

UNIVERSIDADE DE SOROCABA
PRÓ-REITORIA ACADÊMICA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM COMUNICAÇÃO E CULTURA
NÍVEL MESTRADO

Lucas Augusto Costa Pinto Giavoni

**A Fórmula 1 e as Teorias da Comunicação:
Transformações Culturais**

Sorocaba/SP
2012

Lucas A. Giavoni

**A Fórmula 1 e as Teorias da Comunicação:
Transformações Culturais**

Dissertação apresentada à Banca Examinadora de Qualificação do Programa de Pós-Graduação em Comunicação e Cultura da Universidade de Sorocaba, como exigência parcial para obtenção do título de Mestre em Comunicação e Cultura da Universidade de Sorocaba.

Orientador: Prof. Dr. Osvando J. de Moraes

**Sorocaba/SP
2012**

Lucas A. Giavoni

**A Fórmula 1 e as Teorias da Comunicação:
Transformações Culturais**

Dissertação aprovada pela Banca Examinadora de Defesa como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Comunicação e Cultura da Universidade de Sorocaba.

Defendida em: 31 / 08 / 2012

BANCA EXAMINADORA:

Ass: _____
Pres.: Prof. Dr. Maurício Reinaldo Gonçalves
Universidade de Sorocaba

Ass: _____
1º Exam.: Prof. Dr. Vicente Gosciola
Universidade Anhembi-Morumbi

Ass: _____
2ª Exam.: Profª. Drª. Tarcyanie Cajueiro dos Santos
Universidade de Sorocaba

Agradeço à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP) pelo fundamental e indispensável apoio a esta pesquisa, desenvolvida com bolsa da Instituição, a primeira e única concedida a um discente dos Programas de Pós-Graduação *Stricto Sensu* da Universidade de Sorocaba.

Também faço um especial agradecimento para os jornalistas Márcio Madeira da Cunha e Guilherme Giavoni, que ajudaram na construção deste trabalho, junto ao sempre presente apoio familiar dos meus pais, Paula e Jô.

Presto reverência e carinho a todos que contribuíram para que minha passagem como mestrando fosse frutífera em produção acadêmica e em amigos.

Este trabalho é inteiramente dedicado aos meus mentores acadêmicos, Osvando J. de Moraes e Paulo B. C. Schettino. Afortunado é quem teve, como eu, a honra de tê-los como professores e incentivadores da pesquisa e da justiça.

Porque, afinal de contas, a Fórmula 1 e suas várias instâncias – mecânicos, pilotos, dirigentes, equipes, montadoras, TVs, patrocinadores etc. – são exatamente como do muro dos autódromos para fora. Há gente boa e menos boa, honesta e menos honesta, comprometida com algo mais do que grana ou totalmente rendida a ela. Exatamente, enfim, como na vida. A Fórmula 1 é apenas um reflexo do mundo. Foi assim no passado, é assim hoje e será assim no futuro.

Eduardo Correa
Jornalista automobilístico

Resumo

Esta pesquisa tem como objetivo analisar, à luz das teorias da comunicação, as transformações culturais ocorridas na Fórmula 1, principal categoria do esporte a motor mundial, por sua associação com as indústrias da mídia, partindo do pressuposto de Thompson de que os meios de comunicação de massa não apenas financiam e difundem formas culturais, mas também os transformam. Optou-se metodologicamente por dividir o trabalho em dois estágios. Em um primeiro momento, iremos verificar a associação de uma das invenções com maior impacto social do século XX, o automóvel, com a prática esportiva, fazendo nascer assim o automobilismo, que é dotado de vários desafios, uma vez que é composto pelo atleta e seu equipamento. Deste modo, poderemos entender o significado simbólico desta modalidade, destacando diferenças e semelhanças dos dois berços de competição: Europa e Estados Unidos, por meio de análise cultural sócio-histórica, também baseada em Thompson. Em um segundo momento, analisaremos a associação do automobilismo – sobretudo a Fórmula 1 - com a mídia, no que poderemos verificar as transformações ideológicas, no sentido de aproximação com o conceito de Indústria Cultural, de Adorno/Horkheimer, e as necessidades de extensão que o automobilismo demanda, de acordo com as propostas de McLuhan. Diante de tão poucos trabalhos específicos, procura-se intensificar o esporte a motor como objeto de estudo nas pesquisas científicas aplicadas à comunicação: a Fórmula 1, considerada a mais importante categoria, envolve diversos aspectos exploráveis nas questões midiáticas, comunicacionais e culturais em suas especificidades discursivas.

Palavras-chave:

Fórmula 1; Automobilismo; Teorias da Comunicação; Jornalismo; Comunicação e Esporte; Internet; Cultura.

Sumário

Introdução	8
PRIMEIRO ESTÁGIO	
O automóvel associa-se ao esporte	18
1.1 - Trabalhando com o conceito de cultura	20
1.2 - O surgimento do automóvel	22
1.3 - A necessidade de competir	32
1.3.1 - O desafio Máquina <i>versus</i> Máquina	34
1.3.2 - O desafio Homem <i>versus</i> Homem	44
1.3.3 – O desafio Homem <i>versus</i> Máquina	55
1.4 - Transformação cultural dos pilotos	61
1.5 - Berços do automóvel, berços de competições distintas	79
1.6 - A expansão da Europa e a clausura dos Estados Unidos	94
SEGUNDO ESTÁGIO	
O automobilismo associa-se à mídia	103
2.1 - A obrigatoriedade da extensão	106
2.2 - Transformação financeira	111
2.3 - Da explosão dos orçamentos à padronização	125
2.4 - Nacionalismo conveniente	139
2.5 - O que é consumido pelo público	152
Considerações finais	157
Referências	160
Crédito das ilustrações	165

Introdução

Diante de um aparelho televisor, em um domingo qualquer, estão 24 competidores em seus respectivos carros, alinhados em formato de grelha – ou *grid*, se preferir. Eles estão em um moderno autódromo construído em algum ponto do globo, possivelmente de arquitetura opulenta, esperando que cinco luzes vermelhas que estão à frente deles se apaguem, sinal para que a corrida comece e assim possam finalmente sair da inércia.

A ordem em que estão posicionados, descrita logo no começo da transmissão do evento, havia sido definida no dia anterior, o sábado, em uma sessão de qualificação complexa, dividida em três partes, sendo que na última delas, quem fizer uma volta completa no menor tempo, terá a honra de largar em primeiro – a *pole-position*. E antes dessa qualificação, estes pilotos já haviam passado por três sessões de treinos, para reconhecerem a pista e acertarem seus carros da maneira mais eficiente possível junto aos seus engenheiros.

Os competidores, de diversas nacionalidades, são considerados os melhores do mundo e alguns têm salários milionários. Eles pilotam carros exclusivos, muito diferentes do que vemos nas ruas. São de preço incalculável, ao mesmo tempo em que possuem estreito prazo de validade, já que serão descartados ao fim do ano a favor de um projeto novo e aprimorado. Com bicos pontudos, rodas descobertas, cheios de asas e logotipos, estes são criados para andar mais rapidamente possível durante a corrida. Podem alcançar até 345 quilômetros por hora de velocidade, quase três vezes a velocidade máxima permitida em rodovias brasileiras. Mas impressionam mesmo pela capacidade de fazer curvas, com aderência muitas vezes maior que de um carro de rua.

Assim que as luzes se apagam, partem em manada. Eles farão várias voltas no circuito, em distância total pouco maior que 300 quilômetros, em um tempo de, no máximo, duas horas – período semelhante ao de um filme no cinema. Nesse meio, acontecerão paradas nos boxes para trocas de pneus, abandonos, acidentes, ultrapassagens e duelos, entre outras variáveis. O importante é que quem está na frente da televisão não perderá nenhum lance: se este não for captado ao vivo, a transmissão do evento fará questão de recuperar em replay imagens que considerar relevantes – ultrapassagens, batidas, paradas nos boxes dos carros líderes etc.

Para que isso aconteça, uma miríade de câmeras é espalhada em vários pontos da pista, cuidadosamente estudados. Algumas câmeras são colocadas em guias altas e uma parte delas até se movimentam para acompanhar os carros.

Há também câmeras móveis, com repórteres cinematográficos que cobrem a área dos boxes, além das populares câmeras *onboard*, que levam os telespectadores para dentro dos carros, às vezes com gráficos animados em tempo real que mostram velocidade, regime de trabalho do motor e marcha engatada, entre outras minúcias. Para o telespectador ficar ainda mais informado, de tempos em tempos são gerados caracteres na tela com a ordem parcial de posição dos competidores na pista, do primeiro ao último colocado. Também faz parte do pacote informações como distância entre competidores e o contador de voltas, um pequeno retângulo fixo no alto da tela. Para que tudo fique ainda mais atraente, há também o cuidado com o som e microfones estão espalhados no circuito e dentro dos carros. Mas há uma tarefa a se fazer: carros de competição não são projetados para serem silenciosos, como os nossos veículos de rua. O barulho que fazem em muito ultrapassa o som de um avião a jato no momento da decolagem, a ponto de agredir ouvidos desprovidos de protetores. Deste modo, a transmissão da corrida precisa, sim, captar os sons dos motores, mas de maneira a “normalizá-los”. Sons são colocados em um volume confortável para quem esteja diante da TV, de modo a não se sobrepor ao narrador, comentaristas e repórteres que trazem ainda mais informações a quem está assistindo.

Quando o piloto competidor que está na frente completa a última volta, recebe do diretor de prova a bandeira quadriculada. É o sinal universal que dá a ele a vitória, decretando o fim da corrida. Competidores que conseguem terminar a corrida partem para a volta de desaceleração rumo aos boxes, onde estacionarão suas máquinas exigidas – único momento em que o telespectador pode ficar sem informação, já que diversas emissoras que transmitem a corrida aproveitam para fazer um conveniente intervalo comercial. Este é bem rápido, pois logo os três primeiros colocados da corrida chegam para a cerimônia de premiação, enquanto é divulgada a tabela de pontuação dos pilotos e das equipes – que correm por um campeonato, decidido sempre em favor de quem fizer mais pontos.

O que se segue é um ritual protocolar, em que é tocado o hino nacional do piloto e equipe vencedora, entregam-se os troféus a cada um dos três competidores e tudo termina no estouro do champanhe que é oferecido aos pilotos. Estes, por

sinal, ainda tem mais uma pequena obrigação: posicionam-se todos juntos, no mais alto degrau do pódio, para que os fotógrafos possam registrar todos eles em um mesmo plano. Algumas emissoras de TV continuam com a coletiva de imprensa pós-corrída, mas para a maioria do planeta, a transmissão encerra-se ali e outras atrações dominicais invadem as grades de programação do mundo inteiro.

Para a imensa maioria de fãs espalhados pelo globo, isto é Fórmula 1. Entretanto, é necessário ampliar a descrição: isto é Fórmula 1 transformada em um mero **produto de televisão**. Isto está implícito desde o início do texto, em que a primeira frase começa com “Diante de um aparelho televisor...”. Tudo é pensado, produzido, pasteurizado e empacotado para atrair o maior número possível de telespectadores.

A importância dos meios de comunicação de massa na sociedade contemporânea é indiscutível. Seja através de mídia impressa, sonora ou audiovisual, em plataformas analógicas ou digitais, é algo que se tornou inerente ao cotidiano das pessoas. Tornou-se parte indissociável da cultura contemporânea. O ser humano não se satisfaz mais apenas com comunicação interpessoal e presencial - este é um cenário que ficou preso a um passado remoto. Há atualmente uma incansável e vasta oferta midiática, disponível através de toda a evolução tecnológica que nos remete à prensa de Gutenberg como ponto de partida e que hoje nos disponibiliza moderníssimos *ultrabooks*, *tablets* e *smartphones* com portabilidade, mobilidade, funcionalidade e armazenamento cada vez mais surpreendentes. Consumimos diariamente textos, fotos, vídeos, áudios, gráficos, ilustrações etc., produzidos com caráter artístico, publicitário, jornalístico ou de entretenimento, dentre tantas intenções de comunicar-se. Trata-se de um tipo especial de consumo: o de *bens simbólicos*. Este termo, disseminado por Pierre Bourdieu¹, pode ser compreendido como produções culturais bastante elaboradas, vinculadas ao cotidiano e que são muito bem aproveitadas pelos meios de comunicação de massa - sobretudo pela televisão. Este é o caso da Fórmula 1 – ou simplesmente F1 -, uma modalidade esportiva que já existia antes de ser levada para a TV. Aprofundando essa conjuntura, veremos que não se trata apenas de uma presença ubíqua:

¹ Ver BOURDIEU, P. O mercado de bens simbólicos. In: MICELLI, Sérgio (Org.). **A economia das trocas simbólicas**. São Paulo: Perspectiva, 1982.

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)

Partindo da afirmação de John B. Thompson, autor que forma a base teórico-metodológica deste trabalho, nos interessa particularmente o termo “transformação ativa”. Não é exclusivamente uma questão de difundir e financiar, ainda que sejam duas etapas de profunda importância: a mídia *transforma*. Na música, que o autor cita como exemplo de algo transformado, podemos minimamente imaginar o enorme impacto na indústria fonográfica para cantores e bandas com o surgimento em 1981 da *MTV*, canal televisivo norte-americano dedicado a passar videoclipes musicais. A proposta de mudança está implícita no primeiro clipe musical a ser exibido pela emissora, *Video Killed The Radio Star*², da banda inglesa Buggles. Era a mensagem clara de que o vídeo chegava para se sobrepor ao então vigente modo de divulgar músicas através do rádio. Era o culto ao videoclipe, à imagem em movimento. E tudo estaria definitivamente transformado.

Voltando à Fórmula 1, e diante da conjuntura de metamorfose que a mídia, de fato, proporciona às competições esportivas, surgem as perguntas: *Como a Fórmula 1 foi transformada pelas indústrias da mídia?* E ainda: *Como isso afetou a construção e manutenção do público entusiasta?*

Este é o momento em que os termos “comunicação” e “cultura” se juntam e demandam uma análise que considere ambas. Temos então a justificativa pela escolha de Thompson para compor a base teórico-metodológica. O autor, legítimo herdeiro da linha dos *Cultural Studies*³ britânicos surgidos pós II Guerra, mostra em sua obra uma preocupação de investigar e compreender processos culturais que façam parte do cotidiano das sociedades, de modo a entender como estes são modificados ou transformados em um processo de estruturação que envolve a indústria da mídia e a comunicação social de massa.

² FULL BIOGRAPHY. The Buggles. **MTV**. Music Videos, News, Photos, Tour Dates, Ringtones, and Lyrics. Disponível em <<http://www.mtv.com/music/artist/buggles/artist.jhtml>>. Acesso em 15/05/2012.

³ Ver: ECOSTEGUY, Ana Caroluna. Os Estudos Culturais. In: MARTINO, Luiz C., HOHLFELDT, Antônio; FRANÇA, Vera. **Teorias da Comunicação - Conceitos, Escolas e Tendências**. Petrópolis: Vozes, 2001. p. 151-170.

A opção por esta linha de raciocínio - diante da Fórmula 1 e dos *Cultural Studies* serem praticamente contemporâneos e terem na Inglaterra seu centro - tem como finalidade seguir o mesmo intuito de entender a transformação do público entusiasta do automobilismo⁴, grupo que era formado basicamente por pessoas que frequentavam os locais das corridas, mas que hoje é composto por um grupo muito maior e popularizado, espalhado pelo mundo, e que acompanha as corridas através da televisão.

Ao pensarmos a Fórmula 1, temos que compreender que trata-se de um meio altamente complexo, que envolve diversos saberes e conceitos científicos que se entrelaçam e se sobrepõem interdisciplinarmente. Deste modo, é impossível classificar a Fórmula 1 meramente como uma simples corrida de automóveis. Seria igualmente ingênuo encará-la apenas como um comércio ou então como somente um colorido e barulhento circo itinerante. A categoria, que nasceu na Europa em 1950, traz consigo toda uma cultura e ideologia amoldada pelo tempo, ambas cada vez mais relacionadas e fundidas com a mídia.

A Fórmula 1 é atualmente um evento global de opulência indiscutível, facilmente associada ao conceito de *Indústria Cultural* de Adorno/Horkheimer – que será explorado nesta pesquisa. Categoria máxima do esporte a motor, atrai para si não apenas a nata dos pilotos de competição, como também de engenheiros, dirigentes, estrategistas e diversos outros indivíduos de altíssimo gabarito, oriundos de diversas nacionalidades. Evidentemente, não são apenas pessoas a gravitar neste meio. Participam ativamente da Fórmula 1, que promove corridas de automóvel em 20 fins de semana por ano, cerca de 200 empresas globais, que, quando somadas em faturamento, alcançaram em 2009 o montante de US\$ 3,787 trilhões. Tal cifra representaria o quarto maior Produto Interno Bruto (PIB) do planeta, atrás apenas de Estados Unidos, Japão e China – e à frente de potências como Alemanha, França e Reino Unido⁵. Há, de fato, muito dinheiro em circulação. Nada disso seria possível, entretanto, não fosse a associação da Fórmula 1 com as indústrias da mídia, que disseminam o esporte para vários cantos do globo. Dados

⁴ Usaremos o verbete *automobilismo* para designar a competição esportiva de automóveis, e não uma designação da indústria automotiva. Também faremos expediente do termo *esporte a motor*, que aponta as modalidades esportivas que envolvam equipamentos motorizados; é mais abrangente por também abrigar categorias de competição de motos, caminhões e até lanchas.

⁵ Formula 1: a quarta maior economia do mundo. F1 Racing. On Line Editora, ano 1, n. 4, Julho 2010.

de 2010 mostram um público somado de 527 milhões de telespectadores em 187 países⁶ - média por corrida de 26,5 milhões de fãs diante da TV. Trata-se do campeonato esportivo anual mais visto no mundo, superado apenas pelos quadrienais Jogos Olímpicos e da Copa do Mundo de Futebol.

Historicamente, porém, nem sempre foi assim. Em seis décadas de existência, mudanças substanciais ocorreram com o passar do tempo - as mais nítidas certamente são de caráter tecnológico, mas estamos interessados aqui em transformações culturais e midiáticas que nos trazem ao cenário atual pujante e globalizado. Em uma Europa que se reconstruía após as hostilidades, as primeiras temporadas da Fórmula 1, no começo da década de 1950, foram disputadas com carros do pré-guerra, defasados e inferiores em potência e desempenho em relação aos modelos mais importantes de *Grands Prix*⁷ da década de 1930. Nesse começo, carros corriam sem nenhuma publicidade, com suas cores nacionais de competição⁸ e apenas um número de identificação. A Fórmula 1, até o meio da década de 1960, vivia de premiações, bilheteria, fornecimento gratuito de componentes (tais como pneus, amortecedores, combustível, etc.) e da publicidade ao redor dos autódromos, os comumente chamados “estáticos”. Algumas equipes, como Ferrari, Maserati e Alfa Romeo, fabricavam carros de rua esportivos a fim de obter dinheiro para as corridas, tendo como principal publicidade justamente as proezas de seus modelos nas pistas. Isso garantia ciclicamente o dinheiro para competir e crescer, fazendo delas marcas conhecidas e desejadas. Pilotos não recebiam salários astronômicos e corriam em várias categorias automobilísticas distintas, a cada fim de semana, de olho em prêmios de classificação ou meramente de participação.

Três elementos podem ser apontados como fatores de mudança, a surgir praticamente em simultâneo no fim da década de 1960: a permissão de publicidade nos carros, o surgimento de um motor “universal” e competitivo disponível para todos, e o começo das transmissões televisivas através de satélites. E para que tudo fosse transformado, a figura catalisadora foi Bernie Ecclestone, ex-dono de equipe que se tornou o promotor da categoria e a levou, entre atitudes ora louváveis ora

⁶ Thrilling 2010 season boosts Formula One TV audiences. Formula 1 - The Official F1 Website. Disponível em <<http://www.formula1.com/news/headlines/2011/1/11660.html>>. Acesso em 21/06/2011.

⁷ *Grands Prix* é a forma de plural do termo *Grand Prix* usado pela língua inglesa. Não há menção deste procedimento feito formalmente em língua portuguesa.

⁸ As cores nacionais de competição surgiram como uma convenção criada na Europa no começo do século XX para identificar o país de cada carro participante. Isso explica, por exemplo, porque a Ferrari usa em seus carros de corrida o vermelho, que é a cor nacional de competição da Itália.

condenáveis, rumo a um processo de profissionalização e globalização a partir da década seguinte, de 1970.

Essa nova conjuntura provocou reflexos. Como disse o ex-piloto Jackie Stewart⁹, as empresas que usam este esporte para promover produtos através da propaganda projetam o automobilismo para um *novo grupo de pessoas*. Antes, as corridas interessavam a poucos. Hoje, todos conhecem o automobilismo. Esse novo grupo de pessoas são os consumidores – tanto do “produto Fórmula 1”, de forma simbólica, quanto dos produtos das empresas que nela investem e demandam retorno financeiro. Todo o apelo industrial-mercadológico proporcionado pelo automobilismo, associado de um conjunto subjetivo de atrativos para o público, como velocidade, alta tecnologia, prestígio, perigo e glamour - entre tantos outros conceitos que podem ser elencados e que ajudam na construção de um imaginário -, fez com que os chamados “patrocinadores”, dentro de seus interesses fundamentalmente financeiros, fossem responsáveis pela popularização da F1. Ou então não teriam motivos para permanecer no esporte. Este é o mote para entendermos o processo de profissionalização sofrido pela categoria e a função da mídia neste cenário.

Destacamos que esta pesquisa, nesse aspecto em particular, está relacionada diretamente com nosso primeiro trabalho de Iniciação Científica “**Estudo da influência das marcas de cigarro na Fórmula 1**”, com bolsa concedida pela **FAPESP**, que minuciosamente investigou a evolução dos aspectos comerciais da categoria e enfatizou a relação desta com as indústrias do cigarro, que criaram um grande vínculo com a categoria através de pesados investimentos publicitários. Devemos ressaltar o fato de que pesquisas que tratem de comunicação com foco nas competições automobilísticas já são classificáveis como bastante incomuns. E são praticamente inexistentes quando se trata de formar um *corpus* teórico. Achar referências limita-se, na grande maioria das vezes, a livros temáticos e materiais jornalísticos.

Para chegar ao máximo possível de pessoas, logo ficou claro que os recursos midiáticos exerceriam um papel fundamental. A Fórmula 1 das duas primeiras

⁹ Jackie Stewart (1937-). Tricampeão de fórmula 1 (1969, 1971, 1973), o escocês foi o maior vencedor de seu tempo. Fez importante cruzada pela melhoria da segurança nas pistas e fundou em 1997 seu próprio time, Stewart Grand Prix, que conquistou uma vitória em 1999. É presença constante na F1 como convidado especial. Portador de dislexia, foi campeão juvenil de tiro ao prato.

décadas (1950 e 1960) teve poucos registros audiovisuais e seu maior público espectador era aquele que pagava um ingresso e ia ao autódromo assistir *in loco*. Contudo, esse mesmo público seria apenas uma ínfima fração em relação ao que assistiria as corridas frente a uma tela de televisão a partir da década de 1970, quando já se contava com transmissão via satélite de todas as provas para diversos países, inclusive o Brasil, que começava a se interessar pela categoria com as façanhas alcançadas pelo primeiro piloto vitorioso do país, Emerson Fittipaldi. Como um produto cultural-midiático, a F1 logo se revelou bastante interessante.

Há, de fato, diversos estudos científicos sobre a Fórmula 1 dentro do que pode ser chamado de ciências “duras”, sobretudo naquelas que envolvem engenharia. Entretanto, há muito pouco sobre ciências humanas, em especial as sociais aplicadas. Chegamos ao ponto de nosso interesse. Deve-se considerar, portanto, como muito relevante a investigação da Fórmula 1 como um acontecimento pouco analisado em seu vínculo com a cultura e com os meios de comunicação de massa - ainda mais se considerarmos a magnitude da audiência alcançada. A F1 vem crescentemente ocupando espaço na mídia desde sua formação.

Mesmo com a atual efervescência da internet e tudo que envolva as convergências digitais - junto à urgência por pesquisas científicas nessa área -, a Fórmula 1 ainda é voltada fundamentalmente para a televisão. Esta pesquisa, portanto, observa os dois inventos que provavelmente mais causaram impacto social no planeta durante todo o século XX: o automóvel e a televisão. O primeiro mudou de maneira contundente a maneira do homem se locomover individualmente, alterando as demandas do espaço e do tempo ao possibilitar chegar mais longe e mais rapidamente de um ponto a outro. O segundo fez algo parecido ao possibilitar a transmissão daquilo que está ao longe, recebida em um aparelho instalado nas salas de nossas casas – aquilo que foi descrito muitas e muitas vezes como uma janela para o mundo. Acontecimentos a milhares de quilômetros de distância transformaram-se de ondas eletromagnéticas para chegar a nós em forma de som e imagem, e parte considerável dos fatos mais marcantes das últimas décadas pôde ser registrada ou testemunhada ao vivo por bilhões de pessoas em simultâneo.

Neste trabalho, portanto, vamos expor o automobilismo – e a Fórmula 1 em específico – como um conjunto formado não por apenas dois elementos, *automóvel*

e esporte, mas como também dotado de um terceiro, a *mídia*. Entendermos que atualmente não há maneira de se promover esporte em nível profissional, independente da modalidade, sem contar com um indispensável suporte da indústria da mídia. E aqui voltamos para o começo da nossa problemática: os meios financiam, difundem... e transformam – tanto o esporte em si como a formação do público entusiasta.

Esta pesquisa está dividida em duas grandes partes, que optamos por chamar de *Estágios*. O Primeiro Estágio é destinado a analisar a *associação entre o automóvel e a prática esportiva*, que resulta na criação e no desenvolvimento do automobilismo. Isso se dará por meio da discussão do automobilismo como um fenômeno que será observado pelo viés da cultura – que é trabalhado de acordo com conceitos propostos por Terry Eagleton.

Discutiremos o surgimento do automóvel e a presença deste na cultura de praticamente todo o planeta, ultrapassando o conceito básico de invento criado como releve meio de transporte substituto da tração humana ou animal. Em seguida, vamos discorrer sobre a necessidade de competir, vista também culturalmente através dos conceitos de Johan Huizinga. Veremos que, por ser composto de atleta e equipamento, homem e máquina, o automobilismo oferece um desafio mais complexo que outras modalidades esportivas, para em seguida analisarmos a transformação cultural dos competidores, que antes eram expostos a um esporte muito mais mortífero, mas que hoje é muito mais seguro e garante salários milionários. Também pensamos ser relevante descrever como o automobilismo se desenvolveu nos mais importantes polos industriais do ocidente: Europa e Estados Unidos, com todas as influências culturais envolvidas no processo, que levam a modalidades atuais tão distintas quando a Nascar, a stock car americana, é da Fórmula 1.

O Segundo Estágio, por sua vez, se dá com a análise associativa entre o automobilismo e a mídia, relação que é cada vez mais complexa, ao mesmo tempo que é indispensável. Veremos o quanto assistir automobilismo diante da TV é atraente com o uso de conceitos de extensão de Marshall McLuhan, para em seguida colocar olhos na transformação financeira da Fórmula 1 com um olhar ideológico, decifrando o processo de profissionalização sofrido pela categoria baseado em lutas de poder e dinheiro. Esse processo, intimamente ligado ao conceito de Indústria Cultural, levou a Fórmula 1 a experimentar um grande

crescimento financeiro e também a uma padronização – com resultados positivos e negativos. E, diante de todas as informações discutidas, vamos observar o que o entusiasta do automobilismo ‘consome’ como produto midiático final.

PRIMEIRO ESTÁGIO

O automóvel associa-se ao esporte

O automobilismo, união do automóvel com o esporte, é um amplo fenômeno cultural. Muito além de ser um mero meio de transporte, o automóvel é um bem dotado de uma carga simbólica muito relevante e vasta, que, conjuntamente com a necessidade do homem em competir, nos ajuda a entender o surgimento do automobilismo e toda a atraente subjetividade que se traduz em termos corriqueiros como “paixão pelo automóvel” e o fascínio que as corridas e os carros proporcionam no cotidiano social humano. Exemplos do carro na cultura são abundantes. Um Chevrolet 1928 é tema para poesia do futurista Álvaro de Campos / Fernando Pessoa. Um Plymouth Fury 1958 transforma-se em *Christine, o Carro Assassino* no livro – e posterior filme - de terror de Stephen King. Um Simca Chambord “dos idos de sessenta e três” é cultuado na música do grupo Camisa de Vênus e Roberto Carlos, que tem seu *Calhambeque*, prefere *As Curvas da Estrada de Santos*¹⁰.

Como sugere o filósofo Ronai Pires da Rocha, não é fácil pensar o automóvel. São tantos os seus significados e tamanhos os desafios colocados pelas exigências triviais de deslocamento individual, que o tema se torna mais complexo do que podemos imaginar (*in* REVISTA CIÊNCIA & AMBIENTE, jul/dez 2008, p.16). E quando conjugamos esse objeto com uma prática esportiva, o cenário oferece ainda mais possibilidades e exige ainda mais reflexão.

Este Primeiro Estágio da pesquisa, que é dividida em duas grandes partes, é destinado discorrer sobre os conceitos culturais que envolvem o automobilismo e a Fórmula 1, modalidade máxima do esporte a motor que possui uma conexão íntima com a indústria automotiva. Esta relação foi, com o tempo, aberta a diversas outras esferas industriais, tornando a categoria uma estrutura cada vez mais complexa. Devemos ficar atentos ao fato de que entender a evolução histórica do automóvel é

¹⁰ Há uma grande diversidade de músicas, sobretudo no *rock'n'roll*, que falam sobre o automóvel: *I'm In Love With My Car*, do Queen; *Drive My Car*, dos Beatles; *Cars*, de Gary Numan – esta, de apelo *New Wave*; e homenagens ao automobilismo, como a música *Faster*, feita por George Harrison para os pilotos Jackie Stewart e Niki Lauda, e *Nuvolari* de Lucio Dalla, exaltando os feitos de Tazio Nuvolari, ás italiano da década de 1930. Há até trilhas que ganharam significado para o esporte ao serem atreladas a ele, como *The Chain*, do Fleetwood Mac: a BBC TV usou o solo final da música, como abertura das suas transmissões de TV da Fórmula 1 por quase 30 anos. Outro exemplo é a música *Truth*, do grupo japonês T-Square, usada nas vinhetas da TV Fuji entre 1987 e 2005.

ter de observá-lo além de sua função primordial de superar distâncias para transportar pessoas ou coisas. Carros não são apenas veículos ou simplesmente produtos de consumo – mesmo que, ao ressaltarmos apenas essas atribuições, seja possível perceber o enorme impacto social (seja este positivo ou negativo) que a invenção do automóvel proporcionou durante mais de um século em todo o planeta.

No primeiro subcapítulo desta pesquisa, que vem a seguir, vamos trabalhar o termo “Cultura” (1.1) junto a seus vários significados, apenas a fim de escolher aquele que melhor se encaixe no tema do surgimento do automóvel e das competições automobilísticas, em uma concepção estrutural da propagação das formas simbólicas na sociedade moderna.

1.1 – Trabalhando com o conceito de cultura

Ainda antes de nos aprofundarmos no automóvel em si e suas formas de competição, devemos nos concentrar em conceituações minimamente adequadas para a palavra “cultura” dentro do contexto analítico a ser explorado, um cuidado não apenas recomendável, mas como também imprescindível. A tarefa não se apresenta como uma das mais fáceis de se fazer, e Eagleton nos oferece uma pista ao afirmar que “cultura” é considerada uma das duas ou três palavras mais complexas, e ao termo que é por vezes considerado seu oposto – “natureza” – é comumente conferida a honra de ser o mais complexo de todos (2005, p. 9). Em meio a tantas definições que foram propostas ou transfiguradas pelo tempo, que são oriundas do latim *culter*, cultivo agrícola, há inclusive as mais jocosas, mas que de modo algum ficam distantes de um sentido lógico. Uma delas foi proferida por Lord Raglan, militar britânico do século XIX, que disse que “cultura é grosseiramente qualquer coisa que nós fazemos e os macacos não fazem”¹¹.

Longe de querer debater ou propor significados¹², tão profundamente estudados por gente da importância do próprio Eagleton, Raymond Williams e de tantos outros como Claude Lévi-Strauss e T. S. Elliot, ficaremos apenas com o lado positivo dessa gama de possibilidades: tendo em mãos tantas significações que se faz sobre cultura, é possível escolher aquela(s) que mais se aproxime(m) do adequado para o desenvolvimento de ideias sobre o tema aqui proposto, que é o de analisar culturalmente a Fórmula 1.

John Thompson, segundo ele mesmo relata, em nome da simplicidade, designa quatro os significados de cultura (1995, p. 166). O primeiro deles seria a *concepção clássica*, surgida entre os séculos XVIII e XIX entre os filósofos e historiadores alemães, e que apontava cultura como um processo de desenvolvimento intelectual ou espiritual que, de certa forma, diferia do termo “civilização”. Com o surgimento da Antropologia no fim do Século XIX, surge a *concepção descritiva*, que a menciona como um conjunto de crenças, costumes, convenções, hábitos e práticas características de uma sociedade específica ou de

¹¹ RAGLAN, Lord. In: BUCHSBAUM, Paulo. **Frases Geniais** – que você gostaria de ter dito. Rio de Janeiro: Ediouro, 2004. p. 332.

¹² O debate, a construção dos significados e a definições de Cultura podem ser lidas em obras como *A Ideia de Cultura*, de Terry Eagleton (São Paulo: Editora Unesp, 2005), e *Ideologia e Cultura Moderna*, de John B. Thompson (Petrópolis: Vozes, 1995).

um período histórico; e também a *concepção simbólica*, que foca nos fenômenos culturais, interpretação dos símbolos e da ação simbólica. A partir desta última, Thompson propõe a *concepção estrutural* da cultura, que entende os fenômenos culturais como formas simbólicas¹³ em contextos estruturados e diretamente relacionados com a vida em sociedade.

Desta forma, usaremos no capítulo a proposição do autor para análise cultural do automobilismo como “*o estudo das formas simbólicas em relação aos contextos e processos historicamente específicos e socialmente estruturados*” (1995, p. 355).

Percorrendo este caminho, poderemos contextualizar de modo simbólico-estrutural os aspectos culturais ligados à Fórmula 1 como uma dissecação dos processos sócio-históricos ligados à criação do automóvel, com o surgimento e o significado das competições, os nossos dois campos de significados. Vamos, portanto, discorrer sobre a “cultura do automóvel” e a “cultura do automobilismo”. E o ponto de partida é o surgimento de uma das invenções que, como dissemos, mais causou impacto na sociedade mundial durante o século XX: o automóvel.

¹³ Como já mencionado, é atribuída a Pierre Bourdieu a disseminação do termo “forma simbólica”, trabalhado em seu livro *O Poder Simbólico* (1989). Entretanto, vamos debatê-lo através da ótica de Thompson, as classifica como produções culturais bastante elaboradas, vinculadas ao cotidiano e que são muito bem aproveitadas pelos meios de comunicação de massa - principalmente pela televisão.

1.2 – O surgimento do automóvel

Ao analisarmos cronologicamente o automóvel, não é necessário nos remetermos à pré-história e a invenção da roda pelo homem, com sua (muitíssimo útil) aplicação através dos tempos. Tampouco é preciso descrever a evolução dos veículos que usam a força muscular humana ou aqueles movidos a tração animal, tal como carros-de-boi ou carruagens a cavalo – ainda que estas últimas tenham sido a inspiração lógica para os habitáculos dos automóveis pioneiros. Nosso marco inicial é a tentativa - e êxito - do homem em produzir um veículo que pudesse mover-se por si mesmo, através de um motor de combustão interna.

Uma das primeiras tentativas da História de um veículo livre da tração animal usava o vento, o mesmo que soprou as naus e caravelas que ajudaram a expansão mercantil europeia através dos oceanos e possibilitou a colonização da América. Foi criada uma canhoneira sobre rodas movida a vela no século XVII pelo exército do príncipe Maurício de Orange-Nassau¹⁴. Era um veículo militar feito para combater o domínio da Espanha na Holanda e que, segundo relatos, deixou o exército espanhol estupefato ao atirar balas de canhão enquanto movia-se por terra à espantosa velocidade de 40 quilômetros por hora (VIEIRA *in* ALZUGARAY, 1986, p. 5-6). Evidentemente, mover-se por terra apenas com o vento não era tão eficiente quanto usar a tração animal, e trabalhos nesse sentido não tiveram continuidade.

Motores a vapor – sendo o francês Denis Papin e o escocês James Watt os engenheiros mais notáveis a trabalhar o conceito¹⁵ - surgiram para impulsionar a Revolução Industrial e máquinas dessa natureza surgiram para várias aplicações, desde enormes teares ingleses, passando pelos barcos norte-americanos a navegar pelo rio Mississipi, até as conhecidas locomotivas maria-fumaça que fizeram eclodir as malhas férreas em todos os continentes – de Nova Iorque a São Francisco, de Moscou a Vladivostok. Grandes caldeiras cheias de água também foram experimentadas em veículos além dos trilhos. Entre os “carros a vapor”, menção para o precursor protótipo construído pelo militar francês Joseph Nicolas Cugnot em 1769, um pesadíssimo triciclo de madeira com 5 metros de comprimento. A roda dianteira, que era direcional, sustentava uma enorme caldeira de ferro (que sozinha

¹⁴ Maurício de Orange-Nassau era tio de João Maurício de Nassau-Siegen, que em 1637 veio ao Brasil tentar colonizar o nordeste.

¹⁵ Para saber mais sobre tipos de motores de combustão interna e externa, recomenda-se o livro **Procesos de los Motores de Combustion**, de Lester C. Lichty (Madrid: Libros McGraw-Hill, 1970).

pesava uma tonelada), responsável por impulsionar dois pistões. O veículo só conseguia alcançar algo em torno de 4 a 6 km/h e protagonizaria o primeiro acidente automobilístico da história, com uma intensa batida em um muro de pedra, enquanto o francês testava sua engenhoca:

A causa da batida de Cugnot foi falta de freios – não por falha, mas por ausência mesmo. Ele só pensou que seu veículo precisaria ter um meio de ser imobilizado depois de destruí-lo. Em seguida, Cugnot construiu outro carro, igualzinho o primeiro, que hoje está exposto no Liceu de Artes e Ofícios de Paris. Esse, sim, possuía um sistema de frenagem rudimentar, baseado nas carruagens. [...] As experiências de Joseph Nicolas Cugnot com automóveis acabaram levando-o várias vezes para a cadeia. Depois de algumas batidas, ele foi condenado por “condução perigosa”, tornando-se o primeiro motorista do mundo a sofrer tal punição. (O MUNDO CURIOSO DE QUATRO RODAS, 2002, p.5-6)

Outros experimentos e até aplicações de veículos a vapor foram realizados na Europa e Estados Unidos durante o século XVIII – como um sistema de “ônibus a vapor” que chegou a circular regularmente na Grã-Bretanha durante a primeira metade do século XIX (WISE, 1975, p. 8-11), mas muitas destas tentativas de veículos terrestres foram intimidadas pelo acelerado progresso das ferrovias, que estavam em franca expansão. Esses veículos vaporizados estavam mais para “locomotivas terrestres” do que propriamente “carruagens motorizadas”, longe de se estabelecer como máquinas individuais ou para famílias.

O tempo foi passando, sem que ninguém surgisse com uma ideia viável para reduzir radicalmente o peso e o tamanho do veículo individual. Além disso, as ferrovias se tornavam cada vez mais ricas e mais poderosas, e tinham pouco interesse em ver seu milionário negócio ser desafiado por passageiros guiando suas próprias locomotivas. Daí, principalmente na Inglaterra e na França, leis restritivas ao transporte individual a vapor – considerado perigoso demais tanto para o condutor quanto para os pedestres – frearam o desenvolvimento do automóvel por praticamente 100 anos. (GEHRINGER *in* QUATRO RODAS ESPECIAL, 2002, p. 11)

Motores a vapor são muito pesados e demandam a queima de combustível (lenha ou carvão) para esquentar a caldeira com água – que evidentemente leva tempo para alcançar temperatura e pressão a ponto de tornar-se operacional. Apesar de o vapor ser uma fonte motora que mudaria a maneira do homem lidar com as questões da energia, não seria comparável aos motores a explosão interna, que possuíam uma eficiência muito maior, eram mais leves e ficavam operacionais

em muito menos tempo, possibilitando a aplicação em veículos individuais, concorrentes diretos das carruagens e dos cavalos.

Eles, os motores de combustão, são a chave para a criação dos automóveis, uma vez que essa concepção permanece imutável até hoje. Por mais que tenhamos tido mais de um século em pesquisas, que na atualidade estão concentradas, por exemplo, na utilização de motores elétricos e em outras energias alternativas que poluam menos ou sejam renováveis, nada ainda provou ser mais eficiente do que um motor de combustão interna – de preferência, a gasolina. E o combustível que melhor se adaptou aos novos motores foi justamente aquele que menor utilidade tinha até então:

A gasolina era um subproduto do refino do petróleo para a produção do querosene. E o querosene vinha sendo usado para a iluminação de ruas e residências desde 1860. Naquela época, a cada 100 barris de petróleo extraíam-se 60 de querosene. Parte da “sobra” do processo de refino resultava em 11 barris de gasolina, que, na maioria dos casos, era simplesmente jogada fora, por falta de utilidade: era apenas um solvente de qualidade inferior. Foram os carros, no século XX, que deram à gasolina uma utilidade prática. (GEHRINGER *in* QUATRO RODAS ESPECIAL, 2002, p. 17)

É muito interessante observar a reviravolta acontecida com o passar do tempo – uma transformação e tanto quando o assunto pode ser designado como “cultura petrolífera”. Hoje, a gasolina tem prioridade absoluta na destilação fracionada do petróleo (inclusive obrigando as petrolíferas a realizarem outros tipos de reações químicas para transformar outros hidrocarbonetos do petróleo em gasolina por processos de reforma e craqueamento catalítico ou térmico, entre outros), tornando-se um produto disputado ferozmente no mercado mundial – talvez o líquido mais consumido depois da água. Enquanto isso, o querosene perdeu sua função principal com o advento das lâmpadas elétricas, e encontraria novo emprego ao ser usado em larga escala como base do combustível para a aviação a jato, o chamado *jet fuel*.

Duas invenções, ambas concebidas na Alemanha e em 1886, denominadas por seus criadores como “vagões motorizados” (em alemão, *motorwagen*)¹⁶, se

¹⁶ O nome automóvel veio a ser usado universalmente apenas a partir do começo século XX, por influência francesa, a partir da palavra italiana *automobile*, “aquilo que move por si próprio”. Segundo o dicionário Houaiss, o verbete *automóvel* foi incorporado à língua portuguesa em 1899.

tornariam os primeiros automóveis como o conhecemos – e, surpreendentemente, em separado, já que aqueles que são aclamados como “pais” do automóvel jamais se encontraram pessoalmente. São eles Karl Benz e Gottlieb Daimler, ambos conhecedores da engenharia de motor de combustão interna.

Karl Benz, projetista que morava na cidade de Mannheim, criou em 1879 o motor de combustão interna de dois tempos¹⁷ e começou a desenvolver motores a gasolina para diversas aplicações industriais. Em 29 de janeiro de 1886, recebeu a patente número 37.435 do governo alemão¹⁸ (o que a Mercedes-Benz chama de “certidão de nascimento do automóvel”) para um triciclo motorizado que desenvolvia 0,74 cavalos de potência, capaz de atingir 16 km/h¹⁹. Dois anos depois de criado, a esposa Bertha e dois filhos do casal conseguem realizar uma viagem de aproximadamente 100 quilômetros com o terceiro exemplar dos *Benz Patent-Motorwagen* até a cidade de Pforzheim, para visitar a mãe de Bertha. Ao completar o percurso, Bertha enviou um telegrama a Karl informando-lhe do êxito da jornada. O automóvel finalmente se encontrava com as estradas. E mais importante que isso, Bertha conseguiu chamar a atenção pública para a utilidade daquele invento, tornando-o comercialmente atraente. Com o investimento de novos parceiros comerciais, Benz lança em 1894 o modelo *Velo*, primeiro veículo de produção, que em um curto espaço de tempo ganhou as ruas e o gosto popular (*in* AUTO ESTILO, 2001, p. 4).

Gottlieb Daimler, da cidade de Cannstatt, era um ex-funcionário de Nikolaus Otto, que patenteou o motor de combustão interna de quatro tempos - que dá nome ao “ciclo Otto” que os propulsores dessa natureza possuem. Em 1882, juntamente

¹⁷ Motores de dois tempos (2T) possuem dois estágios internos de funcionamento a cada volta completa de eixo. Ao mesmo tempo em que comprimem a mistura ar-combustível, admitem ar em uma câmara inferior (cárter, que é seco), para em seguida da explosão e expansão, liberar gases resultantes pelo escapamento e empurrar nova mistura ar-combustível do cárter para a câmara de explosão, onde será envolvido em um novo ciclo. Propulsores desse tipo, usados ainda hoje em navios de grande porte e karts, foram aplicados em vários automóveis e motos. No Brasil, os mais notórios foram os carros da alemã DKW, fabricados sob licença pela Vemag. Entre as motos, o último exemplar com motor 2T foi a Yamaha DT 200R, tirada de produção em 2000. Apesar de serem eficientes, precisam de adição de óleo à gasolina para lubrificação, e a queima incompleta do combustível faz deste motor mais poluente que o de quatro tempos (4T).

¹⁸ Há uma cópia online da patente oficial de Benz para seu triciclo motorizado disponível em <http://home.arcor.de/carsten.popp/DE_00037435_A.pdf>, com descrição do invento e desenhos técnicos em escala.

¹⁹ Números aferidos na réplica oficial comercializada pela Mercedes-Benz, que segue o projeto original à risca. Disponível no endereço <http://newsroom.mercedes-benz-classic.com/?page_id=246&model=&id=123&lang=en&iframe=false>.

com seu amigo engenheiro Wilhelm Maybach²⁰, Daimler aperfeiçoou o funcionamento do sistema na sua própria fábrica, tornando suas criações cada vez mais leves, rápidas e potentes. Em 1886, Daimler também patenteou um *motorwagen* ao colocar um de seus motores em uma carruagem da firma *W. Wimpff & Sohn* – conceito ligeiramente diferente de Benz, que havia projetado um veículo inteiramente novo. Um ano antes, Daimler e Maybach já haviam instalado um motor de um cilindro em uma bicicleta, dando origem à primeira motocicleta, a *Reitwagen*, que seria pilotada por Paul Daimler, filho de Gottlieb. Aos dois também é creditada a invenção do caminhão, no ano de 1896²¹. Motores da marca Daimler logo estariam também sendo instalados em outros automóveis (sob licença), assim como em barcos e balões dirigíveis (inclusive nos famosos modelos do Conde Zeppelin), entre outros veículos. Esta diversidade deu origem anos mais tarde ao famoso emblema da estrela de três pontas, representando a fabricação de motores para veículos terrestres, aéreos e aquáticos. Curioso é saber que Daimler, para quem é amplamente creditado o pioneirismo da indústria automotiva moderna, aparentemente não gostava de dirigir e talvez nunca tenha feito tal coisa²².

É a partir da empresa de Daimler, que falece em 1900, que nasce o nome *Mercedes*, usado oficialmente pela primeira vez no ano seguinte, no novo modelo “Mercedes 35 HP” projetado por Maybach, o primeiro a ter um motor de quatro cilindros em linha – configuração que se tornaria a mais usada mundialmente na indústria automotiva. O nome *Mercedes* teve origem em Mercedes Jellinek, filha de Emil Jellinek, abastado comerciante que se tornaria o primeiro concessionário do mundo, ao vender vários modelos Daimler para a aristocracia europeia²³. A Daimler acreditava que o nome Mercedes ajudaria nas vendas para outros países, que ainda tinham restrições a produtos alemães por conta da guerra travada entre Alemanha e França entre 1870 e 1871, que haviam resultado na anexação da região Alsácia-Lorena – posteriormente repassada à França em 1918, ao fim da I Guerra Mundial.

²⁰ Maybach, que chegou a fazer na década de 1920 carros de luxo com seu filho Karl de modo independente, foi tão importante para o desenvolvimento da Daimler que a Mercedes-Benz “reativou” em 1998 a marca Maybach para uma divisão de novos carros de alto luxo.

²¹ História do Mundo. **Site Mercedes-Benz do Brasil**. Disponível em: <<http://www1.mercedes-benz.com.br/historia/historia/frmhistoria.htm>>. Acesso em 19 de fevereiro de 2011.

²² WERNLE, Bradford. The workaholic who made the automotive revolution possible. **European Automotive Hall of Fame**. Disponível em <<http://www.autonews.com/files/euroauto/inductees/daimler.htm>>. Acesso em 23 de Fevereiro de 2011.

²³ Biografias – Emil Jellinek, 1853-1918. **Site Mercedes-Benz do Brasil**. Disponível em: <<http://www1.mercedes-benz.com.br/historia/biografia/emil/frmbiografiaemil.htm>>. Acesso em 20 de fevereiro de 2011.

As dificuldades de Benz e Daimler em desenvolver suas ideias não ficariam restritas a até então pouco desenvolvida engenharia empregada em seus inventos. Daquela sociedade alemã, com cultura tão tradicionalista e inflexível do fim do século XIX – e portanto anterior aos movimentos futuristas de ode ao progresso tecnológico que abriram o século seguinte -, nem todos viam com bons olhos os experimentos realizados por eles, chegando ao nível da hostilidade.

Como a História tem mostrado por várias gerações, mesmo os mais geniais inventos e seus criadores, têm sido vítimas de ataques, sejam eles advindos de concorrentes, interesses políticos, econômicos e religiosos, ou simplesmente antiprogressistas. Assim sendo, por mais genial que possa ser uma invenção, e seus aplicativos na sociedade, o fato de que não se pode agradar a todos procede há muito tempo. E não foi diferente em se tratando da História do Automóvel.

[...] Em 1885, Daimler testava seu triciclo a motor nas ruas de sua cidade natal de Cannstatt, quando sofreu severas críticas e ataques da imprensa local. O *Cannstatter Zeitung* classificou seu triciclo como um invento repugnante, diabólico e perigoso para a vida e bem-estar dos cidadãos, solicitando uma drástica intervenção da polícia local. [...] Enquanto isso, Karl Benz também era alvo de um violento ataque por parte da imprensa local de sua cidade. O *Mannheimer Zeitung* descrevia o veículo de Benz como uma invenção inútil, ridícula e indecente. O jornal chegou a perguntar: Quem está interessado em comprar tal aparelho com tantos cavalos à venda? Essas críticas conseguiram realmente abalar Karl Benz a ponto de fazê-lo desistir de comercializar seu invento. Mas sua esposa Bertha não pensava assim, e decidiu virar o jogo dando uma resposta à altura, quando pegou o veículo do marido e empreendeu uma jornada de 100 km, provando para todos que o veículo a motor de seu marido não somente era funcional, mas também era seguro. (SCHVINGER, [s/d], p. 32-33)

O automóvel simbolizava um cenário de mudanças no transporte individual. Não foi simplesmente uma vitória em cima de desconfianças e temores sociais – duas barreiras perfeitamente compreensíveis dentro de um contexto conservador da época. Foi, de fato, a mostra categórica do nascimento um produto economicamente viável e que poderia coexistir com a grande indústria do transporte daquela época, a ferroviária – que paulatinamente perderia importância perante ao novo transporte rodoviário e também passaria por transformações na obsolescência dos motores a vapor.

Na virada para o século XX Daimler era o maior fabricante de motores do mundo, enquanto Benz era o maior produtor de automóveis (*idem*, p.33). Em 1925, se tem a fusão entre as empresas criadas por Benz, que já havia se afastado, e por Daimler, falecido em 1900. Os automóveis passariam a ser conhecidos como Mercedes-Benz dali em diante, com a conhecida estrela de três pontas como

símbolo. A composição das duas companhias criadas pelos “pais” do automóvel parece ter acabado com qualquer tipo de questionamento sobre qual deles seria o “verdadeiro” inventor, tal como acontece, por exemplo, com os Irmãos Wright e Santos Dumont sobre o advento do avião. Estavam, agora, os dois sob um mesmo teto chamado Daimler-Benz e não haveria competição quanto a isso. A marca faz questão e valorizar ambos, como também rendeu homenagens ao engenheiro Maybach, como já relatado anteriormente.

Ainda antes da virada para o século XX, veículos já eram produzidos também em outras partes da Europa, com o surgimento de marcas fabricantes como Panhard-Levassor (1891), Peugeot (1892)²⁴, De Dion Bouton (1894), Opel (1897), Renault (1898), Fiat (1899), e entre outras – a maioria ainda em atividade até hoje.

Nos Estados Unidos, depois de verem em 1893 um modelo Daimler em uma exposição, os irmãos Charles e Frank Duryea fabricam o primeiro automóvel em solo americano. Henry Ford, um funcionário de Detroit da companhia de iluminação de Thomas Edison (mais tarde transformada no conglomerado General Electric), também começou a pesquisar sobre veículos. Em junho de 1896, construiu nos fundos de sua casa seu primeiro modelo, denominado Quadricycle, com motor de um cilindro e rodas de bicicleta. O protótipo pronto era muito largo para passar pela porta do quintal, mas Henry, de tão empolgado com a ideia de experimentá-lo, pegou um machado e destruiu parte de um muro de tijolos para poder passar²⁵. Um exemplo interessante das reações de entusiasmo e paixão que o automóvel já provocava, mesmo nos tempos pioneiros...

O Sr. Ford fundaria marca própria em 1903, e cinco anos depois, construiria em Detroit um modelo que mudaria os rumos do automóvel, o Ford T. Seria este o primeiro da história a ser produzido mediante linha de produção, a partir de outubro de 1913. Tal medida foi de tamanho impacto que, dentre tantas consequências, até hoje pesquisadores usam o termo “fordismo” para destacar os métodos massificados industriais, fortemente baseados nas ideias de Frederick Taylor, que levam em conta a eficiência na produção em escala, e não o conhecimento holístico dos métodos,

²⁴ A Peugeot, uma empresa que possui mais de 200 anos, já manufacturava outros produtos antes de construir automóveis, como bicicletas, moedores de café e serras.

²⁵ Henry Ford's First Working Automobile: the Quadricycle. About Ford. **Ford Motor Company**. Disponível em <<http://corporate.ford.com/about-ford/heritage/vehicles/quadricycle/675-quadricycle>>. Acesso em 26 de março de 2011.

até então essencial para a produção automotiva. Eram os primeiros passos da aplicação prática da administração científica, tão presente na sociedade atual. Em nome da rapidez com que se podia produzir o modelo, Henry Ford, homem obcecado pela eficiência, chegou a abolir a cor da carroceria como opcional em favor de automóveis apenas pintados em preto, pois esta era a cor que tinha a secagem mais rápida da época. Tornou-se célebre a frase proferida por Henry em que o consumidor podia ter um Ford “de qualquer cor desde que seja preto” (O MUNDO CURIOSO DE QUATRO RODAS, jun/2002, p.08). Ademais, o pós-venda foi bastante facilitado: substituir peças gastas ou defeituosas e fazer manutenção era mais cômodo, uma vez que existiam em estoques daqueles produtos, no que é conhecido no mundo industrial como “elementos intercambiáveis”.

Se o mundo contemporâneo está sobre rodas, muito desta afirmação está ligada ao processo industrial implementado por Ford. No primeiro ano completo de produção massificada (que aumentaria inicialmente a velocidade de produção em oito vezes e alcançaria o ritmo de um automóvel por minuto já em 1920²⁶), Ford fez 308 mil exemplares do “T”, o que superava a produção de todos os outros fabricantes ao redor do mundo somados. O preço inicial de 1908, de 825 dólares, cairia até 240 dólares em outubro de 1924²⁷, resultado da economia em escala progressiva. O “T” só teria produção encerrada em 1928, após 15 milhões de unidades vendidas, quando foi substituído pelo Ford A, e manteria o recorde de vendas até 1972, ao ser superado pelo Volkswagen Sedan (‘Fusca’), produzido entre 1938 e 2003 em diversas partes do mundo. É possível afirmar que Ford revolucionou o processo de fabricação do automóvel, como também foi o grande disseminador dos processos de fabricação em escala que determinariam atividade industrial do século XX – uma contribuição imensurável. Seria, portanto, perfeitamente possível dizer que os rumos da industrialização mundial e dos modelos de administração científica que surgiram em todo o século passado foram afetados e influenciados pela indústria que nasceu com o automóvel.

Como destaca o pesquisador em administração Antonio Cesar Maximiano, a partir do modelo industrial de Ford foram realizados aprimoramentos dentro da

²⁶ PEREIRA, Fabiano. O carro das multidões. In: **Revista Quatro Rodas Clássicos**. Edição 10. São Paulo: Abril, 2005, p. 17.

²⁷ The Ford T Put the World on Wheels. About Ford. **Ford Motor Company**. Disponível em <<http://corporate.ford.com/about-ford/heritage/vehicles/modelt/672-model-t>>. Acesso em 26 de março de 2011.

indústria automotiva. No começo da década de 1920, Alfred Sloan, executivo da General Motors, complementou os estudos da linha de produção com estudos de estrutura organizacional que delegava e descentralizava funções administrativas (Ford era um centralizador), criando especialistas de administração financeira e de marketing, fundamentais para que os produtos fossem diversificados e destinados a vários tipos de público (MAXIMIANO, 2004, p.168-169). Este método superava a tática de Ford de construir um só modelo, que primava pela simplicidade. Com uma linha de vários produtos, para vários 'bolsos', a GM mostrou-se um passo adiante, e foi este, dentre outros, o motivo para a Ford aposentar o modelo T em favor do modelo A partir de 1928, adaptando-se à mudança de cenário. Com influência de estudos administrativos norte-americanos, no pós II Guerra Mundial, o Japão também veio a tornar-se referência, no que ficou conhecido como 'Sistema Toyota' de produção, que propunha o *just in time*, técnica que racionalizava a produção e diminuía o volume de estoques – muito mais enxutos – e combatia com veemência os desperdícios (*idem*, p. 209), algo tão importante para um país com poucos recursos naturais como é o Japão. Estes melhoramentos, combinados à filosofia oriental do *kaizen* (expressão que pode ser traduzida como *melhoria contínua*) levaram as montadoras nipônicas como Honda e a própria Toyota a também tornarem-se referência a partir da década de 1970. Mais adiante, quando discutiremos também aspectos ideológicos, veremos que a Toyota tentou implantar a filosofia *kaizen* em sua equipe oficial de Fórmula 1, e dissecaremos os motivos pelos quais a iniciativa não obteve êxito.

Dois foram os principais efeitos colaterais da massificação do automóvel. Primeiramente, *o carro não mais necessitava ser produzido artesanalmente*. Nas décadas seguintes, diversas fábricas de automóveis artesanais desapareceriam ou seriam absorvidas por grandes corporações de produção massificada, que mantiveram estas marcas apenas como forma de diversificar o leque de opções ao consumidor. Os processos artesanais ainda existem, portanto, porque sempre haverá compradores para marcas de alto luxo ou de superesportivos, que pagam pela excelência e exclusividade que estes automóveis possuem. Algumas fábricas podem ser assim classificadas, com algumas ressalvas. A casa italiana Lamborghini, por exemplo, produz caros e prestigiados superesportivos em poucas unidades, mas compartilha métodos e técnicas com uma marca que produz carros em série, a Audi, já que ambas fazem parte de um mesmo conglomerado, o grupo Volkswagen. Esta

mesma multinacional também tem em seu portfólio a centenária marca francesa Bugatti, que fabrica artesanalmente o automóvel mais rápido do Mundo, o Veyron Super Sport, que alcança 431 km/h²⁸.

Em segundo lugar entre as consequências do Ford T, *o automóvel finalmente seria popularizado*, alcançando várias camadas socioeconômicas que jamais teriam condições de adquirir um automóvel artesanal. O carro deixava de ser elemento exclusivo da fechada aristocracia para tornar-se um bem de consumo que a classe trabalhadora poderia adquirir. As pessoas comuns agora teriam um novo objeto de consumo e status: o carro.

A comparação entre os novos carros que surgiam, de diversos construtores, foi um processo praticamente imediato. E a necessidade humana em competir estava prestes a achar uma nova modalidade – as corridas de automóvel, ou automobilismo.

²⁸ World Record Edition. **Bugatti.com**. Disponível em: <<http://www.bugatti.com/en/super-sport/special-editions/world-record-edition.html>>. Acesso em 06/06/2011.

1.3 – A necessidade de competir

Como destaca Ronaldo Helal, o esporte é uma das instituições mais sólidas do mundo moderno (1990, p. 11), presente de forma contundente do cotidiano de todas as sociedades do planeta. O que normalmente varia são as preferências de cada país ou sociedade nas modalidades disponíveis, algo que pode ser entendido quando pensamos que, enquanto brasileiros gostam de futebol, indianos gostam de críquete. A coletividade é fator preponderante da formação do público entusiasta.

A Fórmula 1, por exemplo, é apenas uma entre as diversas modalidades do esporte a motor, juntamente com categorias como Indy, Nascar, Mundial de Rally etc. Por mais que essa significação de esporte seja um tanto básica e crua, cheia de lacunas a serem preenchidas, é um ponto de partida para entendermos a natureza das competições que envolvem veículos motorizados. A própria sociologia do esporte separa em três (p. 17) as atividades humanas, em escala de complexidade: (1) brincadeira, em que não há regras ou compromissos com resultados; (2) jogo, em que são inseridas regras delimitadoras e surgem objetivos ou metas; e (3) o esporte propriamente dito, que determina um código de regras e é promovido por uma entidade ou associação, de modo profissional.

Como propõe Johan Huizinga, em sua última e mais conhecida obra, *Homo ludens* (1938), o jogo, no sentido básico no lúdico, é um fenômeno cultural que não pode ser explicado pelo viés da biologia, sendo que é na própria intensidade, na fascinação e na capacidade de excitar que reside sua essência (1996, p. 5). A finalidade do jogo, portanto, pelo menos em um primeiro plano, não é material:

Reina dentro do domínio do jogo uma ordem específica e absoluta. E aqui chegamos a sua outra característica, mais positiva ainda: ele cria ordem e é ordem. Introduce na confusão da vida e na imperfeição do mundo uma perfeição temporária e limitada, exige uma ordem suprema e absoluta: a menor desobediência a esta “estraga o jogo”, privando-o de seu caráter próprio e de todo e qualquer valor. [...] Há nele uma tendência para ser belo. Talvez este fator estético seja idêntico aquele impulso de criar formas ordenadas que penetra o jogo em todos os seus aspectos. As palavras que empregamos para designar seus elementos pertencem quase todas à estética. São as mesmas palavras com as quais procuramos descrever os efeitos da beleza: tensão, equilíbrio, compensação, contraste, variação, solução, união e desunião. O jogo lança sobre nós um feitiço: é “fascinante”, “cativante”. Está cheio das duas qualidades mais nobres que somos capazes de ver nas coisas: o ritmo e a harmonia. (1996, p. 13)

O jogo, como o próprio autor propõe, possui uma função significativa na sociedade. Por mais que o aspecto lúdico seja deixado de lado quando há a profissionalização (p. 219) e a transformação em *esporte*, podemos apontar que este elemento emocional e de fascinação ainda permanece presente para o público espectador, mesmo que este não seja um agente diretamente participante. Marshall McLuhan, leitor de Huizinga, também aponta a conotação cultural do jogo na sociedade:

Os jogos são artes populares, *reações* coletivas e sociais às principais tendências e ações de qualquer cultura. Como as instituições, os jogos são extensões do homem social e do corpo político, como as tecnologias são extensões do organismo animal. Tanto os jogos como as tecnologias são contra-irritantes ou meios de ajustamento às pressões e tensões das ações especializadas de qualquer grupo social. Como extensões da resposta popular às tensões do trabalho, os jogos são modelos fiéis de uma cultura. Incorporam tanto a ação como a reação de populações inteiras numa única imagem dinâmica. (2001, p. 264)

A frase “jogos são modelos fiéis de uma cultura” nos interessa em particular. Assim que os automóveis começaram a surgir em diversas partes da Europa Ocidental (principalmente Alemanha e França) e Estados Unidos, logo ficaria claro que esse novo invento era agora mais um instrumento para os homens competirem, jogarem, entre si, tal como já faziam com cavalos, por exemplo - sabemos das corridas de bigas disputadas na Roma Antiga e do surgimento do turfe na Grã-Bretanha da Era Contemporânea. Não apenas os próprios construtores, mas como também os compradores de carros, poderiam se enfrentar de vários modos, a fim de mostrar qualquer tipo de superioridade. O caminho óbvio era a comparação direta, ou seja, colocar os carros nas ruas e estradas e acelerar. Assim que esta atividade ganha um conjunto de regras e é promovido por associações, surge a modalidade, o automobilismo. É, desde sua concepção, um esporte diferenciado, no qual podem – e devem - ser avaliados tanto seus “atletas” quanto seus “equipamentos”. Como há duas variáveis em campo, há o interesse tanto nos pilotos quanto nos carros.

É necessário, portanto, esmiuçar as ramificações presentes neste tipo específico de esporte que é o automobilismo. Se nos primeiros anos do automóvel as comparações de velocidade ou rapidez eram feitas com referência, por exemplo, nos já citados cavalos de corrida, a superioridade do primeiro levaria não apenas os carros a serem colocados à prova uns contra os outros, mas como também seus condutores – os pilotos de competição, que logo alcançariam o *status* de ídolos -

bem como também avaliações dos conjuntos carro/piloto. É a partir desta observação que descreveremos o que vamos chamar de *três tipos de desafios proporcionados pelo automobilismo*: o desafio máquina *versus* máquina (1.3.1) e o desafio homem *versus* homem (1.3.2) – estes dois, os mais evidentes. E há, ainda, um terceiro, um tanto subjetivo, do homem *versus* máquina (1.3.3). Todos estão contidos na permanente busca da superação dos limites.

1.3.1 – O desafio Máquina *versus* Máquina

O primeiro aspecto elencado, de máquina *versus* máquina surgiu cronologicamente primeiro. Por mais que a competição homem contra homem seja anterior até mesmo à escrita (pré-histórica, pois os homens das cavernas já haviam descoberto o entusiasmo do lúdico, e antes mesmo dos homens, até animais já brincam uns com os outros), naquele cenário pioneiro de virada para o século XX é possível perceber o condutor como um elemento meramente secundário. A razão é até singela demais: as primeiras comparações diretas foram entre as novas invenções, oriundas das mais diversas concepções de engenharia (talvez seja adequado usar nesse caso o termo “bricolagem”), e não das habilidades de condução destas. Essa variável do “motorista” inicialmente não era colocada na equação como fator preponderante. Isso até surgirem as competições esportivas com regras e organização, com a hoje óbvia constatação de que algumas pessoas conduzem as máquinas de modo mais eficiente que outras.

O confronto direto entre as “engenhocas motorizadas” que surgiam em vários cantos da Europa e Estados Unidos começou a colocar em prova as capacidades dessas novas invenções, relacionadas a atributos almejados pela engenharia que valem até hoje e valerão sempre: potência, durabilidade, manobrabilidade, robustez, rapidez, velocidade, segurança, entre outros aspectos. Nestes primeiros confrontos diretos, muitos foram contra veículos a vapor, que logo mostrariam ser menos eficientes e confirmariam os motores a gasolina como muito mais adequados para a proposta de veículo de transporte individual.

Nas primeiras corridas, “vale tudo”: não há separação por categorias, regulamentos, nada. E todas as corridas são disputadas nas estradas normais do tempo – geralmente de barro, cheias de buracos e desníveis, sem qualquer sinalização de pontos perigosos. O país onde o automóvel nasce pode não ter sido a França – mas é nela que o automóvel se

desenvolve inicialmente, e onde se tem início a competição automobilística. (VIEIRA *in* ALZUGARAY, 1986, p.141)

Evidentemente, competições automobilísticas começaram do modo mais simples possível para ganharem refinamentos com o tempo. Aprimoramentos surgiram na estrutura dos eventos, passando pelo aparecimento de diversas regras (que originaram os ralis, as provas de *endurance*, resistência, e os *Grands Prix*, entre outras modalidades), e diversos códigos esportivos - alguns deles universais, como as bandeiras de sinalização, sendo a mais famosa delas a quadriculada, que é agitada primeiramente ao vencedor ao fim das corridas.

Este processo de refinamento, por conseguinte, evidenciou o distanciamento técnico de concepção entre carros de competição e carros de rua. Ao considerarmos essa distância, podemos nos indagar sobre a utilidade das corridas para as pessoas comuns e seus carros de rua comuns. É uma pergunta certamente das mais importantes, afinal, o ato de encarar o automobilismo como um “esporte” não explica todo o contexto:

A resposta pode ser encontrada no fato de que este tipo de prova é o grande propulsor do desenvolvimento dos modelos de carros, pois a variedade de tensões e situações impostas ao veículo traz à tona, mais rapidamente, suas virtudes e defeitos. Pode-se argumentar que as mesmas descobertas poderiam ser igualmente obtidas nos programas de teste dos fabricantes, mas estes dispõem apenas de seus próprios modelos; as corridas apontam o melhor projeto, não apenas quanto à velocidade, mas também quanto à confiança, desempenho, manejo e segurança.

[...] O maior valor das corridas para um projetista é que a grande velocidade logo revela os defeitos do carro. O proprietário de um veículo particular geralmente é cuidadoso e faz o possível para evitar enguiços. Assim, os defeitos do modelo podem levar meses para se manifestar em um carro bem tratado. Mas em uma corrida não existem boas maneiras. A pressão é máxima, o motorista só pensa em ganhar de seus competidores, e cada peça do carro está sob máxima tensão. (SCHVINGER, [s/d], p. 96-97)

Nas corridas, projetos e conceitos são colocados uns contra outros em situações extremas. São exigidos ao máximo. E é pelo calor das competições que surge a necessidade do aprimoramento e da criatividade, para que sejam encontradas soluções que levem um automóvel a ser melhor que o da concorrência, e a não ficar para trás, algo que vale tanto nas pistas quanto nas situações fora das pistas. O automobilismo sempre ofereceu condições muito favoráveis para invenção e desenvolvimento de componentes ou sistemas, sendo que diversas “descobertas” feitas nas pistas acabam implantadas nos carros de rua, um produto já testado e

pronto para ser comprado pelas pessoas. É este o mote para entendermos a vocação de “laboratório” que o automobilismo possui para sua indústria. Se atualmente nos carros de rua os carburadores foram substituídos por injeções eletrônicas, tambores de freio foram substituídos por discos ou distribuidores foram substituídos por ignições eletrônicas, entre tantos outros exemplos, muito disso se deve às competições.

Exemplo prático de uma transferência tecnológica que seguiu diretamente das pistas da Fórmula 1 para o cotidiano das ruas é o câmbio semiautomático, de mudanças de marchas através de “borboletas” instaladas atrás do volante, substituto da tradicional alavanca de seleção de engates. O sistema, que eliminou a necessidade dos condutores tirarem a mão do volante para trocar marcha, foi desenvolvido pela equipe Ferrari no fim de 1988, pelo piloto de testes brasileiro Roberto Moreno²⁹ e o engenheiro Gordon Kimball, supervisionados pelo projetista-chefe John Barnard, mentor do conceito³⁰. Na primeira corrida da temporada de 1989, o GP do Brasil, disputado no hoje aniquilado autódromo de Jacarepaguá, a Ferrari estreou esse novo câmbio e conquistou a vitória com o piloto inglês Nigel Mansell³¹. Nos anos seguintes, todas as outras equipes rivais copiaram e melhoraram o sistema – que estreitou ainda mais o habitáculo do piloto ao eliminar o pedal da embreagem e a manopla do câmbio, melhorando a aerodinâmica. Nos dias atuais, vários modelos de automóveis vendidos no Brasil e no mundo possuem como opcional esse sistema, muitos deles conjugados com a possibilidade de trocas de marcha totalmente automática.

Ainda dentro das contribuições das competições, há muitas que foram feitas de modo indireto, conjugadas com os mencionados testes das montadoras e fornecedores de componentes. Motores de mesma capacidade rendem cada vez mais e consomem cada vez menos combustível; novos materiais mais leves e

²⁹ Roberto Moreno (1959-). Brasileiro campeão da Fórmula 3000 de 1988, “Pupo” disputou 75 GPs na F1 entre 1987 e 1995, sendo lembrado por seu 2º lugar no Japão 1990 pela equipe Benetton. Ainda disputou provas da Cart/ChampCar nos EUA, conseguindo 3º lugar em 2000, e duas vitórias. Atualmente é consultor de pilotos em formação.

³⁰ MORENO, Roberto; MADEIRA DA CUNHA, Márcio. Triunfo nº 62: Nelson Piquet - GP do Japão de 1990. **ULTIMAVOLTA.com**. Formula 1 - As 99 Vitórias do Brasil na Formula 1. Disponível em <http://www.ultimavolta.com/formula1/projeto99vitorias/2009_02_17_Triunfo_62.html>. Acesso em 28/11/2010.

³¹ Nigel Mansell (1953-). Às vezes considerado gênio, às vezes considerado bruto, o “Leão” conquistou 31 vitórias na F1 (quarto maior vencedor). Tinha um notável *car control*, mas falhava sob pressão. Vice de Prost, Piquet e Senna, só conseguiu ser campeão em 1992, na 13ª temporada - mas de modo impecável. No ano seguinte, foi campeão da Indy. Em 2010, disputou as 24 Horas de Le Mans com os filhos Leo e Greg.

resistentes são empregados; e até a gasolina de última geração ajuda no desempenho, extraindo alguns cavalos de potência a mais dos propulsores. Como destaca o jornalista automobilístico Bob Sharp, carros estão durando mais:

Puxando um pouco pela memória, vem-nos a lembrança da ferrugem que mais cedo ou mais tarde aparecia nos veículos. Hoje o problema praticamente desapareceu, pois o aço melhorou e os processos de produção evoluíram. A mudança foi sentida com a chegada dos anos 1990³². Outro componente que se destaca é o pneu. Não faz muito tempo eram poucos os que passavam de 20000 quilômetros. Hoje chegam a 50000 quilômetros sem cuidado especial.

E as pastilhas de freio, que há alguns anos mal passavam de 10000 quilômetros? [...] Hoje duram 30000 quilômetros mesmo em serviço pesado. Motores e câmbios ultrapassam galhardamente a barreira de 150000 quilômetros, em grande parte ajudados pelos lubrificantes modernos. (*in* QUATRO RODAS, fev. 2004, p. 25)

As evoluções e revoluções automotivas podem ser conferidas desde os primórdios. Assim que os irmãos franceses Edouard e André Michelin introduzem em 1895 o pneu especialmente desenvolvido para automóveis³³, com borracha vulcanizada e câmara de ar interna, deram aos seus clientes (sejam eles motoristas do cotidiano ou pilotos de competições) uma vantagem enorme em termos de conforto e durabilidade diante dos pneus de borracha comum (em látex cru, que era branco) ou de tiras sólidas, fabricados até então. Era um passo à frente nas questões de engenharia, uma constante no universo dos automóveis, o que também expõe a crescente complexidade deste cenário, uma vez que as invenções de peças e sistemas não são restritas aos engenheiros que produzem o automóvel. Não são, portanto, apenas os produtores de automóveis a reinventar o automóvel: diversas outras fábricas projetam apenas componentes – e não carros inteiros. Outro exemplo pioneiro além da Michelin é o do alemão Robert Bosch, inventor da vela de ignição em 1902, componente que até hoje existe nos motores³⁴. Esta companhia também seria responsável pela criação ou disseminação de vários sistemas ligados

³² Sharp, retratando a realidade brasileira, usa este marco temporal para indicar a abertura econômica aos automóveis importados no país, que aceleraram o processo de modernização dos modelos nacionais, bastante defasados. Ficou famosa a afirmação do então presidente Fernando Collor, de que os automóveis fabricados no Brasil daquela época eram “carroças”.

³³ History of the Michelin Company. **Michelin Corporate**. Disponível em <<http://www.michelin.com/corporate/EN/group/history>>. Acesso em 23/06/2011.

³⁴ Há atualmente pesquisas de substituição das velas, que produzem as faíscas que detonam a combustão interna, por canhões miniaturizados de raios laser. Disponível em <<http://www.bbc.co.uk/news/science-environment-13160950>>.

ao motor, como também itens de segurança (faróis elétricos, freios antiblocante ABS, airbag) e de conforto (partida elétrica; limpadores de para-brisa)³⁵.

Por mais que a resposta complementar de que o automobilismo sirva como laboratório para acelerar o desenvolvimento dos carros de rua seja perfeitamente adequada, esta é parcial, e não fecha todo o contexto. Ainda há mais um fator a ser colocado nesta equação, que podemos qualificar como *ressonância da vitória*. O duelo entre carros torna-se, por associação direta, um duelo entre equipes. Isso pode ser ampliado para um duelo entre marcas automotivas envolvidas, e também em um duelo de empresas de petróleo, de tecnologia, de fornecimento de peças e componentes automotivos. E podemos chegar ao nível de classificar a batalha máquina *versus* máquina também como um combate entre marcas globais que por vezes não possuem relação direta, mas usufruem através do automobilismo uma maneira de obter um tipo bastante característico de exposição de prestígio e excelência através da publicidade, assunto a ser debatido no próximo *estágio* deste trabalho, em que debateremos questões midiáticas relacionadas ao automobilismo.

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)

Temos, então, nossa resposta devidamente complementada: *a vocação de laboratório que as competições possuem se junta ao prestígio mercadológico que as marcas vencedoras conseguem para atrair consumidores de seus produtos*. Até governos se deram conta deste poder. Em meados da década de 1930, Adolf Hitler começou a financiar os departamentos de competição das marcas Mercedes-Benz e Auto Union (embrião da atual Audi), como esforço de propaganda da superioridade

³⁵ Web Special: Automotive. **Bosch automotive**: Milestones in automotive technology. Disponível em <http://www.bosch.com/content2/automotive_special/language1/automotive_special/>. Acesso em 22/08/2011.

alemã no campo esportivo - que também havia incluído diversos esforços neste sentido nos Jogos Olímpicos de 1936, em Berlim. Os carros destas duas marcas germânicas ganhavam notoriedade como as “Flechas de Prata”. Até aquele momento, o domínio do esporte era da marca italiana Alfa Romeo, que seria rapidamente superada (RACING THROUGH TIME, Vol. 1, vídeo). (Havia, de fato, mais um forte motivo para investir milhares de Marcos Alemães nas montadoras: o interesse de Hitler no desenvolvimento de motores de alta potência, pois o país, por causa do Tratado de Versalhes assinado após a I Guerra Mundial, não podia desenvolver motores aeronáuticos. Quanto a II Guerra eclodiu, a *Wehrmacht* já tinha diversos aviões militares equipados com propulsores Daimler-Benz.)

A motivação pela vitória, explica Huizinga, é um componente simbólico muito intenso dentro do jogo - seja este de caráter meramente lúdico ou profissional ao extremo.

Dado que o resultado da competição, o fato de ela ser concluída com êxito, é considerado capaz de influenciar o curso da natureza, segue-se que pouca importância tem qual tipo de competição através do qual se chega a esse resultado. O que importa é o fato de ganhar, em si mesmo. Toda vitória *representa*, isto é, realiza para o vencedor o triunfo dos poderes benéficos sobre os maléficos, e ao mesmo tempo a salvação do grupo que a obteve. A vitória não se limita a representar essa salvação, mas torna-a algo efetivo. (1996, p. 64)

O filósofo expõe que, por vezes, não importa no quê se participa, o que importa mesmo é o triunfo, o êxito, a “salvação”. Tal raciocínio explica por que torcedores de futebol comemoram quando determinado time rebaixado é campeão em uma categoria de acesso: os sentimentos positivos de entusiasmo pela vitória podem ficar muito acima de uma campanha bem feita, porém sem vitória, no campeonato de elite.

As metas para aqueles que estão em uma competição automobilística podem variar muito, a começar pela problemática de que são raras as categorias que oferecem chances para que todos os seus participantes, ou ao menos uma maioria, tenham chances realísticas de vencer – na óbvia constatação de que, para alguém ganhar, todos os demais devem perder, deflagrando a famosa frase de que “o segundo colocado é o primeiro dos perdedores”, atribuída a autores diversos. Esta é a razão pela qual *o automobilismo é constituído muito mais derrotas do que de vitórias* – constatação bastante simples, porém pouco difundida e até mesmo pouco

compreendida. Nesta última década (2001-2010), a Fórmula apresentou como média, por temporada, de três a quatro equipes que conseguiam vencer corridas. O restante dos times teve que se contentar com lugares entre os três primeiros, no pódio, ou ao menos tentar chegar entre os que conseguem ficar na zona dos pontos em alguma corrida. Nem todos os participantes têm como objetivo a vitória geral. Há metas para se cumprir a fim de chegar ao sucesso e à consagração. Assim que novas equipes surgem, costumam começar com objetivos modestos, como coletar alguns pontos em algumas corridas, para adquirir experiência e aprimoramento, e assim finalmente pensar em vitórias e títulos. Por mais que a publicidade seja importante e que equipes devem ter como meta expor muito bem as marcas que as financiam – assunto para mais adiante – equipes e competidores sempre buscam evolução em busca do topo.

Voltando às questões comparativas entre carros de competição, temos também que separar os tipos de categorias automobilísticas que existem. Usaremos a proposição do jornalista Márcio Madeira da Cunha (2006, p. 24), dividida em três tipos básicos: monomarca (a), multimarca (b) e construtores independentes (c).

No primeiro caso, das categorias monomarca (a), carros são construídos por apenas um fabricante e os componentes. Pneus, amortecedores, câmbios, entre outros componentes, são todos padronizados, para, ao menos hipoteticamente, oferecer as mesmas condições a todos os competidores, o que valorizaria a pilotagem como um diferencial de desempenho. Competições monomarca costumam ser de dois tipos: Podem ser categoria-escola, para formação de pilotos (caso da Fórmula Ford ou Fórmula Renault, voltada para adolescentes recém-saídos do kart, a escola básica de pilotagem). Ou podem ser para os chamados *gentlemen drivers*, pilotos semiprofissionais (“cavalheiros”), normalmente mais velhos, que possuem condições financeiras para competir por prazer, como nos vários campeonatos da Porsche Cup pelo mundo, inclusive no Brasil, em que usam versão de competição do conhecido modelo 911. A intenção das empresas que financiam este tipo de competição não é, evidentemente, usar o automobilismo como laboratório. É, sim, a de ter seus nomes inseridos no esporte e reforçarem a ideia de esportividade de seus modelos – muitos deles são a base mecânica, mas principalmente estética, de algumas categorias, como por exemplo o Trofeo Linea, promovido com apoio da Fiat, disputado no Brasil e na Argentina.

Mesmo neste caso, de carros supostamente iguais para todos, equipes mais bem estruturadas e que possuem melhor capacidade de preparação podem oferecer aos seus pilotos um equipamento superior. Valoriza-se, neste caso, o papel dos engenheiros que fazem a regulagem dos carros, o que é universalmente conhecido como *set-up*. Elementos podem ser configurados sem que o carro, em si, seja diferente. Entre as opções de ajustes, é possível escolher, por exemplo, os tipos de pneus, rigidez de molas, amortecedores e outros ajustes na suspensão como a cambagem, relações de marcha, tamanho dos discos e dutos de refrigeração dos freios, grau de inclinação das asas, tamanho das entradas de ar para os radiadores etc. Algumas categorias limitam as possibilidades de ajustes, justamente para nivelar as condições.

O segundo caso, das categorias multimarca (b), há uma variedade de maneiras possíveis: pacotes mecânicos (i), pacotes estéticos (ii) ou modelos prontos (iii). Como os componentes são produzidos em escala, o preço acaba sendo mais acessível em relação a peças exclusivas dos construtores independentes. Pacotes mecânicos (i) podem ser vistos em algumas categorias como a Fórmula 3 (também uma escola de formação de pilotos para categorias de elite, com campeonatos na Europa e América do Sul). É, na maioria das vezes, possível ‘montar’ um carro ao escolher chassi, motor e câmbio e pneus. Este é o modelo adotado pela chamada Fórmula Indy, a principal categoria monoposto dos Estados Unidos, que passou por um período monomarca, usando obrigatoriamente chassi Dallara, motor Honda e pneus Firestone, e que desde 2012 possibilita três marcas de motores: Honda, Chevrolet e Lotus. Anteriormente, na época em que a Cart era a entidade organizadora (hoje é a Indy Racing League), havia oferta de chassis, motores e pneus, que podiam ser combinados pelas equipes participantes.

Outro tipo de “pacote” das categorias multimarca é meramente estético (ii), ou seja, a mecânica é a mesma para todos e o que muda é a carenagem (“bolha”) com que o carro é coberto. Essa é a receita da Stock Car no Brasil, o que distorce a origem do nome da categoria, que remete a “carros de estoque”, ou seja, modelos de produção modificados para correr – caso dos Chevrolet Opala usados entre o fim da década de 1970 e o começo da década de 1990. Outra distorção brasileira é a Copa Petrobras de Marcas: são utilizados chassis modificados de carros vendidos no país, das marcas Mitsubishi, Toyota, Ford e Chevrolet, mas todos são obrigados

a utilizar o mesmo motor Nissan preparado pela organização. E a Nissan sequer participa com carro ou equipe.

Na Nascar, nos EUA, a diferença é que cada equipe produz seu chassi padronizado (através de gabaritos, por razões de segurança, determinados pela organização), enquanto que cada fabricante envolvido (Chevrolet, Dodge e Ford, as ‘Três Irmãs de Detroit’), ou preparadoras especialistas em alguma das marcas, produz motor próprio e determina como será a carroceria, que é de chapas de alumínio - na Stock Car brasileira usa-se a frágil e inadequada fibra de vidro.

Há, ainda, uma terceira opção multimarca (iii), a do carro de competição pronto, completo, normalmente desenvolvido pelo departamento de competições das fabricantes, como é o caso do Mundial de Rally e das categorias de Turismo ou Gran Turismo (GT) nacionais ou internacionais, bem como na MotoGP, principal modalidade mundial de motocicletas. Neste caso, não raro, há equipes oficiais de fábrica e outras equipes “satélites”, que também possuem mesmo equipamento, mas sem apoio oficial de uma montadora. A diferença entre pacotes e modelos prontos das categorias multimarcas costuma ser pequena e alguns campeonatos, como o GT do Japão, fazem com que os desempenhos sejam artificialmente “equalizados”, mediante lastros, restrições aerodinâmicas ou de potência do motor.

Chegamos ao terceiro e último caso, o dos construtores independentes (c), lugar que se enquadra a Fórmula 1. É indubitavelmente a modalidade mais cara. Todos os times são obrigados a desenvolver seus próprios carros e a venda ou compartilhamento de chassi e componentes da carroceria são proibidos. Há, porém, possibilidade de compartilhamento de alguns sistemas, e várias usam os mesmos motores e câmbios, entre outras partes como amortecedores e sistemas de freios. Uma vez que se trata da forma mais cara e pujante do esporte, é a que evidencia os melhores projetos. Este é um dos motivos que fazem da Fórmula 1 o topo do esporte a motor mundial: a exclusividade dos projetos, que são, de certa forma, como obras de arte feitas para durar apenas uma temporada. E para os melhores carros, equipes sempre estão dispostas a procurarem os melhores pilotos, para formarem conjuntos hegemônicos³⁶.

³⁶ Sobre as hegemonias na F1, recomenda-se o texto de Eduardo Correa escrito em 2008, dividido em duas partes: <<http://gptotal.com.br/2005/Colunas/Eduardo/20080820.asp>> e <<http://gptotal.com.br/2005/Colunas/Eduardo/20080822.asp>>.

Diante dessas três categorias, ainda podemos encontrar hibridismos. Os campeonatos de *endurance* (corridas de resistência) internacionais são assim: em uma mesma pista são permitidos construtores independentes (projetam protótipos exclusivos), juntamente com protótipos multimarca em “pacotes” (chassis com venda livre, que podem receber vários tipos de motor e câmbio, por exemplo) e modelos de Gran Turismo prontos, divididos atualmente em categorias Protótipo 1, Protótipo 2 (mais leves, menos potentes e mais baratos) e Gran Turismo (subdividido em Profissional e Amador) – certamente uma forma que prima pela diversidade.

Independente de qualquer dos três tipos de categoria elencados (a, b ou c), mesmo que um modelo reúna todas as condições de ser apontado como o melhor, portanto, *aquele que oferece melhores condições para se vencer*, nem sempre isso acontece, pois o imponderável também faz parte das corridas. Ter em mãos o melhor carro significa maiores chances, mas jamais uma garantia fechada de triunfo.

Isso fica patente em corridas como a edição de 1980 das 24 Horas de Le Mans³⁷. O Porsche 908/80 da dupla Reinhold Joest / Jacky Ickx (o mais aclamado piloto de *endurance* da época) foi derrotado pelo Rondeau-Cosworth M379B construído e pilotado por Jean Rondeau³⁸ em dupla com Jean Pierre Jaussaud. Tratava-se de um protótipo artesanal que tinha 760 kg, motor de 460 cavalos e velocidade máxima de 325 km/h³⁹. O Porsche, franco favorito que corria até 7,5s mais rápido por volta, era 60 kg mais leve, 80 cavalos mais potente, e tinha 25 km/h a mais de velocidade máxima⁴⁰. Entretanto, duas grandes perdas de tempo por falhas mecânicas e cuidado excessivo durante um período de chuva forte por parte dos competidores do Porsche fizeram com que a corrida se tornasse uma espécie de materialização da tão famosa fábula de Esopo da lebre contra a tartaruga, em que Rondeau e Jaussaud conquistaram uma vitória memorável e foram ovacionados pelo público.

³⁷ Mais detalhes sobre as 24 Horas de Le Mans de 1980 estão disponíveis em <<http://gptotal.com.br/2005/Leitores/Help/20110217.asp>>.

³⁸ O francês Jean Rondeau (1946-1985), nativo da cidade de Le Mans, ainda é o único homem a vencer a famosa corrida disputada em sua cidade natal pilotando o carro que construiu.

³⁹ 1979 – 1981 Rondeau M379 Cosworth – Images, Specifications and Information.

Ultimatecarpage.com. Disponível em: <<http://www.ultimatecarpage.com/car/4518/Rondeau-M379-Cosworth.html>>. Acesso em 13/05/2011.

⁴⁰ 1976 – 1980 Porsche 936 – Images, Specifications and Information. **Ultimatecarpage.com**.

Disponível em: <http://www.ultimatecarpage.com/car/424/Porsche-936.html>>. Acesso em 13/05/2011.

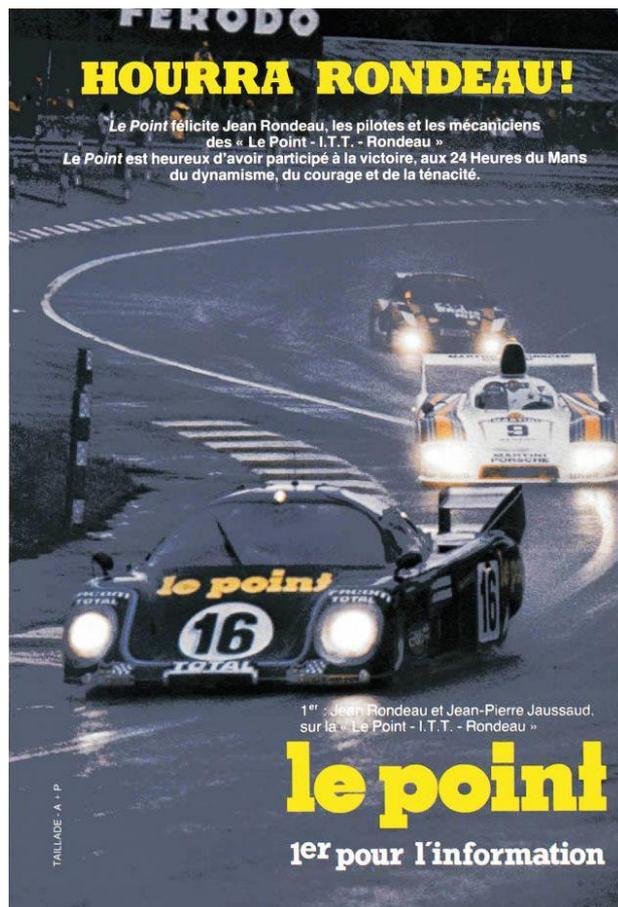


Imagem 01: Cartaz da *Le Point*, revista francesa que apoiou financeiramente a equipe Rondeau na vitória contra o favorito Porsche nº 9 (ao fundo) nas 24 Horas de Le Mans de 1980

Outro fato a considerar é que, mesmo que um carro seja apontado como o melhor em desempenho, é difícil que este status se mantenha em todas as pistas de um campeonato, com vários desenhos e características distintas entre si. Alguns carros de rali podem ser bons para prova de asfalto e ruins em provas na neve ou vice-versa; determinados carros de Fórmula 1 podem ser bons em pistas de longas retas, mas ruins em circuitos sinuosos. Mesmo os carros dominantes podem apresentar desempenhos inferiores em determinadas situações, ou sofrer avarias mecânicas que joguem por terra vitórias. Corridas com chuva, por exemplo, costumam reduzir drasticamente a aderência dos carros à pista, podendo por vezes nivelar ou modificar o desempenho dos carros.

1.3.2 – O desafio Homem *versus* Homem

O segundo desafio proporcionado pelo automobilismo é o de homem *versus* homem – ou de piloto *versus* piloto. Essa porção “humana” das competições é a que

passou a ter mais destaque a partir do momento em que se soube, ainda em tempos remotos, que pilotos “faziam diferença” na competição entre carros, e logo alcançariam o patamar de *ídolos* – assunto que, por opção, não será abordado em profundidade neste trabalho.

Podemos entender a importância que a figura do condutor tomou no esporte ao percebermos que a Fórmula 1 possui não um, mas dois campeonatos em paralelo: o mundial de pilotos, destinado a ver qual deles terá a maior pontuação e será o campeão; e o mundial de construtores, para verificar qual equipe somou mais pontos ao fim de uma temporada. O campeonato de construtores, criado apenas em 1958 (em contraste com o de pilotos, disputado desde 1950) é muito menos valorizado, sendo muitas vezes tratado como título de ‘consolo’ quando uma equipe não consegue ser campeã com um de seus pilotos.

Cada ser humano é único, e não é só a genética a provar isso. Uma vez que é possível perceber que cada pessoa dirige de modo diferente quando está no trânsito das ruas, o mesmo é possível dizer quanto aos pilotos profissionais, ainda que as particularidades sejam muito mais difíceis de serem percebidas, pois todos querem ser o mais rápido possível, e há nisso uma confluência que tende a fazer com que tudo pareça (apenas pareça) igual. Cada competidor possui, dentro desse delicado processo analítico, aquilo que é atribuído como *estilo* ao volante, muito em parte determinado pelas configurações dos carros de competição e pelas categorias às quais pertencem (monoposto, turismo, rali etc.).

Ao contornarem uma curva qualquer, alguns pilotos freiam mais cedo, outros mais tarde, com aplicações variadas de força no pedal. Durante esta frenagem, é possível realizá-la de modo mais “reto” ou já realizando a tomada da curva, podendo optar por tocar o acelerador conjuntamente para corrigir ou determinar melhor a trajetória do carro. Podem também virar o volante de modo progressivo ou brusco, fazendo correções de contraesterço se necessário. De acordo com a configuração do carro (*set-up*) que acharem melhor, conseguem escorregar um pouco mais com as rodas da frente, fazer a curva de modo mais neutro ou escorregar mais com as rodas traseiras – tudo de modo sutil, pois estes movimentos, com muita intensidade, provocam desgaste, perda de tempo e de trajetória. Nesta abordagem à curva, pilotos podem preferir atingir o *apex*⁴¹ da curva em pontos variados, priorizando ou a

⁴¹ Tangência; ponto em que o carro fica mais próximo da parte interna de uma curva.

entrada, ou a saída desta. Podem, ainda de acordo com as regulagens e preferências, estar uma marcha acima ou uma abaixo durante o contorno, trocando-as no momento mais conveniente, o que também afeta o comportamento dinâmico do carro, uma vez que neste caso o motor age como um “freio”. E finalmente optam por retomar a aceleração ao fim da curva com diversos tratamentos ao pedal de acelerador – de modo progressivo, toques rápidos como em um telégrafo ou tratando-o como um interruptor, pisando tudo ou nada, de modo intermitente.

O modo como pilotos executam essa tarefa influencia e é diretamente influenciado pelo nível de desgaste de pneus, freios, câmbio, motor e combustível, além do desgaste físico e psicológico do próprio piloto, que pode, por vários fatores de pressão, ter níveis diferentes de concentração para realizar a manobra. Isso nos leva a constatar que os carros, ainda que na grande maioria das vezes de modo sutil, jamais são iguais ao da volta anterior e jamais serão iguais na volta seguinte. Cabe ao piloto a tarefa de sentir, nos mínimos detalhes, os níveis de desgaste para compensar alterações de comportamento dinâmico, a fim de ser o mais rápido e consistente possível.

Fora do carro, há mais variáveis que fazem parte do contexto. A condição do asfalto, que tem contato com o carro através dos pneus, é uma delas. Este pode estar quente, frio, seco ou molhado em vários níveis de intensidade; e também pode estar com trechos “emborrachados”, que garantem maior aderência, ou com detritos de borracha solta ou óleo deixado por algum carro, o que a torna escorregadia. Um carro logo à frente pode causar turbilhonamento de ar, mudando a eficiência aerodinâmica do competidor que vai imediatamente atrás, em mais uma situação em que o piloto precisa, em apenas uma fração de segundo, recalcular mentalmente todo o procedimento da manobra, pois os níveis de aderência ao solo serão outros. Até mesmo uma simples mudança de temperatura do ar pode influenciar na densidade atmosférica, afetando a eficiência das asas do carro.

Toda essa miríade de variáveis e opções apenas para explicar um simples contorno de curva qualquer, processo que demora não mais do que um ou dois segundos. Ao ampliarmos tal processo para uma volta completa em um circuito (que, evidentemente, possui vários tipos de curva que exigem abordagens distintas), e posteriormente ampliarmos ainda mais, para uma corrida inteira de várias voltas, é que temos a real extensão da complexidade disso que é nomeado simplesmente como “estilo” e quanto o fator humano significa no manejar a máquina.

A evolução da tecnologia, através das décadas, ajudou a ampliar e aperfeiçoar algumas habilidades, enquanto que outras se tornaram desnecessárias. Nos carros de competição com câmbio convencional (acionamento por embreagem e alavanca de seleção), pilotos conseguiam melhor desempenho em curvas que requeriam redução de marcha praticando o chamado *punta-tacco*. Esse é o nome da técnica do acionamento do acelerador conjuntamente com o freio, para elevar as rotações do motor na mudança de marcha, o que ajuda a sair com mais potência da curva, com motor mais “cheio”. Com a introdução dos câmbios semi-automáticos e sistemas eletrônicos, carros modernos fazem esse procedimento automaticamente. Se por um lado uma “arte” foi perdida, a tecnologia garante que o piloto erre menos e se concentre em outros fatores. Outra grande ajuda nesse sentido foi a invenção da telemetria, sistema que analisa à distância o comportamento dinâmico e mecânico dos carros através de sensores e auxiliam pilotos a encontrar a melhor forma de procederem nas curvas, e também ajudam engenheiros e pilotos a encontrarem um acerto (*set-up*) mais próximo possível do ideal para cada circuito. E ainda dentro das questões de estilo, há competidores que acreditam que a melhor tática para uma corrida é ser rápido desde qualificação para a largada, ficar na frente em ritmo forte e então controlar o ritmo até o fim. Bem como há a escola inversa, daqueles que preferem poupar o equipamento no começo das corridas para fazer um ataque na parte final. Madeira da Cunha assinala o primeiro grupo como *pilotos descendentes* e o segundo grupo como *pilotos ascendentes*.

É este fator humano torna as disputas tão evidentes, pois há vários níveis de habilidades entre os pilotos para vários tipos de competição: alguns andam melhor em determinados circuitos ou modalidades que outros. Um piloto que pode ser bom em corridas de rali pode ter enormes dificuldades para se adaptar às corridas norte-americanas em circuitos ovais, por exemplo. E o contrário, inquestionavelmente, também é válido.

Peguemos como exemplo aquelas que são consideradas como as três corridas mais importantes do mundo: o *Grand Prix* de Mônaco, as 500 Milhas de Indianápolis e as 24 Horas de Le Mans. As três provas serão assunto corrente desta pesquisa, mas vamos nos concentrar em um primeiro momento apenas nas pilotagens necessárias para cada uma das corridas. Como as três possuem particularidades muito evidentes, é possível fazer uma analogia com o atletismo,

algo similar aos diferentes biótipos para os corredores das mais diversas distâncias⁴².

O GP de Mônaco, realizado nas estreitas ruas daquele principado junto ao Mediterrâneo, tem cerca de 250 quilômetros totais⁴³ ou, em casos excepcionais, o limite de duas horas. É disputada com carros de Fórmula 1, categoria totalmente focada em acelerações. Seus carros não são os mais velozes do mundo, mas nada sobre a face da Terra é capaz de correr mais rápido em qualquer circuito misto – e quanto mais sinuoso este for, maior a diferença em relação a qualquer outra categoria. O GP de Mônaco de F1, portanto, equivaleria a uma corrida de 100 metros rasos do atletismo. Uma prova de aceleração total, na qual a rapidez importa mais do que velocidade máxima ou resistência física. Em resumo: vence em Mônaco quem for mais rápido no absoluto.

As 500 Milhas de Indianápolis, por seu lado, possui mais que o triplo da distância total de Mônaco, como o próprio nome sugere. O circuito é retangular e tem 4 km de extensão, com suas quatro curvas iguais em ângulo reto, ligeiramente inclinadas, e duas grandes retas. Possibilita aos carros do tipo Indy, bem diferentes de um Fórmula 1, médias altíssimas de velocidade, muito acima dos 300 km/h. Podemos comparar as 500 milhas de Indianápolis com uma corrida de 800 metros rasos, na qual o resultado é obtido numa delicada relação entre velocidade máxima, resistência e acompanhamento do ritmo dos adversários mais fortes. Afinal, a prova norte-americana tem 800 km e é percorrida em pouco mais de 3 horas. É velocidade pura, obviamente conjugada com a resistência necessária para cumprir o percurso. Vence em Indianápolis, portanto, quem for mais veloz e tiver mais a oferecer num *sprint* final entre os que estão no pelotão dianteiro.

E finalmente temos Le Mans, uma prova de 24 horas do tipo *endurance* (resistência), disputada, como já descrito, com protótipos de rodas cobertas de dois lugares, misturados a carros esportivos preparados. Dadas as suas características básicas, em um circuito formado por trechos de rodovias francesas, é a que mais se difere entre as três. As 24 Horas de Le Mans representam para o automobilismo a maratona, prova esta a mais nobre do atletismo, com seus 42,195 quilômetros. É

⁴² Assunto debatido e desenvolvido com o jornalista Márcio Madeira da Cunha, disponível em <http://www.ultimavolta.com/turismo/especial_lm/2009_06_18_Especial_LM_03.html>.

⁴³ As demais corridas da Fórmula 1 tem entre 305 e 308 quilômetros, pois permitem maiores médias horárias. O limite de duas horas é o mesmo para todas, que são descontadas em relação a períodos de pista declarada imprópria – na maioria das vezes por chuva excessiva ou acidentes que demandem reparos mais longos e que representem perigo à segurança.

muito mais complexa e a que efetivamente leva carros e pilotos ao limite de suas forças por um longo tempo. A pista é extremamente exigente, percorrida em 75% do tempo com aceleração máxima, em meio a longas retas onduladas. Em geral o vencedor percorre algo acima de 5 mil quilômetros, que seria quase como ir de Porto Alegre a Belém do Pará num único dia, e representa uma temporada inteira de Fórmula 1 em distância total.

Diante desta diversidade e de exigência de habilidades tão distintas, apenas um piloto em toda a história mostrou-se versátil o suficiente para conseguir vencer as três provas durante a carreira. Foi o inglês Graham Hill, vencedor do GP de Mônaco por cinco vezes (1963/64/65/68/69), vencedor em Indianápolis (1966) e vencedor em Le Mans (1972) – o que, fechando este paralelo com o atletismo, é equivalente às conquistas do tcheco Emil Zátopek, o “Locomotiva Humana”, que venceu na Olimpíada de Helsinque de 1952 os 5 e 10 mil metros rasos e também a maratona.

O feito de Hill atualmente é ainda mais difícil de ser igualado. Isso ocorre porque pilotos antigamente costumavam a dedicar-se a mais de uma categoria esportiva, algo muito mais difícil acontecer no presente, devido a restrições contratuais enfrentadas pelos pilotos, com equipes exigindo dedicação total de seus mais caros funcionários. Dentro dessa realidade, pilotos do passado corriam em vários campeonatos em um mesmo ano porque ganhavam proporcionalmente muito menos, e tinham que reforçar seus orçamentos na base da quantidade. Nisso, o automobilismo de elite sofreu um processo de transformação aparentemente irreversível – senão por interesses comerciais de quem paga o salário dos pilotos – de que dificilmente veremos pilotos participando, mesmo que esporadicamente, de várias categorias em um mesmo ano.

Como é possível constatar, a questão da pilotagem, seja no estilo de cada competidor ou nas implicações que cada tipo de corrida demanda, é bastante intrincada e complexa. Existem mais dois fatores importantes fora da pista, dos quais não vamos nos ater em profundidade, mas que são obrigatórios de se fazer menção, dada a importância que possuem na conjuntura que determina este papel tão importante dos pilotos no esporte a motor. O primeiro destes fatores é a condição financeira dos pilotos. Equipes mais estruturadas buscam, ao menos prioritariamente, pilotos mais habilidosos, e pagam altos salários para estes - há considerações sobre os salários quando debatermos as transformações ideológicas

e financeiras que o esporte sofreu. Entretanto, outros times com menos recursos podem privilegiar pilotos que possuem investidores publicitários pessoais, conhecidos como “patrocinadores”. Isto ocorre porque estes investidores pagam o salário do piloto – uma despesa a menos para o time – ou, ainda mais interessante, porque estes investidores pagam o salário e também injetam dinheiro na equipe, que em contrapartida exibe logomarcas no carro ou nas vestimentas dos pilotos. Estes são vulgarmente conhecidos como pilotos “paga pra correr”, muitas vezes difamados por garantir vagas nas equipes pela força financeira que possuem, e não pela habilidade. Este fator por vezes está relacionado com a nacionalidade dos pilotos e suas respectivas retaguardas financeiras, garantidas por empresas do mesmo país de origem do piloto ou multinacionais que possuem interesse mercadológico no país daquele determinado competidor.

O segundo fator externo tem relação com a força psicológica, a personalidade e atitude do piloto fora de seu carro de competição. A maneira que os pilotos atuam nos bastidores e suas capacidades de motivação do time, trato com a imprensa, carisma, autoconfiança, autopreservação, habilidade para garantir bons contratos (com equipes e investidores publicitários) e até destreza política são fatores importantes e que têm efeito direto nas pistas. O austríaco Niki Lauda (1949-), tricampeão da Fórmula 1 (1975, 1977, 1984) era reconhecido pela sua habilidade nas pistas e pela sua força política dentro das equipes pelas quais passou. O mesmo pode ser dito sobre francês Alain Prost (1955-), tetracampeão (1985, 1986, 1989, 1993) e sua grande destreza no trato da imprensa, sobretudo com a francesa; e também sobre Ayrton Senna (1960-1994), um centralizador de esforços das equipes e motivador de seus funcionários, algo que atualmente é debatido na relação do bicampeão Fernando Alonso (1981-) com a equipe Ferrari, a qual defende desde 2010. Pilotos novatos, exceto em casos raros como o de Lewis Hamilton (1985-), que estreou na F1 pela vitoriosa equipe McLaren em 2007 e no ano seguinte já sagrou-se campeão, começam em times modestos, pois é necessário provar o talento e assim partir para times mais competitivos.

Assim como no desafio entre as máquinas, para quem é piloto, o objetivo máximo universal é ser campeão - de preferência da categoria mundial mais importante, como é a Fórmula 1, a não ser nos Estados Unidos, onde a consagração é ganhar Indianápolis ou a divisão principal da Nascar, atualmente chamada de Sprint Cup. Mas há níveis e níveis de ambição, muitas vezes ligados ao próprio

senso de realidade (por vezes ligadas a aspectos financeiros) e da própria capacidade técnica de cada piloto. Alguns se contentam em ao menos vencer uma corrida, mas, ainda mais modestos, há aqueles que fariam de tudo apenas para ter a chance participar de ao menos uma corrida qualquer, mesmo que no pior carro do grid⁴⁴.

Por mais que sejam raros os exemplos entre equipes e pilotos, ao menos no automobilismo profissional de elite, há quem queira apenas “participar”, seguindo os preceitos do Barão de Coubertin, patrono dos Jogos Olímpicos da era moderna. Em corridas longas importantes, como as 24 Horas de Le Mans ou o Rally Dakar (considerado o maior evento automobilístico *off-road* do mundo), o simples fato de conseguir completar estas exigentes maratonas já é, para muitos, considerado uma ‘vitória’, dada a celebração que é realizada ao fim destes eventos especiais.

Nas corridas só há um homem vencedor, e ao final de um ano, só há um homem campeão. Neste caminho pela vitória, estilos de pilotagem e personalidades se encontram e se chocam, como naquela regra elementar da física em que dois corpos não podem ocupar o mesmo espaço ao mesmo tempo. Estabelece-se a *rivalidade*, elemento que é visto como cativo no esporte, com diversos níveis de intensidade. Uma das rivalidades mais intensas que se estabeleceu na Fórmula 1, amplamente divulgada e inflada midiaticamente, deu-se entre Alain Prost e Ayrton Senna. O que nasceu como disputa de pista entre dois companheiros de equipe, enquanto pilotos da McLaren em 1988, explodiu para tornar-se uma enorme guerra de nervos nos anos seguintes, provocando acidentes entre eles em decisões de campeonato e envolvendo até em manipulação de resultados, por parte do órgão legislador (a extinta FISA, então braço esportivo da FIA). Até mesmo a imprensa foi usada na tentativa de desmoralizar o rival a cada declaração publicada. A trégua só viria ao fim de 1993, quando Prost retirou-se das pistas. No fim de semana em que viria a falecer no GP de San Marino de 1994, Ayrton, a bordo de sua Williams-Renault, chegou a mandar durante treinos uma mensagem amistosa por rádio ao recém aposentado Prost, que era convidado a comentar a corrida pela TV francesa:

⁴⁴ Recoenda-se o texto no site GP Total sobre Hans Heyer e Otto Stuppacher, pilotos do fim da década de 1970, que tentaram ter em seus currículos ao menos uma largada na Fórmula 1. Disponível em <<http://gptotal.com.br/?p=1656>>.

“A special hello to my friend Alain. We are missing you Alain!” (“Uma saudação especial ao meu amigo Alain. Nós estamos sentindo sua falta Alain!”).

Durante toda a história, serão muitos os exemplos de rivalidade principalmente entre pilotos, como entre Tazio Nuvolari (1892-1953) e Achille Varzi (1904-1948) nos *Grands Prix* da década de 1930, muito antes da criação da Fórmula 1. E não podemos esquecer da rivalidade entre equipes, como nos embates entre Ferrari e McLaren, e a que estabeleceu-se recentemente entre os times oficiais de Audi e Peugeot nas 24 Horas de Le Mans, que duelaram pela vitória entre 2007 e 2011.

O desafio de homem *versus* homem não é privilégio dos pilotos. Há, em específico, um confronto humano que se desenvolve nos bastidores, proporcionado pelo automobilismo das categorias de construtores independentes: a do projetista contra o legislador. Achar brechas ou interpretar regulamentos tornou-se importante a ponto de ser fundamental para se chegar a vitórias e títulos. Um caso bastante conhecido no mundo da Fórmula 1 foi a suspensão hidropneumática criada pelo projetista sul-africano Gordon Murray⁴⁵ da equipe Brabham em 1981.

Para aquele ano, a FISA, antigo departamento esportivo da FIA que cuidava do regulamento, havia determinado que os carros devessem ter altura mínima de 6 centímetros do chão – por motivos políticos a serem esclarecidos nos capítulos seguintes. A medida tinha como objetivo diminuir a eficiência aerodinâmica conseguida pelo desenho da parte de baixo em forma de venturi dos chamados “carros-asa”, e de saias laterais de vedação que tocavam o chão e garantiam um fluxo de ar melhor por baixo do veículo. O atento Murray interpretou que essa altura só poderia valer com o carro estático, parado. Seu raciocínio era que, uma vez dotados de suspensões (dispositivos móveis) e calçados por pneus que são flexíveis, carros sempre teriam alturas variadas quando em movimento. Ademais, havia a constatação óbvia de que seria impossível medir tal altura mínima com o carro em movimento. O pesquisador de automobilismo hispano-brasileiro Manuel Blanco explica a solução encontrada pelo projetista:

⁴⁵ Gordon Murray (1946-), sul-africano. Começou na Fórmula 1 como projetista da Brabham no início da década de 1970 e ganhou com Nelson Piquet títulos mundiais em 1981 e 1983. Passou a trabalhar na McLaren em 1987 e nos anos seguintes venceu três vezes com Ayrton Senna e uma com Alain Prost. A partir de 1991, liderou o departamento de veículos esportivos da McLaren, que desenvolveu o modelo F1, vencedor de Le Mans em 1995. Desde 2007, possui seu próprio estúdio de design, sediado em Londres.

Murray, num alarde de engenho, encontrou a solução: instalou pequenos pistões na suspensão do carro de maneira que, quando em movimento e como era natural, a pressão aerodinâmica empurrava o carro para baixo, fazendo com que o fluido contido nesses pistões fosse deslocado para fora deles, até um depósito exterior. Este depósito, também em forma de pistão, com a entrada do fluido, comprimia o ar contido nele. Enquanto a pressão sobre os pistões exercida com o carro em movimento fosse maior que a pressão gerada no depósito, o carro se manteria baixo, mas, quando a pressão aerodinâmica desaparecia, o ar comprimido no depósito empurrava o fluido de volta aos pistões, elevando o carro à sua altura original. [...] Inicialmente, as equipes amparadas pela FISA invocavam a ilegalidade do sistema. Mas a FISA não tinha argumentos para atuar, pois o sistema funcionava de forma autônoma e sem interferências induzidas externamente. Tudo era "natural". Murray havia deixado o pessoal da FISA no mais completo ridículo. Do único que podia ser acusado era de ser mais inteligente que os técnicos da FISA, mas isso não era culpa sua. (in GPTOTAL, 2005)

Equipado com as suspensões que baixavam automaticamente o carro com a força aerodinâmica, Nelson Piquet tinha melhor desempenho e conquistou pontos e vitórias importantes no começo da temporada, antes que seus rivais criassem sistemas semelhantes. Essa invenção foi fundamental para a conquista do primeiro título do piloto brasileiro, que terminou apenas um ponto à frente do argentino Carlos Reutemann, da equipe rival Williams.

O falecido jornalista suíço Gerard "Jabby" Crombac, que cobriu as cinco primeiras décadas da Fórmula 1, chegou a ser redator de regulamentos da FISA e oferece uma visão interessante, de que essa luta entre o legislador e o projetista é um tanto desigual:

Posso apreciar mais que o leigo como é difícil redigir um regulamento que se tornará permanente. Mas essas pessoas que estavam elaborando os regulamentos, incluindo eu mesmo, se fossem realmente bons engenheiros, estariam projetando os carros! Esse é o problema. O melhor ganhará mais dinheiro projetando o carro do que projetando as regras, de modo que sempre se terminará projetando e as regras sempre apresentarão lacunas. Essa é uma parte fascinante da Fórmula Um. Então, realmente estou sempre aguardando o ano seguinte para ver como eles 'trapacearão'. (in TREMAYNE, 2000, p.109)

Em um exemplo mais recente, em 2009, uma brecha de regulamento deu vantagem ao time Brawn GP, que havia sido formado com o espólio da equipe Honda, que se retirou da categoria ao fim do ano anterior. O novo regulamento para aquela temporada tinha mudanças radicais. Estipulava o retorno dos pneus do tipo *slick* (desde 1998 estes não eram mais lisos; apresentavam sulcos que reduziam o contato da banda com o solo), o fim de dispositivos aerodinâmicos nas laterais e

novas medidas para o difusor traseiro – peça instalada na parte traseira inferior do carro, que ajuda no escoamento do ar que passa por baixo do carro e tem função aerodinâmica. O regulamento, simplista demais, determinava as dimensões que a peça poderia ter, mas não mencionava como poderia ser usada no direcionamento do ar. Isso possibilitou à equipe de Ross Brawn fazer um desenho em que não apenas a parte de baixo era aproveitada, mas também o ar que passava pelas laterais do carro através de ‘janelas’⁴⁶, em um desenho que ficou conhecido como *duplex*. Com mais ar direcionado, mais força descendente era criada e o carro era mais estável.

As equipes Williams e Toyota também fizeram interpretação semelhante para o desenho de seus respectivos difusores, mas a Brawn, que havia projetado um carro melhor, pôde tirar mais proveito do conceito – que, depois da apelação de outros times, foi considerado lícito pela FIA em abril de 2009⁴⁷. Ao fim daquela temporada, a Brawn GP foi a equipe que mais coletou pontos e ainda fez o campeão, o britânico Jenson Button, que venceu seis das sete primeiras corridas.

A polêmica dos difusores cresceu sobre o solo fértil de um regulamento que não foi suficientemente claro ou restritivo – o que é sempre fatal diante da criatividade dos engenheiros e projetistas do circo. O fato dessa brecha ter sido aproveitada justamente por equipes que vinham frequentando a segunda metade do grid foi apenas mais uma jogada de sorte por parte da organização do Campeonato Mundial, desviando a atenção em relação ao constrangimento que deveria existir por conta de uma situação dessas.⁴⁸

O que seria um caso de embaraço para a FIA acabou se tornando uma moeda política para o então presidente da entidade, Max Mosley⁴⁹. Com as mudanças de regulamento, o dirigente recebeu críticas positivas diante da situação

⁴⁶ FORMULA 1. Brawn, Toyota, Williams - the diffuser controversy. **Formula 1 – The Official F1 Website**. Disponível em <<http://www.formula1.com/news/technical/2009/0/634.html>>. Acesso em 12/09/2011.

⁴⁷ FORMULA 1. Court of Appeal declares disputed diffusers legal. **Formula 1 – The Official F1 Website**. Disponível em <<http://www.formula1.com/news/headlines/2009/4/9175.html>>. Acesso em 12/09/2011.

⁴⁸ MADEIRA DA CUNHA, Márcio. FIA confirma legalidade de difusores de Brawn, Williams e Toyota. **ULTIMAVOLTA.com**. Análises | Difusores 'duplex' aprovados. Disponível em <http://www.ultimavolta.com/formula1/analises/2009_04_15_FIA_confirma_legalidade_de_difusores_de_Brawn_Williams_e_Toyota.html>. Acesso em 13/09/2011.

⁴⁹ Max Mosley (1940-), advogado inglês. Filho de Oswald Mosley, político representante na Grã-Bretanha do partido nazista alemão antes da II Guerra, Max formou-se em direito e começou a correr, sem sucesso. Em 1970, co-fundou a equipe March e posteriormente tornou-se aliado de Bernie Ecclestone até chegar à presidência da FISA em 1991 e da FIA em 1993, onde ficou até 2009, contabilizando para si um escândalo sexual e administração esportiva caótica, criando de modo totalitário diversas regras impopulares na F1.

em que equipe que surgiu “do nada” tornou-se vencedora, mesmo diante da própria incompetência de Mosley durante sua controvertida gestão à frente da entidade reguladora. As questões de homem *versus* homem no campo da política são debatidas mais adiante, quando falaremos de ideologia no automobilismo.

1.3.3 – O desafio Homem *versus* Máquina

O terceiro desafio proposto pelas corridas automobilísticas, homem *versus* máquina, é mais filosófico, pois não aparece concretamente nas competições – mas não deixa de causar fascínio para os entusiastas, especialmente entre os estudiosos. Este se refere à capacidade individual de aprimoramento, ao conduzir ou criar carros em um patamar acima daquilo conseguido anteriormente, o impulso que move as competições a explorar seus limites a partir de uma força *interior*, e não exterior. É um tanto corriqueiro nas crônicas automobilísticas o desígnio dessa qualidade, quando alcançada, como *genialidade*. Talvez seja o mais alto espírito de vontade, aspiração e determinação na busca dos limites.

Como observado nas questões de pilotagem do desafio homem *versus* homem, cada piloto conduz a máquina de uma determinada maneira, ainda que muitas vezes essa diferença seja quase imperceptível. Ayrton Senna, piloto tantas vezes classificado como obcecado pela perfeição e obstinado pela vitória (o que amplia e ajuda a justificar sua “aura”), gostava de afirmar que a interação intensa entre o homem e a máquina ocorria quando metaforicamente formavam uma só peça, ideia que em muito se assemelha ao conceito de extensão defendido por McLuhan.

O carro é uma extensão da gente. Uma extensão do corpo, pois você está lá, apertado. Você faz parte dele. Quanto mais parte dele você puder ser e sentir, mais sensível você será às ações e reações dele. Sendo assim, fica mais fácil obter êxito. É a carroceria, que corta o vento e faz com que a aerodinâmica funcione bem; é a força do chassi que te salva de um acidente; é a potência do motor que te empurra para frente; é a capacidade dos freios em pará-lo; é o movimento da suspensão que absorve os trancos e a vibração do motor, da pista; os pneus que o levam para frente com suavidade, que lhe dão aderência para parar rapidamente, se necessário, ou virar rapidamente... Poderia descrever tantas coisas, tantos detalhes. Você faz parte disto. E quanto mais fizer parte disto formando uma unidade, melhor você será.⁵⁰

⁵⁰ UMA ESTRELA chamada Ayrton Senna. Direção de Jean-Claude Guiter. Produção G2 Films. Instituto Ayrton Senna / Formula One Administration, 2003. DVD, 111 min.

O objetivo, neste caso, não é superar o carro ou o piloto adversário. A rivalidade fica fora desta conjuntura. É uma viagem interior, de superação individual no controle da sua própria máquina, um indivíduo isolado, tentando bater a si mesmo. Senna relatou ter passado por uma experiência pessoal durante os treinos do GP de Mônaco de 1988 sobre alcançar limites:

Em qualificação usávamos pneus de corrida, não havia pneus de qualificação⁵¹, pelo que podíamos fazer mais voltas. Lembro-me de andar mais e mais depressa a cada volta. Já tinha feito a pole por uns décimos de segundo e depois por meio segundo, e depois por quase um segundo e depois por mais de um segundo – eu ia e ia. Mais e mais. Houve uma altura em que eu era dois segundos mais rápido que qualquer outro, incluindo meu companheiro de equipe [Alain Prost] com o mesmo carro [McLaren-Honda]. Apercebi-me naquele momento – de repente – que estava a passar dos limites da consciência. Mônaco é curto e estreito, e, nesse momento, eu tive a sensação de que estava num túnel – o circuito era apenas um túnel para mim. Eu ia... e ia... e ia, e dentro dos limites físicos do circuito, era como se estivesse sobre trilhos. E, claro que não estava. Nesse momento fiquei vulnerável. Eu tinha estendido os meus próprios limites e os do carro, limites que jamais tinha alcançado. Ainda mantinha o controle, mas não estava seguro, exatamente, do que estava acontecendo: eu estava apenas indo... e indo... e indo. Foi uma experiência espantosa. Subitamente apercebi-me que aquilo era demais. Fui devagar para os boxes e disse para mim próprio que não voltaria mais à pista naquele dia. (*apud* SANTOS, 1994, p. 113)

Senna não foi o único a mostrar desempenho muito acima dos demais competidores. Há alguns exemplos históricos protagonizados por campeões aclamados como Juan Manuel Fangio⁵² e Jim Clark⁵³ em algumas ocasiões. Quanto ao primeiro, ficou famosa sua vitória no GP da Alemanha de 1957, quando era piloto da Maserati e estava 51 segundos atrás de dois carros da Ferrari, a 8 voltas do fim, após um pit stop demorado para trocar pneus e reabastecer:

Suas duas primeiras voltas ao retornar não foram mais rápidas que as das Ferraris – levando-os a acreditar que estavam seguros; porém, na terceira,

⁵¹ Pneus de qualificação são projetados para oferecer a maior aderência possível para uma volta lançada, sendo extremamente macios e pouquíssimo duráveis – não mais que quatro voltas inteiras.

⁵² Juan Manuel Fangio (1911-1995), argentino. Maior nome da primeira década da Fórmula 1, venceu campeonatos em 1951, 54, 55, 56 e 57 por quatro marcas diferentes, retirando-se no ano seguinte. Competidor leal, de técnica apurada, possuía grande carisma e era reverenciado tanto dentro como fora das pistas.

⁵³ Jim Clark (1936-1968), escocês. De origem camponesa e muito tímido, Jim era dotado de grande talento natural e pilotagem precisa, e correu por toda a carreira na Fórmula 1 pela equipe Lotus, vencendo os títulos de 1963 e 1965, ano em que também ganhou as 500 Milhas de Indianápolis. Faleceu em um acidente de Fórmula 2 na pista de Hockenheim, Alemanha, quando era recordista absoluto de vitórias e poles da F1.

ligou algum interruptor interior. Começou a fazer as curvas em marchas bem mais altas como nunca havia feito e passou a assumir riscos que jamais havia se permitido anteriormente. Estava tirando 10 seg. por volta e até que os pilotos da Ferrari fossem informados disso pelos boxes havia transcorrido uma volta inteira de 22 km; a esta altura já sabiam porque Fangio já aparecia em seus retrovisores. Ele ultrapassou Collins [...]. Em seguida estava Hawthorn que foi alcançado umas poucas curvas adiante. Ao receber a bandeirada, Fangio cravou nos cronômetros em sua volta final um tempo superior em oito segundos ao que havia obtido para a pole. (HUGHES *in* TREMAYNE, 2000, p. 31)

Clark, por seu lado, não venceu naquela que foi apontada pela crítica automobilística, e até por seu biógrafo Bill Gavin, como melhor corrida da carreira, o GP da Itália de 1967. O escocês atrasou-se uma volta inteira por conta de um pneu furado, voltando à pista em 15º lugar, a 56 voltas do fim:

Jim começou a pilotar o [Lotus-Ford modelo] 49 como nunca fez antes – no limite absoluto. [...] Rapidamente ele reconquistou os dez segundos para os líderes e recuperou a volta de desvantagem. [...] Seu Lotus aguentaria? Teria ele forçado demais o carro? Jim continuou forçando o ritmo e reconquistou a liderança – ele ganhou mais de uma volta em Monza faltando sete para o término da corrida. Clark abriu uma diferença de três segundos sobre John Surtees e Brabham, depois cedeu ligeiramente, ciente dos riscos mecânicos.

Foi na última volta que o motor começou a tossir. Sem combustível! Ele balançou o carro tentando ‘pescar’ as gotas finais. O carro reagiu... e então morreu. Surtees e Brabham ultrapassaram. A multidão entrou em delírio quando Clark atravessava a linha de chegada e encostava o carro. Terceira posição. [...] Saiu do cockpit – sem o cinto de segurança – abaixou os óculos de proteção e a máscara... e foi tragado pela multidão. Centenas. Não, milhares de fãs incrédulos. Todos pulando as cercas e gritando. “Jim... Jim... Jim...”, e quando se deu conta, estava sendo carregado nos ombros pela multidão. (WINDSOR, *in* F1 RACING n. 10, 2007, p. 81-82)

Evidentemente, os exemplos acima são de pilotos notórios, integrantes indiscutíveis das listas de maiores nomes do esporte em termos de talento e prestígio em toda a história. São raros os casos em que o desafio do homem contra a máquina é amplo e intenso o suficiente para suplantar todos os dois outros tipos de desafio de forma sublime – inclusive a rivalidade contra os demais pilotos, sentimento tão aflorado e inflamado nas competições.

Mas sendo a busca pelos limites uma constante no automobilismo, exceder estes limites cobra um alto preço. Para Ayrton, ficou apenas a sensação de vulnerabilidade nos treinos de Mônaco, mas na maioria das situações, são os acidentes a provar que algo saiu do controle, seja pelo excesso do piloto ou por uma falha mecânica de um componente que também chegou abreviadamente ao seu limite de durabilidade – situações que levaram Clark e Senna a perderem a vida nas

pistas, entre tantos outros que também tiveram este destino, outro assunto a ser discutido mais adiante.

Outra questão que envolve superação da máquina pelo homem é na engenharia, na constante busca em deixar defasadas as máquinas da concorrência através da sobreposição das tecnologias disponíveis – afinal, tecnologias não podem ser “desinventadas”, apenas são sobrepostas ou banidas. A engenharia da Fórmula 1 chegou a um patamar em que restringir a potência e velocidade dos carros passou a ser não apenas uma questão de segurança, mas sim de limites fisiológicos de pilotagem. As forças vetoriais de aceleração, frenagem e cargas laterais, nas curvas, são comparáveis a aviões de caça supersônicos – e a parcela de entusiastas que já experimentou forças dessa intensidade, e que podem dar um testemunho, é muito rara.

Para a Fórmula 1, regras restritivas começaram a ser aplicadas a partir da década de 1980, na aerodinâmica e nos motores. Os carros atuais não são os mais velozes ou mais potentes da história – a maioria dos recordes de volta ainda é de 2004, ano em que carros tinham menos restrições aerodinâmicas e um motor com maior potência em relação ao atual. Não se descredencia da Fórmula 1, entretanto, o título de topo do esporte a motor, uma vez que carros continuam a ser projetados e construídos por cada time participante, como os mais avançados e modernos modelos de automóvel fabricados pelo homem dentro das regras vigentes.

Um exemplo bastante elucidativo sobre como foram importantes as restrições em nome do limite fisiológico dos pilotos foi a matéria do jornalista Peter Windsor para a revista britânica *F1 Racing*, encartada na brasileira *Racing*. Escrita em 2003, continha uma matéria que convidava a refletir sobre como seria um carro de Fórmula 1 em regras permissivas de 1980, mais de 20 anos antes. O jornalista consultou a equipe campeã daquela época, a Williams, e seu engenheiro de pesquisa, Frank Dernie. Através de computação gráfica e softwares simuladores de acertos de pista disponíveis na ocasião, Dernie criou virtualmente o chamado *F1 Máximo*.

Dados indicam que o *F1 Máximo* seria mais rápido em até 13 segundos por volta em relação ao FW 25, carro da Williams em 2003, no circuito inglês de Silverstone. E nesta simulação, o motor usado era o corrente na época, um BMW de 10 cilindros e 3 litros de capacidade, naturalmente aspirado, com cerca de 900 cavalos de potência. Quando os motores turbo começaram a ser limitados em 1987, já geravam estes 900 cavalos em versão de corrida e mais de 1300 cavalos em

versão de treinos⁵⁴, como o motor BMW que equipava a equipe Benetton em 1986. Isso nos oferece margem para supor que, se o desenvolvimento dos motores turbo fosse continuado na década de 1990 (foram proibidos ao fim de 1988), a potência final obtida seria ainda maior. Respondendo a Windsor sobre o carro virtual, Dornie foi enfático sobre a simulação:

“O maior problema, seria”, diz, ele naquele tom direto dos engenheiros, “desenvolver um sistema que tornasse física e mentalmente possível para os pilotos acelerar o carro até o limite”. [...] “Quero dizer, já em 1980, quando a categoria corria com carros de efeito solo e saias deslizantes⁵⁵ além de pneus não radiais, já era gerado 4 g de força lateral. Estávamos apenas começando a fazer as primeiras pesquisas sobre a força g quando as regras mudaram...”. (*apud* WINDSOR, jan 2004, p.12)

Ainda segundo as simulações contidas na matéria (*idem*, p.17), que também incluem no F1 Máximo sistemas atualmente proibidos, como a suspensão ativa, a pressão aerodinâmica seria 170% maior, com tração 20% melhor (o carro teria duas rodas extras de tração na traseira, o que também é proibido) e arrasto aerodinâmico 40% menor. O resultado seria de uma velocidade máxima 40 km/h superior no fim da reta mais longa de Silverstone e velocidades em curva muito maiores, além de capacidade de frenagem de até 10 vezes a força da gravidade, quase no limite da capacidade humana antes do desmaio por falta de circulação sanguínea. Consultado sobre as condições físicas de um piloto para este tipo de carro, o supervisor de preparo físico Julian Keel sugere que algum tipo especial de traje teria que ser usado para manter o fluxo sanguíneo para o cérebro e outros órgãos (p. 14), algo parecido com os macacões anti-g de pilotos de aviões de caça supersônicos. Neste caso particular, no desafio do homem contra a máquina, a máquina seria amplamente superiora.

⁵⁴ BMW Turbo F1 Engine. **Gurneyflap.com**. Disponível em <http://www.gurneyflap.com/bmw_turbo_f1_engine.html>. Acesso em 23/09/2011.

⁵⁵ Feitas em fibra de carbono, estas saias eram instaladas longitudinalmente na parte inferior das laterais do carro e tocavam o chão, para ‘vedá-las’, otimizando o fluxo de ar no fundo do carro – isso garantia mais sucção em relação ao solo. As saias foram proibidas pela FISA no começo de 1981.

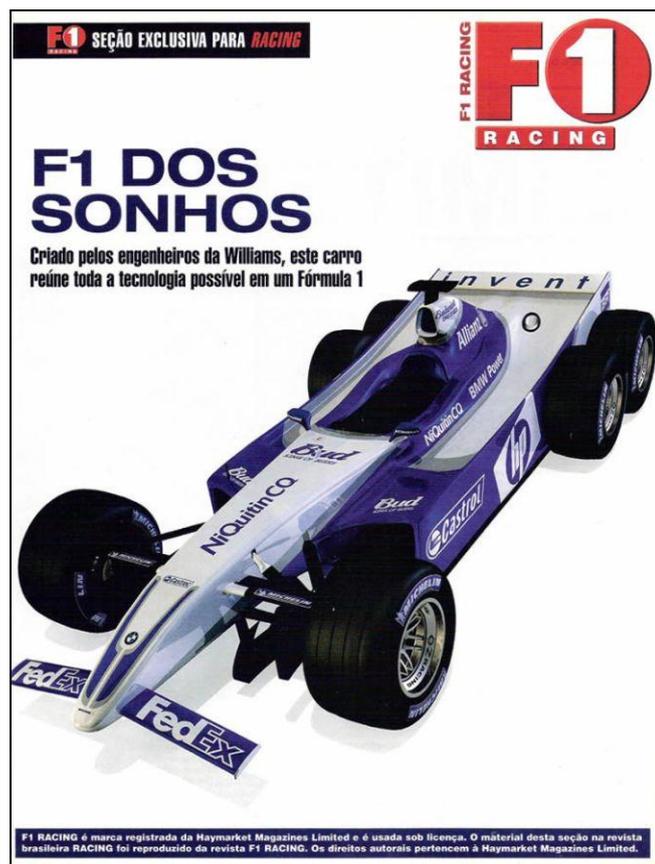


Ilustração 02: O Máximo F1, criação virtual da Williams em 2003 com regulamento de 1980

O questionamento sobre o que é mais importante, se o carro ou o piloto, sempre fará parte das análises, ou tentativas de análise de mérito. Apesar de se tratar de uma afirmação com pouco peso científico (a não ser pelos confrontos estatísticos), podemos dizer com certa margem de conveniência que um piloto competente não leva um carro medíocre ao campeonato, como o inverso também é plausível. Resta como única resposta segura o fato de que, o que realmente vale é o resultado que este binômio carro-piloto alcança dentro destes três desafios proporcionados pelo automobilismo.

1.4 – A transformação cultural dos pilotos

“Isto aqui não é loteria. É um esporte de risco profissional. Pode acontecer com todos nós. E pode acontecer várias vezes.”

Esta é a explicação presente no filme *As 24 Horas de Le Mans* (1971) em que o piloto Michael Delaney, interpretado por Stevie McQueen, fala sobre o que é um acidente, evento tão presente nas competições automobilísticas. Simplesmente não existe piloto de carreira que nunca tenha sofrido um acidente.

A frase acima surpreende no sentido em que não fica presa à época em que foi dita e é adequada a qualquer período histórico que se queira abordar. Entretanto, a questão do risco inerente ao esporte foi mais um fator a ser transformado ideologicamente com o tempo - particularmente, de maneira positiva. Esta transformação se deu através de uma progressiva mudança na mentalidade de todos os envolvidos com o esporte sobre como encarar os acidentes – muitas vezes, com motivações que vão ao encontro de interesses financeiros, uma vez que mortes e catástrofes nas pistas podem até ser um mórbido e lucrativo chamariz para jornais, mas não ajudam a promover produtos ligados à Fórmula 1 e ao automobilismo em geral. Os reflexos foram sentidos nas medidas de segurança, que foram aperfeiçoadas ao longo dos anos.

Desde os primórdios, como já descrito, o automobilismo revelou-se um esporte que envolvia perigo, mesmo com todas as medidas de segurança que a ciência e a tecnologia disponibilizam. Predominava entre os participantes do esporte um pensamento fatalista que misturava machismo, rebeldia, heroísmo, e ajudava a construir uma aura lendária (e destrutiva) entre os pilotos, que literalmente arriscavam a vida pelo esporte que praticavam – tendo em mente frases como “somos homens, sabemos o que estamos fazendo”, e que “era sempre o outro a morrer”. Como aponta Sigmund Freud, “no fundo, ninguém crê na própria morte ou, o que vem a dar no mesmo, em seu inconsciente; cada um de nós está persuadido da própria imortalidade” (1985, p. 196). Não é difícil encontrar depoimentos de pilotos atuais que consideram inimaginável – para não usar a palavra “insano” – o que competidores mais velhos antigos faziam, ao correr sem capacete ou cintos de

segurança, ou o quanto se sentem desconfortáveis e inseguros ao dirigir carros antigos em festivais clássicos.

O ano de 2011 foi atípico, com as mortes de Dan Wheldon na etapa de Las Vegas da Indy e de Marco Simoncelli no GP da Malásia do Mundial de Motovelocidade (MotoGP), pois na atualidade, acidentes fatais ou de gravidade tornaram-se eventos raros em competições de alto nível técnico. Quando Robert Kubica sofreu com sua BMW um acidente visualmente assustador no GP do Canadá de 2007, houve surpresa ao saber que ele apenas havia machucado levemente um dos pés, e com apenas uma corrida ausente, já estava novamente apto a pilotar, sem qualquer seqüela. Esta conjuntura atual, porém, foi construída por uma via dolorosa e por vezes cruel, com muitas perdas que hoje percebemos terem sido totalmente evitáveis. A morte era encarada como inerente ao esporte, assim como é para a guerra – mesmo que o morto não tenha sido culpado pelo próprio destino.



Imagem 03: Robert Kubica saiu praticamente ileso de violentíssima batida em Montreal 2007

O primeiro piloto a contestar e a combater esse fatalismo bárbaro foi Jackie Stewart. No GP da Bélgica de 1966, competidores largaram com pista seca e foram surpreendidos por uma forte chuva no outro extremo do circuito. Muitos pilotos rodaram e o escocês, pilotando um BRM, bateu violentamente em uma cabana de lenhador (fato por si só absurdo), ficando preso às ferragens de um carro quente e com vazamento de combustível – em tanques que estavam cheios, pois era início de

prova. Foi retirado 25 minutos depois, por seus companheiros de equipe Graham Hill e Bob Bondurant, que usaram a serra de um espectador para retirar o volante do carro. “Durante todo esse tempo percebi como eu poderia facilmente ter morrido. Com que rapidez isto poderia acontecer. E isto me deixou com raiva” (*apud* TREMAYNE *in* TREMAYNE, 2000, p.47), confessou Stewart, que até então jamais havia pensado nos riscos do esporte. Ao sair daquele carro destruído, Stewart era um novo homem.

A história do esporte a motor está cheia de exemplos de medidas de segurança ampliadas ou revistas apenas depois de acidentes graves ou fatais. Seria Stewart o homem a iniciar uma cruzada por mais segurança no esporte a motor, independente dos acontecimentos de pista. Surpreendentemente, seria chamado de medroso e covarde pelos colegas fatalistas. Como sugere Madeira da Cunha, corridas com vítimas fatais sempre entram para a história. Esse dia na Bélgica, porém, é lembrado justamente por seus efeitos positivos sobre a segurança, passando a ser a corrida na qual muitos deixaram de morrer⁵⁶.

Stewart foi, de fato, um divisor de águas. Podemos pensar a ideologia dos riscos do esporte antes e depois de seu acidente em Spa-Francorchamps. Havia muito a melhorar nos carros, nos circuitos e nos equipamentos dos pilotos.

As antigas roupas usadas por pilotos de Grand Prix, por exemplo, tinham clara ligação com os uniformes de aviadores: toucas e luvas de couro, jaquetas em couro ou algodão, calças de algodão e óculos, e sapatos de couro e sola fina. A preocupação básica era proteger-se contra vento e poeira que iam de encontro ao piloto, não com eventuais acidentes. No começo da Fórmula 1, eram comuns macacões em algodão e capacetes com forro de cortiça, mas alguns pilotos chegavam a correr com camisetas polo, de manga curta, em dias mais quentes, fato facilmente verificável através de fotos de época. Pilotos eram tão despreocupados nesse sentido que o italiano Felice Bonetto (1903-1953), por exemplo, foi flagrado várias vezes fumando cachimbo enquanto pilotava aqueles carros que levavam centenas de litros de combustível altamente inflamável – sendo que o menos desejável em uma situação de batida é ter uma chama por perto. Ele mesmo seria vítima do esporte, ao morrer em acidente na Carrera Panamericana de 1953,

⁵⁶ MADEIRA DA CUNHA, Márcio. Stewart 70 anos: uma homenagem ao Escocês Voador. **ULTIMAVOLTA.com**. Análises da F1. Disponível em <http://ultimavolta.com/formula1/analises/2009_06_12_Stewart_70_anos_uma_homenagem_ao_Escocês_Voador.html>. Acesso em 20/01/2012.

disputada em rodovias do México: bateu sua Lancia esporte quando era líder provisório da corrida⁵⁷.



Imagem 04: Bonetto acende o cachimbo para pilotar (México, Carrera Panamericana 1953)

O fato é que pilotos da época de Bonetto não tinham preocupação com incêndios no carro, simplesmente porque não usavam cintos de segurança. Eles achavam que era muito melhor ficar livre para sair rapidamente do carro após um acidente ou meramente bater e ser ejetado para fora do carro, como um motociclista – até para não correr o risco de, em capotagens, ficar com o peso do carro sobre o corpo, uma vez que não existiam barras de proteção. Eram raras as batidas em que pilotos ficavam presos às ferragens porque o cockpit era bastante amplo e deixava o piloto exposto, tanto nos carros monoposto quanto os esportivos, que até a década de 1960 tinham carroceria aberta, sem teto. Esportivos como Jaguar D-Type, Ferrari Testarossa e Mercedes 300 SLR possuíam essa configuração.

⁵⁷ JENKINS, Richard. Felice Bonetto. **Oldracingcars.com**. Where are they now? Disponível em: <http://www.olderacingcars.com/driver/Felice_Bonetto>. Acesso em 29/01/2012.

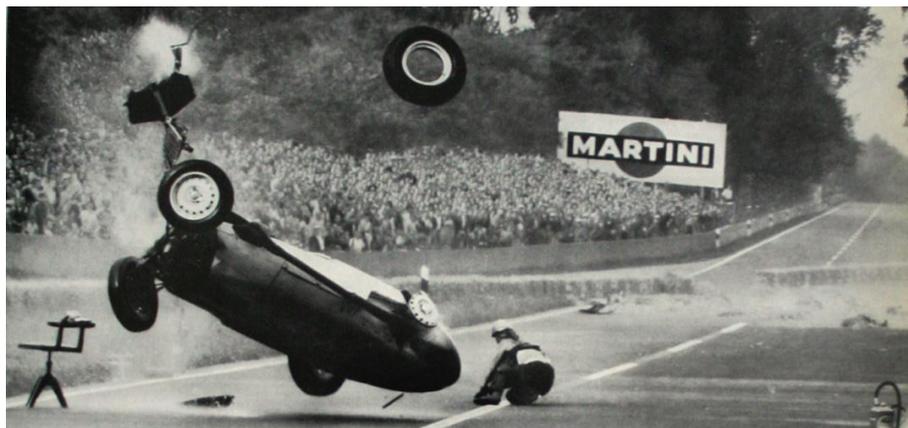


Imagem 05: Hans Hermann é ejetado de seu carro errático (GP da Alemanha de 1959, Avus)

Entretanto, diversos acidentes entre o fim da década de 1950 e começo de 1960 começaram a provar que ser atirado do carro, em alta velocidade, estava matando pilotos. Um dos expoentes franceses do começo da Fórmula 1, Jean Berha, na mesma pista Avus de Hermann (o piloto da foto acima), foi jogado de seu Porsche Spyder em uma prova de esportivos e acertou um poste com o corpo, com morte instantânea⁵⁸.

O período foi de mudança de filosofia de construção dos carros da Fórmula 1. A nova configuração de veículos com motor traseiro foi uma época mortífera nas pistas europeias. Não porque eram mais inseguros que os velhos modelos de motor dianteiro, mas sim porque eram mais rápidos e mais leves. Nestes novos carros, pilotos eram ladeados pelos tanques de combustível, conceito que ficou conhecido como “banheira cheia de gasolina”. O regulamento no começo da década de 1960 restringia o tamanho dos motores a apenas 1,5 litros – motor com capacidade de deslocamento de um Honda City. Como a potência ficava limitada pelo tamanho do motor, os carros eram muito leves para conseguir bom desempenho. Robustez não era exatamente uma prioridade. Depois, viria em 1966 o que foi chamado de “retorno da potência”, com motores dobrando a capacidade, para 3,0 litros. Aumento de potência, de velocidade, e a permanência da rotina mortífera.

O documentário de 2010 *Grand Prix: The Killing Years*, dirigido por Richard Heap e exibido na Grã-Bretanha pelo canal BBC Four, relata de modo pontual essa evolução da engenharia e como o automobilismo era demasiadamente perigoso, em um recorte temporal que vai do começo da década de 1960 e termina celebrando que em 1976 finalmente não havia sido registrada nenhuma morte entre os pilotos.

⁵⁸ OS GRANDES Pilotos de Todos os Tempos, 1º volume (A/J). São Paulo: Abril Cultural, 1973, p. 23.

Neste trabalho audiovisual, é relatado que houve um fim de semana especificamente calamitoso no GP da Bélgica de 1960. Ocorreram dois acidentes graves durante os treinos, de Stirling Moss e Mike Taylor. Este último seria obrigado a encerrar a carreira ao quebrar uma árvore com o próprio corpo, após ser ejetado de seu carro. Como havia comprado o carro que dirigia, processou a Lotus por defeito de fabricação e foi o primeiro piloto da história a ser indenizado. Durante a corrida ocorreram dois acidentes fatais, de Chris Bristow e Alan Stacey, em um intervalo de apenas cinco voltas. A morte de Bristow foi particularmente chocante: jogado de seu carro, foi decapitado ao chocar-se contra uma cerca de arame. No ano seguinte, na decisão do campeonato de 1961, disputada na Itália, o líder do campeonato Wolfgang von Trips, da Ferrari, e outros 14 espectadores, morreram naquele que foi o maior acidente já ocorrido na F1. O piloto alemão enroscou rodas com outro carro e, em plena reta, foi em direção a uma cerca que limitava o público, fixada em um barranco inclinado. Também voou de seu carro, sofrendo ferimentos fatais. Outro que morreu ao ser atirado para fora do próprio carro foi o holandês de origem nobre Carel Godin de Beaufort, nos treinos para o GP da Alemanha de 1964, em Nürburgring. Jackie Stewart, que estreou na F1 em 1964 e batizou Nürburgring de “Inferno Verde”, confessa uma matemática macabra sobre o destino de vários de seus amigos corredores: “Na minha época de piloto, havia apenas uma em três chances de viver e duas em três chances de morrer. Uma noite, eu e minha esposa Helen contamos 57 pessoas que morreram”. Contemporâneo, o belga Jacky Ickx complementa: “Sobreviver naquela época não era uma questão de talento, era questão de pura sorte”. Não obstante, o sentimento de perda e a exaltação dos bons momentos era imediata.

Uma experiência muito antiga que, para além de quaisquer ideias transcendentais religiosas, comprova até hoje sua força vital, é o fato de a despedida definitiva, a qual a morte exige dos que ficam, provocar uma transformação da imagem do morto na consciência e na memória dos sobreviventes. Não falar mal dos mortos é um preceito que mal pode ser chamado de “preceito”. Trata-se de uma necessidade quase insaciável do ser humano não apenas preservar na memória a forma do falecido, a qual durante o período da despedida foi transformada, mas também forjar, com seus aspectos produtivos e positivos, algo como uma forma transformada em ideal, e, logo, em ideal imutável. É difícil dizer o que é esta experiência de uma espécie de presença alterada do falecido que surge com a despedida definitiva. (GADAMER, 2006, p. 73-74)

Para os pilotos que morrem jovens, ficava sempre a sensação de que ainda tinham muito o que fazer nas pistas. Para os grandes campeões, uma certeza de que ainda trilhariam um caminho vitorioso, e para os demais que encontram seu destino nas pistas, o sentimento de que contribuíram para o esporte e não mereciam esse destino. Não são mártires que morrem por uma causa, mas tornam-se um exemplo. Muitos dos pilotos citados só ganharam notoriedade porque morreram nas pistas.

Ainda assim, mesmo os melhores e mais notórios podiam morrer, como foi o caso de Jim Clark. Bicampeão (1963-1965), ele era apontado como o melhor de seu tempo. O piloto escocês morreu em um GP chuvoso de Fórmula 2 na Alemanha, em 1968, quando sua Lotus saiu da pista em direção às árvores que rodeavam o circuito de Hockenheim. Não havia barreira de proteção. O jornalista David Tramayne, um dos entrevistados do documentário, explica que ninguém naquela época esperava que Clark fosse morrer em um carro de corrida. Ele era bom demais para deixar isso acontecer. O perigo das pistas ficaria mais exposto do que nunca: se até Jim morreu, aquilo poderia acontecer com qualquer um.

A partir do fim daquela década, em que cintos de segurança passaram a ser adotados pelos pilotos (na óbvia constatação que ser atirado do carro era letal na maioria das vezes), houve então um aumento de mortes por batidas seguida de incêndio. Roupas antichama, de meta-aramida, tecido em fibra sintética desenvolvido pela norte-americana DuPont com o nome *Nomex*, apareceriam em 1967⁵⁹, bem como capacetes rígidos totalmente fechados e dotados de viseira, vistos pela primeira vez com o norte-americano Dan Gurney no GP da Alemanha de 1968⁶⁰ - o mesmo piloto do episódio do spray de champanhe. Morrer finalmente passou a ser encarado como algo a ser evitado e combatido.

Atualmente, toda a vestimenta dos pilotos é de meta-aramida (macacão e roupa interna) e os capacetes, muito leves, são de fibra de carbono (mais leve que o alumínio e mais resistente que o aço, também usado na fabricação do chassi e da carroceria dos carros), com forro também em material antichama. Hoje, a única parte visível do corpo de um piloto é a dos olhos, que são protegidos por uma viseira feita

⁵⁹ FLAME RESISTANT NOMEX. **DuPont**. Brand Fiber — Trusted Thermal Protection.

<http://www2.dupont.com/Nomex/en_US/news_events/40th_anniv.html>. Acesso em 30/01/2012.

⁶⁰ GIAVONI, Lucas. Viagem Insólita – Parte 1. **GPTotal**. Leitores - With a Little Help. Disponível em <<http://www.gptotal.com.br/2005/Leitores/Help/20100924.asp>>. Acesso em 30/01/2012.

de Lexan, mesmo material em que são produzidas as bolhas transparentes dos aviões de caça. São resistente até a tiros de revólver⁶¹.



Imagem 06: Equipamento dos pilotos em 1965 (Jackie Stewart) e 2005 (Mark Webber)

O último item incorporado à “armadura” dos pilotos é o HANS Device (*Head And Neck Support*), um suporte desenvolvido nos Estados Unidos que é encaixado nos ombros do piloto, passa pela nuca e é ligado ao capacete por uma cinta⁶² - o item 8 da imagem acima. O dispositivo evita movimentos bruscos do pescoço e da coluna cervical em caso de impactos fortes, tornando-se obrigatório na Nascar em 2002 e na Fórmula 1 no ano seguinte. O equipamento ganhou notoriedade depois do acidente fatal do norte-americano Dale Earnhardt em 2001, por conta de uma colisão que fraturou seu pescoço. O diretor técnico da categoria, Steve Peterson, diz que historicamente sempre foi difícil introduzir novas medidas de segurança, sempre vistas com ceticismo ou como desperdício de dinheiro:

⁶¹ LEWIS, Russell. Com a cabeça no seu lugar [Infográfico]. In: **Fórmula 1 Racing: Anuário 1997-98** – Tudo sobre a temporada da F1. Edição Especial, nº 1. Editora Motorpress Brasil, 1997, p.53.

⁶² THE HANS DEVICE. **HowStuffWorks**. How NASCAR Safety Works. Disponível em: <<http://auto.howstuffworks.com/auto-racing/nascar/nascar-basics/nascar-safety7.htm>>. Acesso em 03/02/2012.

Quando você volta na história das corridas de automóvel, isso acontecia. Nos anos sessenta, com as gaiolas de proteção. Nos anos cinquenta, com as barras de anticapotagem. Nos anos quarenta, eram os capacetes. (AUMANN in NASCAR.com, 2008)

Piloto de grande popularidade na Nascar, Earnhardt era chamado de “Intimidador” por seu estilo ousado. Veterano na época em que morreu, usava capacetes abertos, que foram imediatamente abolidos, e era contra novas medidas de segurança - inclusive o HANS, que salvaria sua vida.

A geração de pilotos influenciada pelas preocupações de segurança levantadas por Stewart, como Emerson Fittipaldi, criou seus próprios esquemas de resgate e atendimento.

Niki [Lauda], Carlos Reutemann e eu tínhamos o mesmo médico, um panamenho chamado Rafael Grajanes, que tinha estudado na Universidade de Heidelberg, na Alemanha. Nós três contratamos o Dr. Grajanes para estar presente nas corridas. Sempre contratávamos também um avião-ambulância para ficar de plantão. Tínhamos tudo planejado de antemão. Se houvesse queimadura, ele levaria o ferido para o melhor hospital da Alemanha. Se houvesse lesão cerebral, para a Inglaterra. Em caso de problemas ortopédicos, para a Suíça. Era uma loucura, mas se não cuidássemos desses detalhes, não haveria quem cuidasse por nós. (FITTIPALDI, 2003, p.189).

A Fórmula 1 só começou a contar com um responsável médico a partir da contratação do neurocirurgião inglês Sidney Watkins, conhecido como *Professor Sid*, em 1978⁶³. Watkins seria um dos responsáveis pelo aprimoramento dos serviços médicos oferecidos nos circuitos, avaliando hospitais para que pudessem ser considerados aptos a receber pilotos em caso de acidente grave. Também realizou pioneiramente muitos estudos e pesquisas médicas para o melhoramento da segurança dos competidores – que levaram a criações como o Hans - e padronizou procedimentos técnicos de atendimento e resgate médico logo após o acontecimento de acidentes. O doutor Watkins deixou seu cargo de médico responsável em 2004 e apenas aos 83 anos, no fim de 2011, aposentou-se em definitivo, quando desligou-se da FIA e tornou-se presidente de honra do instituto da federação⁶⁴.

⁶³ THE IMPORTANCE of Sid Wakins. **GrandPrix.com**. F1 News. January 20, 2005. Disponível em <<http://www.grandprix.com/ns/ns14125.html>>. Acesso em 06/02/2012.

⁶⁴ Watkins retires from active FIA duty. **Formula 1 – The Official F1 Website**. Headlines. 08 December 2011. Disponível em <<http://www.formula1.com/news/headlines/2011/12/12884.html>>. Acesso em 06/02/2012.

Sobre a evolução na segurança dos veículos de competição, nas categorias norte-americanas, um terrível acidente nas 500 Milhas de Indianápolis de 1964 provocou mudanças. O piloto Dave MacDonald rodou e bateu fortemente no muro interno da reta dos boxes no começo da segunda volta, com carros muito próximos uns dos outros e já em velocidade máxima. Com o impacto, o tanque de gasolina, completamente cheio, explodiu e o carro virou uma enorme bola de fogo alaranjado. Eddie Sachs atingiu o carro envolto pelas chamas de MacDonald e ambos morreram. Outros cinco carros se envolveram no acidente, e a corrida, pela primeira vez na história de Indianápolis, foi interrompida, por uma hora e 43 minutos⁶⁵. Aquela enorme explosão, com chama de mais de 20 metros de altura, fumaça densamente preta, e a linha de fogo ao longo da pista, chocou o público⁶⁶. Foram tomadas algumas medidas de segurança, como a obrigatoriedade do uso de um invólucro interno de borracha nos tanques de combustível. Mas a principal atitude tomada pelos organizadores de Indianápolis hoje pode ser considerada um disparate. Promotores da corrida baniram a gasolina em favor do metanol, um hidrocarboneto combustível semelhante ao álcool, mas que possui uma particularidade: chama transparente, praticamente invisível a olho nu. Não foram poucas as vezes que aconteceram incêndios posteriores, muito mais graves do que as imagens sugeriam, e que não podiam ser combatidos com eficiência apenas porque não era possível ver com clareza o foco das chamas. Para esta mudança, justificaram que o novo líquido era “menos volátil”⁶⁷, não que aquilo chocaria menos o público das arquibancadas e da televisão que estivesse assistindo corridas.

Incêndios mortais também levaram muitos pilotos na Fórmula 1. Lorenzo Bandini (GP de Mônaco de 1967), Jo Schlesser (GP da França de 1968), Piers Courage (GP da Holanda de 1970), Jo Siffert (*Race of Champions* de 1971, prova extracampeonato) e Roger Williamson (GP da Holanda de 1973) faleceram praticamente da mesma maneira, em meio a um cockpit infernal. Niki Lauda também foi vítima de acidente sucedido de incêndio no GP da Alemanha de 1976, carregando cicatrizes em seu rosto até hoje – sempre se recusou a passar por cirurgias estéticas. Seus carros já possuíam tanques de borracha, cintos de

⁶⁵ 1964. Indy 500 Interactive History. **The Indianapolis Star**. Disponível em <<http://indystar.com/cgi-bin/indy500/index.php>>. Acesso em 03/10/2011.

⁶⁶ Vídeos em cores deste acidente são facilmente achados na internet, em sites como o Youtube.

⁶⁷ Safety Improvements Timeline. **Indianapolis Motor Speedway**. Disponível em <<http://www.indianapolismotorspeedway.com/history/35622-Safety-Improvements-Timeline/>>. Acesso em 27/09/2011.

segurança de seis pontos, chaves de corte de circuito elétrico e barras de proteção para capotagens. Nada disso adiantava se os circuitos não ajudavam – Courage e Williamson, por exemplo, bateram fatalmente na mesma curva. Até o fim da década de 1960, eram comuns fardos de palha como barreiras de proteção – desnecessário dizer o quanto eram fáceis de pegar fogo ou de enroscar nas rodas descobertas, provocando capotagens. A vistoria das pistas era apenas local, e fiscais de pista eram despreparados, sem extintores. Tampouco havia serviços de resgate médico adequados e não são poucas as histórias de pilotos levados em ambulâncias que não sabiam a direção dos hospitais.

Uma comparação rápida: quando em 1976 Niki Lauda sofreu seu acidente em Nürburgring, foi retirado do carro em chamas por pilotos que pararam seus carros para resgatá-lo, percebendo a gravidade da situação. Treze anos depois, Gerhard Berger bateu no GP de San Marino e também sofreu um incêndio, como se um filme quisesse ser repetido: a Ferrari de um piloto austríaco engolida por uma bola de fogo. Mas o socorro chegou rapidamente e o fogo foi extinto em poucos 16 segundos. Berger teve apenas queimaduras nas mãos, bem diferente das cicatrizes permanentes de Lauda, que tivera o capacete arrancado no impacto. Berger foi o último da Fórmula 1 a sofrer incêndio depois de uma batida, há bem mais de duas décadas.

Segundo o documentário *Killer Years*, o primeiro cancelamento de um circuito por falta de segurança ocorreu em Spa-Francorchamps em 1971, quando pilotos vistoriaram o circuito belga e chegaram à conclusão de que não haveria como ter corrida, boicotando-a. Devemos lembrar, entretanto, que a mecânica financeira ainda era favorável aos donos de circuito, que não queriam ter de gastar dinheiro com reformas, pagamento de funcionários ou compra de barreiras de proteção. A pressão para que pilotos corresse era imensa, pois ninguém queria ter prejuízo – ou seja, as equipes também exerciam pressão por conta dos compromissos comerciais que tinham, sobretudo com os investidores publicitários, que precisavam da exposição da marca. Demoraria ainda para as marcas que investiam na Fórmula 1 percebessem o quanto era negativo atrelar a sua imagem um acidente fatal, ou a um esporte em que morrer era tão corriqueiro.

Então houve o conhecido episódio do GP da Espanha de 1975, disputado no circuito urbano de Montjuich, um parque dentro da cidade de Barcelona. O circuito foi liberado após perícia, mas pilotos, liderados pelo defensor do título Emerson

Fittipaldi, vistoriaram a pista e acharam guard-rails fixados de forma precária, e que certamente não suportariam batidas. A preocupação com as barreiras fazia sentido. No GP dos Estados Unidos de 1974, Helmuth Koinigg foi decapitado porque seu carro, ao invés de ser rebatido por uma barreira, passou por baixo dela. Um ano antes, no mesmo circuito de Watkins Glen, François Cevert, companheiro e sucessor de Stewart, morreu ao passar por cima de uma barreira quando capotou sua Tyrrell.

Pilotos se reuniram para promover um boicote caso não fossem tomadas medidas para fixar de modo correto as barreiras. Emerson, duas vezes vencedor do GP da Espanha, piloto que carregava o número 1 em seu carro e era maior atração daquele fim de semana, conta em sua bibliografia que chegou a anunciar no dia anterior que não correria, mas voltou atrás porque os organizadores ameaçaram a apreender judicialmente os bens da equipe McLaren caso isso ocorresse (2003, p. 183). Organizadores, investidores, a televisão e a falta de dinheiro de participação e eventual premiação pressionavam, mas o ultimato argumentativo foi dado pelo promotor da Fórmula 1 Bernie Ecclestone, como descreve Manuel Blanco, que afirmou que mais uma vez nobres reivindicações eram relegadas por espúrios interesses – o modo de pensar e as prioridades de Ecclestone são descritas no segundo estágio desta pesquisa. Fittipaldi deu apenas algumas voltas lentas nos treinos e foi notadamente o mais lento, com um tempo de volta muito acima do que era possível marcar.

Toda aquela campanha não impediu a corrida, mas Emerson, seu irmão Wilsinho, correndo pela estreante equipe brasileira Copersucar, e o italiano Arturo Merzario, da Iso-Marlboro (precursora da Williams) largam, e sem completar a volta, recolhem-se aos boxes, cumprindo legalmente suas obrigações. A corrida também não seria terminada. Com menos de 30 voltas completadas, Rolf Stommelen, pilotando para a equipe de Graham Hill, tem seu aerofólio traseiro partido em um trecho de forte descida, chamado *rasante*, e perde o controle em direção à primeira curva, chamada Ângulo. As barreiras fracas não apenas absorvem o impacto, como impulsionam o carro para cima. Blanco descreve o acidente em detalhes:

Na errática trajetória iniciada, ele golpeia o Brabham de [José Carlos] Pace, iniciando um voo de várias dezenas de metros que o levaria a passar por cima dos guard rails. Ainda voando e já perto do ângulo, a roda dianteira direita se engancha num poste da iluminação pública, sobre o qual e como se fosse um eixo, o carro gira rapidamente. A enorme força centrífuga gerada lança o carro em direção a um posto de assistência. Após

atravessar a cerca, o carro continua adiante arrasando tudo o que encontra no seu caminho para, finalmente e já convertido em sucata, terminar o seu diabólico percurso. (BLANCO *in* GPTOTAL, 2005)

Fittipaldi relata em sua biografia que a FIA iria suspendê-lo por três corridas por liderar um boicote à corrida, mas que por conta do acidente de Stommelen, que ficou seriamente machucado e sofreu várias fraturas, a punição foi removida.

As mortes na Fórmula 1 ficariam cada vez mais raras a partir da segunda metade da década de 1970, e a chegada em 1981 dos chassis em fibra de carbono, substituindo o alumínio aeronáutico, ajudaram a fazer dos monocoques o que eles chamam de “célula de sobrevivência” – que protegem inclusive o tanque de gasolina, instalado atrás do piloto. Testes de colisão começaram a ser realizados a partir de 1985 e a Fórmula 1 encaminhou-se para um período em que nenhum investidor publicitário gostaria de injetar milhões de dólares e ter seu nome atrelado a acidentes fatais ou a um esporte mortífero (sobretudo marcas de cigarro, um produto por si só homeopaticamente mortífero). O bom-senso seria finalmente alcançado, ainda que mediante interesses financeiros.

Na atualidade, não é difícil apontar os motivos para ser piloto de Fórmula 1. Elencando apenas algumas possibilidades, sem uma ordem específica, podemos apontar a possibilidade de ganhar altos salários; ser famoso; viajar o mundo; conhecer pessoas interessantes; ter doses constantes de adrenalina; reconhecimento e prestígio, entre muitas outras. Entretanto, quando vemos a precariedade da segurança dos tempos antigos, e como era fácil perder a vida, nos indagamos sobre os motivos mais fundamentais para que uma pessoa se comprometa a entrar em um carro, pilotar o mais rápido que puder, e tentar sobreviver a isto. É necessário até se perguntar se pilotos não passam, no fundo, de uma horda de suicidas, como se fossem uma espécie de gladiadores contemporâneos dispostos a matar e morrer em um espetáculo de enorme público.

A resposta a esta pergunta precisa ser construída. Já falamos no item 1.3 deste trabalho sobre a necessidade humana de competir e de como os carros seriam transformados em mais uma modalidade de competição para os homens. Também esmiuçamos os desafios que automobilismo proporciona, de homem *versus* homem, máquina *versus* máquina, e homem *versus* máquina. Mas ainda não

falamos das particularidades de ser piloto, e de ter isso como profissão, enfim, no que realmente move os pilotos e vai além do sentimento de competição.

E para arquitetar as constatações acerca do tema, mais uma vez podemos consultar o filme *Le Mans*, na continuação à frase que dá início a este subcapítulo, a respeito dos riscos do esporte. A personagem Lisa Belgetti (Elga Anderson), viúva de um piloto que morrera no ano anterior, pergunta a Michael Delaney (Stevie McQueen) o que há de tão importante em pilotar mais rápido que todo mundo. A resposta:

“Muitas pessoas passam a vida fazendo mal as coisas. Correr é importante para os homens que querem fazer certo. Pilotar é viver. Qualquer coisa que aconteça antes ou depois é só preparação.”

Inúmeros fatores podem mover um piloto de competição. Apesar da reputação de debochado e de *bad boy* que gostava de transmitir e manter, Nelson Piquet foi um dos maiores pilotos de testes a passar pela Fórmula 1, profissão que exige conhecimento técnico apurado, disciplina e muita disposição. Em muitos depoimentos, o tricampeão brasileiro confessou a satisfação de desenvolver carros, motores e pneus, de forma até mais intensa do que vencer corridas, uma vez que era avesso ao ambiente de badalação dos autódromos, das obrigações comerciais que os pilotos ficam sujeitos e de ter que responder perguntas estúpidas de uma imprensa por vezes despreparada e/ou mal intencionada. Há também pilotos que são movidos pelos recordes, como Michael Schumacher, e os que perseguem inabalavelmente a perfeição, como Ayrton Senna. Enfim, motivos variam, mas todos estão ligados ao sentimento de superação: fazer melhor do que foi feito ainda antes, reforçando o conceito de que o automobilismo é a busca pelos limites.

Quanto à possibilidade de pilotos carregarem um componente suicida, essa hipótese é repelida por especialistas como Keith Johnsgard, psicólogo norte-americano que realizou por décadas estudos da relação do ser humano com a velocidade. O pesquisador propõe que a incompreensão sobre o que leva competidores a continuar pilotando, apesar de todos os riscos, acontece pelos pilotos apresentarem um perfil psicológico e uma aptidão à velocidade que não são comuns à maioria da população. Como as pessoas comuns não sabem o que é estar no comando de um carro a velocidades extremas, por vezes muito próximo da

fronteira do descontrole, não compreendem física e psicologicamente o que se passa na mente de um piloto e o que o motiva (*in* CLARKSON, 2001, documentário), ainda mais dentro de um contexto de competição.

É um processo sem a possibilidade de empatia. Pilotar carros de competição proporciona sensações únicas, provocadas unicamente por quem as sente. Difere, por exemplo, das sensações de pular de paraquedas ou viajar em uma montanha-russa em que todos são passageiros e não há a sensação de estar no controle da situação. O automobilismo pode se transformar em uma profissão irresistível:

Jackie Lewis, campeão inglês de Fórmula 2 em 1960, que conseguiu abandonar a competição, no início de uma promissora carreira, afirma que o corredor de automóveis assemelha-se bastante ao viciado em drogas. Segundo ele, a situação de ganhar dinheiro e glórias, fazendo exatamente aquilo que mais se gosta, afeta a atitude e a mente de qualquer um e cria uma maneira falsa de se viver. Sem corridas parece que não vai haver nada interessante e excitante na vida e o piloto continua a correr, como o viciado, progressivamente cada vez fica mais difícil de desistir. Lewis estabelece mais um paralelo de autodestruição e masoquismo entre corredores e viciados em drogas: “Você sabe que o que faz o está afetando mentalmente e fisicamente, mas você não encontra uma razão para parar”. (GAVIN, 1969, p. 9-10)

De fato, dadas as circunstâncias de como vive um piloto, é tarefa das mais difíceis abrir mão de tudo, mesmo quando se vivia nos tempos mais perigosos. Escolher o momento de se retirar das pistas ultrapassa a questão da segurança dentro de um esporte reconhecidamente de risco. O piloto jamais saberá se as atitudes tomadas são “certas” ou “erradas”. Eleger o momento apropriado para parar de competir é uma escolha que será sempre difícil: se o fizer no auge, tem-se a impressão de que poderiam ser alcançadas novas glórias; se o fizer em baixa, não haverá oportunidade de reverter essa situação.

Na atualidade, podemos ver a situação de Michael Schumacher, que é o grande senhor dos números da Fórmula 1 e que retornou às pistas após três anos sabáticos com desempenho muito abaixo do esperado. O alemão tem mais de 43 anos, em uma profissão que exige reflexos e preparo físico sempre em ordem. Não há consenso científico sobre qual seria a idade na qual os reflexos e a capacidade de coordenar um carro de competição começam a decair, não apenas porque é algo difícil de ser aferido, mas como também tal fenômeno possivelmente se manifesta em diferentes pessoas em diferentes idades. A única certeza que fica é que com o

passar do tempo, em algum momento isso se manifestará nos pilotos, que não serão tão rápidos e eficientes quanto costumavam ser.

A mudança de vida fora das pistas também pode levar à perda da “verve” pelo automobilismo. O finlandês Mika Häkkinen, que foi bicampeão (1998-1999) poucos anos depois de se recuperar de um acidente que o deixou semanas em coma, admitiu que não assumia os mesmos riscos da juventude quando casou e teve seu primeiro filho. Não são poucos os casos de pilotos que perderam a motivação assim que conseguiram determinado patamar de sucesso. James Hunt e Jody Scheckter, campeões em 1976 e 1979, respectivamente, são exemplos típicos de competidores que abandonaram as corridas pouco depois de atingirem o topo.

A questão do salário também se torna significativa nessa equação. Pilotos de competição não são movidos essencialmente por dinheiro. Não há casos, ao menos que tenham reconhecimento público, de qualquer indivíduo que tenha se tornado piloto de competição apenas porque tal trabalho é bem remunerado – “quero ser piloto para ficar rico”. Isso fica ainda mais evidente quando percebemos que a realidade dos pilotos milionários é um fato relativamente recente no centenário esporte a motor. Os ídolos da Fórmula 1 da década de 1950 e 1960 tinha um padrão de vida satisfatório (Stirling Moss, um dos mais destacados da época, recebia pouco menos que um gerente de banco ou um clínico), mas nada que pudesse ser apontado como um acúmulo considerável:

Mesmo os pilotos mais bem-sucedidos não podiam se aposentar para levar uma vida de lazer. Mike Hawthorn tinha se aposentado recentemente para se dedicar à oficina da família quando morreu em um acidente de estrada em janeiro de 1959. De modo semelhante, Tony Brooks investiu seus lucros fundando uma rede de oficinas. Até mesmo o detentor de cinco títulos mundiais, Juan Manuel Fangio, não conseguiu garantir seu futuro – ele se aposentou e retornou à Argentina para dirigir uma concessionária Mercedes em sociedade com seus antigos funcionários. Luigi Villorosi – estrela das fábricas da Maserati e da Ferrari e um dos pilotos mais bem-sucedidos do período imediatamente pós-guerra – passaria seus últimos anos, no início da década de 90 pouco acima do nível da pobreza, depois que diferentes negócios em que se envolveu fracassaram. (HUGHES *in* TREMAYNE, 2000, p. 21)

Apenas a partir da década de 1970, com a entrada de grandes investimentos publicitários, os pilotos começaram a atingir a cifra de um milhão de dólares por ano – possibilitando aposentadorias mais tranquilas. Engana-se, porém, quem pensa que o acúmulo de dinheiro, por regra, desmotiva os pilotos a continuarem a entregar

100% de suas capacidades. Um salário polpudo também pode ser um símbolo de valorização da pilotagem: o maior cheque é entregue para aquele considerado como maior talento. Se, para dirigentes como Bernie Ecclestone, dinheiro é uma forma de poder, para os pilotos o dinheiro torna-se sinônimo de *status*.

A busca pelo dinheiro também pode ser mote para reavivar nos pilotos a “verve” perdida. Há dois casos emblemáticos. O primeiro é de Emerson Fittipaldi. Disposto a capitanear nas pistas o projeto da equipe Copersucar/Fittipaldi, abandonou a Fórmula 1 ao fim de 1980. A equipe fechou as portas dois anos depois, contraindo muitas dívidas. Emerson então partiu para os Estados Unidos como forma de recomeçar a vida e a carreira e, assim como na Fórmula 1, obteve grande sucesso, ao vencer o campeonato de Indy de 1989 e faturar duas vezes as 500 Milhas de Indianápolis, em 1989 e 1993, abandonando a categoria apenas em 1996, por conta de um grave acidente no veloz oval de Michigan.

Outro caso é o de Niki Lauda. Oriundo de uma família rica austríaca, ele jamais teve apoio para competir. Começou comprando vagas em equipes através de empréstimos financeiros até seu próprio talento o levar à Ferrari, pela qual conseguiu ser campeão mundial em 1975. Depois de seu terrível acidente em Nürburgring em 1976, em que ficou com cicatrizes permanentes de queimaduras, retornou com força para ser campeão antecipado em 1977, ainda pela Ferrari, com a qual brigou e demitiu-se antes mesmo do fim do campeonato acabar. Transfere-se então para a Brabham, que não é competitiva. Durante esse tempo, entusiasma-se com a aviação e funda sua própria empresa, a Lauda Air, e desiste da Fórmula 1 ao fim de 1979, com apenas 30 anos.

No começo de 1982, porém, Lauda retorna à F1 pela McLaren e críticos apressam-se em dizer que era apenas por dinheiro e que dificilmente ele retornaria aos seus dias de glória da Ferrari – entre os que acreditam que ele não teria êxito está Gilles Villeneuve (A SAGA DA FÓRMULA 1, documentário). Em entrevista para a BBC comentando seu retorno, Lauda disse: “Se você quer participar do esporte a motor e fazer um trabalho como este [de piloto], você tem que ter seu coração e sua cabeça 100% voltado para isto. O dinheiro e todas as outras coisas, se você é bom, vêm automaticamente, se você é ruim, eles não vêm”. O tricampeonato conquistado em 1984, derrotando seu companheiro Alain Prost por apenas um ponto, tratou de reafirmar o compromisso do piloto com as corridas, calando seus críticos. Ao fim de

1985, Niki se retirou definitivamente das pistas e finalmente colocou sua companhia aérea em pleno funcionamento.

Pilotos são obrigados, hora ou outra, a fazer a fundamental pergunta sobre o que fazer depois da aposentadoria. É uma morte simbólica, o começo de uma segunda vida, na qual aquela relação íntima com a velocidade já não faz parte da rotina. A maioria, porém, continua ligada ao automobilismo, das maneiras mais variadas, e são poucos os que simplesmente rompem com seus passados para viver de algo absolutamente diferente do automobilismo⁶⁸. Essa relação dos aposentados com o automobilismo valeria, em separado, uma pesquisa bastante aprofundada.

⁶⁸ Sobre a vida dos pilotos fora das pistas, recomenda-se a consulta ao site **Old Racing Cars** <<http://www.oldracingcars.com/drivers/watn/>> na seção *The World Championship drivers — Where are they now?*, criada pelo jornalista britânico Richard Jenkins. Nela há microbiografias de todos os ex-pilotos que já competiram na Fórmula 1, por ordem alfabética a partir do sobrenome. Conteúdo em inglês.

1.5 – Berços do automóvel, berços de competições distintas

A citação de McLuhan, de que jogos são modelos fiéis de uma cultura, faz sentido quando notamos como o automobilismo desenvolveu-se em diversas partes do planeta, expondo diferenças que podem ser explicadas justamente pelo viés cultural. Assim que o automóvel estabeleceu-se como bem de consumo na Europa e na América do Norte, começam a surgir diferenças destes dois “berços”, estabelecidas pelas preferências e necessidades de cada povo e separadas por um oceano inteiro. Tal conjectura, como era de se esperar, refletiu nos tipos de competições automobilísticas que surgiram em cada um dos continentes – e em outros polos regionais nas décadas seguintes, incluindo a América do Sul e as particularidades competitivas no Brasil e na Argentina. Se hoje é possível apontar enormes diferenças entre a Fórmula 1, nascida na Europa, e a divisão Sprint Cup da Nascar norte-americana (a categoria mais popular daquele país em televisão e recordista mundial nas arquibancadas), isso se deve às concepções totalmente distintas que cada categoria carrega dentro de suas respectivas formações histórico-culturais – que está presente em um comparativo no subcapítulo seguinte (1.5).

Ao menos um aspecto estas duas escolas, europeia e americana, aprenderam juntas, nos tempos primordiais: a crescente velocidade dos carros significava que competições não poderiam ser realizadas em ruas ou estradas sem um mínimo de organização e condições de segurança, tanto para competidores quanto para o público - que nem sempre comportava-se adequadamente. Até 1903, corridas na Europa eram do estilo cidade-cidade, nas precárias estradas da época, sem qualquer esquema especial, tampouco sinalização. Em uma grande competição de Paris a Madrid, ficou patente que pistas abertas não eram compatíveis com a modalidade.

Três milhões de espectadores (a grande maioria muito indisciplinada e ignorante do perigo que corre) só no último segundo abrem caminho para os carros que se aproximam, fechando, como um verdadeiro paredão, a estrada logo à sua passagem. Mas, como são 179 concorrentes, a lei das probabilidades matemáticas acaba se fazendo valer, cinco pessoas (pilotos e mecânicos) morrem e centenas são feridas (espectadores). Ao fim da primeira etapa, em Bordô, o governo francês determina o encerramento da competição, e retorno a Paris, a bordo de vagões ferroviários, dos automóveis e concorrentes. [...] Paris-Madri deixa claro que organizadores, fabricantes e pilotos não se tem dado conta da rapidez com que o automóvel está sendo desenvolvido. (VIEIRA *in* ALZUGARAY, 1986, p.142)

Um dos mortos nessa trágica prova foi Marcel Renault (SCHVINGER, [s/d], p. 140), que ajudou a fundar a conhecida marca automotiva francesa que leva seu sobrenome. As principais competições passam então a ser realizadas em traçados fechados, criados pelos organizadores com a junção de vias públicas, aos quais se atribuem o nome de “circuito” - verbete usado até hoje para designar desenhos de pistas que possuem largada e chegada no mesmo ponto.

Entre 26 e 27 de julho de 1906 há a primeira edição de uma corrida em circuito fechado, a qual se dá o nome de *Grand Prix*, outro termo que manteve-se intacto com o passar do tempo, e que popularizou a sigla *GP* como forma de exaltar a premiação aos vencedores da competição. A corrida foi realizada pelo Automóvel Clube da França, primeiro a ser fundado com o propósito de promover o esporte⁶⁹, em Le Mans, cidade que daria origem em 1923 à famosa prova de 24 Horas, mencionada no subcapítulo anterior. A pista fechada, em formato semelhante a um triângulo, usava estradas públicas locais cobertas por alcatrão (processo pioneiro de asfaltamento) e tinha pouco mais de 100 quilômetros de extensão. O carro vencedor foi um Renault, conduzido pelo piloto de testes da marca, o húngaro Ferenc Szisz, que superou um Fiat pilotado por Felice Nazzaro (SCHVINGER, [s/d], p. 220) – italiano que venceria muitas provas nesta época e seria um dos primeiros pilotos a ter destaque e prestígio (A SAGA DA FÓRMULA 1, vídeo).

Não demoraria muito para que surgissem estruturas físicas projetadas especialmente para as competições, ou seja, “campos” para a prática automobilística. Nasce o nome *autódromo*, que assim como *Grand Prix*, é também de proposição francesa (*autodrome*), adotado pelos europeus, em contraste com o nome *speedway*, adotado pelos norte-americanos, termo traduzível livremente como “via de velocidade”. Surge em 1909, na Inglaterra, o autódromo de Brooklands, um circuito oval asfaltado de 4.296 metros, que acaba sendo usado mais para quebra de recordes de velocidade e resistência do que propriamente para corridas, sendo desativado na entrada da década de 1930, de grande recessão econômica detonada pela quebra da bolsa de Nova Iorque – o famigerado episódio da quinta-feira negra. O automobilismo na Grã-Bretanha, porém, só alcançaria sua maturidade quando diversos aeródromos da RAF⁷⁰ foram transformados em circuitos automobilísticos

⁶⁹ PRINCIPALES CREATIONS. **Automobile Club de France**. Disponível em <http://www.automobileclubdefrance.fr/FR_historique_service.php>. Acesso em 29/09/2011.

⁷⁰ Royal Air Force – Força Aérea Real da Grã-Bretanha.

após a II Guerra Mundial, como Silverstone, ou retomaram sua função original de promover corridas, como Donington Park.

Na Alemanha surge em 1927 o autódromo de Nürburgring, um sinuoso e seletivo circuito de 22,8 km de extensão (posteriormente encurtado em 20,8 km para abrigar um traçado independente de 4,5 km, inaugurado em 1984), com todo tipo de curva encontrado em estradas sinuosas e diferenças topográficas de 300 metros, em meio à floresta de pinheiros das montanhas de Eifel⁷¹. O circuito de 20,8 km, chamado de Nordschleife, existe até hoje, e recebe as 24 horas de Nürburgring, *endurance* disputada com carros esportivos preparados. Uma reprodução fiel da pista foi apresentada em 2005 pelo game Gran Turismo 4, jogo simulador de corridas, para a plataforma Playstation 2, da Sony. A também longa pista de Le Mans, com seus 13,6 km de extensão, também está presente no game. As pistas, muito visadas pelos fãs de corridas, também estão presentes nos games seguintes da franquia Gran Turismo, que nasceu em 1998 ainda para o Playstation 1.

Na Itália, o primeiro grande movimento automobilístico foi impulsionado por um rico produtor de vinhos do sul, Vincenzo Florio, em um momento que a cultura vinícola mediterrânea encontrou a cultura do esporte a motor. Em 1906, o empresário patrocinou a criação da Targa Florio, corrida que usava vias públicas da Sicília próximas à cidade de Palermo. O circuito teria vários formatos e extensões – inclusive em um giro completo pela ilha siciliana – e seria encerrado apenas em 1977, por razões de segurança. Na enorme rivalidade entre sul e norte da “Bota”, em mais um traço cultural marcante de um dos países do Velho Continente, outra famosa corrida de rua que surgiria décadas depois foi a Mille Miglia, um giro de 1600 km partindo de Brescia (extremo norte), passando pela capital Roma, e voltando ao ponto de origem. A prova aconteceu entre 1927 e 1957 – extinta por um grave acidente, que vitimou espectadores. Esta prova seria a inspiração para a criação das *Mil Milhas Brasileiras*, na década de 1950, no circuito de Interlagos.

O primeiro autódromo relevante da Itália é o de Monza, construído em 1922 pelo Automóvel Clube de Milão⁷² e que abriga o GP da Itália da Fórmula 1 desde a criação da categoria, em 1950, com ausência no calendário apenas em 1980,

⁷¹ THE GREEN HELL LEGEND: the Nordschleife. **Nordschleife | Nürburgring**. Disponível em: <<http://www.nuerburgring.de/en/ueberuns/streckeninformationen/nordschleife.html>>. Acesso em 26/09/11.

⁷² THE LEGENDARY HISTORY OF MONZA CIRCUIT. **Monza**. Disponível em <<http://www.monzanet.it/en/show/606/La%20legendaria%20storia%20del%20circuito%20di%20Monza%20-%20EN>>. Acesso em 26/09/11.

quando a prova foi realizada no autódromo de Imola, próximo a Bolonha, também no norte.

O automobilismo europeu ganhou impulso com corridas de *Grand Prix* disputadas em automóveis especialmente projetados para este propósito. Para ficarem ainda mais leves, não continham para-lamas, o que explica o surgimento do que é conhecido como *open wheels* (carros com rodas descobertas), precursores dos carros de *Fórmula*, em que os pneus são expostos, diferentemente dos automóveis de rua. Desde 1925, a presença do mecânico no banco do carona já era extinta nos GPs, mas apenas com o regulamento europeu de 1932 surgiram modelos com apenas um assento, sendo o mais notável do período a Alfa Romeo Tipo B, conhecida como P3 (HODGES, 1995, p. 17). O carro, por conseguinte, era mais esguio e, por carregar ‘menos peso’, era mais leve e rápido. Coube aos automóveis esportivos potentes de dois lugares (chamados de *Gran Turismo*, ou GT, de carroceria fechada ou aberta) as corridas de resistência, tipo *endurance*; corridas de *rally* ficaram para os carros esportivos mais leves, mais apropriados para enfrentar diversos tipos de piso e trechos muito sinuosos, ondulados e apertados. O Campeonato Europeu de *Grand Prix*, que promovia distribuição de pontos nas principais corridas de cada país e envolvia equipes de fábrica de montadoras altamente financiadas, foi inaugurado em 1934 com uma fórmula de competição de motor de capacidade livre e peso máximo de 750 kg (RACING THROUGH TIME, Vol. 1, vídeo). Tanto no formato quanto também na popularização da palavra “fórmula” como sinônimo de regulamento técnico, surgiria o embrião de criação da Fórmula 1, depois da II Guerra Mundial.

Ao compreendermos o surgimento das regras de *Grand Prix* válidas para toda a Europa na década de 1930, obtemos então as pistas para compreender o próprio significado do termo “Fórmula 1”. Este está diretamente relacionado com a finalidade do seu surgimento – ainda que pouco se pergunte sobre por que a modalidade, de fato, possui este nome. A criação da modalidade, em 1950, significou tão somente a unificação de corridas do calendário europeu de competição que se formou no pós-II Guerra Mundial, sob uma *fórmula* de regulamento técnico unificado e principal, a número 1. Essa primeira fórmula era baseada fundamentalmente na capacidade do motor, já o peso e tamanho do tanque de combustível eram livres: 1.500cc para motores com indução de ar forçada – na época, feita por *blowers*, compressores que empurravam mais ar para as câmaras de combustão; ou 4.500cc para motores

naturalmente aspirados, sem compressão. Como era a fórmula de regulamento principal, foi designada como “1”. É esta a razão de não se falar em “fundadores” da Fórmula 1. A criação da categoria foi um processo lógico de unificação, não de ruptura, ainda que devemos entender a mensagem de “reconstrução” que a Europa passava após ser destruída pela guerra.

O órgão fiscalizador dessa categoria unificada era a *Commission Sportif Internationale* (CSI) da *Fédération Internationale des Automobiles-Clubs*, fundada em 1904 pelo *Automobile Club de France*, o primeiro do mundo, como vimos. Décadas depois, este órgão seria rebatizado como *Fédération Internationale de l'Automobile* (FIA), erroneamente traduzido pela mídia brasileira como Federação Internacional de Automobilismo (teria que ser “do Automóvel”), que abriga atualmente 227 federações automobilísticas de 132 países em cinco continentes⁷³.

A fórmula vigente no início do Campeonato Mundial em 1950 era essencialmente uma remanescente da categoria voiturette que, no período pré-guerra, havia existido em um nível de sub-Grand Prix, uma Fórmula 2 em tudo a não ser no nome. Sua adoção como F1 do pós-guerra fazia muito sentido nas circunstâncias difíceis da época. Assim, diferentes Alfa Romeo, Maseratis, e ERAs turbinadas de 1,5 litros foram descongeladas, o ruído de seus escapamentos rompendo o clima econômico frio para dar o pontapé inicial e ressuscitar as provas de Grand Prix.

Porém entre seus tons estridentes podiam ser ouvidos o ronco penetrante das Talbots normalmente aspiradas de 4,5 litros. [...] Não obstante, a legislação as havia incluído na nova F1 junto com carros menores simplesmente para fazer número. (HUGHES, 1999, p.17)

Esse regulamento significa, portanto, que a categoria nasceu inferior, em termos de tecnologia e potência absoluta, em relação às fórmulas usadas a partir de 1934 nos principais *Grand Prix* europeus, que tinham peso máximo em 750 kg e capacidade livre de motores (os da Mercedes W125, com 5.660cc alcançavam 592 cavalos⁷⁴, potência que só seria atingida na Fórmula 1 a partir da década de 1980). A data de nascimento oficial da Fórmula 1 é 13 de Maio de 1950. A primeira corrida foi disputada no autódromo de Silverstone, na Inglaterra, em um local que poucos anos antes era um aeródromo que abrigava caças Spitfire que combateram na II Guerra Mundial. O carro vencedor, do piloto italiano Giuseppe Farina, era uma Alfa Romeo 158, projetada em 1937 e pouco ou nada aprimorada desde então.

⁷³ About FIA. **Fédération Internationale de l'Automobile**. Disponível em <<http://fia.com/en-GB/the-fia/about-fia/Pages/AboutFIA.aspx>>. Acesso em 17/04/2011.

⁷⁴ 1937 Mercedes-Benz W125 – Images, Specifications and Information. **Ultimatecarpage.com**. Disponível em: <<http://ultimatecarpage.com/car/965/Mercedes-Benz-W125.html>>. Acesso em 07/06/2011.

Ao fim daquele ano, Farina seria o primeiro campeão mundial de pilotos. O regulamento, além de unificar a fórmula dos carros, também instituiu um sistema de pontuação, que neste começo premiava os cinco primeiros de cada corrida com 8, 6, 4, 3 e 2 pontos, respectivamente. E havia um ponto extra para quem fizesse a volta mais rápida durante a prova. A pontuação, em vários sistemas, seria amplamente modificada com o passar dos anos até chegar ao formato atual, em que os dez primeiros coletam pontos – 25, 18, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 2 e 1, respectivamente.

Do outro lado do Atlântico, os norte-americanos também desenvolvem seu próprio jeito de fazer automobilismo. Constroem suas arenas de competição e definem suas predileções, distanciando-se das práticas esportivas europeias, mais uma vez em fatores que são explicados culturalmente. Em 1909, mesmo ano do britânico Brooklands, é aberto na capital do estado de Indiana o *Indianapolis Motor Speedway*, um autódromo de 4,095 km (2,5 milhas) em formato retangular. Este ainda é o principal autódromo dos Estados Unidos, país que tem como traço cultural característico manter tradições naquilo que representa sucesso, prestígio ou vitória.

Logo na primeira de três provas da inauguração, corridas em dias consecutivos, enchem o autódromo, dando ótima “bilheteria” aos promotores. [...] A prova do terceiro dia, de 300 milhas (cerca de 480 km) é cancelada após a ocorrência de acidentes fatais. Indianápolis, porém, também é feito às pressas, como Brooklands, e sobre terreno instável. Logo após as festividades inaugurais, o revestimento de asfalto da pista começa a desintegrar-se – e é iniciada a obra de repavimentação, através de 3,2 milhões de paralelepípedos (*bricks*); o circuito passa a ser chamado de *Brickyard*. Pronto, em 1911, recebe novamente os carros de corridas, desta vez para a primeira prova de 500 milhas (804,5 km), vencida por Ray Harroun, num Marmon Wasp. (VIEIRA in ALZUGARAY, 1986, p. 143)

Ray Harroun, muito antes dos europeus, já havia dispensado o mecânico em seu carro (o Marmon Wasp era um carro monoposto). Além de reparos, o mecânico que sentava-se ao lado do motorista também servia de “olheiro”, indicando a trajetória de carros que iam atrás ou em outros pontos cegos. Harroun, que se participasse sozinho seria desclassificado, solucionou esse problema ao instalar um pequeno espelho horizontal acima de seu campo de visão da pista, o que creditam

como o primeiro retrovisor da história⁷⁵ - outro equipamento que nasceu nas corridas e foi diretamente para os automóveis de rua.

A opção pela corrida em 500 milhas não foi um formato extensamente estudado ou pesquisado. Foi, de fato, um improviso que caiu no gosto do público e dos competidores, em um tempo em que esta distância total era incomum nas corridas. Como os tijolos de Indianápolis levantavam muita poeira vermelha, abrasiva, (ainda mais nos carros sem para-lamas) os organizadores, por pressão dos pilotos, resolveram extinguir as várias provas menores em favor de apenas uma, com distância maior, em com prêmios atrativos, o que sempre marcou a história da corrida (SCHVINGER, [s/d], p. 276-277). As 500 Milhas de Indianápolis continuam a ser a corrida mais importante disputada em solo americano, com as maiores premiações. O Indianapolis Motor Speedway, que posteriormente foi asfaltado (manteve apenas uma pequena faixa simbólica de tijolos na reta principal), é hoje a maior edificação do mundo voltada para competições esportivas, com mais de 250 mil assentos permanentes distribuídos em 17 arquibancadas⁷⁶. No mês de maio, destinado aos treinos e à corrida, sempre disputada no último domingo, atrai no total mais de meio milhão de pessoas no complexo.

Todos os ovals norte-americanos foram projetados para corridas no sentido anti-horário. Duas são as explicações mais usuais. Uma delas é ser o sentido do turfe, sendo que o automobilismo de pistas ovals também se valeu de hipódromos para ser desenvolvido. A primeira aconteceu em Narrangansett, Rhode Island, em setembro de 1896 (SCHVINGER, [s/d], p. 75) e outros hipódromos seriam convertidos em autódromos, como é o caso do oval de uma milha de Milwaukee⁷⁷, que recebe corridas de Fórmula Indy até hoje. Outra explicação é a questão básica de segurança. Com carros construídos com volante do lado esquerdo (herança da posição do cocheiro nas carruagens, que os britânicos inverteriam e dariam origem à “mão inglesa” aos se oporem aos regulamentos viários de Napoleão Bonaparte), é mais seguro que este lado fique por dentro do contorno das curvas, além da massa do piloto concentrada à esquerda ‘ajudar’ a contornar as curvas.

⁷⁵ Safety Improvements Timeline. **Indianapolis Motor Speedway**. Disponível em <<http://www.indianapolismotorspeedway.com/history/35622-Safety-Improvements-Timeline/>>. Acesso em 27/09/2011.

⁷⁶ Indy 500 Fun Facts. **Indianapolis Motor Speedway**. Disponível em <<http://www.indianapolismotorspeedway.com/indy500/history/35357-Fun-Facts/>>. Acesso em 27/09/2011.

⁷⁷ THE EARLY YEARS. The Milwaukee Mile - At Wisconsin State Fair Park. Disponível em <<http://www.milwaukee-mile.com/History-2010.asp>>. Acesso em 28/09/2011.

Outra modalidade bastante exótica de corridas nascida em solo norte-americano foi a das provas em ovais com piso de madeira, conhecidas como *boards* - tábuas. Projetados inicialmente para provas ciclísticas, estes circuitos, de no máximo uma milha (1,6 km), foram experimentados por algum motorista curioso e tornou-se moda que proliferou-se a partir da década de 1910, impulsionada pela fartura de matérias-primas disponíveis – certamente seria impossível construir várias tábuas na Europa. O atrativo principal das *boards* era a alta velocidade alcançada, garantida pelas curvas bastante inclinadas que seguravam os carros. Estes, por sua vez, andavam muito próximos uns dos outros, por efeito de vácuo dos que iam à frente e ‘aumentavam’ a velocidade de quem os seguia, mantendo pelotões compactos e competitivos. Portanto, além de ‘emocionantes’, as tábuas eram financeiramente mais interessantes do que as corridas de rua, em que qualquer um podia assistir – nestes ovais, só pagando ingresso para sentar-se nas arquibancadas, tal como em um circo.

Torna-se quase redundante afirmar que eram corridas perigosíssimas e irresponsáveis:

Fica bastante claro quando se lê as declarações de alguns pilotos da época. Vários deles referem-se à tendência que “as tábuas” tinham de balançar de um lado para o outro quando havia muitos carros na pista, andando a velocidades muito altas – e obviamente transferindo a potência de seus motores diretamente à flexível estrutura. Não era fácil correr nelas... Havia outros problemas: madeira deteriora com facilidade e requer manutenção constante. Os proprietários-promotores de corridas queriam arrecadar dinheiro, não desembolsá-lo. O resultado eram pedaços (às vezes até uma tábua inteira) sendo arrancados de seu lugar, pregos e tudo, voando pela pista, furando pneus e, não raro, os capacetes de couro dos pilotos. Outro grande problema eram os garotos que queriam ver a corrida mais de perto, geralmente sem pagar pelo privilégio; eles se enfiavam pela parte de baixo da estrutura, subiam pelas travessas, tesouras e estais, até chegarem ao “piso”. Ali, para poderem participar melhor do espetáculo, arrancavam pedaços de tábua e usavam a “escotilha”. (VIEIRA *in* ALZUGARAY, 1986, p. 153)

As “tábuas” felizmente não duraram muito tempo, tanto pela falta de manutenção quanto pela recessão econômica a partir de 1929. A última destas pistas fechou as portas em 1931 (p. 153).

O surgimento das categorias de *stock car* nos Estados Unidos, as mais importantes para aquele país, é bastante peculiar. Está diretamente relacionada, mais uma vez, com a realidade cultural, desta vez de uma época marcada pela depressão econômica pós-1929 e pela Lei Seca (1920-1933), que havia proibido a

comercialização de bebidas alcoólicas em todo o país. Na região sul das montanhas Apalaches⁷⁸, motoristas que contrabandeavam bebidas ilegais (destilados caseiros, muitos feitos em banheiras) começaram a trabalhar para que seus carros de transporte fossem mais rápidos e resistentes, porém com aparência de carros ‘normais’, para não chamar a atenção⁷⁹. Deste modo, despistavam a polícia ou, se fossem reconhecidos, conseguiam fugir. Estes motoristas, para aprimorar ainda mais suas máquinas e também seus dotes de pilotagem - além de certamente encontrarem uma fonte de diversão garantida -, começaram a aproveitavam os fins de semana para competir, uns contra os outros. Foi este o modo que nasceu o entusiasmo americano pelos *stock cars*.

Após a revogação da Lei Seca, a modalidade, com apelo popular devido aos carros tão parecidos com os existentes nas ruas, já havia caído no gosto do público (DREGNI, 1994, p. 8). Era praticado e difundido principalmente nas regiões rurais do sul norte-americano em pequenos ovais de terra (os chamados *dirt tracks*) e em eventos nas praias de Daytona, na Flórida. Não tardaria para que fossem realizadas competições unificadas e organizadas começaram a partir de 1948, na mesma Daytona, com a fundação da Nascar, sigla para *National Association for Stock Car Auto Racing*, primeiramente em ovais de terra, mudando paulatinamente para pistas de asfalto ou concreto – o último evento em terra aconteceu em 1970⁸⁰. O crescimento da competição logo despertou o interesse das gigantes automobilísticas de Detroit, que perceberam o apelo mercadológico das corridas de *stock*, dando suporte financeiro para pilotos e equipes. A *ressonância da vitória* foi cunhada em solo ianque pela popular frase “*win on Sunday, sell on Monday*”: ganhe (a corrida) no domingo e venda (sua marca vencedora) na segunda-feira.

A predileção norte-americana por circuitos ovais, carros com aparência “comum” e a priorização da alta velocidade em detrimento das acelerações (lineares ou não) tem um fundo, digamos, fisiocrático. Enquanto as estradas da Europa eram sinuosas (o que foi mote de criação de pistas seletivas como Nürburgring) e muitas certamente desenhadas durante o Império Romano, os norte-americanos tiveram a

⁷⁸ Os Apalaches vão do Alabama até Carolina do Norte, na porção sul da costa leste dos EUA.

⁷⁹ WISE, Suzan (Ed.). **History: Stock Car Racing Collection**. Special Collections Belk Library. Appalachian State University. Disponível em <<http://www.library.appstate.edu/stockcar/history.html>>. Acesso em 29/09/2011.

⁸⁰ What is the history of stock car racing? HowStuffWorks “Changes to Stock Car Tracks”. Disponível em <<http://auto.howstuffworks.com/auto-racing/nascar/history/history-of-stock-car-racing4.htm>>. Acesso em 27/09/2011.

possibilidade de projetar seus caminhos, suas largas *highways*, e tinham muito mais espaço livre e recursos (como madeira, para as suicidas “tábuas”) para promover competições, construir autódromos com longas curvas e/ou longas retas ou seus ovals de terra vermelha em um canto das fazendas de milho ou algodão dos *belts* agrícolas. E os contrabandistas da Lei Seca ajudam a cunhar a preferência popular americana pelos carros com motores potentes e aparência comum, diferente do refinamento tecnológico buscado na Europa nos vários tipos de competição surgidos – *Grand Prix, endurance, rally* etc.

As longas retas norte-americanas favoreceram, também, o que Eduardo Correa classifica como “formas degeneradas do esporte”, como as corridas de arrancada (“dragsters”) em quarto de milha (400 metros, medida originária do turfe), que precisam de pistas perfeitamente planas para ser praticado. A associação que cuida de provas deste caráter é a *National Hot Rod Association* (NHRA), fundada na década de 1950⁸¹. É uma modalidade que não tem qualquer apelo na Europa.

Com esse mesmo propósito de acelerações em reta, nasceram também as tentativas de recorde de velocidade em solo, primeiramente em praias desertas, como Daytona Beach, que posteriormente seriam abandonadas em favor de desertos de areia, como o de Mojave (Califórnia), e os de sal, como o de Bonneville (Utah). Daytona, porém, renasceria para o esporte a motor com a Nascar. Os Europeus não tinham esse privilégio e as tentativas de recorde de velocidade se concentravam em autoestradas, com a média de velocidade conseguida em quilômetro ou milha (1,609 km) lançada – uma passagem de ida, e outra de volta, no intervalo de uma hora para ser oficialmente homologado.

Essa modalidade foi abandonada na Europa ainda antes da II Guerra. Em 28 de janeiro de 1938, Mercedes e Auto Union, as maiores equipes de competição daquela época, se enfrentavam para a quebra de recorde no trecho de reta da *autobahn* que ligava Frankfurt a Darmstadt, com protótipos especialmente desenvolvidos para o propósito, baseados em seus respectivos modelos de *Grand Prix*. Ao tentar superar a média de 432,682 km/h conseguida por Rudolf Caracciola, piloto principal da equipe Mercedes, Bernd Rosemeyer, número um da rival Audi, sofreu um violentíssimo acidente a mais de 400 km/h quando pegou uma rajada de vento e perdeu o controle. A marca conseguida por Caracciola naquele dia trágico

⁸¹ NHRA history: Drag racing's fast start. Disponível em <<http://www.nhra.com/nhra101/history.aspx>>. Acesso em 28/09/11.

ainda é o recorde mundial de velocidade conseguida por um automóvel em uma rodovia pública (CHAVES *in* QUATRO RODAS CLÁSSICOS, ed. 6, p. 73).

A partir do momento em que reunimos estas informações histórico-culturais sobre o nascimento e crescimento de cada modalidade automobilística na Europa e nos Estados Unidos é que percebemos como se formaram as diferenças destes que são os principais berços das competições automobilísticas. Tentativas de confronto direto entre as “escolas” já existiram, e o que talvez tenha sido o maior confronto direto aconteceu na “Corrida dos Dois Mundos” disputada no trecho oval de Monza em 1957 e 1958, dominada pelos norte-americanos, *experts* em ovais, e logo abandonada⁸². Sondagens para unificação de determinados regulamentos técnicos também aconteceram – todas em vão, uma vez que cada local forjou suas competições de acordo com suas necessidades, possibilidades, preferências e mercado. Resumidamente, carros europeus não vingam em solo americano, e o inverso também é válido, salvo raras exceções. A inglesa Lotus, fundada pelo engenheiro aeronáutico Colin Chapman (1928-1982), foi até Indianápolis e triunfou com Jim Clark em 1965, na primeira vitória de um carro com motor atrás do piloto, um grande choque de concepções que ditaria a moda dali em diante. A McLaren⁸³ também projetou carros que venceram Indianápolis duas vezes na década de 1970 – e fazem da marca a única a vencer a Tríplice Coroa do esporte a motor, pois também venceu diversas vezes em Mônaco e faturou as 24 Horas de Le Mans de 1995 com o superesportivo McLaren F1. Do outro lado da moeda, é igualmente verdade que norte-americanos já venceram na Europa, como o Eagle-Weslake construído pelo nova-iorquino Dan Gurney, que foi o primeiro colocado do GP da Bélgica de Fórmula 1 em 1967.

A única aproximação mais efetiva (e não forçada) entre Europa e Estados Unidos no automobilismo se deu pelas categorias de Gran Turismo, e por influência europeia. Após lutar na II Guerra Mundial em palcos europeus, americanos conheceram os modelos esportivos locais, leves e rápidos, de marcas como a italiana Alfa Romeo e a inglesas como a MG (Morris Garage), que priorizavam e incitavam o prazer de dirigir. Na década de 1950, de franca ascensão econômica

⁸² GALPIN, David. The Race of Two Worlds. 8W – When?. **Forix**. 8W Special, November 16, 1999. Disponível em <<http://www.forix.com/8w/rotw.html>>. Acesso em 29/09/2011.

⁸³ Apesar de ser uma marca inglesa, o fundador Bruce McLaren era neozelandês. Caso semelhante ao da Brabham, pois seu criador, Jack Brabham, era australiano.

norte-americana dos tempos do *Welfare State*, esportivos europeus de dois lugares, muito ágeis, como o Jaguar XK120, Mercedes 300SL “Asa de Gaivota”, Porsche 356 e os primeiros modelos da Ferrari invadiram o mercado norte-americano, em um nicho que não existia, uma vez que norte-americanos fabricavam apenas carros grandes, macios e pesados.

O surgimento do Chevrolet Corvette, no meio da década de 1950, pode ser classificado como “a concepção de um esportivo europeu por norte-americanos”, assim como o surgimento do Shelby Cobra. Este era uma combinação criada por Carroll Shelby (1923-2012) de um motor Ford potente instalado em um carro projetado pela pequena casa britânica AC. Ainda antes do fim da II Guerra surgiu o Sports Club Car of America (SCCA)⁸⁴, destinado promover corridas em modelos esportivos em circuitos não-ovais, muitos deles bases militares desativadas, como Sebring, na Flórida – palco de uma conhecida prova de *endurance* de 12 horas, disputada desde 1952 e que sediou uma corrida de Fórmula 1 em 1959.

Como os “dois mundos” apreciavam carros esportivos do tipo Gran Turismo, finalmente houve um ponto de afinidade e um terreno de disputa entre as escolas mundiais. E seria exatamente nesse campo a maior rivalidade deflagrada entre os berços do automobilismo, quando o então presidente da Ford, Henry Ford II (neto do fundador da marca) decidiu que seria importante a marca, de presença mercadologicamente global, ter presença no automobilismo europeu. Pensou que a melhor maneira de fazer isso era vencer Le Mans, a principal corrida do mundo para GTs.

Henry Ford II encantou-se com o audacioso Enzo Ferrari e seus carros. Ford queria competir nas corridas europeias e decidiu que o meio mais fácil de fazer isso era comprar a Ferrari. Ele queria a expertise dos pilotos, engenheiros e mecânicos que foram os números 1, 2, 3, 4, 5 e 6 em Le Mans em 1963. Ferrari se interessava pelos enormes recursos da Ford, as negociações continuaram. Ford foi para a Itália assinar o contrato, mas Ferrari tinha uma pergunta: quem tomaria as decisões finais? Quando Ford disse que seria ele, Ferrari mostrou-lhe a porta. Não podia deixar o controle, principalmente na divisão de corrida. Ford ficou ultrajado e jurou vingança. Ele ordenou empenho total com um propósito: derrotar a Ferrari. O trabalho começou pelo caçador da Ferrari, o GT-40.

Ford esperava que Carroll Shelby os levasse à vitória. Ele podia fazer o que fosse preciso para derrotar a Ferrari. Dizem que Ford gastou quase um bilhão de dólares no programa GT-40. Ele deixou claro a Shelby que dinheiro não era problema. Em 1966, ele voltou a Le Mans determinado a vencer. Tempo fechado e chuva: mau presságio para a Ferrari: os carros

⁸⁴ The Sports Car Club of America – About. Disponível em <<http://www.scca.com/about>>. Acesso em 30/09/2011.

não terminaram a corrida e Ford finalmente venceu em Le Mans e também venceu o Campeonato Mundial de Protótipos. Ford finalmente tomou o pódio da Ferrari. (GREAT CARS, [s/d], documentário)

A Ford e Shelby, ex-piloto que tornou-se construtor e chefe de equipe, podiam orgulhar-se de ter criado um dos mais célebres e prestigiados carros de competição de todos os tempos. O Ford GT-40 ganhou em Le Mans também em 1967 e a marca do oval azul encerrou seu departamento oficial. Mas nos dois anos seguintes o GT-40 continuou vencendo pelo time privado John Wyer, financiado com publicidade da petroleira Gulf. Não foram apenas quatro vitórias seguidas, como também a derrocada da Ferrari, que nunca mais venceria Le Mans na classificação geral, concentrando todo seu poder de fogo apenas na Fórmula 1 a partir de meados da década de 1970.

Outra iniciativa importante da Ford foi de financiar o projeto de um motor para a Fórmula 1, que implementou para 1966 regras que duplicavam a capacidade de motores, de 1500cc para 3000cc, o que ficou conhecido com “retorno à potência”. A criação do novo propulsor ficou a cargo de uma pequena empresa chamada Cosworth, fusão dos nomes dos engenheiros Mike Costin e Keith Duckworth, que já obtinha sucesso na preparação de motores Ford em campeonatos menores, como Fórmula 3 e Fórmula 2. O resultado foi a criação do motor Ford-Cosworth DFV, um V8 que ainda terá seu contexto explicado mais adiante, pois transformou-se no mais importante propulsor da história da Fórmula 1.

A geografia também foi afetada pela cultura do automobilismo. O aparecimento de competições regulares deu notoriedade a muitos lugares que passaram a ter nas corridas seu evento principal, como vimos no exemplo de Daytona Beach. O *speedway* de Indianápolis tornou-se o grande “templo” do automobilismo norte-americano, lugar que certamente teria muito menos notoriedade e prestígio caso não promovesse corridas. A pequena cidade de Le Mans e sua pista que contém partes de rodovias francesas é caso parecido. E mesmo cidades que não possuem autódromos puderam mudar social e economicamente. Nesse aspecto, o Principado de Mônaco deve ser o exemplo mais emblemático. Localizado junto à Riviera Francesa (*Côte d’Azur*), bastante próximo da fronteira com a Itália, Mônaco até meados da década de 1920 era um micro-país litorâneo com pouco menos de dois quilômetros quadrados com poucos atrativos

turísticos. Isso até começar a promover provas de rali nas montanhas dos arredores - o Rally de Monte Carlo -, e a fazer anualmente seu *Grand Prix* nas ruas estreitas, em configuração de circuito que surpreendentemente pouco mudou em oito décadas de competições. O GP de Mônaco de Fórmula 1 é considerado o que envolve maior glamour e charme, atraindo não apenas entusiastas, mas como também membros do *Jet Set* e todo o tipo de celebridade, como atores de cinema, top models, esportistas de outras modalidades e alpinistas sociais. Há alguns lugares com arquibancadas, como na reta de largada, mas a maioria do público que assiste a corrida *in loco* o faz das sacadas de seus milionários apartamentos.

Muitos pilotos, por sinal, optam por residir em Mônaco. Isso ocorre além do 'charme natural' e clima ameno junto ao Mar Mediterrâneo, longe do frio setentrional. Os atrativos também vão além da possibilidade de ancoragem de iates ou boa localização logística, que permite deslocamentos com facilidade para a maioria dos países da Europa Ocidental. O principal motivo é financeiro. Por mais que apartamentos, mesmo os mais modestos em tamanho, tenham preços elevadíssimos, fixar residência em Mônaco significa a vantagem de não precisar pagar imposto de renda, uma vez que o local sobrevive do turismo, dos impostos das transações comerciais, concessões de meios de comunicação e do cassino que é administrado desde 1967 pelo próprio Principado. Para quem ganha na cifra dos milhões e viaja por toda a Europa, a aquisição de um imóvel monegasco e declaração de residência no micropaís é bastante vantajosa.

Outra localidade que oferecia vantagens financeiras aos pilotos é a Suíça, onde morou o detentor do maior número de títulos mundiais, Michael Schumacher, e onde já moraram muitos dos ídolos do passado, como o brasileiro Emerson Fittipaldi e o escocês Jackie Stewart (FITTIPALDI, 2003, p. 123-124). Esse fato não tem nenhuma ligação à tradição bancária do país, mas sim com uma lei nacional que determinava que só pagam imposto de renda aqueles que possuíssem profissão regulamentada no país. A partir de 1955 foram proibidas as corridas na Suíça e esta medida só seria revogada em junho de 2007⁸⁵. Portanto, por um longo tempo não havia no país a profissão de piloto de competição. Essa proibição tem ligação direta com o próprio automobilismo. Aconteceu imediatamente depois do mais trágico

⁸⁵ 1955: Le Mans disaster claims 77 lives. **BBC On This Day**. 1950-2005, 11 June. Disponível em <http://news.bbc.co.uk/onthisday/hi/dates/stories/june/11/newsid_3726000/3726535.stm>. Acesso em 17/09/2011.

acidente da história de todo o esporte a motor, na edição de 1955 das 24 Horas de Le Mans⁸⁶. O pivô foi o Mercedes-Benz pilotado pelo francês Pierre Levegh, que colidiu com um retardatário, um Austin do britânico Lance Macklin, que desviava de um Jaguar que viria a vencer a corrida.

A frente do Mercedes de Levegh, correndo a quase 300 km/h, colheu a traseira do carro de Macklin, que corria a não mais do que 180 km/h. Não foi um choque pleno, mas lateral contra lateral, o que contribuiu para fazer com que o Mercedes decolasse, voando uns 50 metros e depois quicando repetidas vezes sobre os montes de terra reforçados por madeira colocados à beira da pista por mais uns 50 metros, até atingir uma estrutura de concreto que dava acesso a um túnel sob a pista.

A cena é dantesca. O carro de Levegh projeta pedaços em meio ao público a cada nova quicada, até se desintegrar, o motor, a suspensão dianteira e partes do chassi espalhando-se entre o público amontoado à beira da pista e fazendo, aí, a maior parte das vítimas, várias delas degoladas. Há uma explosão de chamas, logo controlada.

[...] Encerrada a corrida, anunciou-se o trágico balanço, de longe o pior da história do automobilismo: 84 pessoas haviam morrido, entre elas Pierre Levegh, cujo corpo foi lançado a mais de 70 metros; 94 ficaram feridas. Macklin escapara sem ferimentos a despeito de seu carro ter atropelado duas pessoas antes de parar. (CORREA in ULTIMAVOLTA.com, 2009)

As consequências para o esporte também foram terríveis, pois o público atingido pelo carro de Levegh estava supostamente em uma área segura. Os questionamentos sobre o próprio sentido do esporte, então, ganharam mais intensidade. Várias corridas ainda naquele ano foram canceladas e houve a atitude da Suíça em proibir em definitivo as competições, que desativou a pista de Bremgarten, usada para algumas provas da Fórmula 1. A Mercedes-Benz, que era a principal equipe do automobilismo mundial naquele momento, resolveu retirar-se da corrida em sinal de luto e posteriormente retirou-se em definitivo das competições ao fim daquele ano, dissolvendo seu departamento esportivo. Demoraria 35 anos para que a marca voltasse a competir oficialmente. Isso se deu em 1989, no Mundial de Marcas, em parceria com a equipe Sauber. O modelo Sauber-Mercedes C9 seria campeão dos protótipos naquele ano, e também venceria as 24 Horas de Le Mans, um momento com intensa carga simbólica. Os norte-americanos, mesmo que também tenham tido muitos acidentes fatais, jamais tiveram que lidar com um evento que registrasse tantas mortes.

⁸⁶ Há diversas imagens, vídeos e análises sobre este acidente disponíveis na internet. Um dos melhores materiais é o documentário *Deadliest Crash: The Le Mans 1955 Disaster*, dirigido por Richard Heap e exibido pelo canal britânico BBC Four em 2009.

1.6 – A expansão da Europa e a clausura dos Estados Unidos

Ainda dentro de aspectos culturais, discutimos a formação das preferências esportivas automobilísticas de Europa e Estados Unidos, e deste modo podemos observar traços culturais de cada modalidade na atualidade.

Ao começarmos pelas questões técnicas, temos o grande embate entre a busca de refinamento tipicamente europeia, em contraste com as “tradições” e busca por robustez e grandeza (quantitativa) por parte dos norte-americanos, uma atitude que reforça o apelo popular da Nascar. A F1 é a categoria mais popular do mundo em audiência televisiva e preferência, exceto nos Estados Unidos, onde o que é realmente popular é a Nascar, que consegue as maiores bilheterias – algo que não é difícil de explicar.

A Fórmula 1, como amplamente exposto, é o pináculo da tecnologia automotiva mundial. Não há carros neste planeta com mais tecnologia embarcada e com mais capacidade de acelerar, frear e contornar curvas – ainda que, como já mencionado, muitas regras restritivas tenham sido criadas. Materiais de alto custo, como titânio e fibra de carbono, são utilizados em abundância, e a aerodinâmica é tão trabalhada que engenheiros do meio afirmam que por vezes um Fórmula 1 é mais parecido com um avião de caça do que propriamente com um automóvel de rua.

Em contrapartida, a Nascar, mantendo sua premissa de ter nascido de carros de rua modificados, pouco ou nada mudou em termos de tecnologia nas últimas quatro décadas. E as melhorias não ocorreram na busca por performance, mas sim por razões de segurança. Fazem expediente até mesmo de sistemas e conceitos ultrapassados ou extintos. O maior exemplo é o motor, que até 2011 possuía carburador como sistema de alimentação, mas mantém válvulas de admissão e escape acionadas por varetas (*pushrods*) – o chamado *overhead valve* (OHV). Na indústria automotiva mundial, incluindo EUA, ambas as concepções foram, há décadas, substituídas respectivamente pela injeção eletrônica e pelo comando de válvulas no cabeçote, *overhead camshaft*, de eixo simples (*single*, OHC ou SOHC) ou duplo (*double*, DOHC). O sentido para a Nascar manter o *Status quo* não é difícil entender. Trata-se de uma combinação entre manter o “costume” e um espírito “genuíno” (carburadores e válvulas à vareta seriam ‘coisas de Nascar’), aproveitar-se de sistemas testados à exaustão – portanto cada vez mais confiáveis, à prova de

falhas – e, principalmente, inibir uma escalada de custos, caso fossem liberadas pesquisas de desenvolvimento dos propulsores, garantindo corridas sempre cheias de participantes. Um grande exemplo desse atraso tecnológico é o bloco do motor usado pelos carros Dodge, que reconhecidamente deriva de um projeto da década de 1960⁸⁷.

Enquanto construtores da Fórmula 1 estudam a aerodinâmica de seus carros para aumento de desempenho, o desenho de um Nascar é pensado prioritariamente para permitir que grandes grupos possam andar juntos, uns dos outros, pelo princípio do vácuo: carros à frente cortam o ar, e quem vem atrás ganha velocidade por ter de enfrentar menos resistência aerodinâmica, assim como as aves migratórias que, quando em bando, voam em formato de “V”. Isso significa que não importa quanto um piloto é competente, ou quão veloz é seu carro: este conjunto sempre dependerá de um bom aproveitamento do vácuo gerado por outros carros. Há quem aponte que saber aproveitar o vácuo é uma habilidade demandada nesse tipo de corrida para vencer corridas e campeonatos. Contrários a essa ideia, porém, dirão que tal fato torna-se um enfraquecimento do mérito pela vitória, o que não deixa de ser um ponto de vista igualmente válido.

A divisão principal da Nascar, a chamada *Sprint Cup*, deixa evidente a predileção norte-americana por quantidade, em diversos aspectos. É o esporte a motor de maior popularidade nos Estados Unidos e recordista de espectadores nos circuitos. Também é a que distribui mais prêmios, a que tem os carros mais potentes (motores chegam a 800 cavalos) e grids enormes, sempre composto por 43 competidores. Nem todos os carros são competitivos ou com chances de obter um bom resultado na corrida, mas normalmente há mais de 43 carros querendo participar em cada fim de semana de corrida. Isso acontece porque o dinheiro pago simplesmente por participar da corrida já é um montante interessante para as equipes com estruturas modestas.

Chegamos a um fenômeno muito interessante, que os norte-americanos chamam de *Start and Park* - que em uma tradução livre, quer dizer “comece e estacione”. Alguns times modestos participam apenas com o objetivo de realizar uma boa qualificação nos treinos, entrar no grid, dar algumas poucas voltas,

⁸⁷ How NASCAR Race Cars Work – The Engine. **HowStuffWorks.com**. Disponível em <<http://auto.howstuffworks.com/auto-racing/nascar/nascar-basics/nascar4.htm>>. Acesso em 26/10/2011.

estacionar seus carros e pegar o cheque pela participação. É o modo mais lucrativo que estes podem participar de uma corrida, pois não há chances realísticas de um bom resultado final, e manter-se na pista significa desgastar o carro, motor e usar muitos jogos de pneus – que, por serem de competição, são muito mais caros em relação aos usados em carros de rua -, além do sempre presente risco de acidentes, que pode multiplicar os prejuízos (CAR AND DRIVER, 2009, *online*). Algumas equipes até usam o *Start and Park* para financiar ao menos um carro que possa disputar corridas até o fim durante o campeonato todo. É algo que certamente não existe na cultura europeia de competição.

Retornando à ode à quantidade pregado pelos norte-americanos, a *Sprint Cup* tem o maior número de provas, 36 por temporada. Leva-se em conta que um ano possui apenas 52 semanas, e a preferência por circuitos ovais fica evidente ao notarmos que apenas duas corridas são em autódromos com desenho misto. Alguns destes ovais são bastante curtos, como Bristol (0,858 km) ou Martinsville (0,847 km), e tornam-se verdadeiros congestionamentos, sempre mais propensos a acidentes e ultrapassagens. O maior contraponto é o oval de Talladega, com seus 4,28 km, considerado um *Superspeedway*.

Com essa quantidade de provas, explica-se os enormes públicos que comparecem às corridas, tanto para ficar nas arquibancadas quanto para levar os famosos *trailers* e *motorhomes* para acampar na área interna dos circuitos, um típico “programa-família” norte-americano, normalmente desfrutado com cerveja barata, cachorro-quente e churrasco de hambúrguer, preparado em churrasqueiras portáteis que já vimos inúmeras vezes em filmes e seriados norte-americanos.

Do outro lado, a Fórmula 1 corre atualmente em 19 países, com um calendário com mais fins de semana com folga. São 12 equipes e 24 pilotos, sendo que o máximo determinado pelas regras é de 26. No fim da década de 1980, com o surgimento de várias equipes com o fim dos caros motores turbo, a Fórmula 1 chegou a estabelecer um sistema de pré-qualificação, em que os times novatos tinham que disputar entre si apenas para poderem participar dos treinos oficiais, em que 30 pilotos disputavam as 26 vagas do grid – sem, entretanto, ocorrer o *Start and Park*. As largadas, com carros parados, difere das corridas americanas, que são em movimento. Ao contrário da Nascar, os ingressos são caros para aumentar o *status* do evento, e raramente são cotados na faixa dos 100 dólares, ainda que para o Brasil o valor fique bem acima disso. Para 2012, o ingresso mais barato para o GP

Brasil é de R\$ 510⁸⁸ para os três dias de evento (treinos de sexta-feira e sábado, e corrida no domingo), em área sem cobertura contra sol ou chuva e sem telões com imagens da transmissão de TV.

Até os elementos do pós-corrída apresentam pontos a serem dissecados. Ambas as escolas compartilham alguns elementos em comum, como tratar o fim de prova como uma espécie de “protocolo” a ser cumprido. Mas, no geral, apresentam entre si mais distinções do que semelhanças. Assim que competidores dão a última volta de uma corrida, são sinalizados do fim desta pela bandeira quadriculada em preto e branco, sinalização universal das competições. São obrigados então a dar mais uma volta até poderem estacionar seus carros nos boxes, conhecida como volta de desaceleração. No caso dos vencedores, o caminho é para áreas especiais em destaque, a fim de acessar mais rapidamente ao cerimonial de premiações, em local normalmente privilegiado para o público, membros do time e principalmente câmeras de TV.

Há casos em que essa volta de desaceleração é demasiadamente demorada por conta da extensão dos circuitos, como é o caso das 24 Horas de Le Mans, disputada em no longo circuito de 13 quilômetros. Mesmo na Fórmula 1, que tem circuitos bem menores, isso também acontece. É normal na Nascar os pilotos vencedores pegarem, junto ao diretor de prova, a bandeira quadriculada e desfilar com ela. A empresa petrolífera Sunoco, por exemplo, percebeu as possibilidades midiáticas do gesto e colocou seu logotipo no centro nela – e, evidentemente, este produto também está à venda para fãs, no site de *merchandise* da marca⁸⁹.

Na Fórmula 1, o caso mais notório envolvendo desfile de bandeiras se deu em 1986, quando Ayrton Senna venceu o GP dos Estados Unidos, no circuito de rua de Detroit – a chamada “Capital do Automóvel”. O piloto desfilou na volta de desaceleração com uma bandeira brasileira, conseguida junto a um fã que se aproximou da pista. O gesto aconteceu um dia após a seleção brasileira de futebol ter sido eliminada da Copa do Mundo de Futebol pela seleção da França, do habilidoso jogador Michel Platini. Senna, que era piloto da Lotus e utilizava motores Renault, havia sido muito ironizado pelos mecânicos franceses (SANTOS, 1994, p.

⁸⁸ INGRESSOS ARQUIBANCADAS. **F1 Grande Prêmio do Brasil**. Disponível em <http://gpbrasil.com.br/_site12/ingressos.asp>. Acesso em 07/07/2012.

⁸⁹ SUNOCO Merchandise Store. **Sureshiponline.com**. 32 x 22 Sunoco Checkered Flag – 5 pack. Disponível em <<https://secure.sureshiponline.com/sunoco/wc.dll?Webprocess~product~SOSISN008>>. Acesso em 28/10/2011.

106). Depois de Detroit, Senna carregaria várias outras vezes a bandeira brasileira, inclusive em sua última vitória na Fórmula 1, no GP da Austrália de 1993.



Imagem 07: Ayrton Senna carrega a bandeira brasileira na última vitória, GP da Austrália de 1993

A Fórmula 1 valoriza a cerimônia da entrega dos troféus, na qual os três melhores pilotos de cada corrida sobem ao pódio. Este elemento tem alturas diferentes, sendo que o primeiro colocado fica no meio, em destaque no ponto mais alto, entre o segundo, em uma altura intermediária e à direita, e o terceiro, no degrau mais baixo, à esquerda. Após a execução de trechos dos hinos nacionais do piloto e da equipe vencedora (caso sejam do mesmo país, toca-se apenas uma vez), pilotos recebem seus respectivos troféus, que são produzidos de acordo com quem faz as publicidades estáticas presentes no fundo do pódio. As taças são entregues aos pilotos pelos organizadores das corridas, ou de algum convidado especial. Em seguida há o brinde com champanhe, a mais nobre bebida usada em celebrações.

A presença do champanhe sofreu uma transformação importante com o tempo. Antes, pilotos e membros da equipe vencedora simplesmente abriam as garrafas e bebiam em taças, sendo que o vencedor muitas vezes podia beber usando o próprio troféu como recipiente. De modo natural e um tanto acidental, criou-se outra forma de comemorar em uma edição das 24 Horas de Le Mans de 1967, quando os norte-americanos Dan Gurney e AJ Foyt venceram com o Ford GT 40, ambicioso projeto de Henry Ford II e o ex-piloto Carroll Shelby, no esforço da Ford em vencer corridas na Europa. Gurney, em seu próprio site, explica:

I was so stoked that when they handed me the Magnum of MOËT ET CHANDON, I shook the bottle and began spraying at the photographers, drivers, Henry Ford II, Carroll Shelby and their wives. It was a very special moment at the time, I was not aware that I had started a tradition that continues in winner's circles all over the world to this day.⁹⁰

Ao sacudir e espirrar champanhe, Gurney iniciou uma tradição que se manteve nas próximas quatro décadas, rapidamente incorporada à Fórmula 1, já que Gurney também pilotava na categoria, no Eagle-Weslake construído por ele mesmo – o exemplo de norte-americano que conseguiu vencer em terreno europeu, com previamente havíamos visto.

Na Nascar norte-americana, há também um cerimonial protocolar que, caso não fosse seguido à risca sempre, até convenceria como ‘espontâneo’ se assim fosse proposto. Após a bandeirada de fim de prova, pilotos rapidamente voltam para seus boxes (afinal, circuitos ovais são muito mais curtos), enquanto o vencedor é deixado sozinho na pista. Este, para celebrar a conquista, faz várias manobras com o carro, como cavalos-de-pau, arrancadas com força para esfumaçar os pneus ou os “zerinhos” na pista. Depois dessa exibição, que agrada ao público das arquibancadas, o vencedor segue para estacionar em um local próximo ao podium – no qual ele fica sozinho.

Ao invés da sofisticada champanhe, marcas mundiais de refrigerantes, como as gigantes globais Pepsi e Coca-Cola, desembolsam altas cifras para fazer parte dessa festa. Exemplo semelhante de cerimonial ocorre para o vencedor das 500 Milhas de Indianápolis, que é ovacionado e recebe todas as atenções, bem como uma premiação muito maior que os demais pilotos. Lá a bebida da vitória é o leite, tradição paga pelos produtores leiteiros norte-americanos - que ficaram enfurecidos quando Emerson Fittipaldi surgiu bebendo uma garrafa de suco de laranja, que ele mesmo produzia, ao vencer a prova em 1993. Nos Estados Unidos, privilegia-se, portanto, apenas o vencedor – um traço característico marcante da sociedade norte-

⁹⁰ GURNEY, Dan. Le Mans 1967. Eagle-eye: Sometimes It Just Flows. **All American Racers**. Disponível em <<http://www.allamericanracers.com/just-flows.html>>. Acesso em 20/11/2011.

Tradução livre do trecho: “*Eu estava tão contente que quando eles me deram a garrafa de MOËT ET CHANDON, eu a agitei e comecei a espirrar champanhe nos fotógrafos, pilotos, Henry Ford II, Carroll Shelby e as esposas deles. Era na ocasião um momento muito especial, eu não tinha percebido que tinha começado uma tradição que continua até hoje nos círculos de vencedores de todo o mundo*”.

americana, que em nada valoriza segundos ou terceiros lugares e que tem na palavra *loser* uma conotação tão forte e repulsiva.

Nas competições norte-americanas, não é tocado o hino da nacionalidade do vencedor – raramente alguém nascido fora do país. Ao invés, tocam o hino americano antes de cada corrida, normalmente executado por uma banda militar ou um cantor especialmente convidado, que faz à *cappella*. É comum o esforço publicitário das Forças Armadas, com presença de soldados do Exército, Força Aérea, Marinha ou Fuzileiros Navais e aviões militares que sobrevoam os circuitos assim que o hino é terminado.

Ao defrontarmos este simples procedimento, de execução dos hinos nacionais, é que chegamos ao título deste subcapítulo, “A expansão da Europa e a clausura dos Estados Unidos”. O automobilismo estadunidense, sobretudo a Nascar, jamais sentiu necessidade de expandir-se para além de seu próprio território, assim como em seus outros esportes populares, como o futebol americano e o baseball – este último, tratado pelo país como uma ‘liga mundial’, mesmo que apenas disputado por times norte-americanos. Na Nascar, apenas nos últimos anos houve uma preocupação em expandir mercado e tentar, paulatinamente, introduzir a modalidade nas preferências esportivas de outras localidades. A presença do piloto colombiano Juan Pablo Montoya na Sprint Cup, da qual foi 3º colocado no campeonato de 2010, reforça o apelo junto a toda uma comunidade latino-americana de fãs. A influência da categoria também é sentida no México, que criou seu próprio campeonato baseado nas regras norte-americanas, e até mesmo pilotos brasileiros começam a traçar carreiras nas categorias de base da Nascar, como é o exemplo de Miguel Paludo, Nelsinho Piquet, filho do tricampeão de Fórmula 1; e Pietro Fittipaldi, neto de Emerson, ‘bandeirante’ brasileiro tanto na Fórmula 1 quanto na Indy.

A Europa, com a proximidade geográfica de seus países, muito menores em extensão territorial, teve na expansão uma preocupação constante. A batalha entre nacionalidades, além da característica faceta colonizadora, fez com que o automobilismo europeu fosse agente de influência para outros lugares do mundo que também começavam a desenvolver atividades automobilísticas, como Brasil, Argentina e Japão – países que, sobre seus respectivos desenvolvimentos automobilísticos, podem ser alvo de pesquisas em comunicação e cultura no futuro.

A expansão da Fórmula 1 para outros lugares e continentes começou ainda em sua primeira década de existência. A primeira tentativa de ‘mundialização’ da

categoria não passou de um arranjo burocrático que considerava o resultado das 500 Milhas de Indianápolis como parte do calendário, apesar de correr sob outros regulamentos e, sobretudo, porque nenhuma equipe ou piloto europeu competiam em Indianápolis naquela época. Uma das poucas exceções foi a tentativa da Ferrari, com seu primeiro piloto, Alberto Ascari (que seria bicampeão), na edição de 1952. O carro usado teve problemas de suspensão, pois não foi projetado para andar todo o tempo fazendo curvas para a esquerda. Tentativas europeias na Indy só retornariam no começo da década posterior, com o triunfo da equipe Lotus e o escocês Jim Clark em 1965, e seu 'estranho carro de motor traseiro'. Contudo, a *Indy* só fez parte do calendário da Fórmula 1 até 1960.

Depois dessa tentativa burocrática, o que houve de mais concreto foi a inclusão da Argentina no calendário, com corridas no autódromo de Buenos Aires. A razão pode ser resumida em apenas uma: Juan Manuel Fangio. O piloto, um dos mais aclamados de todos os tempos, estava em seu auge, e ganharia seus cinco títulos naquela década. Outros lugares foram sendo incorporados, aumentando cada vez mais o calendário. A partir da década de 1960, África do Sul, Estados Unidos (não em Indianápolis), México e Canadá. A década de 1970 incluiu Brasil, impulsionado pelas conquistas de Emerson Fittipaldi, e também Suécia, interessada na categoria por causa da ascensão do piloto Ronnie Peterson⁹¹. A década de 1980 teve a inclusão do Japão e da Austrália, mas o principal novo destino a ser apontado é a Hungria, país que àquela época era integrante da Cortina de Ferro dos tempos do mundo dividido entre capitalistas e comunistas. Ao fim da década de 1990, a Fórmula 1 tomou rumo ao oriente, ao incluir várias corridas na Ásia e Oriente Médio: Malásia, Bahrein, China, Cingapura, Abu Dhabi, Coreia do Sul e, mais recentemente, Índia.

Essa expansão experimentada pela Fórmula 1 apenas foi conseguida mediante um processo de profissionalização da categoria, quando se percebeu o quanto as corridas de automóveis eram atraentes se atraíssem público da televisão, que há muito já desbancava o rádio como principal meio de comunicação de massa. A luta de todas as esferas participantes pelo poder e a riqueza que a Fórmula 1 trouxe e continua a trazer, pode ser conferida no estágio seguinte, que discorre

⁹¹ Ronnie Peterson (1944-1978). Considerado arrojado e naturalmente veloz, o "Super Sueco" nunca foi campeão, sendo vice duas vezes (1971 e 1978). Conseguiu 10 vitórias (nove delas pela Lotus) em 123 GPs na F1, correndo entre 1970 e 1978 – ano em que morreu, aos 34, por ferimentos causados em acidente numa caótica largada no GP da Itália, em Monza.

sobre as transformações que a associação com as indústrias da mídia provocou no automobilismo.

SEGUNDO ESTÁGIO

O automobilismo associa-se à mídia

Uma vez que tenhamos descrito o surgimento do automóvel e sua presença na sociedade além da sua função de transporte; tenhamos debatido a necessidade cultural de competição arraigada ao comportamento humano; e tenhamos analisado, também através da cultura, o crescimento e predileções do automobilismo que se desenvolveu na Europa e Estados Unidos, o passo seguinte é o de entender a relação do automobilismo com a mídia. Afinal, a Nascar é o evento esportivo motorizado de maior audiência televisiva em território norte-americano, enquanto que a Fórmula 1 possui o mesmo *status* em escala global.

Destacamos ao final do subcapítulo anterior o quanto os aspectos técnicos de cada categoria são diferentes, ressaltando traços culturais de cada lugar. Mas a partir do momento em que observamos os aspectos esportivos, veremos muitos pontos em comum em tentativas de fazer do esporte um “espetáculo” mais atraente para o público – principalmente aquele diante da TV. E quando mergulharmos nos aspectos comerciais, que obrigatoriamente passam pelos interesses midiáticos das muitas instituições envolvidas, veremos ainda mais aproximações.

É fato que o automobilismo já nasceu midiático. Afinal, aquela que é apontada como primeira corrida de automóveis realizada foi entre Paris e Rouen em 1894, promovida por... um periódico francês chamado *Le Petit Journal*. E com o passar do tempo, jornais, revistas e rádios se esforçaram para mostrar estes embates entre homens e máquinas que aconteciam com cada vez mais frequência em várias partes do mundo. Mas o fato é que a associação do automobilismo com a televisão é a mais intensa e evidente, e a que mais provocou e ainda provoca transformações.

Retomamos nossa própria premissa ao entendermos que atualmente automobilismo não se faz sem mídia, como igualmente retomamos a premissa afirmativa de Thompson de que as indústrias da mídia financiam, difundem e transformam (1995, p. 219). É o que o pesquisador chama de *mediação da cultura moderna*, processo que caminha lado a lado com a expansão do capitalismo industrial (p. 220). Torna-se impossível dissociar este processo dos conceitos de ideologia, uma vez que estaremos falando sobre poder, dinheiro e interesses. Neste capítulo, portanto, vemos esclarecer que o caráter e a própria finalidade existencial

da das categorias foi amplamente modificada com o tempo. Nos concentraremos, daqui em diante, mais na Fórmula 1 e deixaremos de lado a Nascar, que serviu apenas para identificarmos a construção histórico-cultural automobilística norte-americana, que difere em tantos aspectos da construção realizada na Europa. Ademais, a Nascar teve, em comparação à Fórmula 1, uma mediação muito menos complexa, tanto por se tratar de um produto de caráter “nacional” quanto por ter sofrido processo semelhante a outros esportes preferidos dos norte-americanos. Nos EUA, campeonatos esportivos não são exclusivos de apenas uma emissora. Para não haver monopólio, os direitos de transmissão são vendidos a pelo menos duas emissoras, que nunca passam o mesmo evento, mas sim entram em regime de “rodízio”. O campeonato de basquete NBA, por exemplo, é dividido em duas conferências, que são vendidas a duas emissoras diferentes. E quando há a grande final, em que se dá o enfrentamento dos campeões das conferências, os compradores negociam para que nenhum canal fique com exclusividade do evento por muitos anos. Há, portanto, sempre um “equilíbrio” dentro do interesse das emissoras, sobretudo as quatro grandes, ABC, CBS, Fox e NBC, únicas com sinal aberto nos EUA.

A Fórmula 1 teve mudanças muito mais profundas e que devem ser inclusive debatidas com viés ideológico, com o qual novamente fazemos expediente de Thompson, que define ideologia como a alimentação e sustentação da posse e do exercício pelo poder (1995, p. 378). E automobilismo, dentro deste contexto, é uma constante luta pelo poder. Tal afirmativa abrange a luta de competidores dentro da pista, na questão de que sempre urge conseguir cumprir seus objetivos – entre eles, o maior de todos, a vitória, o poder da “salvação” do competidor, como aponta Huizinga (1996, p. 64). Entretanto, observamos que as lutas pelo poder no automobilismo ocorrem de modo intenso também fora das pistas, conjuntura complexa que transforma aquilo que é esporte em política e negócios.

Ao encararmos o esporte a motor como uma fusão do ideário esportivo juntamente com o ideário das estruturas envolvidas, temos que ter consciência que tais estruturas, em sua maioria, não são movidas pelo entusiasmo que as corridas proporcionam, mas sim por interesses majoritariamente financeiros - e por vezes inconfessáveis, como citaria Márcio Madeira da Cunha.

Mas primeiramente vamos observar, através dos conceitos de extensão de McLuhan, o que levou a Fórmula 1 a ser um produto de TV tão atrativo – de forma até mais intensa do que assistir a corrida de uma arquibancada.

2.1 – A obrigatoriedade da extensão

Primeiramente com olhos no conceito comunicacional, e retomando a descrição presente da Introdução desta pesquisa, devemos observar o que leva a Fórmula 1 se tornar atraente como produto televisivo – mais ainda do que assistir em uma arquibancada.

De Birmingham para Toronto, vamos deixar provisoriamente os autores ingleses de lado para nos voltarmos aos conceitos do canadense Marshall McLuhan, dos quais já fizemos expediente nos aspectos de competição. Precursor da proposição dos “meios de comunicação como extensão do homem” (que veio a ser o nome da tradução do seu livro mais famoso, de 1964⁹²), o pesquisador nos ajuda a entender as diferenças fundamentais entre assistir uma corrida de Fórmula 1 em uma arquibancada, *in loco*, e assistir diante de um aparelho televisor. Vale ressaltar: as transmissões televisivas da Fórmula 1 só passaram a fazer parte de uma rotina para o público a partir da década de 1970, o que nos certifica que nas duas primeiras décadas os fãs acompanhavam as corridas por jornais, revistas e rádios. A única forma de realmente “ver” F1 era através das arquibancadas.

Essa proposição, de estudar duas formas de ver um mesmo evento, em nada é inédita. No conhecido livro *Teorias da Comunicação de Massa*, de Melvin DeFleur e Sandra Ball-Rockeach, está citada a pesquisa promovida pelo casal norte-americanos Kurt e Gladys Lang para a revista *American Sociology Review*. Eles analisaram a parada em homenagem ao general Douglas MacArthur, que voltava do Japão, realizada em Chicago, EUA, em 1952. Dentro deste evento, observaram a reação do público que assistiu *in loco* e o público que assistiu em transmissão televisiva (DEFLEUR; BALL-ROKEACH, 1993, p. 281)⁹³. Os Lang chegaram a resultados um tanto interessantes, de que as maneiras de se assistir eram tão diferentes que quase não seria possível dizer que se tratava, de fato, do mesmo evento. Enquanto quem estava presente viu um evento maçante, em que os cortejos passaram rapidamente e nada mais, quem acompanhou através da televisão respondeu ter testemunhado um evento animado e empolgante.

⁹² McLUHAN, Marshall. **Os meios de comunicação como extensões do homem** (understanding media). Tradução Décio Pignatari. 11 ed. São Paulo: Cultrix, 2001.

⁹³ LANG, Kurt; LANG, Gladys Engels. **The Unique Perspective of Television and Its Effects: A Pilot Study**. *In: American Sociological Review* XVII, p.3-12.

Antes mesmo de estabelecermos este paralelo com a Fórmula 1, precisamos compreender que o próprio automobilismo precisa de suas extensões específicas – e que não estão relacionadas, em um primeiro momento, com aspectos midiáticos. Como vimos anteriormente, o automobilismo é feito, na frieza da física newtoniana, de relações comparativas de quem é mais rápido em um espaço físico determinado ou de quem percorre um maior espaço físico em um tempo determinado. E o mecanismo básico para aferir o esporte é sempre será o relógio. Não há como fazer automobilismo sem ele. Os sistemas de cronometragem, evidentemente, também sofreram tecnologicamente um processo evolutivo. Dos sistemas manuais com cronógrafos analógicos com precisão de apenas de décimos de segundo (0,1s), passamos a contar posteriormente com sistemas digitais e automáticos com precisão de milésimos de segundo (0,001s). Atualmente, o mais rigoroso e exato sistema de cronometragem do mundo é o da fábrica suíça de relógios TAG Heuer, capaz de aferir décimos de milésimos, a quarta casa antes do zero: 0,0001s. É usado com exclusividade pela *Indy Racing League*, conhecida no Brasil como *Fórmula Indy*. Por possuir provas em circuitos ovais, que possuem médias de velocidades muito altas, e conseqüentemente tempos de volta muito baixos, a categoria estadunidense demanda a mais alta precisão possível.

A Fórmula 1, há mais de três décadas, trabalha com a precisão na casa dos milésimos. Mas isso não impediu que fossem registrados alguns casos de empate absoluto em tempos de qualificação de volta. O caso mais emblemático ocorreu na última prova de 1997, o GP da Europa, naquele ano disputado no autódromo espanhol de Jerez de la Frontera. Jacques Villeneuve, piloto da Williams, e Michael Schumacher, da Ferrari, rivais na luta pelo título, fizeram tempos idênticos em 1min21s072. O companheiro de Villeneuve, Heinz-Harald Frentzen, provocou empate triplo, ao também cravar o mesmo tempo. O desempate se deu por essa ordem pelo critério de quem havia conseguido fazer essa marca primeiro⁹⁴.

Mas iremos além do relógio para descrever as extensões do automobilismo. Voltando à proposta do casal Lang, podemos, sem necessidade de pesquisa de campo, descrever o que é uma corrida de Fórmula 1 para o espectador de arquibancada e o espectador de TV. Sobre este último, a Introdução desta pesquisa dá conta de explicar a maior parte das características que envolvem as transmissões

⁹⁴ GRAND PRIX RESULTS: European GP 1997. Race Report – GP Encyclopedia. **Grandprix.com**. Disponível em <<http://www.grandprix.com/gpe/rr614.html>>. Acesso em 19/06/12.

de provas da categoria. Imagens e sons são caprichosamente escolhidos pelo diretor de imagem, que possui uma miríade de câmeras e microfones para escolher os pontos do circuitos mais interessantes de serem mostrados, além das câmeras que vão dentro dos carros – as conhecidas *onboard*. Narradores e comentaristas dão conta de contextualizar e “traduzir” os fatos acontecidos, no que combina com a descrição de “participação” que Thompson propõe em sua “Transmissão Cultural” (1995, p. 223), processo pelo qual o autor descreve como eventos culturais são difundidos pela mídia.

Enquanto isso, o espectador nas arquibancadas está em uma situação diferenciada. Mesmo os circuitos da Fórmula 1 com topografia mais favorável, como é o caso de Interlagos, e antigamente Brands Hatch, na Inglaterra, não conseguem oferecer ao público 100% de visibilidade da pista. Esta condição, que é de praxe para o espectador de modalidades esportivas disputadas em campos, como o futebol, e de quadra, como vôlei ou basquete, só acontece no automobilismo nos ovais norte-americanos. Isto quer dizer que o fã da Fórmula 1 já tem um entrave: diferentemente de outros esportes de campo ou de quadra, não terá visão privilegiada. De fato, terá, isto sim, visão limitada.

Ao mencionarmos o sentido humano seguinte, a audição, a Fórmula 1 *in loco* também pode ser chocante para aqueles acostumados aos botões de volume do televisor e ao som “normalizado” que vem do aparelho. Como já adiantado na Introdução, carros de Fórmula 1 não possuem silenciadores nos escapamentos, peça tão importante nos automóveis de rua. O barulho provocado por um Fórmula 1 em plena aceleração chega a ser tão forte que agride a quem não usar protetores auriculares. Isso prejudica também, para quem está nas arquibancadas, a busca por informações sobre o andamento das corridas por rádio ou mesmo por alto-falantes instalados nos circuitos.

E já que estamos a descrever os cinco sentidos humanos, destacamos que, como os carros estão relativamente longe do público, por razões de segurança, não há como sentir o “cheiro” de um carro de Fórmula 1, tampouco tocá-los. Mesmo os ingressos mais caros, que garantem possibilidade de visita aos boxes, não são permissivos o suficiente para que o “tato” também seja usado. E sobre o paladar, o que os pilotos comem ou bebem, com raras exceções, nunca será o mesmo disponível para o público. Portanto, dos cinco sentidos que poderiam ser usados por quem está presente em um autódromo, os dois principais são bastante limitados, e

outros três são nulos. E não podemos descartar as intempéries: sol forte, chuva, vento ou frio podem estragar ainda mais a experiência de assistir corridas nos locais em que acontecem.

Podemos constatar, neste aspecto, que a televisão, neste caso, não é um mecanismo limitador do público entusiasta, mas um amplificador de sua maneira de entender a dinâmica da corrida. Só há uma tela para se ver, mas ela mostrará muito mais do que sua visão pode alcançar nas arquibancadas. É por isso que não são raros os exemplos de pessoas que tornaram-se fãs da Fórmula 1 através da televisão não gostarem ou minimamente estranharem suas primeiras experiências em autódromos. Alguns momentos-chave da corrida, como a largada ou uma ultrapassagem valendo a liderança, podem ser totalmente perdidas pelas pessoas nas arquibancadas, enquanto quem está diante da TV pode ver os lances exaustivamente, em replay e em vários ângulos de câmera. Atualmente, é muito difícil uma transmissão televisiva não captar momentos importantes.

Tal fato é complementado com as intervenções dos participantes da transmissão (narrador, comentaristas) e as gerações de caracteres, tão úteis para se certificar da ordem dos participantes. E ultimamente, a noção dinâmica da corrida tem sido ainda mais ampliada para o público através dos serviços de cronometragem ao vivo através da internet. O sistema disponibilizado online pela Fórmula 1, chamado por eles de *Live Timing*, é muito completo e, por vezes, torna-se mais importante de ser observado do que a imagem que está sendo mostrada no televisor. É crescente o número de fãs da Fórmula 1 resolvem acompanhar as corridas com a TV e um computador ligados, obtendo ainda mais informações do que um espectador apenas acompanhando a TV.

The screenshot shows the Formula 1 live timing website for the 2012 Australian Grand Prix. The main content is a table of race results, including driver names, lap numbers, and sector times. A sidebar on the right provides commentary on the race, such as 'Lap 57/58 - Raikkonen attempts a pass on Kobayashi but can't make it through.' and 'Jenson Button takes victory in Australia.' The website also features a 'Track Status' section and a 'Join us again' message for the upcoming Malaysian Grand Prix.

P	Name	Gap	Interval	Sector 1	Sector 2	Sector 3	Pit
1	J. BUTTON	LAP	58	1:30.846	30.2	24.1	38.4
2	S. VETTEL	2.1	2.1	1:29.682	29.9	23.6	36.0
3	L. HAMILTON	4.0	1.9	1:29.867	29.9	23.6	36.2
4	M. WEBBER	4.5	0.4	1:29.622	29.8	23.6	36.1
5	F. ALONSO	21.5	17.0	1:33.838	30.7	24.6	38.4
6	K. KOBAYASHI	36.7	15.2	1:35.335	30.6	25.3	39.2
7	K. RAIKKONEN	38.0	1.2	1:36.023	30.5	25.3	40.1
8	S. PEREZ	39.4	1.4	1:40.163	30.9	27.0	42.1
9	D. RICCIARDO	39.5	0.0	1:36.576	31.0	24.5	40.9
10	P. DI RESTA	39.7	0.1	1:34.553	30.4	24.9	39.1
11	J. VERGNE	39.9	0.1	1:37.049	30.6	24.7	41.5
12	N. ROSBERG	57.6	17.7	1:57.816	30.7	26.5	60.4
13	P. MALDONADO	1L	1L	---	---	---	---
14	T. GLOCK	1L	---	1:49.259	33.1	32.6	43.4
15	C. PIC	5L	4L	RETIRED	48.9 L35	17.0 L51	4
16	B. SENNA	8L	1L	RETIRED	23.7 L30	30.8 L47	4
6	F. MASSA	12L	8L	RETIRED	22.5 L28	22.1 L37	4
20	H. KOVALAINEN	20L	9L	RETIRED	24.5 L34	28.8 L37	4
21	V. PETROV	24L	4L	---	---	---	STOP
7	M. SCHUMACHER	48L	24L	RETIRED	---	---	1
10	R. GROSJEAN	57L	9L	---	31.8	25.2	STOP
12	N. HULKENBERG	---	---	---	---	48.0	STOP

BEST LAP: J. BUTTON 1:29.187 ON LAP 56

Track Status: ▲ © Formula One World Championship Ltd LG

Imagem 08: Cronometragem em tempo real do site oficial da Fórmula 1 durante o GP da Austrália de 2012. Ao mesmo tempo em que a corrida acontece é possível ver a classificação dos pilotos, tempos de volta e paradas no box, entre outras informações que ampliam a compreensão da corrida por parte dos espectadores, em uma extensão compatível aos conceitos de McLuhan.

As novas tecnologias móveis presentes em tablets e smartphones surgem para compensar o déficit sensorial de quem está nas arquibancadas, no sentido de possibilitar o acesso ao sinal de TV (em países que possuem sinal aberto das corridas), bem como o Live Timing através de internet móvel (3G). De qualquer forma, a extensão vai além de ser um opcional: torna-se *obrigatória*, uma vez que quem não a busca corre o risco de achar o evento enfadonho, sem atrativos, como a parada do General MacArthur.

O resultado é que o meio de comunicação de massa funde-se com o evento que transmite, o que forma um novo produto totalmente diferenciado e que torna-se a referência a ser seguida. Como diz McLuhan, “é o meio que configura e controla a proporção e a forma das ações e associações humanas. [...] Na verdade não deixa de ser bastante típico que o ‘conteúdo’ de qualquer meio nos cegue para a natureza desse mesmo meio” (2001, p. 23). O meio é a mensagem. *A Televisão é a Fórmula 1*.

Evidentemente, nada disso teria sentido não fosse a viabilidade econômica e poderosas estruturas envolvidas nessa elaboração. Uma vez explicado o benefício da extensão, vamos analisar os cenários que fizeram da Fórmula 1 um complexo e atrativo show de TV.

2.2 – Transformação financeira

Quando estabelecemos a relação do esporte a motor com seu público entusiasta, trata-se de uma relação bastante peculiar que pode ser encarada como de *produção e consumo*. O automobilismo, a partir do momento em que torna-se algo a ser exibido pela televisão, transforma-se em um tipo especial de produto. Trata-se de um bem simbólico que possibilita diversos desdobramentos midiáticos, que serão debatidos daqui em diante. Antes de descrever a F1 como produto, e como em qualquer processo industrial, é necessário descrever como essa estrutura complexa ganhou sua atual forma, apontando as instituições responsáveis e as consequências da existência do esporte a motor como um produto midiático para o cotidiano dos entusiastas, os ‘consumidores’, bem como também debateremos o que esse público ‘consome’.

Quando a Fórmula 1 começou em 1950, como forma de unificar um calendário de principais provas da Europa sob uma única formula regulamentar para os carros, a mecânica financeira era completamente diferente da atual. Podemos elencar três esferas principais: um corpo dirigente, de nome *Commission Sportif Internationale* (CSI), posteriormente rebatizado como *Fédération Internationale du Sport Automobile* (FISA), braço esportivo da *Fédération Internationale de l'Automobile* (FIA); as equipes participantes; e os donos dos autódromos.

A CSI/FISA era apenas um órgão regulamentador que tinha como missão ditar e fiscalizar as regras técnicas e esportivas, e não se envolvia comercialmente no esporte. As equipes e os proprietários de circuitos (em sua maioria, automóveis-clubes locais ou nacionais) tinham o encargo de acertar valores de participações e premiações de modo descentralizado e, observado agora, bastante amador e ineficiente.

Sobre os participantes, existiam basicamente dois tipos de equipes: divisões esportivas de alguma montadora (equipes de fábrica), e participantes particulares (privados). Ambos os tipos tinham como fonte de renda o dinheiro de participação nas corridas, prêmios de acordo com as colocações finais e também acordos financeiros com empresas ligadas ao setor automotivo que poderiam fornecer componentes, como combustível, pneus, velas, amortecedores etc. Nessa época, como descreve a jornalista inglesa Samantha-Jane Collins, a Fórmula 1 era vista por essas empresas mais como uma *colaboradora para a tecnologia da indústria*

automotiva do que como um meio de propaganda (in TREMAYNE, 2000, p. 99). O tempo trataria de subverter essa ordem de modo tão intenso que hoje nos causa certa surpresa afirmações como esta. A Fórmula 1, portanto, não transformou através do tempo apenas sua mecânica financeira, mas também seu próprio significado de existência diante das grandes corporações direta ou indiretamente envolvidas com o universo automotivo, e também com empresas que vieram a explorar publicitariamente a categoria.

Como já destacado no capítulo de introdução deste trabalho, equipes de fábrica, além do suporte técnico, contavam com importante fonte de renda para competir na venda de automóveis de rua, geralmente modelos com apelo esportivo. Estes eram prestigiados e desejados justamente pelo que suas respectivas marcas faziam nas pistas. Emblemas famosos como Alfa Romeo, Maserati e, principalmente Ferrari, surgiram e cresceram em notoriedade usando este sistema. Sobre esta última, Enzo Ferrari, seu fundador, só vendeu sua marca à Fiat em 1969 com a condição de continuar à frente da divisão de competição, o que ele fez até morrer, aos 90 anos, em 1988. E pelo prestígio que a marca fez crescer com o tempo, seria sempre a Ferrari a receber os maiores valores por participação nas corridas.

Entre os competidores particulares, os que mais precisavam do dinheiro de prêmios e participações, destacam-se dois grupos: os construtores independentes, que fabricavam seus próprios chassis e o combinavam com motor e câmbio fabricados por terceiros – conhecidos vulgarmente como ‘garagistas’; e os que compravam carros de segunda mão ou vendidos por construtores que também usavam desse expediente como forma de obter dinheiro para competir, exemplo da Lotus e da Brabham, dentro da Fórmula 1. Grosso modo, a equipe Williams, terceira mais vitoriosa da História da F1, segue essa receita ‘garagista’ até hoje – apenas não pode vender seus carros, prática atualmente proibida na F1.

Os proprietários de autódromos, por sua vez, arrecadavam dinheiro com bilheteria e alguns anunciantes que colocavam outdoors pela pista (os chamados ‘estáticos’). Como eram os detentores do dinheiro, ditavam as regras, como descreve o jornalista inglês Mike Doodson:

O controle do esporte estava nas mãos dos proprietários dos circuitos, que estabeleciam o calendário e negociavam com as equipes individualmente na base do “pegar ou largar”. Era uma espécie de dividir para dominar em seu nível mais grosseiro. Carente de recursos financeiros e patrocinada na maioria por um pequeno núcleo de fãs comparativamente ricos do

automobilismo, as provas de Grand Prix precisavam de alguém com a visão e a persistência para promovê-la. (*in* TREMAYNE, 1999, p. 47)

Essa mecânica começou a mudar ainda na metade da década de 1960, período que, segundo o jornalista britânico David Tremayne, permaneceu por muito tempo como uma extensão da década anterior e demorou em encontrar sua identidade própria (*in* TREMAYNE, 2000, p. 40), inclusive no caráter ideológico. Eduardo Correa elenca três elementos fundamentais de mudança. Após a pressão das equipes, (1) a CSI/FISA permitiu a partir de 1968 que carros pudessem carregar logotipos e cores de investidores publicitários, algo que os norte-americanos sempre fizeram, com pouca ou nenhuma restrição; (2) o advento dos satélites de comunicação que permitiram que corridas fossem televisionadas para vários países ao vivo; e (3) o surgimento do motor Ford-Cosworth DFV, relativamente barato e confiável, e que possibilitou que qualquer equipe tivesse possibilidade de contar com um propulsor competitivo, algo que impulsionou o nascimento e crescimento de diversos times ‘garagistas’, processo que só teria seu declínio com a gradual adoção dos motores turbo, no começo da década de 1980 – assunto para mais adiante, uma vez que envolve presença maciça da indústria automotiva mundial. Estes fatores mexeriam, respectivamente, com as fontes de receita das equipes, com o caráter do público entusiasta e com a viabilidade de construção de carros a preços relativamente mais baixos.

Mas ainda faltava ‘alguém de visão’, como referido por Doodson. Este alguém era (e ainda é) Bernard Charles ‘Bernie’ Ecclestone, inglês nascido em 1930. O jornalista alemão Archin Schlang o descreve como comerciante hábil desde a juventude, quando vendia bolos na escola em que estudava. Entusiasta dos esportes a motor, começou, na Fórmula 1, ao adquirir uma equipe privada (espólio da marca independente Connaught) de vida breve, ainda no fim da década de 1950.

Bernie, que foi ampliando seu capital e seus negócios fora das pistas, como em empreendimentos imobiliários, retomou seus contatos com o automobilismo no fim da década seguinte, administrando a carreira do piloto Jochen Rindt⁹⁵, até comprar em 1971 a equipe Brabham - por um preço descrito por Schlang como “pechincha”. Como dono de equipe, através da associação dos construtores de

⁹⁵ Jochen Rindt (1942-1970). Piloto austríaco que venceu Le Mans em 1965 com uma Ferrari, estreou na Fórmula 1 um ano antes. Cumprindo temporada vitoriosa em 1970 pela Lotus, morreu antes de comemorar seu título, o único póstumo da F1, ao acidental-se nos treinos do GP da Itália. Tinha apenas 28 anos e 60 corridas na categoria.

Fórmula 1 (FOCA, de *Formula One Constructors Association*), percebeu o quanto seria interessante poder unir as equipes e representá-los nas negociações com donos de autódromos (*in* TREMAYNE, 2000, p. 83-84). Mas, ainda mais interessante, Ecclestone percebeu o poder que a Fórmula 1 teria se transformado, de modo profissional, em um produto midiático. Até então, existiam apenas transmissões esporádicas, e com penetração em poucos países. E, de fato, o produto que Ecclestone procuraria ‘vender’, temporadas inteiras exibidas pela TV, era muito atraente:

Para um promotor que enxergava longe e com abrangência, provas automobilísticas apresentavam mais potencial que qualquer outro esporte. O perigo, o barulho e os odores contribuíam, mas o fator que mais oferecia apelo popular era sua capacidade de manter a atenção dos fãs ao longo de uma temporada inteira de verão [europeu]. (DOODSON *in* TREMAYNE, 1999, p. 46)

A Fórmula 1 seria transformada em um produto com uma trama pronta, que se renovaria a cada temporada, como em seriados de TV: a cada fim de ano, a disputa entre pilotos e carros consagraria um campeão, um desfecho forte, emblemático, marcante, como nos filmes de Hollywood.

Em 1978, Ecclestone, já como presidente da FOCA e tendo como seu secretário o advogado Max Mosley, ex-dono dono da equipe March, vinha cuidadosamente costurando acordos com chefes de equipes através da entidade. Na oitava etapa daquele ano, porém, um fato seria decisivo na escalada de Ecclestone pelo poder. Gordon Murray, o mesmo inventivo projetista que criaria em 1981 a suspensão hidropneumática (citada nos desafio homem *versus* homem presente no esporte a motor), desenvolveu um sistema nos carros da Brabham que lhes dava enorme vantagem em desempenho. Era um grande exaustor posicionado na traseira do carro, que refrigerava os radiadores e fazia um conveniente efeito de sucção em relação à pista, que garantia grande aderência nas curvas, já que o carro era ‘puxado’ para baixo pelo sistema. Com esse carro, o BT46B, Niki Lauda venceu o GP da Suécia com evidente facilidade e outras equipes imediatamente questionaram a legalidade do já alcunhado ‘Brabham-Ventilador’. Ecclestone enxergou na situação, em que já lhe pediam a cabeça frente à FOCA, uma oportunidade de repelir as ameaças e, de quebra, ampliar ainda mais seu poder nos bastidores:

Nesse momento Ecclestone, com seus enormes dotes negociadores, lançou uma proposta aos chefes: retiraria o carro de imediato se eles aceitassem que a Foca tivesse a representatividade que ele propugnava. Pelos acontecimentos posteriores, todos sabemos qual foi a resposta. Gordon Murray, involuntariamente, tinha dado a Ecclestone o instrumento que lhe permitiu conseguir em um dia o que não tinha podido em vários anos. A partir daquele dia, a Fórmula 1 nunca mais seria a mesma. Alguns dias depois, a FISA, numa tentativa de dar a impressão de que tomava as decisões na F1, proibiu o carro aduzindo "motivos de segurança". Disseram que as turbulências geradas pelo exaustor resultavam perigosas para os carros que vinham atrás. (BLANCO *in* GPTOTAL, 2002)

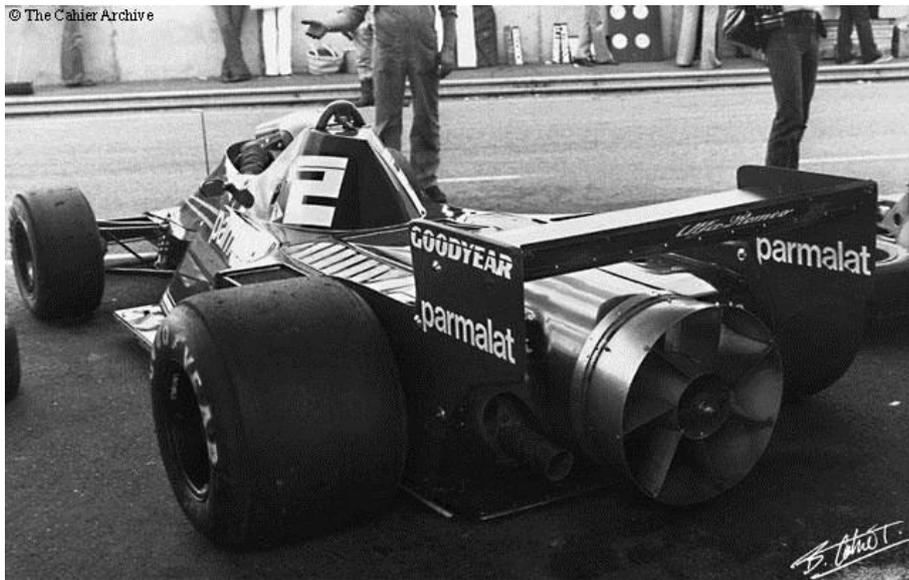


Imagem 09: "Brabham-Ventilador", carro transformado por Ecclestone em moeda política em 1978.

Este episódio em particular ajuda a entender a mente de Ecclestone, e sua própria ideologia. Ele não titubeou em trocar possíveis vitórias e títulos para a equipe Brabham pelo poder de liderar negociações e entrar em um processo que aumentaria em muitos dígitos sua fortuna, além de tomar as rédeas de tudo ligado comercialmente ao evento. Ecclestone não quer ganhar corridas, ele quer ganhar poder – essa é a 'vitória salvadora' dele. Não pensou e não pensa como esportista, mas sim como homem de negócios de política, como a maioria dos dirigentes envolvidos com o esporte.

Enquanto donos de outras equipes ficavam satisfeitos em receber dinheiro de investidores publicitários (principalmente da indústria do cigarro, que colocava logotipos nas equipes para espertamente driblar restrições de aparição em TV em vários países da Europa), Ecclestone continuou a enxergar na televisão seu pote de ouro. Com representatividade na FOCA devidamente conquistada em uma jogada

astuta, o inglês, sempre separando para si generosa comissão a cada contrato, passou a negociar com redes de televisão em todo o mundo, do Canadá à Austrália

Desde o início, Ecclestone enfatizou o caráter de exclusividade do esporte. Sempre que possível, ele pedia que as emissoras de TV cobrissem todas as corridas. Onde os fusos horários permitiam, ele insistia que as corridas fossem transmitidas ao vivo. Em países com número de canais de TV (Grã-Bretanha, por exemplo) esta política assegurava que as provas automobilísticas deveriam se tornar eventos regularmente exibidos na programação de fim de semana para os fãs do esporte nas emissoras. A excitação de corridas individuais, associada à tensão das provas do Campeonato Mundial, seriam responsáveis por levar dezenas de milhões de pessoas aos circuitos da F1 (DOODSON *in* TREMAYNE, 1999, p. 46)

Com uma estratégia de popularização simples, baseada na quantidade, Ecclestone sempre procurou atingir o maior público possível – o que leva a desdobramentos em que discutiremos mais adiante o que o público ‘recebe’. O objetivo era, neste leque aberto, fidelizar (neologismo cada vez mais ligado à publicidade e propaganda) espectadores com corridas que seriam capítulos de uma trama maior, o campeonato, que conclama um campeão a cada ano. Contratos cada vez maiores com as tevês se transformariam em receita muito maior que aquela conseguida com bilheterias – que também passaram a ser controladas por Ecclestone e foram transformadas em algo elitizado, mesmo nas arquibancadas consideradas ‘populares’. A matemática básica era de que, enquanto o número de torcedores nas arquibancadas pouco poderia mudar, o de telespectadores multiplicaria a cada ano, com novos fãs a cada temporada, em vários cantos do mundo.

Também seria Ecclestone o encarregado de negociar a introdução de novas localidades no calendário da Fórmula 1, outra iniciativa que revela seu caráter centralizador e monopolizador. Tal iniciativa reduzia ainda mais o poder dos donos de autódromos, o que o dirigente faria com maior assiduidade na virada do século, ao fazer a F1 viajar para vários países do Oriente que pagavam a (graúda) quantia pedida por ele para receber provas da F1 – um importante atrativo turístico para estas localidades, e para exemplificar basta olhar o site da Prefeitura de São Paulo, que trata o GP Brasil de Fórmula 1 realizado no autódromo de Interlagos como o principal evento anual do município. Este cenário cria um conflito com as equipes financiadas pela indústria automotiva, uma vez que estas possuem mercados de interesse que por vezes não estão nos planos de Ecclestone. E países com tradição

automobilística como a França acabam ficando sem sediar corridas. A última naquele país foi realizada em 2008.

Como a quantidade de corridas era diretamente proporcional à quantidade de dinheiro que poderia ser levantada, Ecclestone também trabalhou para aumentar as etapas no calendário. Apenas para ilustrar: a temporada de 1971 teve 11 etapas, com apenas três delas fora da na Europa. Apenas seis anos depois, em 1977, a F1 passou a ter 17 corridas, com sete além dos limites do Velho Continente, incluindo provas no Brasil, África do Sul e Japão. Os encargos na FOCA no processo de profissionalização da Fórmula 1 logo tornar-se-iam tão grandes que Ecclestone, pensando em suas prioridades, vendeu a Brabham ao fim de 1987 – equipe que teria um lento e decadente caminho até seu desaparecimento, ao fim de 1992.

O domínio e crescimento de Ecclestone, como em todas as situações que envolvem altas quantias de dinheiro, não aconteceriam sem disputa pelo poder, como no episódio que ficou conhecido como ‘Guerra FISA-FOCA’. No fim da década de 1970, as produtoras de automóveis Alfa Romeo e Renault montaram suas equipes de fábrica para fazer companhia à Ferrari, participante do Mundial desde sua fundação, em 1950⁹⁶. Com investimentos consideráveis e motores mais potentes que o Ford-Cosworth DFV, dominante desde 1968, estes times ainda assim não conseguiam superar os times ‘garagistas’ ingleses como Lotus, Williams e Brabham. Mesmo com um déficit de potência (todos estes usavam o DFV), estas equipes contavam com carros bem desenhados e de aerodinâmica mais eficiente, usando laterais bem esculpidas para conseguir o chamado efeito-solo, com saias laterais de vedação que otimizavam a passagem de ar por baixo do carro (como explicado em 1.3.3). Um choque de interesses estava formado.

Ferrari, Renault e Alfa Romeo, juntamente com outras equipes pequenas como a italiana Osella (que só tinha peso político quando alinhada à compatriota Ferrari), começaram um lobby perante a FISA do então presidente Jean-Marie Balestre⁹⁷. O intuito era banir as saias de vedação, o que faria com que os

⁹⁶ Apesar de participar de todas as temporadas da Fórmula 1, a Ferrari não participou de todas as corridas. A equipe italiana esteve ausente da primeira corrida da História, em Silverstone, Inglaterra, para estrear apenas na etapa seguinte, em Mônaco.

⁹⁷ Jean-Marie Balestre (1921-2008), presidente da FISA entre 1978 e 1991. Ficou conhecido do público brasileiro ao excluir Ayrton Senna do GP do Japão de 1989, medida que favoreceu seu conterrâneo Alain Prost, que saiu do autódromo como campeão. Homem de passado nazista,

garagistas perdessem muito de suas vantagens aerodinâmicas. A alegação era motivos de segurança, uma vez que os carros – isto é fato – estavam ficando cada vez mais rápidos.

Do outro lado deste cenário de lobby havia os demais times ‘garagistas’ (termo que, diante das circunstâncias, ganhou contornos pejorativos), alvos que supostamente seriam prejudicados. O peso político deste grupo estava concentrado na FOCA do então também dono de equipe Bernie Ecclestone, outro descontente com a situação e disposto a organizar seu próprio campeonato caso as partes não chegassem a um acordo. Estava declarada a guerra entre FISA e FOCA, um dos episódios em que a Fórmula 1 quase sofreu uma cisma.

Esta série de eventos levou as partes em conflito, a FISA e a FOCA, a se reunirem para discutir uma solução. O processo ressaltou a necessidade de não somente se chegar a uma solução, mas também definir áreas de autoridade e responsabilidade de uma vez por todas. (COLLINS, *in* TREMAYNE, 2000, p.101)

O resultado destas reuniões foi a criação do chamado *Concorde Agreement*, ou ‘Pacto de Concórdia’, documento que finalmente formalizou a área de atuação e responsabilidades comerciais, esportivas e técnicas das esferas atuantes na Fórmula 1 – e, mais importante, destaca como o ‘bolo’ dos recursos financeiros levantados seria repartido entre todas as partes envolvidas. O contrato é secreto, nenhuma cópia jamais vazou para a imprensa e os assinantes não podem, em hipótese alguma, revelar o conteúdo (DOODSON *in* TREMAYNE, 1999, p.48). Revisões do Pacto são feitas de tempos em tempos e o documento é válido até os dias de hoje.

Após a criação do documento, ficou acertado que a FISA ditaria as regras esportivas (que pouco havia mudado em 30 anos) e técnicas (que podiam ser debatidas por equipes apenas de forma limitada) e tornava-se, formalmente, a detentora dos direitos comerciais de todas as categorias automobilísticas sob sua chancela, incluindo a Fórmula 1. Entretanto, sem a competência necessária para desempenhar tal papel, a federação repassaria a responsabilidade dos direitos para a FOCA de Ecclestone. Apesar de parecer derrotado, Ecclestone havia vencido porque continuava com seu poder. E agora com papel passado.

Balestre passou toda a vida tentando, em vão, convencer de que durante a II Guerra era um agente disfarçado da resistência francesa.

Uma vez vitoriosa nas questões de quem ditaria as regras, a FISA, junto ao seu corpo técnico, manteve para a temporada de 1981 o banimento das saias em favor de um carro que teria de ter altura mínima de seis centímetros em relação ao solo – fato que é tratado no documentário produzido por Patrick Uden para a televisão britânica BBC, intitulado *Gentlemen, Lift Your Skirts* (Cavalheiros, Levantem Suas Saias), uma referência bem humorada à extinção das saias laterais que tocavam o chão, proibidas para aquela temporada. Ecclestone, entretanto, mais uma vez saiu vitorioso, desta vez dentro das pistas: seu projetista Murray, como vimos nos desafios do projetista *versus* legislador, driblou essa regra de modo até constrangedor com sua suspensão hidropneumática, que levou Piquet ao título com a Brabham.

Quase como por ironia, foram justamente Ferrari, Alfa Romeo e Renault, que pediam mudanças em nome da ‘segurança’, as apontadas na época como detentoras de carros menos seguros da Fórmula 1. Pilotos da Ferrari em 1982, Gilles Villeneuve⁹⁸ morreu durante os treinos do GP da Bélgica e Didier Pironi⁹⁹ teve um acidente tão pavoroso durante os treinos do GP da Alemanha que teve que encerrar a carreira. Ambos os acidentes estavam ligados ao comportamento do carro-asa, que poderia decolar caso tivesse algum dispositivo aerodinâmico avariado ou tocasse com as rodas dianteiras em outro carro, justamente o ocorrido com Gilles e Didier. Soma-se a isso um chassi de alumínio que não tinha a resistência necessária para aguentar voos com capotagens. Além destes, Patrick Depailler morreu na Alemanha testando uma Alfa Romeo em 1980, mesmo ano em que Jean-Pierre Jabouille quebrou as duas pernas em sua Renault no Canadá – em ambos os casos, o impacto foi frontal. Ficou famosa a declaração de Nelson Piquet à TV Globo (facilmente acessível em canais de internet como Youtube), em que afirmou que os chassis mais seguros da época eram das equipes Ligier, Brabham e Williams, enquanto as mencionadas três equipes de fábrica eram “(sic) umas cadeira elétrica”. No ano seguinte a esta entrevista, concedida no fim de 1980, a equipe McLaren introduziu o chassi MP4 em fibra de carbono, material mais forte que o aço e mais

⁹⁸ Gilles Villeneuve (1950-1982). Piloto de trenós de neve motorizados na juventude, o canadense foi um dos maiores ídolos da Ferrari, pela qual pilotou 66 GPs entre 1977 e 1982. Veloz, mas impetuoso, venceu 6 GPs e foi vice em 1979. Morreu nos treinos do GP da Bélgica de 1982 e deixou o filho Jacques como herdeiro nas pistas.

⁹⁹ Didier Pironi (1952-1987). Francês, fez apenas 5 temporadas na F1, entre 1978 (ano que venceu Le Mans pela Renault) e 1982. Neste último ano, foi forçado a aposentar-se após fortíssimo acidente na Alemanha, quando era líder disparado do campeonato – acabou como vice. Morreu tragicamente aos 35, a bordo de sua lancha de corrida Offshore.

leve que o alumínio, que seria adotado por todas as outras equipes ao longo daquela década – a Ferrari não estreou chassis de carbono antes da metade de 1983. A partir de 1985, todas as equipes do grid já usavam o material.

Os acidentes de Villeneuve, Pironi e a morte do piloto Ricardo Paletti, da Osella, que bateu frontalmente na traseira de um carro parado na largada do GP do Canadá, os três ocorridos em 1982, legitimaram a decisão de proibir em definitivo os carros-asa, com fundo esculpido, para 1983, em favor de um fundo plano, que inibia as chances de decolagem. O engenheiro John Barnard, que na época era projetista-chefe da McLaren, acusou a Ferrari de ter exercido pressão para a aprovação do banimento dos chamados carros-asa, já que possuía o motor mais potente e confiável da época¹⁰⁰, uma nova tentativa de barrar a vantagem aerodinâmica das equipes britânicas rivais. Novamente o lobby da Ferrari foi em vão, porque o título de 1983 ficou com Nelson Piquet e a equipe Brabham de Ecclestone, no primeiro ano em que o campeão usou um motor turbo, da marca BMW.

Com o nascimento do *Concorde Agreement*, a mecânica financeira da Fórmula 1 estava finalmente transformada por completo. Ideologicamente, era o *business* se sobrepondo ao esporte de modo mais escancarado. Ecclestone tornou-se o todo-poderoso da categoria, e evidentemente muito rico – o quarto mais rico da Grã-Bretanha segundo a Forbes, com patrimônio avaliado em 4,2 bilhões de dólares¹⁰¹. O ‘homem de visão’ que faltava para profissionalizar e globalizar a Fórmula 1 estabeleceu um império. Schlang, entretanto, enxerga que, em Ecclestone, o sucesso e o poder são muito mais importantes que o dinheiro, que ele vê como um meio para um fim – ele é rico porque é poderoso, e não o contrário. As diferenças entre Ecclestone e Balestre acabariam quando este último perdeu seu posto na FISA nas eleições de 1991, após demonstrações de autoritarismo que autenticam seu passado de simpatia por doutrinas totalitaristas, como na decisão de excluir Senna do GP do Japão de 1989. Seu substituto na presidência da entidade foi justamente o protegido de Ecclestone, Max Mosley, que usara suas habilidades jurídicas para ajudar na elaboração do *Concorde Agreement* e trabalhou em vários dos contratos comerciais da FOCA.

¹⁰⁰ COOPER, Stevie. McLaren MP4/2. **Revista F1 Racing**. Ed. 5, Março de 2007, p. 20.

¹⁰¹ Bernard Ecclestone & family. **Forbes**. Disponível em <<http://www.forbes.com/profile/bernard-ecclestone/>>. Acesso em 03/12/2011.

Seria Mosley, pessoa de moral questionável, o homem a dissolver a FISA em favor de controle do esporte pela própria FIA, da qual tornou-se presidente em 1993. E seria o mesmo Mosley a vender em 2001 os direitos de transmissão de todos os campeonatos chancelados pela FIA para a empresa de Ecclestone, rebatizada como *Formula One Administration*, por 360 milhões de dólares¹⁰², valor irrisório se considerarmos o tempo de concessão: 100 anos. Esse contrato é alvo de contestação pelo atual presidente da FIA, o francês Jean Todt. A luta de poderes continua e não será este trabalho a revelar um desfecho para o assunto.

Chamado por vezes de *czar* pela imprensa britânica, Ecclestone, no alto de seus mais de 80 anos, segue como promotor comercial da Fórmula 1, mesmo não sendo mais o dono dos direitos comerciais. O chamado *Formula One Group*, conglomerado de empresas que cuidam da promoção, administração e licenciamento da categoria, pertence atualmente a um grupo chamado CVC, que comprou as ações diretamente de Ecclestone – que precisava fugir de impostos sobre herança - durante a década passada. Esta CVC é o que no mundo corporativo classifica-se como *Private Equity*, uma instituição que investe em empresas simplesmente pelo lucro potencial delas. Normalmente estas são compostas por vários sócios, muitos deles ocultos. Na briga pelo poder da Fórmula 1, fica a constatação de que o esporte está nas mãos de donos que não estão presentes pelo esporte, mas apenas e simplesmente pelo dinheiro.

Para a Fórmula 1 tornar-se o topo da pirâmide do esporte a motor, acima de todas as outras, não bastou que fosse realizado um processo de profissionalização e aprimoramento por parte da categoria – a participação de Ecclestone no processo é tão evidente que mesmo os seus desafetos são incapazes de negá-la. Também era necessário amainar ou barrar as categorias concorrentes, como na lei da selva em que apenas o mais forte sobrevive. Até mesmo as categorias norte-americanas, feitas, primordialmente, para um público norte-americano, seriam alvo – no que Terry Eagleton vê ideologia como ideias para legitimar um poder dominante (1997, p. 15). Correa confirma essa tática quando Emerson Fittipaldi, o mesmo que levou o público brasileiro a conhecer a Fórmula 1 na década de 1970, também “fez a América” e

¹⁰² ORICCHIO, Livio. FIA e FOM em nova rota de colisão. 24.outubro.2010 18:56:21. **Estado.com.br**. Disponível em <<http://blogs.estado.com.br/livio-oricchio/fia-e-fom-em-nova-rota-de-colisao/>>. Acesso em 19/11/2011.

tornou-se vencedor na Indy, no fim da década seguinte, também cativando um público espectador que se acostumou a acompanhar a “nova” categoria, batizada no Brasil como “Fórmula Indy”, em clara tentativa de atrelar seu apelo a algo já conhecido do público brasileiro, a F1:

Era notório que a proeminência do campeonato americano de Fórmula Indy tinha crescido muito depois do título de Emerson [Fittipaldi, em 1989]. Vários países mostraram-se interessados na organização de corridas. Apesar de ser muito diferente, a Fórmula Indy estava sendo vista como uma alternativa à Fórmula 1. Ecclestone, o principal guardião dos interesses dos construtores, vinha barrando zelosamente toda e qualquer iniciativa esportiva que pudesse ofuscar a Fórmula 1. Tinha dinamitado cuidadosamente o Campeonato Mundial de Marcas e não permitia que o Campeonato de Rali, uma categoria muito popular na Europa, passasse de certos limites. Para Ecclestone, qualquer possibilidade de diversificação representava uma ameaça direta e frontal à Fórmula 1. (CORREA, 1994, p. 184-185)

Se comparada à Fórmula 1, a mundialização da Indy foi algo limitado. Porém há o outro lado da situação, a das pouco frutíferas tentativas da Fórmula 1 em cativar o público norte-americano e estabelecer raízes naquele país em que a predileção, como vimos, é pela Nascar. A tentativa de incluir os EUA na categoria, como já mencionado, foi uma preocupação desde os primórdios. Mas ficou evidente a forma improvisada, ao contar ‘por tabela’ as 500 Milhas de Indianápolis como parte de seu calendário na primeira década (1950-1960). Os vencedores destas corridas pouco se importavam, e às vezes sequer sabiam, que também haviam vencido um ‘GP de Fórmula 1’. Do mesmo modo, a esmagadora maioria do público norte-americano ignora o fato da Indy 500 um dia ter sido parte da Fórmula 1.

Os EUA tiveram sua cota de bons pilotos de Grand Prix no passado, entre eles dois Campeões Mundiais, Phil Hill e Mario Andretti, mas ainda não foi suficiente para o reconhecimento do esporte no qual competiram por parte do público americano. Isto aconteceu durante uma época em que era realizado um Grand Prix anual nos EUA. As façanhas de Hill nunca o tornaram um nome famoso em sua terra natal, enquanto Andretti ficou famoso, não por vencer o Campeonato Mundial em 1978, mas por ter vencido as 500 Milhas de Indianápolis, em 1969. [...] Isso tudo deve ser irritante para os todo-poderosos da F1. Autoproclamado como o maior esporte do planeta, capaz de atrair investimentos de corporações globais por sua grandeza, a F1 ainda não ingressou no maior de todos os mercados. (HUGHES *in* TREMAYNE, 2000, p. 111)

A primeira corrida de F1 *de facto* ocorreu em Sebring, Flórida, em 1959, seguida por Riverside, Califórnia, em 1960. Ambas as pistas eram reduto – nas

costas leste e oeste - de americanos entusiastas por carros esporte, no que seria a maior aproximação de afinidade com as práticas esportivas europeias. Outras localidades revezaram-se como sede de GPs, como Watkins Glen e Long Beach – esta última, um circuito de rua que teve terminado em 1984 seu contrato com a Fórmula 1 em favor da Indy porque Ecclestone estava exigindo muito dinheiro dos organizadores.

Hughes toca em um ponto crucial: deve ser um embaraço para Ecclestone não conseguir dominar os Estados Unidos. Podemos entender que o inglês jamais ficará contente porque não consegue, deste modo, dominar o mundo, tal como se fosse um vilão diretamente saído da caneta de Ian Fleming, escritor que deu vida a James Bond. Em suas tentativas, o dirigente levou a Fórmula 1 a lugares terrivelmente equivocados para correr nos Estados Unidos. As piores experiências destacadamente foram o GP de Dallas de 1984, disputada sob calor de 40 graus Celsius em um circuito de rua com asfalto derretendo; e as três edições em Phoenix, Arizona, entre 1989 e 1991. Hughes relata que em 1991, um público de 35.000 pessoas foi considerado um sucesso, ao que um crítico local respondeu com um comentário: “Se 35.000 pessoas estiveram aqui, então muitas delas vieram disfarçadas de cadeiras vazias”. (*in* TREMAYNE, 2000, p. 37). A nova tentativa da Fórmula 1 nos Estados Unidos foi marcada para 2012: o novo circuito de Austin, no estado do Texas, tem corrida marcada para o dia 18 de novembro. Ecclestone tem mais de 80 anos, mas é incansável quando se trata de demonstrar poder.

Bernie Ecclestone, em suas atitudes longamente descritas neste subcapítulo, é a própria aplicação prática da Indústria Cultural. O termo, difundido pelos pensadores alemães Theodor Adorno e Max Horkheimer através do livro *Dialética do Esclarecimento* (1944) para designar o processo industrial pelo qual as formas de cultura passaram a ser produzidos e difundidos (ENCICLOPÉDIA INTERCOM DE COMUNICAÇÃO, 2010, p. 648), traz diversos pontos em comum com tudo o que Ecclestone realizou. Mas há uma constatação importante a ser considerada: enquanto a maioria das formas culturais pré-existentes foi seduzida pelo poder das grandes estruturas midiáticas, partiu de dentro da própria Fórmula 1, através de Ecclestone, a iniciativa de transformação da modalidade esportiva em ‘produto midiático’.

A Fórmula 1, que era um meio de vivência de garagens e marcas produtoras de carros esportivos, um laboratório para indústrias de peças automotivas e círculo

de pequenos participantes particulares, tornou-se um grande negócio midiático, que não mais toleraria amadores – no sentido mais nobre da palavra.

2.3 – Da explosão dos orçamentos à padronização

O processo de profissionalização e ampliação comercial encabeçado por Ecclestone provocou uma série de mudanças de aspectos financeiros das equipes competidoras, e nos leva a um cenário em que novamente encontramos resquícios de Indústria Cultural, no sentido de que “a cultura contemporânea confere a tudo um ar de semelhança” (1985, p. 113). Diversos fatores da Fórmula 1 se encaminharam para uma padronização, supostamente em nome do controle de finanças, mas que sabemos que está diretamente relacionado com a saúde financeira de seus investidores. Participantes querem investir para vencer, ao mesmo tempo que não querem contrair prejuízos.

Joe Saward aponta o primeiro estágio do desenvolvimento financeiro:

Durante os anos Setenta, os investimentos adquiriram uma tendência ascendente quando os gigantes da indústria tabagista promoveram marcas como Marlboro e John Player Special, Embassy e Gitanes. A dominação da indústria tabagista aumentou significativamente nos Anos Oitenta, com a Marlboro financiando duas equipes, e grandes participantes, como a Camel, chegavam para competir. Outros – como Mild Seven e Benson & Hedges – seguiram este caminho nos Anos Noventa.

[...] Embora os negócios com a TV não rendessem muito dinheiro, *per se*, eles efetivamente atraíam para a F1 uma audiência mais numerosa; e logo os profissionais de marketing estavam impressionando patrocinadores com estimativas em relação ao volume de propaganda gratuita que a F1 proporcionaria para uma grande empresa em um ano. Quando se explicou que para £3 milhões eles poderiam obter £30 milhões em exposição, muitos ficaram compreensivelmente inclinados a pagar. (*in* TREMAYNE, 1999, p.67)

A televisão, o “pote de ouro” de Ecclestone, multiplicou o interesse de empresas mundiais em colocar logotipos e pintar carros com suas cores, e estas acabaram aplicando ainda mais dinheiro no circo. Algumas empresas, não satisfeitas em serem reles investidoras publicitárias, foram proprietárias de equipes, como a grife de roupas italiana Benetton, que correu entre 1986 a 2001, e a empresa de cigarros British American Tobacco, dona da equipe BAR entre 1999 e 2006.

Havia, e ainda há, o outro lado dessa prática publicitária: a de provocar uma corrida pelo dinheiro – que até então não existia. A lógica é de que, quanto maior o dinheiro publicitário captado, maiores são as possibilidades de investir no desenvolvimento dos carros ou na contratação dos melhores pilotos ou

funcionários¹⁰³. Se, por exemplo, uma equipe consegue, de um ano para outro, dobrar seu orçamento, todas as outras precisam correr atrás para também aumentarem seus caixas, tentando equilibrar um sistema que, por si só, gera espontaneamente desigualdade de forças entre competidores. Evidentemente, nem sempre o maior orçamento sagra-se vencedor nas pistas, mas é fundamental manter um nível financeiro compatível com as demandas de desenvolvimento durante a temporada, bem como para a criação do novo carro para a temporada seguinte. Por opção tática, algumas equipes, quando percebem que o ano está “perdido”, cessam o desenvolvimento do carro que estão usando, em favor de colocar homens e recursos para trabalhar no carro a ser projetado e construído para o próximo ano.

Depois do cigarro, a próxima indústria a realmente se interessar pela Fórmula 1 foi a automotiva, como vimos no ingresso de marcas como Renault e Alfa Romeo, ao fim da década de 1970. A moda da época foi a das alianças entre equipes e gigantes da indústria automotiva, para fornecimento de motores. Não era qualquer tipo de motor: era o motor *Turbo*. Trata-se de um sistema em que os gases do escapamento giram um compressor, que direciona mais ar para os cilindros, otimizando a queima do combustível e aumentando de potência. Pelas regras estabelecidas em 1966, motores naturalmente aspirados (sem indução forçada de ar para a câmara de combustão) poderiam ter 3.0 litros de capacidade, enquanto motores com sobrealimentação podiam deslocar apenas 1.5 litros, a exata metade.

Esse “abismo” de fórmulas sempre foi considerado pelos engenheiros amplamente desfavorável a motores comprimidos. Na época da promulgação do regulamento, turbos não eram usados em competição e a indução forçada era feita através dos chamados *blowers*, compressores que jogavam mais ar nos cilindros através de correias ligadas ao motor. Por ter que girar mais um dispositivo móvel, parte da energia para induzir ar para os cilindros é perdida. Com o turbo isso não acontece, já que o gás do escapamento, que seria desperdiçado, é utilizado para fazer o turbo funcionar, e oferece muito mais compressão do que um *blower*. Deste modo, o aproveitamento energético é maior.

Seria a Renault a provar que a equivalência de fórmulas era desigual, porém a favor dos turbo. A marca francesa (na época) estatal foi precursora do conceito

¹⁰³ Apenas para ilustrar a importância de ter os melhores funcionários, o projetista Adrian Newey, da equipe bicampeã Red Bull, é reconhecidamente uma das pessoas mais bem pagas da Fórmula 1, mais do que a maioria dos pilotos do grid atual. Fontes como o periódico britânico *The Guardian* afirmam que Newey ganhava, em 2005, entre 6 e 10 milhões de dólares por ano.

quando estreou na F1, em 1977, e dois anos depois, esse tipo de engenharia provava ser o futuro do esporte, ao vencer o GP da França e decretar a obsolescência do Ford-Cosworth DFV, o motor padrão da época. As outras equipes de fábrica também mudaram suas filosofias de construção de motores. A tradicionalista Ferrari abandonou seu motor 12 cilindros aspirado e apresentou seu motor turbo em 1981. A Alfa Romeo fez o mesmo, dois anos depois.

Entre as alianças equipe-montadora, grande tendência da época, a Brabham de Bernie Ecclestone passou a usar motores BMW em 1982, depois de um ano inteiro de testes, e a Arrows também receberia unidades a partir de 1984. No ano seguinte, a Lotus passou a receber unidades Renault, iguais às da equipe oficial; a McLaren estreou um motor Porsche em meados da temporada; e a Williams fechou um acordo com a Honda ainda nas últimas corridas. Até equipes pequenas como a Toleman e Ram tinham motores turbo fabricados pelo preparador Brian Hart, assim como a Osella, que conseguiu motores Alfa Romeo. A Minardi recebeu suas unidades turbo italianas Motori Moderni a partir de 1985, mesmo ano em que a pequena Zakspeed estreou fabricando o próprio propulsor, este também turbocomprimido. A última equipe a aderir ao turbo foi a Tyrrell, que recebeu motores Renault na metade de 1985. A última marca a entrar na disputa turbinada foi a Ford, em 1986, pela equipe Lola-Haas – com motor projetado pelo mesmo engenheiro Keith Duckworth que havia criado o DFV quase duas décadas antes.

A potência dos motores deu um salto gigantesco, como jamais havia acontecido antes – e jamais virá a acontecer novamente, tanto por razões econômicas quanto de segurança. A Fórmula 1 foi dos 500 cavalos possíveis de serem extraídos no DFV em 1983, para cerca de 1400 cavalos disponíveis nos motores BMW Turbo em versão de qualificação¹⁰⁴, isso em um intervalo de apenas três anos. Apenas para exemplificar a potência extra, podemos mencionar o curioso caso relatado pelo projetista Alan Jenkins, que em 1983 trabalhava como auxiliar de John Barnard na equipe McLaren. O engenheiro explicou, em artigo para a revista *F1 Racing*, um problema sofrido quando a equipe construiu um modelo híbrido improvisado, substituindo o motor DFV aspirado pelo novo TAG-Porsche turbo, no GP da Holanda:

¹⁰⁴ Para mais informações técnicas sobre os motores BMW Turbo, os mais potentes da história da Fórmula 1, recomenda-se a leitura das páginas do site *Gurneyflap*, disponíveis nos endereços: <<http://gurneyflap.com/bmw-turbof1engine.html>> e <<http://gurneyflap.com/arrowsbenettonbm.html>>.

Nós usamos os freios do carro normalmente aspirado. Mas considerando que o Cosworth tinha apenas 485 cv e o turbo gerava cerca de 750 cv, este último era pelo menos 60 km/h mais rápido no final das retas. Nós não conseguíamos fazê-lo parar. Os freios vivam pegando fogo e os pilotos estavam aterrorizados.¹⁰⁵

Se antes as equipes não tinham que se preocupar com o desenvolvimento dos motores (pois o DFV era para todos), a chamada *Era Turbo* da Fórmula 1 viria para transformar o cenário técnico e, no caso específico do tema deste capítulo de relação do automobilismo com a mídia, o aspecto financeiro. Por obrigação, times que almejavam chances de vitória e títulos deveriam ter motores competitivos, através de compra ou de alianças comerciais de comum interesse. A escalada de potência das novas usinas de força mostrou-se diretamente proporcional aos pesados investimentos que seus fabricantes disponibilizavam. Foi uma grande *corrida armamentista*, algo que nunca havia acontecido na Fórmula 1 com essa intensidade e com esse caráter quase bélico.

Por volta de 1985 estava se tornando claro que os regulamentos vigentes na Fórmula Um não estavam surtindo os efeitos para os quais haviam sido planejados. [...] O ingresso dos grandes fabricantes de motores, no início dos anos oitenta, significou que as equipes maiores eram capazes de liquidar totalmente com as menores. Com os motores turbo produzindo bem acima dos 1000 hp, perdia-se o controle dos custos e das velocidades. (SAWARD *in* TREMAYNE, 2000, p.95)

Desnecessário dizer que participar da Fórmula 1, cada vez mais conhecida globalmente, tornou-se mais e mais caro a cada ano, em processo inflacionário muito maior que o da economia mundial. No documentário *Lift Your Skirts* é referido que o orçamento da equipe Williams, campeã de 1980, era de 4 milhões de libras esterlinas - a maior parte proveniente de grupos da Arábia Saudita, incluindo a família Bin Laden. Seis anos depois, outro documentário do mesmo produtor Patrick Uden, *Turbo: Once Round the Block/Qualifying Boost*, produzido pela Ford Motor Company, apontava que a mesma Williams (usando motores Honda turbo, os melhores da época) declarava orçamento 7,5 milhões de libras, mas que provavelmente gastava o dobro disso. Os números financeiros da Fórmula 1 são um tanto incertos, mas quase sempre crescentes. Com orçamento semelhante às

¹⁰⁵ COOPER, Stevie. Grandes Designs – Anos 80: McLaren MP4/2. **Revista F1 Racing**. Edição 5, Março 2007, p. 21.

equipes de ponta como McLaren, Ferrari e Mercedes, a atual campeã Red Bull Racing (RBR) compete desde 2005, quando comprou a Jaguar, que, por sua vez, era oriunda da fundação da equipe Stewart, em 1997. Em artigo para a Revista Quatro Rodas, Luciano Burti, ex-piloto de Jackie Stewart, consultou seu antigo mentor sobre a evolução de seu legado até chegar à Red Bull:

Jackie não sonou detalhes. Sua equipe contou com 110 funcionários em 1997, 200 em 1998 e 250 em 1999. Atualmente, a RBR tem mais de 500 colaboradores. O orçamento da Stewart, em 1997, foi o equivalente a 55 milhões de reais – e nos dois anos subsequentes foram 80 milhões e 100 milhões. Já a RBR conta com um orçamento de 550 milhões de reais por temporada. (REVISTA QUATRO RODAS, ed. 625, 2011)

A discussão sobre os altos custos que a Fórmula 1 demandava começou justamente nessa época, meados da década de 1980. O turbo, contido em sua potência a partir de 1987 por meio de uma válvula limitadora de pressão, foi definitivamente banido em 1989, na tentativa de conter os cavalos de força e também os custos das equipes. Tanto que foi justamente 1989 o ano do recorde de equipes inscritas (20), com muitas delas usando motores Ford-Cosworth derivados do velho DFV. Só que desta vez estes propulsores não eram páreo para os novos aspirados da Honda, feito sob medida para a McLaren, da Ferrari e da Renault, exclusivo para a Williams. Não havia mais, como na década de 1970, a possibilidade de contar com um ‘motor padrão’ vitorioso. Até mesmo a própria Ford tinha tratamentos diferenciados para suas equipes e a Benetton era sempre a que recebia os motores de mais nova geração, enquanto outras ficavam com unidades com ao menos um degrau de obsolescência.

Mas assim que uma porta é fechada, engenheiros concentram o aprimoramento de desempenho em outras áreas. Com o fim da *Era Turbo*, houve um legado de pioneirismo no gerenciamento eletrônico dos motores, solução implementada em uma época em que tanques de combustível eram limitados em capacidade e o reabastecimento durante a corrida era proibido (desde 1984). Era vital o consumo inteligente da gasolina. Logo, esse desenvolvimento eletrônico serviria para aumentar a potência dos novos motores aspirados e, posteriormente, para fazer parte de outros sistemas de auxílio ao piloto. Controles de tração, controle antitravamento de freios (os conhecidos ABS), câmbios com programação

automática, suspensões ativas¹⁰⁶, entre outros dispositivos, ditariam a tendência daquilo que foi denominado como *Era Eletrônica* da Fórmula 1. Como esperado, estes dispositivos (muitos deles com aplicação prática nos automóveis) também foram considerados uma nova corrida armamentista, muito cara, e foram banidos ao fim de 1993. A Williams-Renault campeã daquele ano com Alain Prost é apontada até hoje pela crítica como o ápice da eletrônica na categoria. Tal afirmação não é contestada, mas soa estranho se considerarmos que a evolução da informática desde aquele tempo foi espantosamente intensa – e de não usarmos hoje em dia software algum, tampouco hardware, datado daquela época. Basta lembrar que naquela época videogames eram de 16 bits, computadores pessoais com gabinetes barulhentos usavam sistema Windows 3.1 e processadores Intel 386, bem como telefones celulares, inexistentes no Brasil, eram associados, tanto no formato quanto no peso, a tijolos.

Novas tentativas de conter gastos são realizadas de tempos em tempos, ainda que, por muitas vezes, tenham sido pouco inteligentes ou realizadas à base da ‘canetada’, marca maior da gestão de Max Mosley, protegido de Ecclestone, à frente da FIA. Chegamos na era das padronizações e o ar de semelhança que propõe a Indústria Cultural. A última medida mais drástica a ser colocada em prática foi o “congelamento” dos motores e as regras que obrigam estes, juntamente com as caixas de câmbio, a serem utilizados por várias corridas. Antes, motor e câmbio eram itens passíveis de evolução corrida a corrida e tinham caráter de “descartáveis”, e por consequência, eram muito dispendiosos. Há de se considerar que, desde 2006, quando foi introduzida a fórmula de motores V8 com 2,4L de capacidade, que a FIA estabeleceu diversas medidas fixas de construção, como diâmetro máximo dos pistões, ângulo da bancada de cilindros, número de válvulas, peso mínimo e altura do virabrequim, entre outras, o que limitou ainda mais as possibilidades dos engenheiros. Ligas metálicas com materiais exóticos como o berílio também estão proibidas. Motores, atualmente, são muito parecidos entre si, diferentemente da grande variedade de marcas e tipos de construções de propulsores da *Era Turbo*. E para serem ainda mais resistentes e não gerarem mais

¹⁰⁶ O sistema ativo de suspensão usa braços pneumáticos e sensores espalhados pelo carro, comandados por uma central eletrônica, para corrigir constantemente a altura e posição do carro em relação ao solo, substituindo o tradicional conjunto de molas e amortecedores. O time pioneiro no uso foi a Lotus, entre 1987 e 1988, mas seria a Williams entre 1992 e 1993 a equipe a fazer o melhor uso do componente.

potência, são limitados a girarem no máximo em 18 mil rotações por minuto. É um número grande, mas devemos considerar que estão em uma janela operacional ‘confortável’, já que os motores BMW já alcançavam 20 mil rpm em 2004.

Em artigo científico publicado no evento austríaco *Internationales Wiener Motorensymposium*, Mario Theissen, professor doutor em engenharia responsável pelo programa da BMW na Fórmula 1 entre 2000 e 2009, menciona o peso mínimo dos motores, calculado para forçar os times a projetarem, a partir da folha em branco, componentes mais duráveis e resistentes.

As dimensões estipuladas e o peso mínimo de 95 kg proveram a base para um conceito de design robusto, mas também significou que o P86 teve que ser projetado do nada. Sem estas restrições, teria sido possível desenvolver um V8 de 2,4L baseado no V10 que teria pesado apenas 69 kg. (THEISSEN, 2010, p.15)

Outro componente padronizado na categoria é o sistema de gerenciamento eletrônico, fabricado pela MES, divisão de pesquisa eletrônica da equipe McLaren¹⁰⁷, também para evitar uma corrida tecnológica dos sistemas eletrônicos do carro. A equipe Benetton foi acusada em 1994 de usar programas ilegais de gerenciamento do motor que simulavam controle de tração e controle de largada. A equipe nunca foi flagrada usando tais sistemas em corridas, no que se suspeita que o programa era tão avançado que, ao fim da corrida, se autodeletava e autoinstalava um programa de gerenciamento lícito, dentro das regras. A equipe venceu o campeonato de pilotos daquele ano, marcado pela morte de Ayrton Senna, com Michael Schumacher em polêmica decisão, em que ele tirou da última corrida, na Austrália, seu concorrente direto Damon Hill, parceiro de Senna na equipe Williams. Também devemos, ainda dentro das padronizações, mencionar os pneus, que são fornecidos por apenas uma marca desde 2007 – primeiramente pela nipônica Bridgestone, e a partir de 2011 pela italiana Pirelli; a Michelin encerrou sua participação na F1 ao fim de 2006 porque a ela, como empresa, interessava concorrer com marcas diferentes, e não ser apenas fornecedora sem também poder “competir”. Este monopólio em específico prejudica ainda mais a diversidade, pois pneus de fabricantes diferentes podem apresentar desempenhos diferentes de acordo com o circuito em que as corridas são disputadas, assim como são

¹⁰⁷ FORMULA ONE. **McLaren Electronic Systems**. Formula One | Control System | Systems | McLaren Electronics. Disponível em <[http://mclarenelectronics.com/Systems/CaseStudy/Formula One](http://mclarenelectronics.com/Systems/CaseStudy/FormulaOne)>. Acesso em 23/02/2012.

influenciados por condições climáticas, por exemplo. E, de alguma forma, várias marcas presentes na Fórmula 1 significava que as participantes se esforçavam para sempre melhorar os compostos das borrachas usadas. Isso abria precedente também para o uso de pneus de classificação, extremamente aderentes e pouco duráveis. Diante de níveis diferentes de aderência, pilotos e carros se comportam de maneira diferente, o que provocava um natural e conveniente “embaralhamento” dos grids de largada. Com apenas uma marca de pneus igual para todos, os níveis de aderência serão sempre os mesmos, e as qualificações serão muito mais parecidas com os desempenhos durante as corridas. Isso leva a um questionamento sobre a sempre debatida falta de ultrapassagens.

Isso já nos alertava Isaac Newton, nenhuma ação fica sem reação. O caráter de “laboratório” que o automobilismo possui atrofiou consideravelmente, o que corrobora com nossa afirmação de que o sentido existencial da Fórmula 1 foi transformado. Pesquisas ficaram concentradas principalmente na aerodinâmica dos carros, através de computação gráfica tridimensional e túnel de vento, e possuem pouca ou nenhuma aplicação prática no mundo automotivo. O resultado é que todos acabam convergindo para soluções aerodinâmicas semelhantes e carros ficam todos parecidos entre si no desenho e na forma, bem diferente do que acontecia décadas atrás. Remova a pintura dos carros atuais e até especialistas em automobilismo terão dificuldades em dizer qual é qual.

No fim das contas, a busca por limites, que move o automobilismo, hoje é restrita na Fórmula 1 aos pilotos: os carros há muito não estão mais no limite da resistência. É um abalo considerável quando consideramos este como um esporte composto pelo binômio competidor/equipamento.

Mesmo diante de tantas necessidades financeiras e gastos por vezes inimagináveis, estabelecer um limite orçamentário é um assunto muito delicado na Fórmula 1. A pergunta que ninguém conseguiu responder (se é que realmente existe uma resposta) é de como conter de modo efetivo os custos desse conjunto. As grandes empresas têm consciência de que o jogo das finanças é pesado. Corrado Provera, ex-chefe do setor esportivo da Peugeot, defende que, apesar do reconhecimento pelo público das marcas presentes em uma competição global ser fundamental, é necessário considerar que apenas participar torna o investimento um tanto temerário:

Isso pode criar um risco. Somente um deles pode vencer, e para ter certeza de que você será esse, o investimento pode se tornar intolerável quando avaliado em termos do valor do dinheiro e do retorno sobre seu investimento. As pessoas estão investindo muito dinheiro, e o risco é que, por causa disto, os custos possam explodir. O risco é de que a F1 pode apresentar três ou quatro anos de explosão e depois declinar novamente. Alguns fabricantes poderiam terminar se perguntando se ainda vale a pena dobrar seus investimentos, ou gastar três vezes mais, ou utilizar esse enorme montante de dinheiro para outras finalidades, tais como desenvolver sua linha. (*apud* BENSON *in* TREMAYNE, 2000, p.13)

Para esta última década, a Fórmula 1 estaria para viver o período com a maior participação da indústria automotiva na categoria, de modo muito mais intenso daquele vivido na *Era Turbo*, quando se envolveram basicamente no fornecimento de motores. Entre 2001 e 2010, as gigantes Fiat (Ferrari), Daimler-Benz (McLaren e Mercedes), BMW (com Williams e depois time próprio), Renault, Toyota, Ford (Jaguar) e Honda participaram oficialmente da categoria com equipe própria ou como acionista. Isto significa que, das maiores montadoras do mundo, apenas General Motors, o Grupo Volkswagen e os coreanos da Hyundai/Kia¹⁰⁸ não tiveram participação no esporte. Em 2006, quando a maioria destas marcas estava presente na categoria, a revista F1 Racing publicou artigo que afirmava ser de 6 bilhões de reais o orçamento somado das 11 equipes competidoras¹⁰⁹. Foi a maior das corridas armamentistas já vista no esporte em todos os tempos.

Mas as palavras de Provera, ditas em 2000, acabaram por ser proféticas. Naquele mesmo ano, sua Peugeot encerrou sua participação na Fórmula 1 como fornecedora de motores para nos anos seguintes desafiar a Audi (Grupo Volkswagen) nas corridas de esporte-protótipo, derrotando-a em Le Mans em 2009. Outras montadoras também saíram ou diminuíram sua participação na F1 ao longo da década:

- A Ford havia financiado a fundação da equipe Stewart em 1996. O time do tricampeão escocês Jackie Stewart mostrou evolução e até venceu uma corrida em

¹⁰⁸ É interessante notar que as marcas coreanas Kia e Hyundai, que pertencem a um mesmo conglomerado, possuem uma participação nula no automobilismo, apesar de grande presença nos mercados mundiais, inclusive no Brasil. A única participação mais notória foi a de uma equipe oficial Hyundai no Mundial de Rally entre 2002 e 2004, com fracos resultados. As marcas, porém, não estão distantes do esporte. Ambas possuem pesados investimentos publicitários em eventos internacionais de futebol promovidos pela FIFA, sendo o principal deles a Copa do Mundo, ao lado das empresas globais Visa, Coca-Cola, Sony, Emirates e Adidas.

¹⁰⁹ BISHOP, Matt [Editor]. O verdadeiro custo da F1: Nossa pesquisa anual mostra que a categoria continua perdulária. Em 2006, a quantia chegou a R\$ 6 bilhões. **Revista F1 Racing**. Edição 5, Março 2007, p. 10.

1999. Naquele mesmo ano, a montadora norte-americana resolveu comprar o time e rebatizá-lo como Jaguar, marca britânica que, até então, era uma das marcas do portfólio da Ford Motor Company¹¹⁰. A equipe, porém, não mostrou os resultados que o escritório central de Detroit almejava e foi vendida a Dietrich Mateschitz o dono da marca de bebidas energéticas Red Bull ao fim de 2004. A Red Bull Racing é atualmente a equipe bicampeã da categoria, entre pilotos e construtores.

- Depois de uma bem-sucedida associação com a McLaren entre 1988 e 1992, a Honda voltaria à F1 como fornecedora de motores apenas em 2000, dando apoio oficial às equipes Jordan e British American Racing (BAR). Em 2006, intensificou seus investimentos, comprando a BAR, que pertencia à British American Tobacco, fabricante de cigarros que não tinha mais interesse na Fórmula 1, por conta dos limites cada vez mais severos à publicidade do produto. O desempenho da equipe caiu vertiginosamente nos anos seguintes e a montadora japonesa anunciou o encerramento das atividades no fim de 2008¹¹¹. O espólio da equipe foi assumido (gratuitamente) por Ross Brawn, que para 2009 montou a Brawn GP usando motores Mercedes. A nova equipe surpreendeu a todos ao tornar-se campeã em seu ano de estreia. No fim da temporada, Brawn vendeu o time para a Daimler-Benz, que a transformou em equipe oficial de fábrica, a Mercedes GP. Esta ação também significou o fim da sociedade acionária entre Daimler-Benz e a equipe McLaren, com quem tinha acordo desde 1995. O time inglês recomprou a parte de ações que estava em poder da Daimler-Benz e voltou a ser “independente”, e a relação com a montadora alemã atualmente é apenas para o fornecimento de motores.

- A BMW, que encerrou seu programa de motores turbo em 1987, voltou à F1 em 2000 com um acordo de fornecimento de motores para a Williams. Diante de resultados abaixo do esperado, por ambas as partes, a aliança foi rompida ao fim de 2005 e a fábrica alemã comprou a equipe Sauber. Atingiu suas metas crescentes nos próximos anos, mas fracassou em 2009, quando almejava disputar o título, ao projetar um carro que não se adaptou bem aos regulamentos técnicos bastante modificados daquela temporada. Ao fim daquele ano, retirou-se, repassando o time ao antigo proprietário, Peter Sauber. Além de uma “reordenação estratégica”, a

¹¹⁰ Atualmente, a Jaguar pertence à indiana Tata Motors.

¹¹¹ Informações sobre a trajetória da Honda na Fórmula 1 estão presentes em matéria de dezembro de 2008 publicada no site *Última Volta*. O texto está disponível em <http://ultimavolta.com/formula1/noticias/2008_12_05_A_Formula_1_em_choque_Honda_anuncia_retirada.html>.

BMW anunciou que sua saída do esporte também estava ligada ao congelamento de componentes como o motor. A fábrica afirmou que sua participação no esporte estava diretamente ligada ao aproveitamento de soluções de engenharia aplicadas em seus veículos de rua¹¹².

- A Renault comprou a equipe Benetton em 2001 e passou a ter escuderia própria em 2002, o que não fazia desde 1985, quando desativou seu time para apenas fornecer motores. Venceu os campeonatos de 2005 e 2006, para, ao fim de 2010, vender a equipe, sediada na Inglaterra, para um fundo privado de investidores chamado Genii Capital. A Renault, porém manteve para si a fábrica de motores, na França. O Genii Capital manteve o nome Renault em 2011 e associou-se à Lotus Cars para 2012, mantendo o fornecimento dos motores franceses, que também são usados pela campeã Red Bull, Williams e Caterham.

- Após concluir um programa de esporte-protótipos ao fim de 1999 (quando passou perto de vencer em Le Mans em duas oportunidades), a Toyota anunciou pesados investimentos para fazer sua estreia na Fórmula 1. Ampliou a sede de competições na Europa (na cidade de Colônia, Alemanha) e construiu um primeiro carro apenas para testes, realizados durante todo o ano de 2001. Com os dados do primeiro modelo, projetou um novo e estreou na temporada seguinte. A Toyota sempre foi apontada como um dos maiores orçamentos da Fórmula 1. Mas os resultados jamais condisseram com o investimento aplicado. Ao fim de 2009, mesmo ano da BMW, a gigante japonesa, então líder mundial em vendas de automóveis, encerrou sua equipe, alegando falta de resultados e a crise econômica.

Os grandes investimentos e a presença maciça das gigantes do mundo automotivo, tão festejada no início da década passada, não se sustentaram, provando o caráter cíclico da categoria, e de que Corrado Provera tinha razão sobre a racionalização dos investimentos. Atualmente, apenas Fiat (Ferrari) e Daimler-Benz (Mercedes) possuem equipes oficiais de suas respectivas corporações. A terceira grande marca envolvida, a Renault, hoje é apenas fornecedora de motores.

A discussão sobre tetos orçamentários ganha consistência ao tomarmos como exemplo modalidades esportivas que adotam, com êxito, o sistema, como nas

¹¹² Mais informações sobre a trajetória da equipe BMW na Fórmula 1 podem ser conferidas em artigo escrito em agosto de 2009, publicado no site *GP Total*. O texto está disponível em <<http://www.gptotal.com.br/2005/Leitores/Help/20090805.asp>>.

modalidades coletivas norte-americanas. Os casos mais emblemáticos talvez sejam campeonato de futebol americano da NFL ou o basquete da NBA. Em ambos, não é permitida a publicidade nas camisetas dos jogadores e a grande fonte de receita é obtida através de direitos de transmissão televisiva, divididos de modo igual entre todos os times. Para equilibrar ainda mais as forças, os times que tiveram pior desempenho são os que escolhem primeiro os novos jogadores saídos de campeonatos universitários, no processo que eles chamam de *draft*¹¹³.

A Fórmula 1, porém, possui uma estrutura financeira muito mais intrincada que a NFL ou NBA, a começar por ser um esporte em que os investimentos não são feitos apenas nos atletas, como também no equipamento que estes deverão usar – o automóvel. A própria Nascar encontrou sua maneira de conter custos ao proibir pesquisas voltadas para a performance e também ao ditar as regras de como os carros devem ser construídos. Como dissemos, carros pouco avançaram tecnologicamente nas últimas décadas – nem mesmo painéis podem ser digitais e são compostos por relógios analógicos e seus ponteiros frenéticos.

Torna-se, na prática, impossível banir a publicidade nos carros, ou estabelecer limites orçamentários de um esporte que capta diversas fontes de renda para fechar suas contas. É igualmente duvidoso acreditar que as equipes deixariam um órgão (ligado ou não à FIA) auditar e expor as contas das equipes. Nos últimos anos de seu mandato frente à Federação, e desgastado por um escândalo sexual, Mosley trouxe à tona um projeto de teto financeiro para a temporada 2010, mas conduziu o assunto de modo arbitrário, e obviamente desastroso. Primeiramente, outorgou um corte severo demais, com limite em 40 milhões de libras esterlinas - apenas uma fração do que as equipes mais modestas do grid usavam. E em outro erro, dentro da proposta, havia uma quebra de equivalências: aqueles que adotassem o orçamento teriam benesses técnicas (como asas móveis e liberdade de rotação de motores), enquanto as equipes que quisessem gastar mais do que o teto ficariam sujeitas a congelamentos de desenvolvimento e de testes. Dois pesos e duas medidas esportivas poderiam causar um distúrbio político também. A proposta era de tal modo inviável que equipes deixaram a rivalidade de lado para derrubar a medida e propor outros sistemas viáveis de redução de custos.

¹¹³ Informações gentilmente explicadas pelo jornalista esportivo Guilherme Giavoni.

A visão mais simplista – uma constatação e não propriamente uma resposta aos anseios econômicos da Fórmula 1 - acaba por ser a única e mais óbvia ideia disponível: equipes investem o que podem investir, como frisa Eduardo Correa:

A redução de gastos por vias artificiais é quase que uma impossibilidade econômica. Você gasta aquilo que tem para gastar. Sempre foi assim, desde os tempos de Adam Smith, fundador das ciências econômicas. Ele cunhou uma definição ainda hoje plenamente válida para definir a coisa toda: a mão invisível da economia. [...] Grosseiramente falando, havendo renda, haverá gasto. Não se acumula capital indefinidamente, da mesma maneira que não se pode gastar indefinidamente aquilo que não se tem para gastar.¹¹⁴

A meta atual é a tentativa de redução de gastos de modo sensato e algumas propostas foram colocadas em prática pela FIA. Testes são limitados, há um número limite de integrantes por equipe em cada corrida e as sedes das equipes são fechadas para férias trabalhistas no começo de agosto, paralisando todas as operações. Está em pauta o chamado *Resource Restriction Agreement* (RRA), um acordo discutido pelos próprios times para policiar o limite orçamentário.

Outro aspecto que sofreu evidente “padronização”, além dos carros, são os circuitos. Como relatado, Ecclestone nas últimas décadas levou a Fórmula 1 a mais localidades do Oriente. O processo, porém, não é tão simples. Ele também faz com que apenas uma empresa seja responsável pela arquitetura das pistas. Essa empresa é a Tilke GmbH, do arquiteto Hermann Tilke. Desde 1996, todos os novos circuitos que entram no calendário da Fórmula 1 são projetados pela empresa, e entre os que já existiam, diversos foram reformados também pela empresa, em um claro, porém pouco ou nada debatido, monopólio. Os circuitos de Hockenheim, na Alemanha, e Zeltweg, na Áustria, foram radicalmente mudados por projetos de Tilke.

As pistas de Tilke são classificadas como muito seguras, por possuírem amplas áreas de escape, e também destaca-se o projeto arquitetônico das arquibancadas e estruturas de boxes, amplas e modernas. Entretanto, sobram críticas aos desenhos dos circuitos, todos muito parecidos entre si, como se o arquiteto se autoplagiasse a cada nova obra. Não obstante, suas pistas nunca estão entre as preferidas de pilotos e público, que normalmente apontam as pistas de Spa-

¹¹⁴ CORREA, Eduardo. **GP Total**. Opiniões dos leitores, 1ª quinzena de Março de 2007. Disponível em < <http://www.gptotal.com.br/2005/leitores/opinioes/200903Marco02.asp>>. Acesso em 29/01/2012.

Francorchamps, na Bélgica, Suzuka, no Japão, como as que proporcionam as melhores corridas.

2.4 – Nacionalismo conveniente

Apesar de ser um esporte globalizado, que se orgulha de possuir pessoas e equipamentos oriundos de vários lugares do mundo, a Fórmula 1 sabe muito bem explorar em benefício próprio as questões do nacionalismo. Uma boa maneira de começarmos a pensar a questão é voltarmos aos primórdios do automobilismo, na Taça Gordon Bennett, concebida pelo norte-americano de mesmo nome, dono do jornal *New York Herald* – o que corrobora a afirmação de que o automobilismo sempre foi midiático. Disputada entre 1900 e 1905, esta pode ser considerada um modelo teoricamente ideal de competição voltada a exaltar o potencial de cada nação participante. Competidores de vários países tinham que escrever no máximo três carros com 100% de suas peças produzidas nacionalmente – com pilotos de seus respectivos países, claro. Com sua primeira edição disputada na França (país que mais promovia corridas naquele tempo), foi disputada nas edições seguintes nos países que venciam a corrida. Não poderia haver mais fiel e acirrada disputa de nações pela supremacia nas pistas. Mas havia um problema fundamental:

A última corrida pela Taça Gordon Bennett foi realizada no circuito de Auvergne, em 1905, e no ano seguinte nascia o *Grand Prix* do Automóvel Clube Francês. Era uma sucessão natural.

Havia muita oposição ao regulamento da Taça Gordon Bennett, que exigia que cada peça do veículo fosse fabricada no próprio país; muitos fabricantes, que por isso eram excluídos da competição, sofriam prejuízos materiais, pois não podiam aproveitar a publicidade criada pela corrida. E este tipo de publicidade demonstrou-se um importante fator comercial. (SCHVINGER, [s/d], p. 217)

Em um cenário temporal em que a engenharia automotiva estava apenas dando seus primeiros passos, vamos fazer um exercício de suposição. Vamos imaginar, hipoteticamente, que os carros franceses fossem ótimos. Mas que as velas de ignição francesas fossem horrivelmente inferiores em qualidade e durabilidade em relação às velas alemãs. Os alemães, por seu lado, também poderiam ter carros de mecânica excelente, mas pneus muito piores em relação aos franceses, enquanto italianos poderiam ter pilotos habilidosos e óleo lubrificante sofrível, prejudicial aos motores. Não importa qual fosse o participante, diante de um formato tão inflexível, ainda mais considerando o momento temporal, jamais haveria a possibilidade de contar com os melhores (ou mais convenientes) componentes para promover o melhor conjunto carro-piloto possível. E o (fundamental) fator publicitário

tratou de acabar de vez com essa prática, já que as empresas de peças só poderiam abastecer e obter publicidade com competidores de seus respectivos países. O formato, tão festejado em seu início, perdeu-se no tempo, afogado em sua própria inflexibilidade e impossibilidade prática.

Nos anos seguintes, as corridas de Grand Prix adotariam as cores nacionais de competição (de modo quase randômico e nem sempre relacionado à bandeira dos países) como um código internacional de identificação do país competidor, assunto que já mencionamos anteriormente. Dentre as nações mais proeminentes, os franceses adotaram a cor azul, os italianos adotaram a cor vermelha, os britânicos adotaram o verde e os alemães adotaram o branco (posteriormente também o prata), entre outros¹¹⁵. Alheio ao que acontecia do outro lado do Atlântico, os Estados Unidos não adotaram esse sistema em seus campeonatos nacionais, mas quando participava de alguma competição europeia, usava o layout designado para o país, com pintura branca e duas faixas azuis longitudinais (*racing stripes*), visual primeiramente adotado pela equipe Cunningham em 1951¹¹⁶. Outras equipes americanas adotariam visuais semelhantes, em carros azuis com faixas brancas.

Correr com as cores de seu país era uma exaltação ao nacionalismo, e, em alguns casos, marcas escolhiam seus próprios tons de cor – a Maserati, por exemplo, usava um vermelho mais escuro que a Alfa Romeo. As cores nacionais entrariam em declínio com o advento da publicidade nos carros de competição da Europa a partir do fim da década de 1960. Hoje, se algum carro usa cores nacionais (como a vermelha equipe Ferrari de Fórmula 1 e a prata Audi em Le Mans), tal fato está relacionado apenas com o apelo de tradição que as cores evocam.

As cores dos carros, deste modo, ganharam um novo significado com a publicidade nos carros (segundo o historiador Eric Hobsbawm algumas tradições são “inventadas”), que não tinham relação direta com manifestações de nacionalismo. Certos *layouts* promovidos por marcas ganharam notoriedade e fama por diversos modos. Alguns deles, por fazer parte de conjuntos carro-piloto campeões, outros por promover visuais inusitados ou então pela permanente presença no esporte. Um dos exemplos é o visual criado pela petroleira norte-

¹¹⁵ Mais informações sobre as cores de cada nação, dentro do código esportivo internacional, podem ser conferidas em um artigo “The Color in Racing” publicado em 1960 pela revista Road & Track, e disponível em <<http://www.miata.net/misc/racecolor.html>>.

¹¹⁶ ROGERS, Kane. 1951: Progress. **Briggs Cunningham** – American Racing Tradition. The Le Mans Era 1950-1955. Disponível em <<http://briggscunningham.com/home/le-mans-era/lemans51.html/>>. Acesso em 23/02/2012.

americana Gulf, em azul claro e faixas longitudinais em laranja-cintilante, cor original do logotipo da marca – certamente uma combinação bastante chamativa, lembrada através dos tempos ao “vestir” carros famosos como o Ford GT-40 e o Porsche 917, e, mais recentemente, McLaren F1 e Audi R8 particulares.

A bebida italiana Martini também teve um desenho facilmente identificável no mundo do esporte a motor, com faixas com centro em vermelho, e bordas em ciano e azul escuro intercalados, em fundo normalmente branco. A empresa Martini & Rossi fez publicidade de sua marca em carros de rali, endurance, Fórmula 1 e até em lanchas de corrida¹¹⁷.



Imagem 10: O layout Martini no esporte a motor. Em sentido horário, Fórmula 1 (Brabham, 1975); Endurance/Le Mans (Porsche, 1978); Rally (Lancia, 1983); Offshore (1987)

Visuais das marcas de cigarro, que tanto estiveram presentes no esporte, também se tornaram famosos. Os mais lembrados certamente são da marca americana Marlboro, em branco e vermelho, e da inglesa John Player Special, que com seu visual preto e dourado que inspirou o visual da atual equipe Lotus-Renault de Fórmula 1, que atualmente não possui qualquer conexão com publicidade tabagista. A marca JPS, por sinal, estreou no mercado juntamente com os investimentos publicitários na equipe Lotus, no começo de 1972, uma tática mercadológica que tinha como objetivo evidente ligar a nova marca à Fórmula 1. Emerson Fittipaldi, primeiro piloto da Lotus e campeão daquele ano, conta a importância da nova marca e as impressões individuais sobre o *layout* do carro:

¹¹⁷ A Martini mantém um site que exalta e relembra a participação da marca em categorias do esporte a motor desde 1968. Disponível em <<http://martiniracing.com/>>.

Nossa parada seguinte foi a Inglaterra, onde disputamos a Corrida dos Campeões, uma prova extracampeonato em Brands Hatch. Um bom desempenho nessa corrida era importante para nós, porque Colin [Chapman, fundador e dono] tinha acabado de assinar um contrato [...] que pagaria uma quantia alta para que a Lotus colocasse no nosso carro as palavras *John Player Special*, marca de um cigarro que estava sendo lançado. Colin desenhou um carro negro e brilhante, com letras douradas, muito bacana. Quando venci a Corrida dos Campeões, nosso patrocinador ficou tão contente quanto nós. Demos ao cigarro John Player toda a publicidade de que ele precisava”. (FITTIPALDI, 2003, p. 132)

Com o passar dos anos, o visual preto e dourado passou a ser “sinônimo” de Lotus no imaginário dos fãs, e não da marca JPS – algo de certo modo parecido com a transformação do significado do boné azul do Banco Nacional.

Quando pensamos o nacionalismo pelo viés ideológico, este é, nos esportes em geral e não apenas naqueles a motor, um jogo complicado. De um lado, é indispensável a exaltação patriótica de certos elementos, como na execução dos hinos nacionais dos competidores. E de outro, a igualmente indispensável exaltação da globalização em eventos de caráter internacional, como é o caso da Fórmula 1, formada por coisas e pessoas oriundas de todos os cantos do planeta. Desde já, podemos partir do princípio que *nacionalismo, no automobilismo, é um elemento flexível, usado quando conveniente para captar fãs.*

Como vimos no exemplo da Taça Gordon Bennett, o “nacionalismo total” é, na prática, impossível – mas apenas este tipo. Quando a Ford Motor Company adquiriu em 1999 a equipe Stewart, ela, como mencionamos, a batizou como Jaguar. Poderiam perfeitamente ter mantido Ford, uma vez que é uma marca de apelo mundial, que já venceu no automobilismo global com o GT-40 e que está muito mais presente simplesmente por vender mais carros. Mas a estratégia por trás da proposta era trazer para a Fórmula 1 um nome com tradição esportiva. A Jaguar, de fato, venceu diversas corridas com automóveis esportivos. E que, de quebra, era britânica, em um esporte em que a maioria das equipes e a grande fonte de know-how fica na “Ilha”. Apesar de vencedores com equipes como Brabham, McLaren e Williams, ingleses não tinham na Fórmula 1 uma marca automobilística de apelo grande o suficiente para rivalizar com a Ferrari.

A Ferrari, por sinal, é a que nos traz o exemplo mais atípico de nacionalismo dentro da Fórmula 1. Na Itália, não se torce para os pilotos, como no restante do planeta. A torcida é para a equipe. A admiração é tanta que, dentro da latinidade

fervente dos italianos, os seguidores da escuderia fundada por Enzo Ferrari são chamados de *tifosi*, ou seja “tifosos”, “doentes”, tamanha paixão e devoção possuem pelo time, que participa da categoria desde o início, em 1950 – a única a conseguir esse feito. Se um piloto corre pela Ferrari, não importa sua nacionalidade – tanto que o último campeão italiano foi Alberto Ascari, que venceu em 1952 e 1953 justamente pela Ferrari. Já existiram diversas equipes italianas, algumas de grandes indústrias nacionais, como a Lancia e a Alfa Romeo, mas nenhuma conseguiu a adesão de tantos torcedores, nem participou de tantas corridas ou foi tão vitoriosa. A Ferrari, seja nos melhores ou piores momentos, continua a ser a principal equipe da categoria.

Por mais que pilotos Ferrari sejam oriundos de vários lugares, a equipe mantinha restrições nacionalistas na área de engenharia: carros italianos construído por mentes e braços italianos. O primeiro projetista não-italiano foi Harvey Postlethwaite, apenas em 1982, mas em parceria técnica com Mauro Forghieri, que já era projetista da casa há anos (D’ALESSIO *in* SANTOS, 1993, p. 25). O período mais vitorioso da equipe, com títulos entre 2000 e 2004, só aconteceu quando “estrangeiros” tomaram conta do time. No comando, o francês Jean Todt. O diretor técnico era o inglês Ross Brawn. O projetista, o sul-africano Rory Byrne. O especialista de motores era Gilles Simon, francês. O piloto vencedor era Michael Schumacher, alemão. E a maior parte do investimento publicitário vinha da americana Marlboro e da anglo-holandesa Shell. Depois de Postlethwaite, a Ferrari jamais teria um projetista-chefe italiano até Aldo Costa substituir Byrne.

Os “sonhos nacionalistas” costumam resultar em fracasso no esporte a motor. A francesa Ligier teve seus melhores períodos quando usava o motor “padrão” Ford-Cosworth DFV, e sua sucessora, Prost Grand Prix, foi melhor com motor Mugen-Honda¹¹⁸ do que com motores Peugeot. A equipe Renault, em sua primeira experiência como time de fábrica (1977-1985) também fracassou na tentativa de ser campeã priorizando integrantes franceses, e o projeto da equipe brasileira dos irmãos Fittipaldi não deu frutos com carros construídos no país. De fato, se pegarmos o trinômio carro-motor-piloto, apenas em seis ocasiões em toda a história da Fórmula 1 este tipo de conjunto conquistou o título: três para a Itália (1950, 1952

¹¹⁸ A Mugen é uma preparadora de motores e automóveis Honda fundada pelo filho de Soichiro, Hirotoshi Honda. Os motores Mugen estiveram presentes na Fórmula 1 entre 1992 e 2000, com as equipes Footwork, Lotus, Ligier, Prost e Jordan. Foi uma maneira da gigante automotiva participar “não-oficialmente” da categoria.

e 1953) e três para a Grã-Bretanha (1962, 1963 e 1965). Nas demais ocasiões, houve a aliança de componentes de países distintos. A atual campeã Red Bull é ótimo exemplo de sincretismo: corre pela Áustria, país do proprietário do time, está sediada na Inglaterra, seus carros contam com propulsores franceses (Renault), pneus italianos (Pirelli), um piloto é alemão (Sebastian Vettel) e o outro é australiano (Mark Webber).

O Japão é outro caso interessante na questão do nacionalismo, pois se trata de contribuição de um país restrita praticamente à engenharia. A primeira participação do país na Fórmula 1 deu-se em 1964, com a estreia da equipe oficial da Honda, marca que já possuía prestígio em corridas de moto e iniciava sua produção de automóveis com o conhecimento adquirido nas duas rodas. E foi justamente o motociclismo o primeiro projeto de competição da marca, que rendeu vitórias como da Tourist Trophy disputado na Ilha de Man (Grã-Bretanha), a competição de duas rodas mais importante da época. A escolha do fundador e dono da marca, Soichiro Honda, foi por pilotos estrangeiros.

Os pilotos japoneses não haviam atingido ainda um nível internacional de competição; assim preferimos, dessa primeira vez, contratar pilotos estrangeiros. As somas que eles pediam eram consideráveis, mas eu não queria ser mesquinho. Tínhamos de ter todos os triunfos na mão, para aquela prova. Minha única inquietação era de que os estrangeiros não fossem imparciais. Pude arrepende-me de minha desconfiança. Foi um sucesso total, muito além de nossas expectativas.
[...] Certamente que ainda repartíamos nosso sucesso com os pilotos estrangeiros. Eu estava, no entanto, satisfeito, pois isso provava a confiança dos melhores especialistas internacionais. Com efeito, seu reconhecimento foi, naqueles anos, o melhor suporte para nossas exportações. (HONDA, 1982, p. 115)

A Fórmula 1 era um antigo objetivo do Sr. Honda, que almejava competir contra as melhores máquinas da Europa – em um período histórico em que o Japão ensaiava ascender como potência industrial e tecnológica. A questão do nacionalismo, porém, novamente seria transfigurada pela necessidade de aperfeiçoar todos os elementos, a fim de alcançar resultados satisfatórios.

Enquanto o mundo inteiro admirava nossos primeiros produtos, eu trabalhava sem parar nos modelos de Fórmula 1. [...] Conscientes da fraqueza de nossos pilotos japoneses, contratamos logo um piloto americano de Fórmula 2, Ronnie Bucknum. [...] Não nos arrependemos por

termos apelado a um dos melhores competidores internacionais. (*Idem*, p. 133)

Nesta primeira fase, encerrada ao fim de 1968 por conta do acidente fatal do francês Jo Schlesser, nenhum piloto japonês fez parte do time, que contou inclusive com o campeão mundial de 1964, o britânico John Surtees (que havia recusado a correr no modelo entregue a Schlesser). No início da carreira, Surtees era motociclista e conquistou muitos títulos e vitórias, inclusive com motos da Honda. Apenas em 1983 a Honda voltaria, desta vez com o projeto de fornecimento de motores turbo – conseguindo os mais significativos resultados da marca na categoria.

Outra gigante a se envolver na Fórmula 1 foi a Toyota, mas apenas no novo século. Depois de formar times nos campeonatos de rali na Europa a partir do fim da década de 1970 e conduzir uma equipe de fábrica para correr as 24 Horas de Le Mans duas décadas depois – a vitória escapou por pouco em 1998 e 1999 -, a marca estreou na F1 em 2002, depois de construir um primeiro modelo construído apenas para ficar um ano inteiro apenas em testes. Contando com o maior orçamento da época, a Toyota jamais foi competitiva a ponto de vencer uma corrida, tampouco foi candidata séria a disputar títulos. Retirou-se definitivamente, à míngua, ao fim de 2009. Dentre as razões para encerrar o programa, a principal foi a escassez de resultados, somada com a crise econômica de 2008 (que fez a marca ter prejuízo após 71 anos seguidos de lucro). A falta de resultado possui fundo ideológico – que a marca não mencionou, mas que é alvo de análise. Sobre a Toyota, há de se levar em consideração a filosofia da empresa, e ao fracasso de transferir a expertise da fábrica para a equipe da F1:

Eles sempre seguiram à risca o conceito do passo a passo, com evoluções programadas e planejadas - a filosofia oriental *Kaizen*, palavra japonesa que pode ser traduzida como “melhoria contínua e gradual”, uma espécie de “hoje melhor do que ontem, amanhã melhor do que hoje”.

O *Kaizen*, de fato, pode perfeitamente ser aplicado a um produto como um Corolla, pois isso transforma o próprio projeto do carro em um referencial fixo – e que é passível de melhoramentos com os avanços em pesquisa e desenvolvimento, o famoso “R&D” (*research and development*). A qualidade do carro torna-se tão boa que acaba por ser bem aceito pelo mercado. E melhor, em um método que combate drasticamente desperdícios de qualquer natureza.

Mas, ao mesmo tempo, este método cria dificuldades de ser aplicado no esporte a motor, pois seu referencial não é mais seu próprio carro, mas sim os carros que a concorrência faz – ou seja, o alvo agora é móvel. Usando a própria terminologia de explicação do *Kaisen*, “o hoje pode ser pior que o

ontem”, já que o concorrente pode ter projetado um carro melhor, de modo mais rápido ou mais criativo.

Na prática, o *Kaizen* transformou a Toyota F1 em uma estrutura engessada, pouco flexível, que sempre precisou ‘correr atrás’ – e isso nos dois sentidos do termo. Ficou sempre difícil reverter os prejuízos pelo simples pavor de arriscar ou desperdiçar seja lá o que for. (GIAVONI *in* GPTOTAL, 2009, *online*)

Com o fim do programa na Fórmula 1, a Toyota, na Europa, tornou a considerar as provas de *endurance* e usa suas instalações em Colônia, Alemanha, para desenho, produção e pesquisa automobilística de competição¹¹⁹. A marca também apoia os campeonatos de Gran-Turismo japonês e está presente nas competições norte-americanas desde 1983 através de sua subsidiária Toyota Racing¹²⁰, inclusive na Nascar, superando certa “xenofobia” do público norte-americano, acostumado a ver nas pistas carros Ford, Dodge ou Chevrolet. Para contornar este problema, a Toyota ingressou paulatinamente em território norte-americano, desenvolvendo primeiramente um modelo para correr nas categorias de picape, em 2004, e só então participar da Sprint Cup, categoria principal entre os carros, a partir de 2007¹²¹.

Quanto aos pilotos japoneses, estes ingressariam na Fórmula 1 timidamente em meados da década de 1970, quando foram realizadas duas corridas oficiais no autódromo de Fuji, e com mais afinco no fim da década seguinte, a partir do conhecido Satoru Nakajima – apoiado pela Honda; considerado um herói em sua terra e um “barbeiro” nos demais países. Nenhum piloto japonês venceu qualquer corrida, sendo que até hoje apenas por duas vezes pilotos daquele país chegaram entre os três primeiros, e integraram um pódio. Sem pilotos competitivos a ponto de conseguir vitórias, passaram a admirar pilotos que mais se aproximassem culturalmente dos requisitos para ser um ídolo no país, tal como se fosse uma espécie de “Samurai Contemporâneo”. Nenhuma figura seria mais admirada que Ayrton Senna, que no Japão é reverenciado com grande intensidade, às vezes com mais intensidade que dentro do Brasil.

¹¹⁹ TOYOTA MOTORSPORT GmbH HERITAGE. **Toyota Motorsport**. Disponível em <<http://toyota-motorsport.com/en/f-heritage>>. Acesso em 24/01/2012.

¹²⁰ TOYOTA'S HISTORY IN AMERICA MOTORSPORTS. **Toyota Racing**. Disponível em <<http://toyotaracing.com/motorsports/history.html>>. Acesso em 24/01/2012.

¹²¹ TOYOTA IN NASCAR TIMELINE 2002 – PRESENT. **Toyota Racing**. Disponível em <http://toyotaracing.com/motorsports/history.html#nascar_timeline>. Acesso em 24/01/2012

Falamos das exceções do nacionalismo. Agora falemos da regra. E esta é a de exaltar a nacionalidade dos pilotos, como forma de atrair público local e reforçar o caráter internacional do esporte. Ao menos no discurso, a Fórmula 1 tenta passar a imagem que, não importando de onde venham, o esporte sempre contará com os melhores do mundo – quanto a isso, há um bocado de divergências, a começar pela força do dinheiro, que por vezes “compra” para os pilotos vagas nos times. Mas não aprofundaremos questionamentos sobre esse aspecto em particular.

O público costuma assimilar com certa facilidade que os pilotos, quando em campeonatos internacionais, têm a obrigação de defender seus países de origem. Chegamos à questão do patriotismo, e a necessidade de devoção à pátria. George Orwell, imortalizado na obra *1984*, expôs seu ponto de vista, chamando atenção para o comportamento dos torcedores do esporte:

Quase todos os esportes praticados hoje em dia são competitivos. Você joga para ganhar, e o jogo tem pequeno significado a menos que você faça seu máximo para ganhar. [...] Em nível internacional, o esporte francamente imita a guerra. Mas a coisa mais significativa não é o comportamento dos jogadores, mas a atitude dos espectadores: e, por trás dos espectadores, das nações que se trabalham furiosamente em cima destas competições absurdas, e seriamente acreditam - de qualquer modo por períodos curtos - que correr, saltar e chutar uma bola são testes de virtude nacional. (ORWELL, 1945, *online*)

Fica fácil entender o porquê do exaltar a origem dos pilotos. Mais uma vez estamos falando de dinheiro. Dois exemplos recentes da Fórmula 1 provam que o êxito de pilotos de países sem tradição no esporte provocam uma onda imediata de interesse. O primeiro caso é o do espanhol Fernando Alonso, fundador daquilo que convencionou chamar de *Alonsomania*. Estreante em 2001 pela Minardi, equipe dona do pior carro daquele grid, Fernando pouco pôde mostrar em termos de resultado. Mas em 2003, depois de um ano como piloto de testes, estreou pela competitiva equipe Renault. Logo em sua segunda corrida pela equipe francesa, fez uma pole-position e terminou a corrida em terceiro lugar. Foi o suficiente para fazer toda a Espanha, que jamais havia tido um piloto com chances de bons resultados, se interessar pela Fórmula 1, chegando ao ápice entre 2005 e 2006, anos em que Alonso foi bicampeão.

De fato, desde a década de 1950, a Espanha sediou corridas esporádicas da Fórmula 1 em seis circuitos diferentes¹²², mas nunca teve torcida ou audiências massivas. O público presente no autódromo antes e depois da *Alonsomania* também é um reflexo da popularização do esporte. Em 2010, primeiro ano do piloto correndo pela Ferrari, 98 mil pessoas compareceram no circuito de Barcelona. Em 1986, em Jerez de la Frontera, na famosa vitória de Ayrton Senna em cima de Nigel Mansell por 14 milésimos de segundo, havia apenas 15 mil. Detalhe: não havia pilotos espanhóis na Fórmula 1 em 1986¹²³.

O exemplo seguinte vem da Polônia, um país ainda mais longe que a Espanha em relação à Fórmula 1. O interesse na categoria sempre foi mínimo no país assolado pela Cortina de Ferro. Isso até o surgimento de Robert Kubica, na metade de 2006, piloto que estreou na equipe BMW e em sua terceira corrida já subiu ao pódio com um terceiro lugar, no GP da Itália, no autódromo de Monza. A revista F1 Racing, em uma matéria com piloto, fez impressionante constatação: como o mais famoso polonês desde o Papa João Paulo II, Kubica tornou-se a maior celebridade de seu país.

Os números da televisão autenticam a frase acima. Antes da estreia dele, em 2006, a audiência da Fórmula 1 naquele país não passava de 300 mil pessoas nas transmissões ao vivo. Na ocasião da estreia do piloto, no GP da Hungria, o montante saltou para impressionantes 2,4 milhões de espectadores – uma alta de 700%. Após a Hungria, a audiência média estabeleceu-se em 2 milhões de espectadores por corrida¹²⁴. A ausência do piloto desde 2011, quando sofreu um grave acidente em uma prova de rally na Itália, fez o interessa da Polônia pela Fórmula 1 despencar novamente.

A partir da década de 1970, o Brasil também viveria este fenômeno. Duas décadas antes, o Brasil teve quatro pilotos disputando corridas esporadicamente: Gino Bianco, Fritz d'Orey, Nano da Silva Ramos e Chico Landi¹²⁵ – este, o mais

¹²² Os locais que sediaram provas na Espanha foram Pedralbes, Montjuich, Jarama, Jerez de la Frontera, Barcelona e Valência. Este último, um circuito urbano (como os dois primeiros), sediou apenas o que é chamado de “GP da Europa”, por receber a Fórmula 1 juntamente com Barcelona, chamado de “GP da Espanha”.

¹²³ GIAVONI, Lucas. Novas Chances. **GPTotal**. Disponível em <<http://gptotal.com.br/2005/Leitores/Help/20100510.asp>>. Acesso em 22/01/2012.

¹²⁴ TAYLOR, Don. Meio monge, meio atirador. **Revista F1 Racing**. Edição 4, Fevereiro de 2007, p.69.

¹²⁵ Landi foi o primeiro brasileiro a conseguir uma vitória em corridas internacionais. Isso aconteceu no GP de Bari, Itália, a bordo de uma Ferrari, companhia que havia sido criada por Enzo Ferrari apenas um ano antes.

conhecido, porém sem levar ao público brasileiro o “gosto” de acompanhar a Fórmula 1. Isto só aconteceria com um piloto que fosse vitorioso. Essa figura, como sabemos, foi Emerson Fittipaldi, que estreou na metade da temporada de 1970 pela equipe Lotus, no GP da Grã-Bretanha o que marcou também a primeira transmissão televisiva para o Brasil (CORREA, 1994, p. 14) pela Rede Record. Os comentários da corrida ficaram a cargo do “Barão” Wilson Fittipaldi, pai de Emerson e um dos pioneiros da imprensa especializada automobilística no Brasil. Emerson venceria sua primeira corrida na penúltima etapa, no GP dos Estados Unidos, apenas em sua quarta participação na categoria. O sucesso midiático foi imediato e nos leva a afirmar convictamente que o Brasil aprendeu o que era Fórmula 1 *através da televisão*. Talvez tenha sido, de fato, o primeiro país a sofrer este processo.

Transmissões regulares no país começaram em 1972, divididas entre a extinta TV Tupi e a Rede Globo, que tomou a exclusividade em 1976 e só deixaria de exibir em 1980. Aquela temporada seria exibida pela TV Bandeirantes por 250 mil dólares, apenas para no ano seguinte ser recomprada, segundo o jornalista Luiz Alberto Pandini, por 1,75 milhões de dólares pela Globo junto a Ecclestone, por conta da ascensão de Nelson Piquet, piloto brasileiro que estava vencendo corridas:

Quando eu comecei a acompanhar a F1, no final de 1978, a Globo já passava todas as corridas... que acontecessem de manhã. As da América do Norte, que iriam ao ar à tarde, ficavam relegadas a flashes e à edição do "Fantástico", provavelmente porque achavam que aquele monte de lixo da programação dominical era mais importante. Isso só começou a mudar no final de 1981. A Globo transmitiu os GPs do Canadá e Las Vegas, os dois últimos da temporada e nos quais Piquet ratificou seu primeiro título. Em 1982, aconteceram quatro GPs na América do Norte e ela só passou o último, em Las Vegas, provavelmente porque acontecia no sábado e decidia o título entre Keke Rosberg e John Watson. A partir de 1983, salvo em ocasiões muito raras, todos os GPs passaram a ser transmitidos ao vivo, independentemente do horário.¹²⁶

O advento das transmissões regulares de corridas para vários países do mundo modificou a rotina dos novos entusiastas. Questões como fuso-horário, até então praticamente restrita ao ramo da aeronáutica, passou a fazer parte da rotina de quem não queria perder o horário de largada. Em um texto editorial na revista brasileira Racing, o jornalista Sérgio Quintanilha expõe tal fenômeno de forma bastante didática:

¹²⁶ PANDINI, Luiz A. Cartas Quinzena. **GPTotal**. 3ª Semana de Julho/2003. Disponível em <http://www.gptotal.com.br/tabela/cartas/cartas_3sem0603.htm>. Acesso em 22/12/2011.

Quando eu tinha meus 11, 12 anos, perdia noites de sono e ganhava respeitáveis olheiras só de medo de não acordar na manhã seguinte e ver na TV os pegadas de Emerson, Stewart, Ickx, Peterson. Lembro que as corridas da Alemanha e da França eram bem cedo – qualquer descuido seria fatal. Graças a Deus o tempo curou esse meu lado idiota e passei a dormir melhor. (REVISTA RACING, 1998, p.3)

Com a maioria das corridas sendo disputadas na Europa, às doze ou treze horas relação a Greenwich, isto significava que eram transmitidas ao Brasil entre nove e dez horas para o Brasil, ajudando a dar ao país um significado distinto para “manhãs de domingo”, tal como antes a Jovem Guarda havia feito com as “tardes de domingo”.



Imagem 11: A imagem divulgada pelo Instituto Ayrton Senna exemplifica como a Fórmula 1 transformou as manhãs de domingo do brasileiro

Ao notarmos cifras de sete dígitos em transações comerciais de três décadas atrás, como na quantia paga pela Globo para voltar a ter direitos de transmissão em 1981, além de como a formação de torcedores e rotina das pessoas foi modificada é que sabemos o poder de transformação e a influência que a Fórmula 1 provocou e ainda provoca no Brasil.

O país viveria a experiência de ter pilotos campeões com Fittipaldi, Piquet e Senna. Um tempo extenso de exatos 22 anos de presença competitiva de pilotos

brasileiros na pista, que foram de 1º de maio de 1972, na primeira vitória de Fittipaldi no ano em que tornou-se campeão pela primeira vez, e o fatídico 1º de maio de 1994, em que Senna encontrou seu destino na curva Tamburello. Rubens Barrichello e Felipe Massa seriam os pilotos da futura geração a vencer Grandes Prêmios, mas jamais campeonatos. Após um período tão vencedor para pilotos brasileiros, a cobrança popular em cima de ambos foi amplificada.

O fato é que criou-se, após três pilotos campeões, uma cultura de acompanhar a Fórmula 1 no Brasil, ao mesmo tempo que criou-se uma cobrança grande nos futuros pilotos como se tivessem obrigação de tornarem-se campeões, como os ídolos do passado. E se não há vencedores, a tendência é a do desinteresse. Apenas o tempo irá responder, por exemplo, se a Espanha, sem um piloto campeão como Alonso, permanecerá interessada na Fórmula 1.

2.5 – O que é consumido pelo público

Uma vez explanado o modo como o dinheiro circula pela Fórmula 1 e como se deu a relação do esporte com diversas esferas institucionais atuantes, no que certos jornalistas descrevem “benigna ditadura” regida por Bernie Ecclestone (como se alguma ditadura pudesse ser benigna), podemos passar para as questões de consumo, enxergando a Fórmula 1 como um ‘produto pronto’. E a forma mais direta de consumir Fórmula 1 é assisti-la diante de um televisor.

Chegamos aqui a um ponto importante para entendermos o que o telespectador consome. Não é apenas esporte. Além deste, o público é bombardeado por logotipos e cores de empresas mundiais que, como já vimos, disputam mercado e fazem investimentos pesados. Há publicidade nos carros, em *outdoors* ao redor da pista e em intervalos e inserções comerciais das redes de televisão. Uma miríade de produtos e serviços de empresas locais e globais, está ligada indiretamente ao consumidor através da Fórmula 1. Retomamos o raciocínio do ex-piloto e ex-dono de equipe Jackie Stewart, que mencionamos no capítulo introdutório desta pesquisa. Em depoimento na década de 1970, em que a Fórmula 1 estava em franco processo de transformação comercial, ele afirmou que as empresas que usam este esporte para promover produtos através da propaganda projetam o automobilismo para um *novo grupo de pessoas*. Antes, as corridas interessavam a poucos. Hoje, todos conhecem o automobilismo (A SAGA DA FÓRMULA 1, vídeo). Igualmente, retomamos a frase tão presente na cultura norte-americana *Win on Sunday, sell on Monday*.

As empresas não apenas querem fazer parte, mas querem atrelar seus produtos às qualidades subjetivas do automobilismo, como brevemente citamos no capítulo introdutório – de modo tão sedutor que atrai empresas ao ponto de torná-las donas de equipes, como aconteceu no caso da Benetton e da BAR. Atualmente, podemos associar a Fórmula 1 a atributos como velocidade, sofisticação, tecnologia, riqueza, excelência, entre tantas outros predicados. Ou seja, não trata-se apenas de expor a marca – é recomendável e desejável uni-la às qualidades do esporte “anunciante”. Evidentemente, torna-se mais fácil associar produtos ligados diretamente ao mundo automobilístico, como pneus e gasolina – além, evidentemente, das próprias fabricantes de automóveis. Mas ainda há relações de produtos diversos que conseguem o mesmo feito, como lembra Madeira da Cunha:

Sem o menor exagero, há um bom punhado de ícones do capitalismo atual que se tornaram conhecidos mundialmente tão somente graças ao investimento que fizeram na Fórmula 1. O maior exemplo dessa situação provavelmente seja a Marlboro, mas em escalas menores há muitos outros casos, como a grife Benetton, que fez da F1 sua vitrine mais exótica e eficiente durante anos.

Quem no mundo conheceria a Copersucar (Cooperativa dos Produtores de Cana, Açúcar e Alcool do Estado de São Paulo), se não fosse pela equipe Fittipaldi? E quem consegue falar em John Player Special, sem imaginar uma bela Lotus preta e dourada? Isso sem falar nos investidores mais inusitados, que apesar de pequenos ou de terem aparecido raríssimas vezes, continuam até hoje a ser assunto em rodas de aficionados. Exemplo clássico é a Durex, marca de preservativos que estampou suas logomarcas na extinta equipe Surtees em meados dos anos 70. (in ULTIMAVOLTA.com, 2009)

Sobre a marca de cigarros Marlboro, fabricada pela Altria-Philip Morris, podemos afirmar confortavelmente que se trata da maior investidora publicitária da História da Fórmula 1. Passando em retrospecto, a Marlboro teve seus logotipos em 15 campeonatos mundiais de pilotos, entre 1974 e 2007, em carros vencedores das equipes McLaren (com a qual teve uma aliança de 22 anos) e Ferrari (em parceria que ainda está vigente, apesar da proibição da exibição de publicidade nos carros: o time é inscrito na F1 oficialmente como *Scuderia Ferrari Marlboro*). Apenas como comparativo, 15 taças é o mesmo número de títulos que a Ferrari, equipe mais importante e vitoriosa, conquistou desde o começo da Fórmula 1.

Madeira da Cunha ainda lembra que determinados investimentos publicitários ecoam através do tempo em caráter “vitalício”, por conta de gravações em vídeo, fotografias e representações de carros históricos, que vão desde a criação de miniaturas perfeitas para colecionadores até corridas de modelos clássicos. O banco Nacional foi liquidado há quase duas décadas, mas ainda é possível comprar uma réplica do boné azul que Ayrton Senna usava nos fins de semana de corrida na loja oficial do Instituto Ayrton Senna. Eis a transformação: Antes, o piloto fazia propaganda de um banco. Hoje, o que está vigente é a associação que aquele boné azul tinha com a imagem vitoriosa do brasileiro – e não de um banco que faliu em meio a um escândalo financeiro provocado por seus próprios diretores.

Equipes também exploram suas marcas, licenciando diversos tipos de produtos, disponíveis através de lojas online que despacham mercadorias para todos os cantos do planeta. Há também a loja virtual da Fórmula 1 (evidentemente controlada por Bernie Ecclestone), que vende produtos com a logomarca “F1” e

também itens das equipes – roupas, produtos para escritório, miniaturas, relógios etc.

A Fórmula 1, como bem simbólico midiático, pode ser classificado como uma transmissão televisiva intensamente elaborada, algo que descrevemos com bastante cuidado na Introdução desta pesquisa. Câmeras, microfones, narradores, caracteres são usados para deixar tudo o mais completo possível. A transmissão é encaminhada por satélite para as várias partes do mundo, por canais que pagam para a Formula One Administration os direitos de imagem para transmiti-la ao público – uma das grandes fontes de renda dos detentores dos direitos comerciais, a CVC, representada por Bernie Ecclestone. Cada país, entretanto, exhibe as corridas de formas variadas, desde videoteipes compactos até transmissões ao vivo completas de todos os treinos e acompanhamento da corrida no domingo com transmissão iniciada com uma hora de antecedência, como é o caso da RTL, que transmite a F1 para a Alemanha – na Globo, a antecedência é de apenas 10 minutos. Varia também a maneira como cada canal administra seu tempo para intervalos ou inserções comerciais, das empresas que, no fim das contas, viabilizam financeiramente os canais negociarem os direitos de transmissão.

A audiência é fator preponderante dentro dessa equação. E fazer das corridas um produto sempre atraente para o público é talvez o objetivo mais importante atualmente. É por isso que está nos aspectos esportivos as maiores semelhanças entre Fórmula 1 e Nascar. Ambas estão cada vez próximas, pois regulamentos, apesar de muito diferentes entre si, procuram oferecer condições para que vários pilotos e várias equipes possam vencer e disputar títulos, o que é sempre midiaticamente atraente. A Nascar, nesse ponto, é mais flexível. Tanto que nos últimos anos, criou o esquema de ‘prorrogação’, para que as corridas não acabem sob período de cautela (‘bandeira amarela’)¹²⁷. O diretor de prova adiciona voltas em três tentativas de relargada para que a bandeirada final seja dada com a corrida em movimento¹²⁸. O motivo é o de oferecer um desfecho emocionante junto ao público.

¹²⁷ Períodos de cautela ocorrem quando há um acidente ou condição perigosa de pista. O diretor de prova determina a entrada de um carro de segurança, o chamado *Pace Car* (que determina um ritmo bem mais lento), que os pilotos devem seguir, e fiscais agitam bandeiras amarelas. Essa condição só acaba com o agitar da bandeira verde, quando a pista já está novamente segura.

¹²⁸ CARAVIELLO, David. Nascar to make up to three attempts at GWC. **NASCAR.com** – Feb 11, 2010. Disponível em <<http://www.nascar.com/2010/news/headlines/cup/02/11/multiple.green.white.checkered/index.html>>. Acesso em 28/10/2011.

Outra medida atrativa é o que eles chamam de *Chase*, sistema em que o campeonato é dividido em duas partes. Grosso modo, na primeira, todos os competidores brigam para ficar entre os doze melhores; e na segunda, nas corridas finais, apenas estes doze pilotos podem disputar o título. O sistema é semelhante ao *Playoff* usado em campeonatos de basquete, com a diferença que os pilotos eliminados continuam a correr – se não motivados pelo título, ao menos pelas grandes premiações aos melhores colocados.

A Fórmula 1 também criou mecanismos artificiais com o objetivo de agradar o público, que às vezes vai até mesmo contra princípios esportivos. Dentro da gestão do controverso Max Mosley frente A FIA é que se deram as maiores modificações das regras, sempre com objetivo de deixar as corridas mais atraentes para o público. Uma das primeiras medidas de Mosley foi a permissão dos reabastecimentos nas corridas a partir de 1994. O dirigente baseou-se nos atrativos das corridas norte-americanas, com o frenesi que as paradas nos boxes causam. Também inspirado nos conceitos usados na Fórmula Indy e na Nascar, instituiu a presença do Carro de Segurança (*Safety Car*) que realiza intervenções sempre que a pista apresenta-se insegura, criando na Fórmula 1 uma versão própria de “bandeira amarela”, que causa imprevisibilidade nos resultados. Também seria responsável pela modificação nas regras de qualificação, sistema de pontuação, formato dos pneus, entre tantas regras que foram contestadas ou combatidas por especialistas do automobilismo.

A mais recente novidade, já dentro da gestão do sucessor Jean Todt na FIA, foi a introdução da asa traseira móvel, criada para proporcionar mais oportunidades de ultrapassagem. Em uma reta da pista escolhida pela organização da prova, pilotos podem ganhar velocidade final ao abaixarem um flap da asa traseira¹²⁹. Esse sistema, conhecido como DRS (*Drag Reduction System*, sistema de redução de arrasto) só funciona quando um competidor está a menos de um segundo do rival logo à frente, que não tem possibilidade de usar o dispositivo para defender-se. Se por um lado o sistema realmente funciona e aumenta as chances de mobilidade nas corridas, críticos apontam que a medida vai contra a isonomia esportiva, pois quem quer ultrapassar conta com uma arma que o defensor da posição não pode usar.

Ao ser pensada para a TV, a Fórmula 1 sofre dos mesmos problemas de qualquer programa televisivo, como aponta Márcio Madeira da Cunha.

¹²⁹ 2011 rule changes - adjustable rear wing. **Formula 1 – The Official F1 Website**. Disponível em <<http://www.formula1.com/news/technical/2011/0/824.html>>. Acesso em 26/10/2011.

[...] Fórmula 1 estendeu seus pilares sobre terrenos movediços, afastados demais do público verdadeiramente fiel. Efetivamente, torna-se refém da própria magnitude, dependendo da audiência de pessoas que assistiam a corridas ocasionalmente, ou motivadas pela presença de um ou outro piloto. Um público demasiadamente fluido, volátil, desprendido, que precisava ser "fidelizado", conforme o batido jargão de mercado.

[...] O que antes era um evento passional promovido por homens de pista - capaz de atrair multidões aos autódromos sim, mas não pensado primordialmente em função disso -, converteu-se num show, feito para a TV. Dependente de audiência, e disposto a macular-se em mendicância pela atenção de pessoas que, efetivamente, não se importam com automobilismo.

A bem da verdade esse é um fenômeno de nosso tempo. Todo evento ou produto que demande um alto investimento inicial já nasce com a pressão de ter que atingir muito mais do que apenas seu público-alvo natural. A busca por abrangência conduz ao enlatado, ao fake, ao vazio, ao efêmero.

[...] Parece claro que hoje em dia grandes eventos já não são pensados em função de agradar apenas o público-alvo natural. É preciso ir muito além, e para isso são feitas concessões muitas vezes revoltantes aos olhos dos verdadeiros entusiastas.¹³⁰

Ao tornar-se produto de TV, a Fórmula 1 teve que ser pensada para o máximo de pessoas possíveis, e não por quem é genuinamente entusiasta. Isso, evidentemente, afastou seu público 'fiel' originário e resultou em um nivelamento 'por baixo'. Apesar de toda a complexidade que a envolve, a Fórmula 1 ficou simplificada e nivelada por baixo, como qualquer peça da Indústria Cultural. Pode até satisfazer e fidelizar o público ocasional, mas provoca críticas dentro do círculo de fãs mais analíticos.

¹³⁰ MADEIRA DA CUNHA, Márcio. As vantagens do fim do reabastecimento (Parte 2). **ULTIMAVOLTA.com**. Análises da Fórmula 1. 24 de Outubro de 2008. Disponível em <http://ultimavolta.com/formula1/analises/2008_10_24_As_vantagens_do_fim_do_reabastecimento_p_arte_2.html>. Acesso em 08/08/2012.

Considerações Finais

A associação de um evento cultural com as indústrias da mídia jamais passará impune de transformações. Também é igualmente válido considerar que esse processo invariavelmente apresenta aspectos positivos e negativos quando esmiuçado, o que possibilita entender com mais clareza os contextos do cotidiano social que consome bens simbólicos diariamente.

Olhar o automóvel além de sua função primordial de meio de transporte, dentro de um viés cultural, é mergulhar em um universo complexo, que se adensa quando conjugamos este importante invento com a prática esportiva - pois competir faz parte do homem -, fazendo nascer o automobilismo. Juntas, estas duas peças, automóvel e esporte, formaram algo que nasceu de modo simples, promovido por ricos entusiastas do futurismo, e ganhou complexidade através do passar dos anos, popularizando-se como evento a ser assistido justamente por aqueles que acompanham esporte e enxergam o automóvel além de sua função básica. Não é difícil apaixonar-se por esportes e por automóveis, uma vez que ambos lançam seus atrativos tanto pelo lado racional quanto pelo lado emocional. E os desafios proporcionados pelo encontro do homem com a máquina, em suas várias maneiras de confronto, também exercem seu fascínio e se relacionam com uma rotina na qual indivíduos estão, cada vez mais, rodeados por máquinas.

E como nada fica isento das influências culturais, o automobilismo se desenvolveu de formas distintas em seus berços principais, Europa, com seu caráter expansionista, e Estados Unidos e sua mentalidade autossuficiente. Eis então o porquê de práticas tão diferentes e preferências tão avessas, raramente compatíveis. Partindo para uma reflexão sócio-histórica, conseguimos chegar a conclusões do porquê da Nascar ser tão diferente da Fórmula 1, como também entendemos o porquê da F1, que tanto gaba-se por ser global, fracassou em suas diversas tentativas em seduzir os fãs – e o mercado – norte-americano.

A Fórmula 1 de hoje, isto é fato, não é o mesmo evento que costumava ser em 1950, em sua implantação. Pouco de suas particularidades permaneceu intacta, e até mesmo seu sentido de existência foi modificado. Se antes tratava-se de um campeonato de equipes e pilotos que era visto pela indústria automotiva como um laboratório de componentes, hoje é um evento televisivo altamente profissionalizado

e que tem seus regulamentos e questões comerciais totalmente voltados para a audiência televisiva, tal como qualquer outro programa de TV. Os proprietários dos direitos comerciais da categoria não prezam o esporte, apenas querem o lucro que este pode oferecer.

Como ponto positivo a ser destacado, o automobilismo tornou-se mais e mais seguro com o tempo – antes era tão mortífero que acreditava-se que as tragédias eram parte indissociável. Essa mentalidade fatalista foi transformada pelo tempo, e pela revolta de pilotos que, sendo alcunhados como medrosos, foram como contraponto corajosos ao exigir mais segurança em carros e circuitos, como Jackie Stewart e Emerson Fittipaldi, piloto que fez o Brasil conhecer a Fórmula 1 através da televisão e provocou uma mudança do que entendíamos como manhãs de domingo. E essa mudança para um evento mais seguro realmente aconteceu quando a própria Fórmula 1 entendeu que sua expansão e captação de recursos também estava ligada ao fim das mortes nas pistas.

Partiu da própria Fórmula 1 - e em específico, do promotor Bernie Ecclestone, que ergueu sua fortuna à custa desse processo -, possibilitada pelas tecnologias das telecomunicações, a iniciativa de associar-se à TV para aumentar suas cifras e popularizar-se, alcançando não apenas novos fãs, como também novos investidores, muitos sem conexão nenhuma com o mundo automotivo, mas que almejam atrelar suas imagens a um esporte com conjunto subjetivo altamente atraente, em uma trama que renova-se ano a ano, com novos carros, novos pilotos e novos candidatos a serem campeão. A televisão deixou de ser apenas uma opção para tornar-se um elemento de superioridade de entendimento da dinâmica das corridas em relação ao público de arquibancada, que raras vezes tem possibilidade de ter visão completa dos circuitos. Com diversas câmeras, microfones, narração e comentários, a Fórmula 1 tornou-se um produto televisivo altamente produzido.

O efeito colateral é que para o crescimento da Fórmula 1 acontecer, seguiu-se à risca os passos da Indústria Cultural. A modalidade afastou-se de seu público original e mergulhou em artificialismos, tanto esportivos quanto técnicos, com regras que por vezes ignoram a isonomia do esporte ou que restringem tanto as possibilidades de desenvolvimento que tudo parece – e por vezes fica – com ar de semelhança, algo que também acontece nos novos circuitos que recebem a categoria e são invariavelmente cópias deles mesmos. Tudo em busca do lucro e para garantir um 'show' que seja atrativo não apenas aos seguidores mais 'fiéis',

como também consiga fisgar uma plateia que não possui conhecimentos profundos no esporte, mas que assiste ocasionalmente, por vezes impulsionada pelo nacionalismo, que a Fórmula 1, um evento global, sabe explorar de modo conveniente.

Como produto de TV, a Fórmula 1 sempre tentará captar mais do que seu público-alvo. A Fórmula 1, de fato, transformou-se em TV. O meio e a mensagem estão amalgamados de forma irrefutável, em um cenário em que quantidade sobrepõe-se à qualidade, e muitos dos seus elementos tornam-se nivelados por baixo.

Ao buscarmos, nesta pesquisa, analisar um objeto tão pouco explorado como é o esporte a motor, ligado a um contexto cultural e comunicacional, acreditamos ter realizado algo relevante no sentido de compreender o esporte e sua inserção no cotidiano. Não há a pretensão de fazer deste trabalho uma referência, mas almeja-se, sobretudo, que este faça parte do crescimento das pesquisas comunicacionais e culturais voltadas ao entendimento do esporte a motor, ainda mais se considerarmos o inegável cenário de transformações midiáticas que nos rodeia.

REFERÊNCIAS

2009 FIA Formula One World Championship Race Calendar. The Official Formula 1 Website. Disponível em: <http://www.formula1.com/races/in_detail/>. Acesso em 28 de Julho de 2009.

A SAGA DA FÓRMULA 1. São Paulo: Publifolha. Vídeo-documentário, VHS, 52 min.

ADORNO, T.; Horkheimer. M. **Dialética do Esclarecimento.** Petrópolis: Vozes, 1947. p.113-114.

ANDRIOLO, Alberto (Ed.). **Auto Estilo.** Um século de Mercedes-Benz: Tecnologia para a velocidade. Ano 1, n. 1. São Paulo: Gráfica Van Moorsel, 2001.

AUMANN, Mark. R&D Center a place where safety meets innovation. **Nascar.com.** May 23, 2008. Disponível em<<http://nascar.com/2008/news/features/05/19/research.development.part.1/index.html>>. Acesso em 02/02/2012.

BAFLE, Chris. **Pitpass - Sponsorship and Advertising.** Disponível em: <http://pitpass.com/src/static/pitpass_advertise.php>. Acesso em 14 de Junho de 2009.

BENSON, Andrew. O retorno dos cobrões. *In:* TREMAYNE, David (Ed.). **Fórmula 1 – 50 Anos Dourados.** Londres, 2000. Volume III.

BLANCO, Manuel. *¡Adiós Y Hasta Nunca!* **GPTotal.** Leitores - With a Little Help. Disponível em <<http://gptotal.com.br/2005/Leitores/Help/20050505.asp>>. Acesso em 23/09/2011.

BLANCO, Manuel. O carro bom demais. **GPTotal.** Leitores - With a Little Help – Cartas 2ª quinzena, Julho 2002. Disponível em <http://gptotal.com.br/panda/cartas2q_07_04.htm>. Acesso em 02/12/2011.

BLANCO, Manuel. Ridículos 6 centímetros. **GPTotal.** Leitores - With a Little Help. Disponível em <<http://gptotal.com.br/2005/Leitores/Help/20050825.asp>>. Acesso em 12/09/2011.

BOURDIEU, Pierre. **O Poder Simbólico.** Tradução de Fernando Thomaz. 14 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

BURTI, Luciano. A Stewart campeã: A imbatível Red Bull de 2011 é a boa e velha Stewart – com muito mais massa muscular. **Revista Quatro Rodas.** Edição 625. São Paulo: Editora Abril. Dezembro de 2011. p. 107.

CARRARA, Adriano (Ed.). **Revista História do Automóvel.** São Paulo: Editora Escala, [s/d]. p. 14.

CHAVES, Zeca. Duelo de Monstros - Mercedes-Benz e Caracciola contra Auto Union e Rosemeyer: A História do duelo de glória e morte pela supremacia da velocidade na década de 30. **Revista Quatro Rodas Clássicos.** ed. 6. São Paulo: Abril, [s/d].

CHRONIK 1883-1900/en. **Mercedes-Benz Classic Wiki.** Disponível em <http://et.mercedes-benz-clubs.com/mediawiki/index.php/Chronik_1883_-_1900/en>. Acesso em 20 de fevereiro de 2011.

COLLINS, Samantha-Jane. A Guerra FISA-FOCA. *In:* TREMAYNE, David (Ed.). **Fórmula 1 – 50 Anos Dourados.** Londres, 2000. Volume III.

CORREA, Eduardo. **Fórmula 1: pela glória e pela pátria**. São Paulo: Globo, 1994.

CORREA, Eduardo. A tragédia de 1955: o pior acidente da História do esporte a motor. **ULTIMAVOLTA.com**. Especial 24 Horas de Le Mans 2009. Disponível em <http://ultimavolta.com/turismo/especial_lm/2009_09_26_Especial_LM_05.html>. Acesso em 23/03/2011.

CROMBAC, Gerard. Os pensamentos de Jabby Crombac. *In*: TREMAYNE, David (Ed.). **Fórmula 1 – 50 Anos Dourados**. Londres, 2000. Volume III.

D’ALESSIO, Paulo. Uma longa história de desacertos. *In*: SANTOS, Francisco. **Fórmula 1993-1994**. Anuário. São Paulo/Lisboa: Edipromo/Talento, 1993, p.25.

DOODSON, Mike. Bernie Voa no Concorde. *In*: TREMAYNE, David (Ed.). **Fórmula 1 – 50 Anos Dourados**. Londres, 1999. Volume II.

DREGNI, Michael. **Stock Car Racing**. Mankato: Capstone Books, 1994. Disponível em <http://books.google.com/books?id=2fSJBIE2gflC&lpg=PA45&ots=HPQ8bYcd_5&dq=Stock%20Car%20Racing%20Purses&pg=PA8#v=onepage&q&f=false>. Acesso em 23/09/2011

EAGLETON, Terry. **A ideia de cultura**. Tradução Sandra Castello Branco. São Paulo: Unesp, 2005.

EAGLETON, Terry. **Ideologia: uma introdução**. São Paulo: Unesp/Boitempo, 1997.

Enciclopédia INTERCOM de comunicação. São Paulo: Sociedade Brasileira de Estudos Interdisciplinares da Comunicação, 2010.

FITTIPALDI, Emerson. **Uma vida em alta velocidade**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2003.

FRANÇA, Rodrigo. **Ayrton Senna e o Jornalismo Esportivo**. 149p. Dissertação de Mestrado – Universidade de São Paulo, 2006. p.6.

FREUD, Sigmund. **Pensamentos de Freud**. Coligidos e apresentados por Alain de Mijolla; ilustrações de Jean-Jacques Sempé; tradução de Rita Braga. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1985.

GADAMER, Hans-Georg. **O caráter oculto da saúde**. Tradução de Antonio Luz Costa. Petrópolis: Vozes, 2006.

GAVIN, Bill. **A História de Jim Clark**. Tradução de Pedro Victor de Lamare. 1 ed. Coleção Auto Esporte, vol. 1. Rio de Janeiro: Efecê Editora, 1969.

GEHRINGER, Max. **Quatro Rodas Especial: O carro no Brasil – Uma viagem pela história do automóvel, no país que é apaixonado por ele**. Edição Especial. São Paulo: Abril, 2002.

GIAVONI, Lucas A. **Estudo da influência das marcas de cigarro na Fórmula 1**. Pesquisa de Iniciação Científica. Uniso/FAPESP, 2006.

GIAVONI, Lucas. Gigante incompatível. **GPTotal**. Leitores – With a Little Help. Disponível em <<http://gptotal.com.br/2005/Leitores/Help/20091116.asp>>. Acesso em 21/01/2012.

GIAVONI, Lucas. Grand Prix e As 24 Horas de Le Mans: Um ensaio sobre os grandes filmes do esporte a motor. *In*: MORAIS, Osvando J.; SCHETTINO, Paulo B. C. (Orgs.). **Teorias da Comunicação Aplicadas: produção discente**. Sorocaba: EDUNISO, 2010.

GREAT CARS: Ferrari – Rolls Royce. Michael Rose Productions, Inc. Documentário. DVD, 50 min.

HEAP, Richard (Diretor). **Grand Prix: The Killer Years**. Bigger Picture Projects for BBC. Inglaterra, 2010. Documentário, 59 min.

HELAL, Ronaldo. **O que é sociologia do esporte**. Coleção primeiros passos, 235. Editora Brasiliense, 1990.

HODGES, David. **Classic Racing Cars: Grand Prix and Indy**. London: Regency House Publishing Ltd., 1995.

HONDA, Soichiro. **Honda por Honda**. Colaboração de Thierry de Beaucé e Christian Polak. Tradução de Flavio R. Zanchi. 2. ed. São Paulo: Sigla, 1982.

HOUAISS, Antônio (Ed.). **Dicionário eletrônico Houaiss da língua portuguesa**. Versão 3.0. Houaiss/Objetiva, 2009. CD-ROM.

HUGHES, Mark. A F1 nos EUA: Um caso de amor destinado ao fracasso? *In*: TREMAYNE, David (Ed.). **Fórmula 1 – 50 Anos Dourados**. Londres, 2000. Volume III.

HUGHES, Mark. A F1 versus Champcar. *In*: TREMAYNE, David (Ed.). **Fórmula 1 – 50 Anos Dourados**. Londres, 2000. Volume III.

HUGHES, Mark. Dez desempenhos excelentes: Juan Manuel Fangio, Nürburgring 1957. *In*: TREMAYNE, David (Ed.). **Fórmula 1 – 50 Anos Dourados**. Londres, 2000. Volume III.

HUGHES, Mark. Os Anos 50. *In*: TREMAYNE, David (Ed.). **Fórmula 1 – 50 Anos Dourados**. Londres, 2000. Volume III.

HUGHES, Mark. Tecnologia em Mudança. 50-59. *In*: TREMAYNE, David (Ed.). **Fórmula 1 – 50 Anos Dourados**. Londres, 1999. Volume II.

HUIZINGA, Johan. **Homo ludens: o Jogo como elemento da Cultura**. 4. ed. São Paulo: Perspectiva, 1996.

JOHNSGARD, Keith [entrevistado]. *In*: CLARKSON, Jeremy (Ed.). **Superstars of Speed**. Speed, episode 2. British Broadcasting Company. England, 2001. Documentário, 29 min.

KATZIN, Lee H (Diretor). **As 24 Horas de Le Mans**. Produção de Solar Productions; Cinema Center Films. Paramount DVD Collection; CBS DVD. EUA, 1971. DVD, 108 min.

LICHTY, Lester C. **Procesos de los Motores de Combustion**. Madrid: Libros McGraw-Hill, 1970.

MADEIRA DA CUNHA, Márcio. A destruição da F1 nas mãos de Max Mosley. **ULTIMAVOLTA.com**. Análises da F1. Disponível em <http://ultimavolta.com/formula1/analises/2009_05_21_A_destruicao_da_F1_nas_maos_de_Max_Mosley.html>. Acesso em 02/03/2011.

MADEIRA DA CUNHA, Márcio. As vantagens do fim do reabastecimento (Parte 2). **ULTIMAVOLTA.com**. Análises da Fórmula 1. 24 de Outubro de 2008. Disponível em <http://ultimavolta.com/formula1/analises/2008_10_24_As_vantagens_do_fim_do_reabastecimento_parte_2.html>. Acesso em 08/08/2012.

MADEIRA DA CUNHA, Márcio. **Os “desvios” publicitários na cobertura jornalística da Fórmula 1**. 48p. Trabalho de Conclusão de Curso - Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2006.

MAXIMIANO, Antonio Cesar Amaru. **Teoria Geral da Administração: Da Revolução Urbana à Revolução Digital**. 4. ed. rev. e at. São Paulo: Atlas, 2004.

McLUHAN, Marshall. **Os meios de comunicação como extensões do homem** (understanding media). Tradução Décio Pignatari. 11 ed. São Paulo: Cultrix, 2001.

O MUNDO CURIOSO DE QUATRO RODAS. Edição Especial. São Paulo: Abril. Julho, 2002.

ORWELL, George. **The Sporting Spirit**. First published: Tribune. GB, London. December, 1945. Disponível em <http://orwell.ru/library/articles/spirit/english/e_spirit>. Acesso em 03/03/2012.

PIRES DA ROCHA, Ronai. Automobilismo: qual uso, qual significado? **Revista Ciência & Ambiente**. Universidade Federal de Santa Maria/RS. N. 37, jul/dez 2008. p.16.

QUINTANILHA, Sérgio. Um campeonato inesquecível. *In: Revista Racing*. Editora Motor Press Brasil, n. 27, outubro de 1998.

RACING Through Time: O melhor de Correndo no Tempo. Volume 1: Grandes Equipes. São Paulo: Quatro rodas / Editora Abril, 2005. DVD, 150 min.

ROSAMOND, Chris. Líquido Vital. **One Aim – A Revista da Toyota**. Nº 1: Entrando em ação. Verão 2002. p. 67.

RUSSELL, Bertrand. *In: BUCHSBAUM, Paulo. Frases Geniais – que você gostaria de ter dito*. Rio de Janeiro: Ediouro, 2004. p. 38.

SANTOS, Francisco. **Ayrton Senna do Brasil**. 2. ed. Lisboa/São Paulo: Talento/Edipromo, 1994.

SAWARD, Joe. Fiorano 1987. Momentos Críticos. *In: TREMAYNE, David (Ed). Fórmula 1 – 50 Anos Dourados*. Londres, 2000. Volume III.

SAWARD, Joe. O jogo do Dinheiro: Como evoluíram as finanças das equipes de Fórmula 1. *In: TREMAYNE, David (Ed.). Fórmula 1 – 50 Anos Dourados*. Londres, 1999. Volume II.

SCHVINGER, Paulo (Ed.). **História do Automóvel**. Società Torinese Industria Grafica – Italia. Editora Expressão e Cultura, [s/d].

SHARP, Bob. Vida longa aos carros: Dizer que os carros de antigamente duravam mais não é verdade. Mas tem gente que não quer acreditar nisso. *In: Revista Quatro Rodas*. n. 523. São Paulo: Abril. Fev. 2004. p. 25.

SCHLANG, Archim. O duo dinâmico. *In: TREMAYNE, David (Ed). Fórmula 1 – 50 Anos Dourados*. Londres, 2000. Volume III.

THEISSEN, Mario *et al.* 10 Years of BMW F1 Engines. BMW Group, Munich. *In: XXXI Internationales Wiener Motorensymposium*. 2010.

Thrilling 2010 season boosts Formula One TV audiences. **Formula 1 - The Official F1 Website**. Disponível em <<http://www.formula1.com/news/headlines/2011/1/11660.html>>. Acesso em 21/06/2011.

THOMPSON, John B. **Ideologia e Cultura Moderna**. Petrópolis: Vozes, 1995.

TREMAYNE, David. Os anos sessenta. *In*: TREMAYNE, David (Ed). **Fórmula 1 – 50 Anos Dourados**. Londres, 2000. Volume III.

TREMAYNE, David. Spa 1966, o início da campanha de Stewart em prol da segurança. Momentos críticos. *In*: TREMAYNE, David (Ed). **Fórmula 1 – 50 Anos Dourados**. Londres, 2000. Volume III.

UDEN, Patrick [Produtor]. **Gentlemen, Lift your Skirts**. Uden Associates Production for BBC. Inglaterra, 1981. Documentário, 46 min.

UDEN, Patrick [Produtor]. **Turbo: Once Round the Block/Qualifying Boost**. Uden Associates Production for Channel Four Television; Ford Motor Company. Inglaterra, 1986. Documentário, 108 min.

VIEIRA, José Luiz. A História Das Competições. *In*: ALZUGARAY, Domingo (Ed.). **100 Anos do Automóvel**. Motor 3 – Edição Histórica. São Paulo: Editora Três, 1986.

VIEIRA, José Luiz. Os Antecedentes do Automóvel. *In*: ALZUGARAY, Domingo (Ed.). **100 Anos do Automóvel**. Motor 3 – Edição Histórica. São Paulo: Editora Três, 1986.

WINDSOR, Peter. Deus uma volta atrás. **Revista F1 Racing**. n. 10, 2007. p.81-82.

WINDSOR, Peter. Sem limites. **Revista Racing**. F1 Racing seção exclusiva para Racing. Editora Motorpress Brasil, n. 139, janeiro de 2004. p. 12.

WISE, David Burgees. **Carros famosos**. Tradução de Fernando de Castro Ferro, ilustrações de Walter Wright. São Paulo: Melhoramentos, 1975.

ZELLER, Bob. The Quitting Game. For some NASCAR teams, starting a race - then parking after only a few laps - is a way of life. **Card And Driver**. February 2009. Disponível em <<http://caranddriver.com/features/the-quitting-game>>. Acesso em 19/05/2012.

Crédito das ilustrações

Imagem 01, p. 44: [Reprodução] Le Point. **Flickr**. In 1980, French news magazine "Le Point" was the happy sponsor of the winning car RONDEAU M379B at the 24 hours of Le Mans. Disponível em <http://farm5.staticflickr.com/4060/4389315661_e260a2b727_b.jpg>.

Imagem 02, p.60: [Digitalização] Foto de Williams F1. **Revista Racing**. F1 Racing seção exclusiva para Racing. Editora Motorpress Brasil, n. 139, janeiro de 2004. p. 11.

Imagem 03, p.62: Foto de Getty Images. Robert Kubica's BMW Sauber obliterates after hitting the barriers, Canadian Grand Prix, June 10, 2007. **ESPN F1**. Disponível em <<http://f1.imgci.com/PICTURES/CMS/4500/4537.jpg>>.

Imagem 04, p.64: Foto de Bernard Cahier. **F1-Photo: The Cahier Archive**. Disponível em <http://f1-photo.com/Ressources/Gallery/1953/Mexico/Bonetto_1953_Mexico_02_BC.jpg>.

Imagem 05, p.65: Hans Herrmann Close Call. **The Chicane Blog: A Celebration of Classic Motorsport**. Disponível em <<http://thechicaneblog.com/wp-content/uploads/2009/07/hermann-crash.jpg>>.

Imagem 06, p.68: [Digitalização] Fotos de Neale Haynes. **Revista Racing**. F1 Racing seção exclusiva para Racing. Editora Motorpress Brasil, n. 170, Segunda quinzena de maio de 2005. p. 56-57.

Imagem 07, p.98: Foto de Ian Kenins/AFP/Getty Images. **Picasa**. Perfil de Sztavrosz 1980. Album Ayrton Senna (1960-1994). Disponível em <<http://picasaweb.google.com/Sztavrosz1980/AyrtonSenna19601994#5061247312511734466>>.

Imagem 08, p.110: [Reprodução] Live Timing. **The Official F1 Site**. Disponível em <http://www.formula1.com/live_timing/live_timing_popup.html>.

Imagem 09, p.115: Foto de Bernard Cahier. **F1-Photo: The Cahier Archive**. Disponível em <http://f1-photo.com/Ressources/Gallery/1978/Sweden/Watson_1978_Sweden_01_BC.jpg>.

Imagem 10, p.141: Martini History. Get inspired by experiencing the amazing legacy of Martini Racing. **Martini Racing**. Imagens disponíveis em <http://martiniracing.com/pop_image.aspx?img=brabham1.jpg>, <http://martiniracing.com/pop_image.aspx?img=wollek_mans_1978.jpg>, <http://martiniracing.com/pop_image.aspx?img=rally_lancia_037_bush_1982.jpg>, <http://martiniracing.com/pop_image.aspx?img=bianco_cruising_87.jpg>.

Imagem 11, p.150: Foto de Norio Koike. Página do Instituto Ayrton Senna – Ayrton Senna Institute. **Facebook**. Álbuns – Mobilização 20 de Outubro. Disponível em <https://fbcdn-sphotos-a.akamaihd.net/hphotos-ak-ash4/s720x720/303100_265068786867758_100730889968216_761186_218982782_n.jpg>.