, segundo dados DataReportal do início de 2024. O Brasil fica atrás da Indonésia, 123,8 milhões de usuários e dos Estados Unidos com 140 milhões. Com os números exacerbatentes, é notório que vários nichos estejam evidentes nesse meio, em especial a Fórmula 1 e seus icônicos 'edits' como são chamados pelos fãs. Ao buscar na lupa 'Jornalismo e Fórmula 1', você irá se deparar com fotos de pilotos e da área onde os usuários podem mergulhar nos sonhos de seguir a profissão. A influenciadora digital Lissie Mackintosh, britânica, é considerada uma das figuras mais jovens e importantes no paddock. Com cerca de meio milhão de seguidores, a jovem inglesa divulga a

categoria em suas redes sociais e no podcast “Going Purple”, onde ela se conecta com os apaixonados pela Fórmula 1. Todos os ‘edits’ da categoria possuem fotos de Lissie ou recortes de seu trabalho no paddock, até mesmo vídeos românticos onde o público a relaciona com o piloto monegasco Charles Leclerc, chegando até criar cenários onde ele se apaixona por ela em uma entrevista. Lissie é certamente uma representatividade para as mulheres que são fãs da categoria e sonham com o jornalismo na Fórmula 1, Fórmula 2 ou qualquer categoria no automobilismo.

O Wattpad é uma rede social que permite aos usuários ler livros, escrever e publicar suas próprias histórias e interagir com outros amantes da leitura. A plataforma pode ser acessada via navegador web ou por aplicativo, disponível em versões para iOS e Android. O Wattpad tem mais de 90 milhões de usuários.

William Shakespeare é dono da famosa obra é conhecida por muitos ‘Romeu e Julieta’, mas o que poucos sabem é que essa obra pode ser considerada como uma fanfic o dramaturgo pegou muitos elementos emprestados do poema "A Trágica História de Romeu e Julieta", de Arthur Brooke

As pessoas pensam que fanfictions são ruins. Odeio quando alguém diz 'nossa, parece fanfic' com intenção de dizer que algo é ruim. Sabe o que é fanfic? O ótimo musical 'Hamilton'. Francesca Coppa, professora da Muhlenberg College, dos EUA.

Assim como no X - antigo twitter, o Wattpad tem uma comunidade de fãs que gostam de escrever histórias fictícias sobre pilotos de Fórmula 1 ou de qualquer meio do automobilismo. Não se contentando apenas com os vinte pilotos do grid atual, elas criam em suas imaginações personagens fictícios com características que algumas vezes se assemelham com a realidade. Para exemplificar melhor esse cenário eu trouxe duas autoras da plataforma para exemplificar melhor. É importante ressaltar que grande parte dos usuários utilizam de nomes fictícios como user.

Blessedlizz é autora da história Pragma, em resumo a sua história se dá com Heloísa Müller uma jornalista brasileira famosa dentro do ramo automobilístico, ganhou uma entrevista frente a frente com o Heptacampeão da Fórmula 1 Lewis Hamilton. O piloto completamente encantado com a beleza da jornalista, faz de tudo para conquistá-la, e ela meio receosa por achar que Lewis nunca teria interesse nela e por achar que aquilo não daria certo, aos poucos foi se entregando ao amor.

Beatrisouzafx, autora de ‘Antes que Acabe a Temporada’, em resumo sua história é com Agnes Mancini, uma talentosa profissional da moda, vê sua vida desmoronar ao ser injustamente demitida da revista Edge, onde sonhava fazer

carreira. Desesperada, aceita um trabalho como assistente de uma jornalista tirana em um canal esportivo. Sua intenção era apenas recuperar o prestígio profissional, mas tudo mudou quando ela se envolveu com os jovens pilotos de Fórmula 1, Alex Miller e Pedro Ortega (Personagens fictícios). Enquanto eles buscam a vitória tanto dentro quanto fora das pistas, Agnes se vê no meio de uma nova disputa que transformará sua vida para sempre. Nesse universo desconhecido, ela precisará lutar para sobreviver e superar todas as expectativas, mesmo que inicialmente não enxergasse a profissão como atraente.

Durante a conversa com ambas eu as questionei se elas acreditam que suas histórias podem influenciar jovens leitoras a seguirem na carreira do jornalismo. A autora de *Pragma* diz que: “Bom, se chegarem a influenciar as jovens leitoras ainda é uma incógnita, mas provavelmente a história fará com que elas possam ter um pouco mais de interesse na área.” Já a autora de *‘Antes que Acabe a Temporada’*, ela acredita sobre ter deixado a profissão mais atrativa para o público: “Do ponto de vista como eu escrevi eu não acredito que tenha deixado a profissão muito atrativa, porém creio que mesmo assim haja a possibilidade de interesse na carreira justamente por mexer com o fantasioso principalmente se foram estudantes mais jovens em busca de carreira.”

Em resumo, podemos perceber que as fanfictions podem servir como uma porta de entrada para a realização profissional. Um exemplo disso é a história de uma estudante de jornalismo, conhecida como mylifeh, que em 2020, durante a pandemia, começou a escrever na plataforma sobre o piloto Lewis Hamilton. Essa experiência despertou sua paixão pelo jornalismo, levando-a a escrever mais nove obras com mais de 400 mil visualizações. Conforme mergulhava no universo da Fórmula 1 para suas histórias, seu interesse pelo jornalismo só crescia. No ano seguinte, ela decidiu ingressar na área e atualmente está escrevendo três obras sobre diferentes pilotos, planejando até mesmo publicar um livro sobre essas histórias no futuro. Essa trajetória mostra como a escrita de fanfictions pode inspirar e impulsionar uma carreira profissional.

## **ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS**

Após uma análise de um questionário elaborado pelo Google FORMS e compartilhado em grupos de Whatsapp e na fan page Desacelerando F1, pudemos considerar a respeito do valor e das dificuldades que alguns fãs enfrentam com a questão aquisitiva para ter o F1TV, com 90,9% o valor é o que mais impede de assinar a plataforma para acompanhar as análises, comentários e outros conteúdos.

Com nossas respostas coletadas e junto com algumas análises feitas pelas mídias sociais identificamos que o maior problema em si das transmissões em canais abertos são os comentários.

Há um grande percentual de 55,7% de votos a grande maioria não se encontra satisfeita com as transmissões, mas 14,5% acha irrelevante o conteúdo apresentado por eles, o que justifica o fato de que não se importam com o que é dito, apenas estão interessados em ver os carros em pista.

A evolução da tecnologia demonstra que a internet pode ter uma parcela de influência nas transmissões e isso foi comprovado com 62,3% dos votos do questionário. Ainda foi relatado que o que mais deixa os fãs insatisfeitos nas transmissões seria os comentários com 86,9% as análises rasas dos comentaristas com 54,1% e a falta de interação com o público com 18%.

Por fim, dedicamos um espaço para respostas sobre o que seria possível melhorar foi identificado um grande número de comentários que diziam sobre a falta de imparcialidade, estudos sobre os circuitos pilotos e principalmente uma interação maior com o público.

De modo geral as transmissões são consideradas um pouco melhor do que na antiga emissora, visto que há uma pré hora antes da corrida, conteúdos importantes sobre as corridas e principalmente que a transmissão se encerra apenas após o pódio. Mas, ainda sim os fãs consideram com base nessa pesquisa que é necessário melhorar em alguns aspectos para que ganhe ainda mais destaque.

Os gráficos apresentados no tópico de discussão intitulado por “Transição do consumo da transmissão da tv aberta para a tv paga” foram elaborados por uma ferramenta no Google Forms. Os questionamentos foram criados pelo autor deste trabalho que acompanha a categoria e a transmissão em canal aberto.

## CONCLUSÃO

Em síntese, este trabalho revelou o fascínio completo que envolve o universo da Fórmula 1. Ao longo de mais de sete décadas, esse esporte evoluiu não apenas tecnologicamente, mas também culturalmente, conquistando uma base de fãs crescente a cada dia, principalmente no Brasil. Exploramos não apenas a excelência dos pilotos em si, mas também a influência dos ídolos e o papel transformador do esporte na sociedade, como evidenciado pelo reconhecimento concedido ao piloto inglês Lewis Hamilton como cidadão honorário brasileiro em 2022.

Além disso, analisamos o enorme impacto da revolução digital na cobertura e no consumo da Fórmula 1 para com o público, desde o início das transmissões e até às mais aprimoradas que acompanhamos atualmente. Além do envolvimento dos fãs nas redes sociais em dias de corrida e com eventos marcantes. Destacamos a importância de figuras como Roberto Cabrini na cobertura de eventos marcantes, como a trágica morte de Ayrton Senna, ressaltando lições valiosas para as futuras gerações de jornalistas e fãs do esporte.

Também exploramos o aspecto financeiro do esporte, reconhecendo que, embora seja um entretenimento amado por muitos, o acesso às plataformas como F1TV pode ser um luxo inalcançável para alguns. Por meio de uma pesquisa cuidadosamente elaborada, buscamos compreender as perspectivas e experiências dos fãs, demonstrando o poder da comunidade em torno da Fórmula 1, e que com o amor pelo esporte acabam não se importando em ver as transmissões no canal aberto já que outra alternativa se torna inalcançável.

Por fim, mergulhamos na influência das narrativas ficcionais sobre o público, especialmente no Wattpad, e como elas podem inspirar aspirantes a profissionais da comunicação. Este estudo não apenas lança luz sobre o presente e o passado da Fórmula 1, mas também oferece uma visão sobre seu potencial futuro, tanto como esporte quanto como fenômeno cultural. Em última análise, a Fórmula 1 transcende as pistas de corrida, tornando-se um reflexo vibrante e multifacetado da sociedade contemporânea.

Independentemente da classe social ou da área de formação acadêmica, a Fórmula 1 ultrapassa fronteiras e une uma legião diversificada de fãs ao redor do mundo todo. A emoção de um verdadeiro fã pode ultrapassar barreiras, como

aqueles que, embora não tenham testemunhado pessoalmente as corridas de Ayrton Senna da Silva, o reverenciam como um ícone do esporte. Este trabalho visa aumentar o reconhecimento do esporte, seus ícones e sua notável jornada de evolução, enquanto também destaca os desafios inerentes ao elitismo presente.

Seja Senna, Hamilton, Verstappen ou os talentos do futuro, cada piloto se torna um símbolo para nossa comunidade, onde refletimos sobre o fascínio coletivo pela velocidade. Ter uma assinatura do F1TV ou a presença constante nas arquibancadas não definem a devoção de um fã. Todos compartilham um amor puro, uma paixão palpável pela adrenalina das corridas. Por trás de cada curva sinuosa e retas enormes, há um apego emocional, uma entrega total à emoção que somente a velocidade pode proporcionar.

Na Fórmula 1, o verdadeiro amor não é determinado por privilégios materiais, mas sim pela intensidade dos arrepios pelo corpo ao ouvir o ronco dos motores. Todos somos igualmente apaixonados, e conectados por um elo invisível que une cada batida do coração à aceleração dos motores. Porque, no fim das contas, na pista da vida, somos todos pilotos em busca da linha de chegada da nossa própria jornada.

## REFERÊNCIAS

50 anos de Fórmula 1 no Brasil: relembre como foi a primeira corrida. Disponível em: <<https://blog.portoseguro.com.br/50-anos-de-formula-1-no-brasil-relembre-como-foi-a-primeira-corrida>>. Acesso em: 15 abr. 2024.

A evolução do jornalismo no cenário digital. Disponível em: <<https://www.unit.br/blog/a-evolucao-do-jornalismo-no-cenario-digital>>. Acesso em: 28 maio. 2024.

A história da Fórmula 1: entenda como tudo começou. Disponível em: <<https://blog.portoseguro.com.br/a-historia-da-formula-1-entenda-como-tudo-comeco-u>>. Acesso em: 15 abr. 2024.

Acidente de Verstappen foi o segundo mais forte da F1 pelo menos desde 2015. Disponível em: <<https://www.uol.com.br/esporte/colunas/pole-position/2021/07/23/acidente-de-verstappen-foi-o-segundo-mais-forte-da-f1-pelo-menos-desde-2015.htm>>. Acesso em: 21 maio. 2024.

AFP. Brasil é o terceiro país com mais usuários ativos do TikTok no mundo; veja ranking. Disponível em: <<https://www.correiodopovo.com.br/jornal-com-tecnologia/brasil-%C3%A9-o-terceiro-pa%C3%ADs-com-mais-usu%C3%A1rios-ativos-do-tiktok-no-mundo-veja-ranking-1.1488377>>. Acesso em: 28 maio. 2024.

Ayrton Senna: O trágico fim de semana e o acidente que matou o piloto, há 30 anos. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/blogs/blog-do-acervo/post/2024/05/ayrton-senna-o-tragico-fim-de-semana-e-o-acidente-que-matou-o-piloto-ha-30-anos.ghtml>>. Acesso em: 21 maio. 2024.

Buzz Radar on LinkedIn: Buzz Radar white paper 1/3 - have we reached peak F1? Disponível em: <[https://www.linkedin.com/posts/buzz-radar\\_buzz-radar-white-paper-13-have-we-reached-activity-7113067262462316546-EWNG/?utm\\_source=share&utm\\_medium=member\\_desktop](https://www.linkedin.com/posts/buzz-radar_buzz-radar-white-paper-13-have-we-reached-activity-7113067262462316546-EWNG/?utm_source=share&utm_medium=member_desktop)>. Acesso em: 10 maio. 2024.

CERASOLI, J. O que é F1 e mais 30 conceitos básicos. Disponível em: <<https://juliannecerasoli.com.br/o-que-e-f1-e-mais-30-conceitos-basicos/>>. Acesso em: 15 abr. 2024.

DE FORA ABRIL DE, J. UMA TRANSMISSÃO EM ALTA VELOCIDADE: A F1 NAS ONDAS DO RÁDIO. Disponível em: <<https://www2.ufjf.br/facom/wp-content/uploads/sites/433/2013/05/MONOGRAFIA.pdf>>. Acesso em: 10 maio. 2024.

Faturamento da Fórmula 1 tem aumento de 25% e chega a US\$ 3,2 bilhões em 2023. Disponível em:

<<https://maquinadoesporte.com.br/f1/faturamento-da-formula-1-tem-aumento-de-25-e-chega-a-us-32-bilhoes-em-2023/>>. Acesso em: 10 maio. 2024.

Fórmula 1. Disponível em: <<https://memoriaglobo.globo.com/esporte/formula-1/noticia/formula-1.ghtml>>. Acesso em: 10 maio. 2024.

Fórmula 1- 2000. Disponível em: <<https://memoriaglobo.globo.com/esporte/formula-1-2000/noticia/formula-1-2000.ghtml>>. Acesso em: 15 maio. 2024.

GERALDONE, L. Fórmula 1 na TV: Quais emissoras já transmitiram a categoria no Brasil? Disponível em: <<https://horadavelocidade.com.br/formula-1-na-tv-quais-emissoras-ja-transmitiram-a-categoria-no-brasil/>>. Acesso em: 16 abr. 2024.

Grosjean: “O que me faz chorar é saber que pensaram que eu estava morto”. Disponível em: <<https://www.uol.com.br/esporte/colunas/pole-position/2020/12/04/grosjean-o-que-me-faz-chorar-e-saber-que-pensaram-que-eu-estava-morto.htm>>. Acesso em: 21 maio. 2024.

Hamilton se diz grato por Halo após acidente em Monza: “Salvou meu pescoço”. Disponível em: <<https://ge.globo.com/motor/formula-1/noticia/hamilton-se-diz-grato-por-halo-apos-acidente-em-monza-salvou-meu-pescoco.ghtml>>. Acesso em: 21 maio. 2024.

HISTÓRIA DA F1 NA TV: COMO SURTIRAM AS TRANSMISSÕES AO VIVO PARA O BRASIL, 29 set. 2022. Disponível em: <[https://youtu.be/scoGLnk6\\_wc?si=fFV63tKfOBueQBf4](https://youtu.be/scoGLnk6_wc?si=fFV63tKfOBueQBf4)>. Acesso em: 16 abr. 2024

LOPES, P. R. Transmissões antigas de F1 com cara moderna? Fã traz a resposta. Disponível em: <<https://ge.globo.com/motor/formula-1/blogs/voando-baixo/post/2020/05/24/transmissoes-antigas-de-f1-com-cara-moderna-fa-traz-a-resposta.ghtml>>. Acesso em: 16 abr. 2024.

LOPES, P. R. Max Verstappen x Lewis Hamilton: após Silverstone, acabou o amor. Disponível em: <<https://ge.globo.com/motor/formula-1/blogs/voando-baixo/post/2021/07/18/max-verstappen-x-lewis-hamilton-apos-silverstone-acabou-o-amor.ghtml>>. Acesso em: 21 maio. 2024.

MADEIRA DA CUNHA, M. Os “desvios” publicitários na cobertura jornalística da Fórmula 1. 48p. [s.l: s.n.].

MARTINS, A. Cobertura jornalística responsável e acontecimentos violentos. Disponível em: <<https://www.observatoriodaimprensa.com.br/jornalismo/cobertura-jornalistica-responsavel-e-acontecimentos-violentos/>>. Acesso em: 27 maio. 2024.

MILANI, S. Band x Globo: uma nova batalha pela F1 é travada. Disponível em: <<https://www.terra.com.br/parceiros/parabolica/band-x-globo-uma-nova-batalha-pela-f1-e-travada,680a4680ffbbb70fd543ed1d32fbc624fotrxdse.html>>. Acesso em: 16 abr. 2024.

Morte de Ayrton Senna. Disponível em: <<https://memoriaglobo.globo.com/jornalismo/coberturas/morte-de-ayrton-senna/noticia/morte-de-ayrton-senna.ghtml>>. Acesso em: 21 maio. 2024.

NOBLE, J. F1 perde engajamento nas redes sociais em meio à dominância da Red Bull. Disponível em: <<https://motorsport.uol.com.br/f1/news/f1-perde-engajamento-nas-redes-sociais-em-meio-a-dominancia-da-red-bull/10526380/>>. Acesso em: 10 maio. 2024.

PIRELLI. Os 10 melhores pilotos brasileiros de F1®. Disponível em: <<https://www.pirelli.com/global/pt-br/race/os-10-melhores-pilotos-brasileiros-de-f1--56868/>>. Acesso em: 16 abr. 2024.

PODER. Morte de Senna completa 30 anos: “Era o Brasil que dava certo”. Disponível em: <<https://www.poder360.com.br/esportes/morte-de-senna-completa-30-anos-era-o-brasil-que-dava-certo/>>. Acesso em: 21 maio. 2024.

Quem foi Ayrton Senna, último brasileiro tricampeão de F1. Disponível em: <<https://ge.globo.com/motor/formula-1/noticia/2024/01/19/quem-foi-ayrton-senna-ultimo-brasileiro-tricampeao-de-f1.ghtml>>. Acesso em: 21 maio. 2024.

RBR revela prejuízo de R\$ 9,3 milhões com acidente do GP da Inglaterra. Disponível em: <<https://ge.globo.com/motor/formula-1/noticia/rbr-revela-prejuizo-de-r-93-milhoes-com-acidente-do-gp-da-inglaterra.ghtml>>. Acesso em: 21 maio. 2024.

Romain Grosjean sofre acidente assustador com fogo após largada do GP do Barein; vídeos. Disponível em: <<https://ge.globo.com/motor/formula-1/noticia/romain-grosjean-sofre-acidente-assustador-com-fogo-apos-largada-do-gp-do-barein-veja-video.ghtml>>. Acesso em: 21 maio. 2024.

SILVA, A. C. Silêncio, o jovem quer salvar a literatura com fanfics... e pode conseguir! Disponível em: <<https://www.uol.com.br/splash/noticias/2021/01/28/silencio-o-jovem-quer-ajudar-a-literatura-e-pode-conseguir-com-fanfics.htm>>. Acesso em: 29 maio. 2024.

Sinal Verde. Disponível em: <<https://memoriaglobo.globo.com/esporte/telejornais-e-programas/sinal-verde/noticia/sinal-verde.ghtml>>. Acesso em: 15 maio. 2024.

SOTURNO, A. Notícia da morte de Ayrton Senna (pela Globo). Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=HJOtd6CRhB0>>. Acesso em: 27 maio. 2024.

UOL. Ayrton Senna: Roberto Cabrini revela bastidores do acidente que causou a morte há 30 anos em Ímola. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=FEzPM781MmQ>>. Acesso em: 27 maio. 2024.

Veja batida entre Hamilton e Verstappen na Itália por ângulo inédito. Disponível em: <<https://ge.globo.com/motor/formula-1/noticia/veja-acidente-de-verstappen-e-hamilton-no-gp-da-italia-por-angulo-inedito.ghtml>>. Acesso em: 21 maio. 2024.

Zhou capota após acidente na largada e provoca paralisação no GP da Inglaterra. Disponível em: <<https://www.band.uol.com.br/esportes/automobilismo/formula-1/noticias/gp-da-inglaterra-acidente-guanyu-zhou-16520874>>. Acesso em: 21 maio. 2024.

Disponível em: <<https://www.grandepremio.com.br/f1/noticias/band-desencanta-registra-melhor-audencia-f1-2024-gp-de-monaco/>>. Acesso em: 28 maio. 2024.