

FÁBIO DE MEDEIROS

HISTÓRIA DO AUTOMOBILISMO NO ESTADO DO PARANÁ (1967-1979)

Monografia apresentada como requisito parcial para conclusão do Curso de Bacharel em Educação Física, Departamento de Educação Física, Setor de Ciências Biológicas, da Universidade Federal do Paraná.



CURITIBA

2006

FÁBIO DE MEDEIROS

HISTÓRIA DO AUTOMOBILISMO NO ESTADO DO PARANÁ (1967-1979)

Monografia apresentada como requisito parcial para conclusão do Curso de Bacharel em Educação Física, Departamento de Educação Física, Setor de Ciências Biológicas, da Universidade Federal do Paraná.

Orientadora: Prof^a Ms. VERA LUIZA MORO

Dedico este trabalho a todas as pessoas que lutaram para tornar o automobilismo um esporte tão fascinante, capaz de atrair a atenção de multidões, que tanto nos autódromos, estradas e caminhos rurais, pistas de arrancada ou ainda diante da televisão acompanham fielmente as diversas categorias do *motorsport*, e dedico sobretudo àqueles pilotos que perderam suas vidas, em diversas competições mundo afora, pilotos que muitas vezes marcaram por notícias tristes em virtude das tragédias, mas que com toda a bravura e coragem que este esporte exige de seus praticantes, não temeram ao desafiar a própria morte, competindo contra todas as adversidades...

Agradeço a todos aqueles que incentivaram e colaboraram com a realização de minha pesquisa, em especial minha orientadora, Professora Ms. Vera Luiza Moro, que com toda atenção e carinho me possibilitou ampliar meus horizontes e concretizar este estudo...

“ Win on sunday, sell on monday”.

Henry Ford

SUMÁRIO

RESUMO	vi
1 INTRODUÇÃO	1
1.1 APRESENTAÇÃO DO PROBLEMA.....	1
1.2 JUSTIFICATIVA	3
1.3 OBJETIVOS	3
2 REVISÃO DE LITERATURA	4
2.1 SURGIMENTO DO AUTOMÓVEL E FORDISMO.....	4
2.2 INTERAÇÃO ENTRE INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA E AUTOMOBILISMO	5
2.3 FEDERAÇÕES E ENTIDADES: ESTRUTURAÇÃO DO AUTOMOBILISMO.....	8
2.4 O SURGIMENTO DO MARKETING ESPORTIVO E SUA RELAÇÃO COM O AUTOMOBILISMO	10
2.5 A TEORIA DOS CAMPOS PARA UMA ANÁLISE DO AUTOMOBILISMO	12
3 METODOLOGIA	14
4 DÉCADA DE 60: INÍCIO DAS COMPETIÇÕES NO PARANÁ	15
4.1 1967: EXPANSÃO DAS COMPETIÇÕES NO PARANÁ	16
4.2 1970: COMPETIÇÕES INTERNACIONAIS NO PARANÁ	24
5 CONCLUSÕES	57
REFERÊNCIAS	59
FONTES	61

RESUMO

O objetivo deste trabalho é constituir um processo histórico do automobilismo no estado do Paraná. Para tanto, foi realizada uma pesquisa histórica, utilizando-se de fontes primárias, no caso o jornal Gazeta do Povo. O recorte histórico foi entre os anos de 1967 e 1979, visando reportar o surgimento deste esporte no estado. Foram analisados os fatos referentes ao automobilismo paranaense neste período, buscando estabelecer as devidas conexões com o ocorrido no Brasil e no exterior, no que diz respeito aos eventos automobilísticos e informações da indústria de automóveis. Importantes informações foram obtidas, possibilitando uma melhor compreensão de como o automobilismo se estruturou no Paraná, e num processo marcado por evoluções e retrocessos, constituiu-se ao longo do tempo, como um esporte que atrai grande público e muitos competidores aos eventos, bem como a atenção dada pela mídia é notória, conferindo ao estado uma posição de destaque no cenário nacional. A diversidade de categorias automobilísticas, muitas oriundas no Paraná, bem como importantes eventos e pilotos com renome nacional e internacional, conferem ao estado grande projeção no automobilismo brasileiro. Poucos estudos existem sobre as origens do automobilismo no estado, e por se tratar de um esporte marcado pelo entretenimento de um considerável público e com grande inserção na mídia, reflexões sobre como este processo se constituiu são necessárias para entendermos o atual sucesso do automobilismo paranaense.

Palavras chaves: **Automobilismo, História, História do Automobilismo.**

1 INTRODUÇÃO

1.1 APRESENTAÇÃO DO PROBLEMA

Aceita-se que o surgimento do Automobilismo ocorreu na França, tendo a primeira corrida realizada no dia 23 de junho de 1894. A prova levou o nome de Paris-Rouen, e teve a participação de 21 carros. Foi vencida pelo Conde francês Albert de Dion, pilotando um Peugeot. A partir de então foram várias as competições pela Europa, que tornavam cada vez mais popular o esporte. Multidões se aglomeravam ao redor das precárias estradas para acompanhar a passagem dos carros. No ano de 1903 foi construído o autódromo de Milwaukee, nos Estados Unidos. Em 1907 surge o primeiro autódromo na Europa, em Brooklands, na Inglaterra. Em 1909 foi construído o autódromo de Indianápolis, nos Estados Unidos, onde a partir de 1911 foram disputadas as famosas 500 Milhas, prova mais tradicional do automobilismo. (DUARTE, 1996).

Os carros passavam por intenso processo de evolução, como o desenvolvimento de pneus, suspensão, freios, e, sobretudo, motores cada vez mais potentes. A indústria automotiva, por sua vez, utilizava-se das competições para testar esses novos componentes.

No Brasil, foi fundado o Automóvel Clube do Brasil, no ano de 1907. A primeira prova foi disputada em 1908, no dia 26 de julho, na cidade de São Paulo, no circuito de Itapeverica, sendo acompanhada por cerca de 10 mil pessoas. A vitória foi do Conde Sylvio Álvares Penteado, a bordo de um carro Fiat. O esporte rapidamente se difundiu, com o rápido aumento de provas, competidores e expectadores. Em 1925 foi realizada uma corrida na cidade do Rio de Janeiro, e em 1933 aconteceu o I Grande Prêmio Cidade do Rio de Janeiro, no Circuito da Gávea. (LEAL, 2004).

Em 1935 foi disputado o I Grande Prêmio Cidade de Porto Alegre, no dia 15 de novembro. O circuito de Interlagos, na capital paulista, foi inaugurado em 1940, sendo o primeiro autódromo fechado do País.

Após a Segunda Guerra Mundial, com o surgimento de categorias importantes no âmbito mundial, como a Fórmula 1, Formula 3000, *Nascar*, Fórmula Indy (criada em 1909 e a partir de 1956 organizada pelo USAC – United States

Automovel Club), dentre outras, o interesse do público tornou-se cada vez maior, fazendo com que o esporte se tornasse uma grande vitrine, tanto para as fábricas de automóveis, como para as empresas que utilizariam-se da imagem de carros e pilotos, bem como espaços nos autódromos, para sua publicidade. Nessa época, o Brasil entra definitivamente no cenário automotivo. A participação de pilotos brasileiros, como Chico Landi e Manoel de Teffé, foi o embrião que culminaria mais tarde nos diversos títulos conquistados, sobretudo na Fórmula 1, com Emerson Fittipaldi, Nelson Piquet e Ayrton Senna. (CBA, 2006; DUARTE, 1996).

No início da década de 60 surgem os autódromos de Curitiba (PR), Tarumã (RS) e Fortaleza (CE). Em 1973 é inaugurado o autódromo de Cascavel (PR). Em abril de 1979, é criada a Stock Car, então principal categoria do automobilismo nacional, com provas disputadas em vários autódromos, de diversos estados do país.

No estado do Paraná, Vários pilotos tiveram destaque, seja em categorias nacionais, (haja visto que as duas principais do país, a Stock Car e a Fórmula Truck, tiveram como campeões, pilotos paranaenses, no ano de 2003), como nas principais categorias do mundo, (como Fórmula 1, Fórmula *Indy*, Fórmula 3000, Campeonatos de Turismo e Kart), a participação dos paranaenses teve destaque, representada por pilotos como Raul Boesel, Ricardo Zonta, Tarso Marques, Ricardo Sperafico, dentre tantos. (CBA, 2006).

Outro fato marcante é a quantidade de provas, de diversos campeonatos, realizada no estado, em várias cidades, como Curitiba, Londrina e Cascavel (o Paraná foi o primeiro estado brasileiro a possuir três autódromos homologados para provas de alto nível, todos com projeção no cenário nacional e Internacional). Além disso, presença de público nesses eventos, bem com o em provas de rally tem sido maciça.

Na literatura, pouco se encontra publicado a respeito deste fenômeno no Estado. As fontes que relatam os motivos do atual estágio de sucesso desse esporte no Paraná são escassas. Portanto, o propósito deste estudo é constituir um processo histórico do automobilismo no Paraná, destacando sua origem no estado, as principais provas, pilotos e equipes de maior destaque.

1.2 JUSTIFICATIVA

A participação vitoriosa dos pilotos paranaenses, em competições nacionais, sobretudo no ano de 2003, onde as duas principais categorias do país foram vencidas por pilotos do Estado. Paralelamente, a participação nas mais importantes categorias internacionais, como a Fórmula 1, Fórmula Indy, e Fórmula 3000, incluindo títulos e vitórias em importantes corridas. Somado a esses fatos, tem-se a expressiva quantidade de etapas, das mais diversas categorias nacionais e internacionais, sejam eventos em autódromos, ou disputas de rallys, com comparecimento maciço de público nos eventos, e outra particularidade: o Paraná possui 3 autódromos com homologação para provas nacionais e internacionais.

A pouca produção de nível acadêmico, explicando esse fenômeno se faz presente. Estudos trazendo um panorama deste esporte no âmbito estadual são necessários.

1.3 OBJETIVOS

1.3.1 Construir um processo histórico do Automobilismo no Estado do Paraná.

1.3.2 Analisar as principais provas disputadas ao longo do tempo, em paralelo com as entidades responsáveis pela homologação dessas competições (Confederações, Federações e Associações).

1.3.3 Verificar os principais pilotos que fizeram e fazem parte do Automobilismo no Estado.

2 REVISÃO DE LITERATURA

O ano de 2006 marca o 112º aniversário da primeira prova automobilística que se tem registro. Competição essa realizada na França em 23 de junho de 1894. (DUARTE 1996)

Desde seu surgimento, o automobilismo, como o esporte de uma forma geral, passou e vem passando por um intenso processo evolutivo: o desenvolvimento tecnológico dos carros, pistas, sistemas de segurança, bem como as evoluções nos regulamentos das competições, visando aumentar tanto a segurança, como o nível de competitividade. Para entender toda essa série de mudanças, três vias foram utilizadas: Uma análise do processo histórico conhecido como Fordismo, situando-o no processo conhecido como Segunda Revolução Industrial; o surgimento do Marketing Esportivo, sobretudo a partir da década de 70 do século XX; e como modelo de análise, o referencial utilizado foi a Teoria dos Campos, de Pierre Bourdieu.

2.1 SURGIMENTO DO AUTOMÓVEL E FORDISMO

Analisando a época em que surgiu o automobilismo, percebe-se que profundas mudanças, decorrentes da Segunda Revolução Industrial, incidiam sobre as estruturas sociais. Tanto na Europa, como nos Estados Unidos ao final do século XIX, a maioria da população já havia deixado o meio rural, e se aglomerava nas cidades, sobretudo nos locais onde havia intensa atividade fabril. (PARK, 1997). A produção industrial aumentava num ritmo acelerado. E nesse contexto, a recém criada indústria automobilística, começava a despontar. Uma série de adventos e aperfeiçoamentos colaboravam para o crescimento e consolidação dessas empresas. Entretanto, como a produção era quase artesanal, e não havia padronização nos processos produtivos, o volume de automóveis era pequeno, e a população que os possuía era extremamente seleta (CHIAVENATO, 1983).

No início do século XX, um personagem veio a ser decisivo para o sistema industrial como um todo, especialmente o automobilístico: Henry Ford.

Ford fundou sua empresa, a Ford Motors Company em 1903, e implementou o sistema de produção em série, que culminou em 1908 com o lançamento do modelo T. (MAGRETTA, 2002). O sistema visava diminuir o número de tarefas dos

operários, tornando-os especializados em apenas uma função, numa única parte do automóvel. Outra característica foi a produção de peças padronizadas e intercambiáveis. Com isso, o processo de fabricação aumentou de forma expressiva. Atrelado a essa maior produtividade, o preço do modelo T reduzia-se anualmente. O objetivo de Ford era tornar o carro mais acessível, visando atender a uma maior parcela da população. Com isso, apenas com o famoso modelo T, a Ford conquistara em 1920, 55% do mercado norte-americano de automóveis.

Uma década depois, o grupo liderado por Alfred Sloan, oriundo de 1908 quando William Durant, então presidente da Buick comprou empresas como a Chevrolet e a Cadillac, formando a General Motors Company, passou a investir na diversificação de produtos: em contraposição ao modelo de Ford, que investia em apenas um carro, a General Motors expandia o leque de veículos, possibilitando opções de escolha ao consumidor. Existiam desde modelos simples e baratos, até carros mais potentes e sofisticados. Isto fez com que em 1940 a General Motors ficasse com 45% do mercado norte-americano, deixando apenas 16% para a empresa de Henry Ford. (MAGRETTA, 2002).

Um personagem importante para esse período foi Frederick Taylor, que com sua teoria científica da administração, conhecida como Taylorismo, referente ao aperfeiçoamento administrativo das empresas, contribuiu para o aumento da produção industrial em massa (CHIAVENATO, 1983).

Todo esse processo que marcou a segunda fase da Revolução Industrial, foi uma progressão contínua que se expandiu pelo século XX, culminando no atual desenvolvimento tecnológico, presente nos dias atuais. Vale ressaltar ainda que os três maiores conglomerados industriais, com maior patrimônio e faturamento anual, são montadoras automobilísticas: General Motors, Ford e Toyota, sendo as duas primeiras oriundas do início do século XX.

2.2 INTERAÇÃO ENTRE INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA E AUTOMOBILISMO: AS PISTAS DE CORRIDA COMO UM LABORATÓRIO

Nos primórdios do Automobilismo, a associação entre indústria e competições era uma constante. As equipes que disputavam as perigosas provas, em estradas precárias e com veículos pouco aperfeiçoados e inseguros, eram na maioria das vezes as próprias divisões das fábricas responsáveis pelo desenvolvimento dos

novos equipamentos. Com isso, havia uma total interação entre engenheiros, mecânicos e pilotos ¹. Essa foi a base das estruturas que compunham a organização do automobilismo, na primeira metade do século XX.

Na Europa, as provas de *endurance* eram verdadeiros laboratórios onde as fábricas testavam novos componentes, desenvolviam e aperfeiçoavam sistemas de segurança. A busca por motores mais potentes, acoplados a carros pouco estáveis oferecia um risco enorme aos pilotos e expectadores, que se aglomeravam pelas estradas onde eram realizadas as provas (nessa época, poucos circuitos fechados existiam). Diversos são os relatos de acidentes ocorridos nesse período, muitas vezes com graves conseqüências para os pilotos e os expectadores. Muitos faleceram em virtude da pouca organização das corridas e da precariedade dos veículos.

Paralelamente, nos Estados Unidos, o desenvolvimento de veículos e competições ocorria simultaneamente. Em 1903 surge o Autódromo de Milwaukee, um oval de 1 milha de extensão, localizado no norte do país. A construção do autódromo de Indianápolis, em 1909, uma pista com traçado oval, com extensão de 2,5 milhas, atraiu para seus arredores uma centena de pequenas oficinas norte-americanas, que tinham como objetivo utilizar a pista como laboratório para o desenvolvimento de novas tecnologias. A organização de competições era um processo inevitável. As primeiras provas foram disputadas na precária pista de carvão. Ainda em 1909, o traçado foi pavimentado com tijolos. Como alternativa para atrair mais equipes, pilotos e público, em 1911 o então rebatizado *Indianápolis Motor Speedway* foi o palco da primeira edição das lendárias 500 Milhas, que atualmente é considerada não só a maior prova do automobilismo mundial, como um dos maiores eventos esportivos do planeta, em termos de números de expectadores - 500 mil pessoas por evento, mídia envolvida, patrocinadores e número de equipes, foram 16 equipes no ano de 2006, com 33 pilotos na disputa. O piloto vencedor, o norte-americano Sam Hornish Jr. faturou uma premiação próxima a 1,5 milhões de dólares. (LEWANDOWSKI, 2006).

1 <http://www.gazetaesportiva.net/historia>

Com o transcorrer das primeiras duas décadas do século XX, e após o término da Segunda Guerra Mundial, o esporte estava cada vez mais presente em diversos países, tomando rumos que culminariam no surgimento de uma categoria internacional: A Grand-Prix. Regulamentada pela FIA (Federação Internacional de Automobilismo, entidade criada em 1904). A Grand-Prix consistia numa série de provas pela Europa e Estados Unidos, em parceria com os Automóveis Clubes locais. No período anterior a I Guerra Mundial, algumas etapas foram realizadas, mas foi a partir de 1921 que o campeonato passou a ser organizado na forma de um Mundial. Essa categoria foi o embrião para o surgimento da Fórmula 1, em 1950. As equipes que disputavam a Grand-Prix eram em geral, montadoras européias: Masserati, Mercedes Benz, Auto Union, Ferrari, Bugatti, Peugeot, Fiat, Renault e Jaguar eram as mais conhecidas. A parceria com as empresas fornecedoras de pneus era outra característica. Essas batizavam com seus nomes, provas, autódromos, circuitos. Como exemplo, podemos citar a curva Dunloop, no famoso autódromo de Le Mans, na França, em alusão ao fabricante de pneus. Essa parceria entre equipes e fábricas seguiu pelas décadas seguintes. Nos Estados Unidos processo similar ocorria: novos autódromos foram inaugurados. Em 1909 surgiu a Fórmula Indy, administrada pela AAA - American Automobile Association.

A década de 40 marcou um período de poucas competições, por ocasião da Segunda Guerra Mundial. A partir de 1946 algumas competições foram retomadas. A criação da NASCAR nos Estados Unidos em 1947 e da Fórmula 1, em 1950, foram dois marcos para o automobilismo mundial e para as indústrias, que agora passavam a acumular um enorme capital, estabelecendo um patrimônio gigantesco, e em franca expansão pelo planeta. A estreita parceria entre as pistas e o desenvolvimento tecnológico chegava a um estado avançado. No caso da NASCAR, que já no seu primeiro ano de campeonato contou com a participação de 9 marcas: Buick, Cadillac, Chrysler, Ford, Hudson, Kaiser, Lincoln, Mercury e Oldsmobile, que travavam verdadeiras batalhas pelos diversos ovais de alta velocidade (conhecidos como superspeedways), espalhados por várias cidades do extenso território americano (SAMAHÁ, 2002, in <http://www2.uol.com.br/bestcars/autom/nascar.htm>).

Já a Fórmula 1 tinha como característica a internacionalização: em 1950, foram selecionadas sete corridas (pela ordem, Inglaterra, Mônaco, 500 Milhas de Indianápolis, Suíça, Bélgica, França e Itália) que seriam válidas para o Mundial. A

primeira prova foi em 13 de maio, em Silverstone, na Inglaterra, e seu vencedor o mesmo que, mais tarde, seria o primeiro campeão: o italiano Giuseppe Farina, da Alfa Romeo (DUARTE 1996, p.19-20).

A parceria fábrica-pista foi uma constante no desenvolvimento do automobilismo, e com o surgimento dos campeonatos de rally, essa simbiose foi fortalecida. Situação semelhante ocorria também com as motocicletas, nos campeonatos mundiais de Motovelocidade e SuperBike. Nos dias atuais, essa parceria vem se renovando, e como está cada vez mais acirrada a disputa no mercado de vendas, a imagem de uma marca associada a vitórias nas pistas mostra-se um diferencial na hora em que um consumidor opta por um produto. Podemos tomar como exemplo, as propagandas comerciais veiculadas na televisão pelas montadoras Renault e Toyota, na época da realização deste trabalho: a montadora francesa reforçava em suas propagandas de carros produzidos no Brasil, o bicampeonato conquistado em 2006 na Fórmula 1 com o piloto espanhol Fernando Alonso. Já a montadora japonesa, quando dos anúncios comerciais de seu modelo Corolla, associava a imagem de seu produto com sua equipe na Fórmula 1. Não muito distante, numa análise singela, notamos a influência do automobilismo nas propagandas da empresa brasileira Petrobrás, quando esta veicula sua imagem associada às competições de Fórmula 1, Rally Paris-Dacar, dentre tantos.

2.3 FEDERAÇÕES E ENTIDADES: ESTRUTURAÇÃO DO AUTOMOBILISMO

Como inicialmente o Automobilismo era um esporte de cunho nacional, baseado nas estruturas internas dos países que o desenvolveram, nota-se que primeiramente surgiram organizações locais, que tinham autonomia suficiente para organizar as provas. Em 1895 foram fundados os Automóveis Clube da França, Inglaterra e Bélgica em 1896, os da Itália, Holanda, Suíça e Áustria, em 1897 e os dos Estados Unidos e da Alemanha foram fundados em 1898. Finalmente, foi fundada em 1904, em Paris, a Association Internationale des Automobiles Clubs Reconnus (Associação Internacional dos Automóveis Clubes Reconhecidos), que mais tarde seria denominada FIA (Federação Internacional de Automobilismo), que passou a ser a entidade máxima do esporte. O Automóvel Clube do Brasil foi fundado em 1907.

A partir de um certo momento, sobretudo com o surgimento da FISA (Federação Internacional de Automobilismo Esportivo), em 1922, essas estruturas foram agrupadas por uma entidade internacional ².

A FIA congrega cerca de cem confederações esportivas e os automóveis clubes de 91 países. É uma espécie de confederação mundial de automóveis e automobilismo. Até os anos 50, a FIA agia principalmente na área de turismo.

O lado esportivo era dirigido pela FISA (Federação Internacional de Automobilismo Esportivo), um de seus órgãos, fundada em 1922. A FISA tinha o poder de organizar campeonatos em todos os países que possuíam filiação à Federação Internacional. Podia, a seu critério, incluir ou tirar uma etapa de um campeonato internacional (Fórmula 1, Fórmula 3000, Mundial de Marcas, Mundial de Rally, etc). Em 1993 a FISA foi extinta e a FIA assumiu todas as funções.

Uma importante colocação a ser feita é que embora a FIA seja a entidade que controla o automobilismo no âmbito internacional, especificamente nos Estados Unidos, ela não tem muitos poderes. A forma com que o esporte se organizou nesse país acabou por retirar os poderes da FIA. A Fórmula Indy, não seguia (e nem segue) as regulamentações da Federação Internacional. Foi homologada e organizada pela AAA (American Automobile Association) entre os anos de 1909 e 1956, passando para o controle da USAC (United States Automovel Club) entre 1956 e 1979. A partir de 1979, foi dirigida pela CART (Championship Auto Racing Teams), e a partir de 1997 pela IRL (Indy Racing League) (LEWANDOWSKI, 2003) Outra categoria norte americana, a NASCAR (National Association for Stock Car Auto Racing), criada em 1947 também seguia regulamento próprio, não se subordinando às regras da FIA.

² http://www.msports.com.br/p_automob_hist.php

2.4 O SURGIMENTO DO MARKETING ESPORTIVO E SUA RELAÇÃO COM O AUTOMOBILISMO

De acordo com Proni (1998, p. 74),

Ao longo do século XX, a difusão de hábitos esportivos e a conformação de uma cultura de massa levaram à expansão do consumo de artefatos, equipamentos e serviços relacionados à prática esportiva, assim como transformaram os principais eventos esportivos em espetáculos altamente veiculados pela *mass media*. Em consequência, o esporte-espetáculo tornou-se nas últimas décadas um dos 'veículos de comunicação' mais utilizados pelo mundo empresarial para difundir produtos e consolidar marcas mundiais. Esse é o contexto no qual devemos compreender a evolução do marketing esportivo e sua influência sobre a organização dos torneios.

Analisando o desenvolvimento do marketing no automobilismo, percebe-se nitidamente que a reflexão do Professor Marcelo Proni possui uma relação com a modalidade esportiva aqui estudada. Aliás, a partir da década de 60, o automobilismo foi um esporte pioneiro no desenvolvimento do marketing esportivo. A Fórmula 1, é um dos maiores exemplos de como essa área do marketing se instalou. Grandes empresas passaram a investir na categoria, em especial a Philips Morris, que passou a ter seu nome associado a provas e equipes. Situação similar ocorreu também no automobilismo norte americano, onde a associação, além da indústria tabagista, incluía a indústria da cerveja, petrolíferas, de autopeças, e recentemente, de telecomunicações.

Seguindo ainda a reflexão do professor Marcelo Proni (1998, p. 75), entendemos que no automobilismo ocorre o marketing através do esporte, ou seja, atividades ou produtos que fazem uso do esporte como veículo promocional. Analisando o modelo de gestão da Fórmula 1 nas décadas de 70, 80 e 90, fica evidente que trata-se de uma gestão altamente profissional, onde as equipes (em geral grupos britânicos, italianos e franceses) são empresas privadas, trabalhando em parceria com os fornecedores de motores, combustíveis e pneus. Um caso à parte era a equipe Ferrari, que fugia a essa regra, por ser a própria divisão de competição, da fábrica italiana de Maranello (caso similar foi a equipe Renault, entre as décadas de 70 e 80, quando manteve uma equipe na F1).

Com o início do século XXI, algumas alterações nas estruturas das equipes, provocaram mudanças nas parcerias supra citadas. Não contentes em apenas fornecer motores, as montadoras passaram a controlar as equipes, com a compra de suas ações. Assim ocorreu com as equipes BMW-Williams, McLaren-Mercedes Benz e BAR-Honda. E mostrando esse interesse crescente pela categoria, outras montadoras seguiram o exemplo da Ferrari. A volta da equipe Renault, e a nova equipe Toyota refletem bem essa tendência, bem como o rompimento da parceria entre a BMW e a Williams, levando a montadora alemã a criar sua própria equipe, com a compra da extinta equipe Sauber. A Honda por sua vez adquiriu todas as ações da BAR, e com isso surgiu a equipe Honda F1. Não satisfeita, a montadora japonesa colocou na disputa uma equipe B, a Super Aguri Honda. Esses e diversos outros exemplos, ilustram o atual patamar da Fórmula 1, a cada temporada atraindo novas montadoras da indústria automobilística a investir pesado na disputa.

Mas o grande diferencial, quando se fala em marketing no automobilismo, comparando as décadas de 70 e 80 com a situação atual é referente ao ramo de atuação dos patrocinadores: com as novas leis anti-tabagistas, em vigor em muitos países da Europa e América, o espaço antes ocupado pelos fabricantes de cigarros passa a ser ocupado por outros grupos empresariais, em especial as próprias indústrias automotivas, empresas de telecomunicação e informática. No modelo norte americano, também ocorre esse processo de substituição dos patrocinadores. Exemplos maiores são a *NASCAR*, cuja empresa que patrocinava e emprestava o 'sobrenome' à categoria, A Winston (marca de cigarro da R.J. Reynolds), desde o ano de 1986 foi substituída pela empresa de telecomunicações Nextel, no ano de 2003. A categoria principal do automobilismo americano é atualmente denominada *NASCAR NEXTEL CUP* ³.

Paralelamente, na Fórmula Indy, a empresa Marlboro, que patrocinava várias provas (entre elas as 500Milhas de Indianápolis), perdeu terreno, e a partir de 2004 restringiu-se a patrocinar apenas a vitoriosa equipe Penske. Este mesmo episódio marcou outras equipes da Fórmula Indy, que tinham como principais patrocinadoras empresas do tabaco ou de bebidas alcoólicas, e em virtude dos novos regulamentos, buscaram outras parcerias.

³ <http://www.speedway.com.br/nascar>

No caso da Fórmula 1, observa-se que a categoria passa a buscar novos mercados. Etapas do mundial em países como China, Barein, Malásia, e Turquia, evidenciam essa tendência. Nestes países, as severas leis anti-tabagistas não são aplicadas com o mesmo rigor que ocorre na Europa e América do Norte. Com isso as equipes e os eventos podem exibir as logomarcas dessas empresas vinculadas ao fumo.

2.5 A TEORIA DOS CAMPOS PARA UMA ANÁLISE DO AUTOMOBILISMO

Partindo do conceito de campo, definido por Bourdieu (1983, p. 89)

“Espaços estruturados de posições (ou de postos), cujas propriedades dependem das posições nesses espaços, podendo ser analisadas independentemente das características de seus ocupantes (em parte determinadas por elas)”.

Temos como ponto de análise que o campo é identificado pelos seus objetos de disputa e seus interesses específicos, e que cada campo possui suas peculiaridades, pois, para seu funcionamento, é necessário a presença de pessoas possuidoras de *habitus* próprios e comuns.

Transpondo os conceitos de Bourdieu para o automobilismo, notamos que o esporte pode ser caracterizado como um campo dentro da sociedade, e o automobilismo seria um sub-campo, com suas peculiaridades específicas, e nele, inserem-se pessoas dotadas de seus *habitus* característicos. Ainda nos reportando a teoria de Bourdieu, entendemos que o conceito de *habitus* quando correlacionado ao mundo automobilístico, é expresso pelas profundas transformações e assimilações das pessoas que fazem parte dessa prática, passando a incorporar os valores, costumes e tradições presentes nesse campo.

Outro conceito presente na teoria de Bourdieu, e que podemos observar no sub-campo do automobilismo é o conceito de inter-relações: Esse fenômeno está presente nas trocas de tecnologia entre as diversas categorias que compõem o automobilismo. Tanto o intercâmbio de tecnologia, como dos pilotos, é cada vez mais presente. Para ilustrar, citamos um importante exemplo:

Na Fórmula Indy, no ano de 2001 foi desenvolvido o HANS (*head and neck support*, apoio de cabeça e pescoço), dispositivo de segurança para garantir a integridade dos pilotos em colisões. Esse mecanismo passou a ser utilizado pela CART (Fórmula Mundial), no ano de 2002, e pela Fórmula 1 a partir de 2003. Atualmente, é um equipamento que passa por processo de evolução, e já é encontrado em categorias como a NASCAR, DTM (Campeonato Alemão de Turismo), Stock Car brasileira, além de outras categorias mundo afora.

O conceito de inter-relações também é ilustrado pelas categorias que visam formar pilotos para as categorias de maior importância. A Fórmula 3000 (em 2005 substituída pela GP2) é um exemplo, uma vez que sua grande função é preparar jovens pilotos para a Fórmula 1. Nos Estados Unidos a mesma situação ocorria com as extintas Indy Light e Fórmula Atlantic, substituídas pela atual Indy Pró Series. Outro caso de categoria responsável pela inserção de novos pilotos é a Nascar Busch Series. De forma geral, esse fenômeno acontece em quase todas as categorias pelo planeta, onde as federações criam divisões de acesso, que funcionam como categorias escola, geralmente utilizando carros mais baratos, com menos performance e aparato tecnológico.

Vale ressaltar que quando analisamos um esporte, temos que ter em mente que ele não se trata de um ambiente fechado, uma vez que está inserido num contexto de práticas e consumos, ou seja, o sucesso da modalidade em muito depende dessa relação entre oferta e procura. E, partindo dessa premissa, podemos verificar que o desenvolvimento do automobilismo (seja na esfera mundial, nacional ou regional), veio a atender às necessidades de todo um sistema: as fábricas de veículos, que puderam desenvolver e criar novos produtos; bem como toda a indústria relacionada ao setor; e com isso, criou-se todo um envolvimento por parte das pessoas que acompanham o esporte, e passaram a ter nele, um meio de entretenimento e lazer.

3 METODOLOGIA

O trabalho realizado tem como característica a pesquisa histórica. Para seu desenvolvimento, foi utilizado como fonte de pesquisa o veículo de mídia jornal. No caso, o jornal Gazeta do Povo, jornal de abrangência estadual, com publicação diária. Foi reportado todo o conteúdo referente ao automobilismo (e em paralelo sobre a indústria automobilística) entre os anos de 1967 e 1979, uma vez que, em 1967 foi inaugurado o Autódromo de Curitiba, o que possibilitou o início de importantes competições oficiais no estado, com a organização da Federação Paranaense de Automobilismo, fundada no ano de 1961. O Autódromo Internacional de Cascavel foi construído em 1970 e teve a pista asfaltada e 1973, o que reforça a importância desse período no desenvolvimento do esporte no Paraná.

E, por se tratar de um estudo a nível de graduação, a pesquisa foi estendida até o ano de 1979, o que nos permite uma análise preliminar de como se iniciou o desenvolvimento desse esporte no Paraná. A construção do Autódromo de Curitiba em 1967, portanto, é o marco inicial da pesquisa, e o marco final, devido às limitações de tempo, o ano de 1979. Um fato interessante a ser colocado, é que, justamente em 1979 foi criada no Brasil a Stock Car, que passou a ser a principal categoria do esporte a motor no país. Certamente esse fato trouxe mudanças no contexto do automobilismo brasileiro, o que pode ser melhor contemplado numa próxima pesquisa.

Também foi realizada uma completa revisão nas publicações do Colégio Brasileiro de Ciências do Esporte, ao longo dos 25 anos de publicação, bem como nos Anais do X Congresso Nacional De História do Esporte, Lazer, Educação Física e Dança, buscando artigos referentes ao automobilismo. Com relação a trabalhos de monografia, realizou-se uma busca nas bibliotecas dos departamentos de Educação Física da Universidade Federal do Paraná, Universidade Estadual de Londrina e Universidade Estadual de Maringá, procurando encontrar estudos referentes ao automobilismo. Em nenhum desses locais de busca encontrou-se qualquer publicação referente ao automobilismo.

4 DÉCADA DE 60: INÍCIO DAS COMPETIÇÕES NO PARANÁ

O surgimento do automobilismo no Paraná, enquanto atividade competitiva, com organização por uma entidade própria, ocorreu com a fundação da Federação Paranaense de Automobilismo, em 1961, indo de encontro das necessidades de uma estrutura que organizasse e regulamentasse esse esporte. A inauguração do Autódromo de Curitiba, no ano de 1967, foi um fator importante para a consolidação desse esporte no estado.

Conforme uma breve pesquisa, realizada no jornal Gazeta do Povo, do ano de 1960, visando apenas um comparativo com o período alvo da pesquisa (os anos entre 1967 e 1979), observou-se que o espaço nesse veículo de mídia, destinados tanto ao automobilismo, quanto à indústria automobilística, eram limitados e restringiam-se a algumas notas, esporadicamente publicadas.

Com relação à indústria automobilística, foram encontradas 6 matérias ao longo de todo o ano de 1960 de veiculação diária do jornal. Essas, eram sobretudo relativas ao tímido desenvolvimento e expansão das fábricas de veículos, com o lançamento de alguns modelos e o aperfeiçoamento tecnológico. Uma interessante matéria, publicada no dia 22 de julho daquele ano, destacava Curitiba como a cidade brasileira com maior número de veículos proporcionalmente ao número de habitantes. Eram cerca de 15mil carros, conferindo um para cada 20 habitantes, um número elevado para a época. Um fato que chama a atenção era o espaço nos anúncios publicitários, nos quais, as propagandas de veículos automotores ocupavam o maior espaço.

No que diz respeito às competições automobilísticas, foram 10 publicações no ano de 1960, todas referentes à provas internacionais, realizadas sobretudo nos Estados Unidos e Europa. Sempre essas matérias encontravam-se no caderno de esportes, que dispunha de duas páginas, sendo a maioria destinada ao futebol e ao o turfe, modalidade que tinha muito destaque naquela época. Entre os meses de julho e agosto do mesmo ano, os Jogos Olímpicos de Roma, ocupavam a maior parte do caderno de esportes.

Matérias de capa, referentes aos esportes em geral eram poucas, aparecendo somente quando por ocasião de conquista de títulos por equipes de futebol. Uma única exceção foi uma nota na capa, no mês de maio, onde aparece uma foto sobre

as 500 Milhas de Indianópolis, realizada nos Estados Unidos, destacando o vencedor da prova e o vultuoso prêmio ofertado. Aliás, somente essa famosa prova foi alvo de três matérias durante o mês de maio de 1960, afirmando a importância dessa competição, a mais tradicional do planeta. Numa dessas matérias, o foco foi o desenvolvimento tecnológico, proporcionado pela competição, como intitulada a matéria daquele dia 21 de maio: ‘500 Milhas de Indianópolis: Laboratório de uma grande indústria’.

Esta análise do ano de 1960 nos mostra que o automobilismo no Brasil tinha pouca representatividade, mas podemos observar que já existia um interesse pelo esporte, uma vez que os eventos internacionais mais expressivos repercutiam nas publicações do jornal. A prova de Indianópolis é um exemplo do tímido destaque dado ao automobilismo nas páginas do jornal.

4.1 1967: EXPANSÃO DAS COMPETIÇÕES NO PARANÁ

Ao analisarmos o material referente ao final da década de 60, em comparação com aquela pesquisa referente ao ano de 1960, podemos notar uma importante modificação: Logo nos primeiros exemplares do jornal Gazeta do Povo, veiculados no início do ano de 1967, percebemos que o espaço destinado ao automobilismo era maior que aquele presente em 1960: havia uma seção específica, intitulada “Caderno Automóveis”. Esse segmento, que dispunha de uma página, era veiculado aos domingos, trazendo reportagens sobre lançamentos de carros, avaliações, notícias do mercado e da indústria, bem como matérias referente a competições, tanto em nível estadual, nacional e internacional. Com a fundação da Federação Paranaense de Automobilismo, em 1961, iniciaram-se as competições regulamentadas e homologadas por uma entidade oficial. Vale ressaltar que nos dias atuais, esse jornal dispõe ainda do caderno automotivo, que preenche mais de uma dezena de páginas.

Com relação às competições automobilísticas, encontramos no início de janeiro do ano de 1967, a divulgação da prova “Subida da Montanha”, uma prova de velocidade, que consistia em subir a serra do mar pela Estrada da Graciosa, no trecho que liga os municípios de Morretes a Quatro Barras, na região metropolitana de Curitiba. Essa prova, foi alvo de diversas reportagens naquele mês de janeiro de

1967. Era válida pelo 1º Campeonato Brasileiro de Montanhas, foi organizada pela Federação Paranaense de Automobilismo (FPRA), e supervisionada pela Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA), com patrocínio do Governo do estado, que levou a prova a ser batizada de “Prova Governador Paulo Pimentel”, em alusão ao governador do Estado naquela época. Entidades como a Polícia Militar do Paraná (PMPR), Departamento de Estradas de Rodagem (DER), e Polícia Rodoviária Estadual foram colaboradoras na realização do evento, que contou com pilotos de vários estados do país. A prova ocorreu no dia 29 de janeiro, contou com cobertura do jornal Gazeta do Povo, que nas edições publicadas nos dias subseqüentes, apresentou os vencedores da prova, em suas diversas categorias.

Esse tipo de evento, realizado em estradas, era freqüente naquela época, pois existiam poucos autódromos pelo país, e no caso do Paraná, o autódromo estava em processo de construção. Sempre essas provas eram organizadas pela FPRA, com autorização da CBA, e entidades governamentais atuavam como colaboradoras, constituindo as estruturas que permitiam o desenvolvimento dessas corridas.

Avançando até o mês de abril daquele 1967, encontramos uma publicação no dia 9, intitulada “Automobilismo no Paraná”. Essa reportagem relatava a construção do “Autódromo Internacional do Paraná”, nome que era chamado o atual Autódromo Internacional de Curitiba, que situa-se no vizinho município de Pinhais. Na referida matéria, constava que as obras estavam em andamento, com apoio do DER – PR. O empresário Flávio Chagas Lima, era o dono do terreno onde estava sendo construída a pista.

No mês de maio daquele ano, outra matéria, publicada no dia 27, tratava da organização das “6 Horas de Curitiba”, prova prevista para ser realizada em setembro daquele ano, assim que estivessem concluídas as obras no autódromo. A organização do evento competia ao Automóvel Clube de Curitiba, entidade ligada Federação Paranaense. Já o patrocínio dessa prova seria do jornal Gazeta do Povo.

No mês seguinte, junho de 1967, diversas matérias sobre as 500Milhas de Indianópolis, disputadas sempre no último domingo de maio, onde destacava-se sobretudo o prêmio milionário destinado ao vencedor, e as altas velocidades atingidas na pista.

Com relação à prova “6 Horas de Curitiba”, somente encontrou-se notícia no dia 27 de agosto, onde a inauguração da pista era prevista para o dia 1º de outubro. Entretanto, em setembro, a FPRA divulgou notas informando que somente em novembro a pavimentação da pista estaria concluída, adiando assim, a realização da corrida.

Como nesse ano o preço dos derivados de petróleo havia se elevado, em virtude da guerra no Vietnã, foram diversas as publicações sobre como diminuir o consumo de combustível nos veículos. Outro fato relevante no que diz respeito à indústria nacional, foi a compra da Willys Overland por parte da Ford. Esse episódio foi considerado pelos especialistas da época como um processo de fortalecimento da indústria automobilística no país, pois tornava a Ford mais sólida no mercado, possibilitando novos investimentos e lançamento de novos produtos, que, possuíam total inter-relação com as competições automobilísticas.

O ano de 1967 chega ao último mês: em dezembro, diversas foram as matérias sobre os lançamentos de novos carros, sobretudo nos Estados Unidos e na Europa. No dia 17, realizaram-se as “1000 Milhas Brasileiras”, em São Paulo. Essa era tida como a principal competição realizada no país. No que diz respeito ao automobilismo paranaense, o autódromo de Curitiba ainda não havia sido inaugurado. A prova “6 Horas de Curitiba”, havia novamente sido transferida.

Esses fatos foram os principais na configuração do automobilismo paranaense em 1967. Apenas um evento realizado no estado, a prova “Subida da Montanha”, disputada em janeiro. No restante do ano, encontramos apenas notícias sobre a indústria automobilística e competições internacionais. A demora por inaugurar o autódromo na capital do estado levou ao adiamento da prova “6 Horas de Curitiba” por diversas oportunidades.

O ano de 1968 iniciou-se com agitação no cenário automobilístico paranaense. Foi confirmada uma prova para o mês de fevereiro. Logo no dia 13 de janeiro, encontramos no jornal uma grande publicação sobre a “Prova Automobilística Paulo Pimentel”, a ser realizada no dia 4 de fevereiro, marcando a inauguração, não do autódromo como se especulou no ano anterior, mas comemorando a inauguração de um trecho da Br 476, ligação entre a capital do estado e a cidade de São Mateus do Sul, trecho esse conhecido como Rodovia do

Xisto. Podemos notar que os eventos automobilísticos eram alvo da política, que utilizava-se das competições para fortalecer sua imagem.

Esse tipo de competição, realizado em estrada, aberta a diversos modelos de carros, tinha grande apelo naquela época. A organização cabia a FPRA, com apoio do governo estadual e Departamento de Estradas de Rodagem. No dia 14 daquele janeiro de 1968, foi estabelecido e publicado o regulamento da competição, onde apenas pilotos filiados às federações estaduais de automobilismo poderiam competir. No decorrer daquele mês, inúmeras foram as matérias que tratavam da prova, destacando, sobretudo, a participação dos principais pilotos do país, bem como informações ao público. O jornal, que passou a ser um colaborador desta competição, juntamente com as prefeituras municipais das cidades por onde os carros passariam, dava um grande destaque à prova, como por exemplo, encontramos no dia 28 de janeiro uma matéria de uma página inteira sobre a corrida, fato inusitado à época, pois exceto o futebol em esporádicas ocasiões, nenhum outro evento esportivo ocupava um espaço tão privilegiado nesse meio de comunicação. Entretanto devemos lembrar que, como o jornal Gazeta do Povo patrocinava o evento, é sensato pensarmos que esse privilégio dado ao automobilismo reforçava os próprios interesses do jornal.

No dia 4 de fevereiro, data da realização da competição, encontramos uma matéria na capa do jornal, que tratava da preparação das equipes, a presença de 40 pilotos de vários estados, entre eles Emerson Fittipaldi, além de competidores de outros países. A premiação, que compreendia quantias em dinheiro e troféus era também notícia.

Essa corrida, com extensão de 140 quilômetros, teve grande repercussão. Nos dias seguintes, diversas foram as reportagens detalhadas sobre a prova, destacando os vencedores nas diferentes categorias, as solenidades de premiação, a organização do evento, enfim, os principais destaques da corrida.

Avançando até o mês de março, encontramos no dia 10 uma reportagem de retrospectiva sobre o ano anterior, onde destacava-se as principais competições realizadas pelo mundo, e seus respectivos campeões. Uma consideração importante, é que nessa época, a Fórmula 1, hoje categoria que mais se destaca no cenário internacional, praticamente não tinha repercussão na mídia local. Uma hipótese para explicar esse fato, é que o Brasil nesse momento, não tinha um piloto

vencedor na categoria, muito menos aqui se realizava uma prova deste campeonato, com isso, a inserção da Fórmula 1 na mídia (pelo menos no caso do jornal pesquisado), era quase insignificante nesse período. Como comparativo, o automobilismo norte-americano, representado por uma única corrida, as 500Milhas de Indianápolis, era alvo de várias reportagens quando de sua realização, ao contrário da Fórmula 1, que com um campeonato com uma dezena de corridas quase não tinha cobertura pelo jornal.

Com relação ao automobilismo paranaense, finalmente no dia 20 de março daquele 1968, encontramos notícias sobre o autódromo: uma reportagem falava sobre inspeções realizadas pela Polícia Militar e pelo Corpo de Bombeiros no circuito, e que este fora aprovado para receber corridas automobilísticas e de motociclismo. Com isso, foi programado para o dia 31 daquele mês um evento intitulado de “1ª Reunião Automobilística de Curitiba”, em homenagem ao 275º aniversário da cidade, organizado pela FPRA, em parceria com a Prefeitura de Curitiba, PMPR, e jornal Gazeta do Povo. Esse evento inauguraria o autódromo, recém asfaltado, e seria a primeira competição oficial realizada no circuito reformado e com piso pavimentado (vale ressaltar que desde 1965 quando se iniciou a construção do autódromo, com pista de terra, foram realizados alguns eventos automobilísticos).

O autódromo, que inicialmente era chamado de “Autódromo Internacional do Paraná”, foi denominado a partir de então “Autódromo Governador Paulo Pimentel”. Fica evidente como o governo influenciava no automobilismo (e no esporte como um todo) nessa época, em que o país era governado por uma ditadura militar.

Nos dias finais daquele mês de março, foram várias as publicações do jornal sobre o evento, destacando o regulamento, que previa 3 categorias de automóveis, de acordo com a potência dos motores, sendo que uma era destinada exclusivamente a iniciantes, bem como informações ao público. A premiação aos pilotos foi patrocinada pela prefeitura da capital e pela empresa petrolífera Texaco.

A realização do evento (que ainda contou com provas de motociclismo), no dia 31 de março teve ampla atenção do jornal, que nos dias seguintes publicou os detalhes das provas, destacando o bom número de expectadores presentes no autódromo.

Avançando até o mês de maio, encontramos no dia 17 a divulgação da “Il Subida da Montanha”, a ser realizada no domingo, dia 19 de maio, na Estrada da Graciosa, seguindo os mesmos padrões da competição realizada no mesmo local no ano anterior. Essa prova, aberta a todos os pilotos do país, era válida como 2º etapa do Campeonato Paranaense de Automobilismo (sendo que a primeira foi aquela prova de estrada, realizada no início do ano, entre as cidades de Curitiba e São Mateus do Sul).

Esta prova na serra do mar teve pouca cobertura por parte do jornal. Talvez a dificuldade de cobrir um evento com estas características, realizada em estradas e caminhos rurais, e não num circuito fechado acabava por limitar as informações. Encontramos apenas pequenas notas.

No dia 26 do mesmo mês, realizaram-se duas provas de kart no estado: uma em São José dos Pinhais, região metropolitana de Curitiba, e na cidade de Rolândia, interior do estado, realizaram-se as “2 Horas de Kart de Rolândia”, ambas as competições abertas a pilotos de todo país. A prova de na região da capital foi organizada pelo Kart Clube de Curitiba, entidade ligada à FPRA, que em junho organizou mais um evento no kartódromo de São José dos Pinhais. A prática do kartismo estava em alta no estado. Algumas matérias publicadas no jornal retratavam esse fato, alegando ser uma modalidade acessível, com custos menores em comparação às corridas com carros de rua.

No mês de agosto daquele movimentado 1968, encontramos no dia 30 a divulgação da 3ª etapa do Campeonato Paranaense de Automobilismo, a ser realizada no dia 8 do mês seguinte, na cidade de Laranjeiras do Sul, interior do Paraná. Essa competição, promovida pela FPRA e pelo DER, teve pouca divulgação no jornal. Encontramos apenas algumas notas sobre a corrida, destacando os vencedores e relatando a falta de apoio por parte das entidades. Com ela, finalizou-se o Campeonato Paranaense.

Nos meses finais daquele ano, foram veiculados apenas lançamentos de novos produtos por parte das fábricas automobilísticas. O jornal dava grande enfoque aos lançamentos de carros nos Estados Unidos e Europa, geralmente os carros mais luxuosos e de maior desempenho, trazendo sempre matérias detalhadas e avaliações desses carros, que em pequena quantidade acabavam sendo importados para o mercado interno. Uma consideração a ser feita, é que nesse período, final da

década de 60 ,nos Estados Unidos surgiram os lendários “muscle – cars” ¹, carros com aparência agressiva, com motores extremamente potentes, visando desempenho brutal em arrancadas e em velocidade final. Montadoras como Chevrolet, Chrysler, Ford, Pontiac dentre tantas, competiam ano a ano para ter o carro mais veloz e potente, e para isso, as pistas de competição, sobretudo da NASCAR (categoria norte – americana disputada em circuitos ovais de alta velocidade, utilizando carros produzidos em série), eram verdadeiros laboratórios para as fábricas, no intuito de melhorar a performance dos automóveis. E justamente esses veículos eram o maior alvo das publicações do jornal. No Brasil, não se fabricavam carros que sequer se aproximassem desses modelos americanos. Num singelo comparativo, tínhamos no início dos anos 70 no Brasil, a produção do Opala, automóvel da Chevrolet, um carro *top* na época, que possuía um motor de 4100 cilindradas, desenvolvendo potência na casa de 140 cavalos, e atingindo velocidade de 170km/h, uma das maiores da época. Já nos Estados Unidos, fabricava-se entre tantos “muscle – cars”, o Dodge Challenger com motor de 7200 cilindradas e 450 cavalos, que o levava a mais de 260km/h.

Portanto, até como forma de divulgar esses veículos e incentivar a importação, essas reportagens ocupavam grande parte do espaço destinado ao automobilismo. Coube à indústria nacional, lançar carros mais modestos, objetivando preços menores. E dois modelos, colocados no mercado simultaneamente, entre os meses de outubro e novembro daquele 1968, se destacaram no que diz respeito às competições: a Ford lançou o modelo Corcel, veículo de custo moderado, fruto da associação com a Willys Overland, cujo motor seria a base para o surgimento da Fórmula Ford brasileira nos anos seguinte. Já a Chevrolet, lançou o Opala, carro que nos anos seguintes, e por muito tempo, seria o preferido em competições no país. Até hoje esse carro, baseado num modelo europeu e com motor norte-americano, é utilizado em diversas categorias por todo o Brasil. Ao final do ano de 1968, ocorreu no mês de dezembro na cidade de São Paulo, o Salão do Automóvel, onde os modelos nacionais e alguns estrangeiros foram expostos ao público. O jornal divulgou todas as novidades. Encontramos no derradeiro dia 30 de dezembro uma

1 Para uma maior compreensão deste episódio na indústria automobilística americana, sugerimos o link <http://www2.uol.com.br/bestcars/classicos/muscle.htm>

matéria intitulada: “1968 um bom ano para a indústria automobilística brasileira”. Devido aos novos lançamentos, as vendas de carros no país aumentavam mês a mês.

Esses principais acontecimentos constituíram o cenário automobilístico no Paraná em 1968. A prova “Governador Paulo Pimentel” no início do ano e a segunda edição da “Subida da Montanha” no mês de maio, foram exemplos de corridas disputadas em estradas. Com a inauguração do autódromo mediante a realização da “1ª Reunião Automobilística de Curitiba”, possibilitaram-se novos eventos nos anos seguintes. Destacamos ainda as provas no interior do estado, que indicavam novas perspectivas ao esporte. A organização de um campeonato estadual de automobilismo, embora com apenas três etapas, indicava a maior organização que o esporte conquistara. Num período em que o país passava por uma ditadura militar, era freqüente a utilização do esporte como meio de marketing por parte do governo, e o automobilismo não fugia a essa regra. Grande era a associação entre corridas de carros e realizações do governo.

O ano de 1969 inicia-se com uma sutil, porém importante mudança no espaço que o jornal destinava ao automobilismo: o “Caderno Automóveis”, que circulava aos domingos, passou a ser denominado “Caderno Automobilismo”. O espaço que era de apenas uma página, saltou para três. O conteúdo, entretanto, nos primeiros meses não mudou: continuava a “apologia” aos carros americanos de alta performance. Somente no final do mês de março, encontramos a divulgação da “2ª Reunião Automobilística Cidade de Curitiba”, evento em comemoração ao aniversário da cidade, realizado no Autódromo Paulo Pimentel, com organização da FPRA, onde na prova Governador Paulo Pimentel, ocorreu a primeira vitória de um carro Opala, guiado pelo famoso piloto Chico Landi.

Seguindo até o mês de maio, encontramos reportagens sobre a construção de um kartódromo na cidade de Irati, município no interior do estado. A obra foi realizada pela Prefeitura Municipal de Irati, em parceria com a Associação de Caça e Pesca da cidade. Ainda nesse mês, várias publicações sobre as 500 Milhas de Indianópolis, inclusive com notas e fotos na capa do jornal, destacando a corrida como o maior evento automobilístico no mundo, além de sempre mencionar as

premiações milionárias e as altas velocidades atingidas pelos carros. Nos meses seguintes, apenas publicações sobre a indústria de veículos no Brasil.

Chegando a setembro, uma reportagem no dia 21 tratava da inauguração do Kartódromo de Vila Velha, localizado próximo a cidade de Ponta Grossa, distante 120 quilômetros de Curitiba. Essa matéria destacava a prova 100 Milhas de Kart de Vila Velha, a ser realizada no dia 23, promovida pelo Kart Club de Ponta Grossa, em parceria com o DER e a Paranatur (entidade do governo que era responsável pelo desenvolvimento do turismo no estado). Essa competição tinha como intuito aumentar o turismo na região do parque de Vila Velha. Foi aberta a pilotos de todo país. Sua realização no dia 23 de setembro contou com vários pilotos e equipes de diversos locais, e foi acompanhada por um público de 15mil pessoas, sendo considerado um evento de grande sucesso. Novamente encontramos publicações que destacavam as corridas de kart no Paraná: como os custos eram menores, e diversas pistas eram construídas no estado, essa modalidade atraía vários adeptos.

Nos meses finais daquele 1969, encontramos apenas notícias sobre as fábricas de veículos. No cenário nacional, a Chrysler Motor Corporation lançou em outubro, seu primeiro carro no Brasil.

Esses foram acontecimentos no ano de 1969. Um ano em que as corridas de kart movimentaram algumas regiões do estado. Os baixos custos, quando comparada às corridas com carros, somados às inaugurações de novos kartódromos, conferiam a essa modalidade uma opção atrativa aos pilotos. As corridas realizadas em estradas, comuns em anos anteriores, limitaram-se apenas a prova na Estrada da Graciosa, e somente um evento oficial movimentou o autódromo em Curitiba, indicando um retrocesso no que diz respeito a realizações de eventos pela Federação Paranaense de Automobilismo.

4.2 1970: COMPETIÇÕES INTERNACIONAIS NO PARANÁ

Numa primeira análise do caderno automobilismo, nas edições de domingo do jornal, no início da década de 70, podemos notar que havia mais destaque aos assuntos ligados a carros e competições: publicava-se a partir daquele momento, quatro a cinco páginas, tratando não só da indústria automotiva, mas também

reportagens sobre provas automobilísticas locais, nacionais e internacionais, pilotos de destaque, carros de competição, entre outros.

Com relação às competições automobilísticas, encontramos uma publicação no dia 20 de janeiro de 1970, trazendo o anúncio de uma prova a ser realizada em Curitiba, no mês seguinte: era a Fórmula Ford inglesa, prova de caráter internacional. A matéria falava da participação de pilotos ingleses, que viriam à capital do estado. E em todo aquele mês de janeiro, diariamente veicularam-se matérias referentes a essa prova. No dia 31 de janeiro daquele 1970, uma etapa da Fórmula Ford foi disputada no Rio de Janeiro.

No mês seguinte, fevereiro, novamente a competição, marcada para o dia 8, foi alvo de inúmeras reportagens: a participação de pilotos europeus e brasileiros com projeção internacional, como Emerson Fittipaldi (vencedor da etapa realizada no Rio), informações sobre os horários das competições, sobre como chegar no autódromo, enfim, orientações ao público de Curitiba que assistiria àquela importante prova. Merece destaque uma reportagem de meia página, no caderno de esportes, no dia 4 de fevereiro, onde o título chamava a atenção: “Fórmula Ford muda horário do futebol”. Pelo título pode-se ter uma idéia da importância dada à prova, uma vez que seria televisionada, e os horários dos jogos de futebol seriam alterados para que isso ocorresse. No dia que antecedeu a competição, encontramos uma ampla reportagem de uma página inteira destacando a corrida, fato que nenhum outro esporte dispunha naquela época (exceto o futebol por ocasião da conquista da Copa do Mundo pela Seleção Brasileira na Copa do Mundo naquele ano). No domingo, 8 de fevereiro, dia da competição, nada menos que metade da capa do jornal Gazeta do Povo foi destinada à Fórmula Ford, destaque que somente o futebol, e em raras ocasiões, tivera. No caderno de esportes e no caderno do automobilismo, foram inúmeras as matérias sobre a competição. Nessas matérias, percebemos as estruturas e os agentes sociais que davam suporte a esse evento: a organização cabia à Federação Paranaense de Automobilismo (FPRA), com supervisão da Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA) e da Federação Internacional de Automobilismo (FIA). A promoção do evento era da Prefeitura de Curitiba, Governo do Paraná e a cobertura e transmissão para todo o sul/sudeste do país pelo canal 12 (atual Rede Paranaense de Comunicação, afiliada

da Rede Globo), e pelo jornal Gazeta do Povo, que faz parte do mesmo grupo de comunicação.

Sobre a competição, encontramos os resultados publicados no dia 10, terça-feira (vale lembrar que até o ano de 1975, o jornal não circulava na segunda-feira). Na primeira página havia amplo destaque para a prova, que foi a primeira com homologação internacional realizada no estado. Cerca de 30mil pessoas estiveram no Autódromo Governador Paulo Pimentel, assistindo aquela competição, vencida pelo Britânico Ian Ashley. No caderno de esportes, durante toda aquela semana, várias fotos e repercussões da prova. Um fato a ser destacado, foi o pouco marketing envolvido na corrida: não havia patrocinadores, senão as entidades acima citadas. E mais curioso ainda é que no jornal, tanto naquela época, como nos dias atuais, os carros e todos os segmentos relacionados ao automóvel, eram os maiores alvos de propaganda. Inúmeros anúncios de modelos de diversas marcas; oficinas, setor de peças e acessórios, concessionárias revendedoras, enfim, várias empresas desse segmento utilizavam-se do jornal para veicular seus produtos, e, justamente numa competição automobilística importante não encontramos esses representantes. Talvez uma possível explicação para isso é que, naquela época, o marketing esportivo no Brasil, não estava tão em voga, como nos dias atuais. Hoje é impensável um evento automobilístico sem a presença de patrocinadores.

Nos meses seguintes, poucas foram as publicações a respeito do automobilismo. Em maio, algum destaque para uma competição de rally (competição onde os carros percorrem trajetos em estradas, caminhos rurais, trilhas pela mata, desertos, etc) chamada "*Rallye da Copa*": uma prova internacional de longa duração, que percorreu diversos países, iniciando-se na Inglaterra e acabando no México, país sede da Copa do Mundo de Futebol daquele ano de 1970. Essa competição passou pelo Paraná, em meados daquele mês. Entretanto, não foi mais noticiada após um incidente ocorrido quando os competidores passavam pelo Rio Grande do Sul, onde um dos carros foi alvejado por soldados do Exército, próximo à divisa com o Uruguai. Não se teve notícias sobre o que aconteceu com o piloto e o navegador. Vale lembrar que o Brasil era governado por uma ditadura militar, que tinha poderes de manipular a mídia e não permitir a divulgação de alguns fatos. Talvez por isso, depois que o jornal Gazeta do Povo divulgou essa matéria sobre o ocorrido no Rio Grande do Sul, não encontramos nenhuma matéria referente a essa competição.

No final de maio, como tradicionalmente ocorreu por toda a década de 1970 que estava se iniciando, foram publicadas matérias destacando a prova das 500 Milhas de Indianápolis, evidenciando a importância dessa corrida. A partir de junho, todo o foco foi para a Copa do Mundo de futebol, onde a participação vitoriosa do selecionado brasileiro foi o alvo de grande atenção da mídia. Com relação ao automobilismo, as matérias naquele segundo semestre enfocavam, sobretudo, a expansão da indústria automobilística brasileira, com lançamentos de novos modelos e investimentos em novas fábricas. Alguns testes e avaliações desses modelos, bem como inúmeras matérias sobre o já caótico trânsito em Curitiba também foram encontradas. Com relação às competições, uma publicação no dia 25 de julho daquele 1970, a respeito do asfaltamento do Autódromo de Tarumã, no Rio Grande do Sul.

No mês de setembro, uma coluna no caderno automobilismo intitulada: “Automobilismo, nova paixão dos jovens em todo o mundo”, retratava como era a imagem das competições automobilísticas. Exageros à parte do jornalista que redigiu a matéria, o automobilismo era, assim como nos dias atuais, um esporte que envolvia, sobretudo, o público jovem masculino. No dia 19 daquele mês, encontramos o anúncio da corrida “4 Horas de Velocidade”, a ser realizada no dia 11 de outubro, no Autódromo Paulo Pimentel. Essa competição, válida pelo Campeonato Brasileiro de Turismo (modalidade que utilizava carros semelhantes aos encontrados nas ruas), foi promovida pelo Governo do Estado do Paraná, com organização da Federação Paranaense de Automobilismo, e supervisão da Confederação Brasileira da modalidade, e teve sua renda provida das bilheteiras da arquibancada destinada às instituições de caridade. Aliás, foram vários os eventos automobilísticos em Curitiba nessa época, que tiveram fins beneficentes.

Com relação ao evento, encontramos muitas publicações no jornal, na semana que antecedeu a corrida. Como exemplo, na primeira página do domingo, 11 de outubro, dia da realização da prova, estava destacado: “Atrações de hoje: Futebol e 4 Horas de Velocidade”. Devido a esses e outros fatores, podemos dizer que naquele período (e defendo que nos dias atuais), o automobilismo era o segundo esporte na preferência do público. A prova teve um público de 20mil pessoas. Os resultados e as repercussões do evento foram destaque nas edições dos dias posteriores àquela corrida.

Nos meses finais daquele ano de 1970, encontramos apenas informações sobre a indústria, e algumas notas sobre corridas em outros estados.

E assim transcorreu aquele ano de 1970. Muito destaque para a prova em Curitiba da Fórmula Ford, primeira competição internacional realizada no estado. Depois um certo recesso no que diz respeito às competições pelo estado. Ao final do ano, destaque para as 4 Horas de Velocidade na capital. Ambos os eventos atraíram grande público ao autódromo. Foi um ano em que pouco se noticiou sobre competições pelo interior do Paraná. De forma geral, muita atenção foi dada ao futebol em virtude da conquista do campeonato mundial, e aos outros esportes, entre eles os motorizados, uma parcela pequena de repercussão foi encontrada. Analisando os eventos realizados, fica clara a participação das entidades organizadoras: em provas estaduais, a organização competia à FPRA, em provas nacionais a CBA era responsável, sempre com auxílio de uma federação estadual, e em eventos internacionais, a FIA, entidade máxima no *motorsport*, atuava como principal organizadora, dotada sempre do apoio de federações e confederações locais. No caso do Paraná, os governos municipais e estaduais colaboravam com a realização dos eventos. Em contraponto com os eventos realizados atualmente no estado, as empresas privadas não se utilizavam, até então, das competições para divulgar seus produtos, exceção feita ao próprio jornal utilizado como base para este trabalho, que apoiava alguns eventos, mas o “patrocínio” restringia-se à cobertura dada as corridas. Nos dias atuais, é praticamente impensável uma competição automobilística ser realizada sem a presença de patrocinadores da iniciativa privada, tanto indústria como setor terciário.

O ano de 1971 iniciou-se com poucas reportagens sobre automobilismo. Nos quatro primeiros meses, apenas matérias sobre a indústria do automóvel. Uma publicação no dia 28 de fevereiro, tratando dos testes envolvendo segurança em corridas foi a única que tratou do esporte a motor. Seguindo até o mês de maio, como de praxe destaque para a prova de Indianápolis. Com relação a automobilismo nacional, algumas reportagens destacando a participação do piloto Emerson Fittipaldi no Campeonato Europeu de Fórmula 2.

Seguindo até o mês de agosto, houve o início da fabricação no Brasil dos carros da Fórmula Ford, específicos para competição, o que tornaria os preços mais acessíveis e possibilitaria o surgimento de novos pilotos como Emerson, como

destacava o jornal numa reportagem do dia 8 daquele mês. De fato, a realização de um campeonato nacional com esses carros, agitaria o automobilismo brasileiro no ano seguinte.

Avançando até setembro, foram publicadas matérias sobre a possibilidade de realização da etapa final do Campeonato Internacional de Fórmula 2 em Curitiba, no mês de novembro. O autódromo passou por inspeções da CBA, mas o evento acabou não sendo realizado.

Nos meses finais daquele ano, apenas publicações a respeito de lançamentos de veículos, sobretudo no exterior. E assim, com quase total abandono do automobilismo no Estado, transcorreu o ano de 1971. Foi o ano mais pobre da década de 70 com relação a eventos no Paraná. E essa escassez de informações deixa margem para duas hipóteses: teria sido realmente 1971 um ano onde praticamente não se realizou nenhum evento automotivo de expressão no estado? Ou teria sido a cobertura do jornal que não deu muita atenção a esse esporte? Tentando responder essa indagação, foi realizada uma busca nos arquivos da Federação Paranaense de Automobilismo. Entretanto, essa dúvida permanece, pois segundo relatado pelos funcionários da entidade, devido a uma chuva no início dos anos 90, todo o material foi perdido. Com isso, boa parte da memória do automobilismo paranaense foi sepultada.

Contrariamente à inoperância do automobilismo estadual no ano anterior, 1972 iniciou-se com grande movimentação. Logo no mês de fevereiro, realizou-se no dia 26 o “Campeonato de Automobilismo cidade de Curitiba”, evento organizado pela FPRA, com promoção da Prefeitura de Curitiba, e apoio do jornal Gazeta do Povo, que deu grande cobertura à competição, reservando uma página completa para informações sobre o evento. Nos dias seguintes, diversas foram as matérias que destacavam a prova, os vencedores e o bom público presente.

Avançando até o mês de maio, realizou-se em Curitiba uma etapa do 1º Campeonato Brasileiro de Fórmula Ford. Essa categoria, bem difundida na Europa, e recém adotada no Brasil, tinha como foco a revelação de novos pilotos, e para isso, tudo era pensado no sentido de reduzir custos: utilizava o chassi que no ano anterior começou a ser produzido no país, combinado com motor do Ford Corcel, veículo lançado no final da década de 60. Os pneus eram similares aos modelos de rua, também de fabricação nacional. Com isso, mesmo não sendo das categorias

mais velozes e com maior aparato tecnológico, a Fórmula Ford tinha seu foco na competitividade e baixo custo.

Encontramos informações sobre a Fórmula Ford, no dia 19 daquele mês, dia que antecedeu a competição, destacando a parceria entre Federação Paranaense e Confederação Brasileira, como promotoras do automobilismo no estado, e o apoio da prefeitura municipal e do jornal Gazeta do Povo, como já era de praxe. A prefeitura fornecia ônibus para transportar o público até o autódromo, destacava alguns funcionários para trabalhar no evento, e o jornal que veiculava informações a respeito da competição. Esta corrida da Fórmula Ford levou um bom público ao circuito, segundo relatos do jornal.

No mês de junho daquele 1972, encontramos referências sobre a “Taça da Independência”, prova realizada no dia 25, no autódromo de Curitiba. A organização coube à FPRA e ao Clube do Autódromo, uma agremiação recém fundada, que envolvia pilotos, dirigentes, mecânicos e demais pessoas ligadas ao automobilismo, sendo presidida pelo empresário Flávio Chagas Lima, dono do terreno onde se construiu o autódromo. Este empresário foi um importante agente social ligado ao automobilismo naquele período. Um fato inusitado, é que a premiação aos vencedores desse evento foi oferecida pela Federação Paulista de Automobilismo. Participaram cerca de 60 pilotos de vários estados do Brasil. Segundo consta, o público foi de 4 mil expectadores. Nos dias seguintes ao evento, foram várias matérias enaltecendo a corrida. Em entrevistas ao jornal, pilotos e dirigentes apontavam para as boas condições da pista de Curitiba. O traçado era tido como seguro pelos pilotos.

No mês de julho, encontramos no dia 9, a homologação dos resultados da “Taça da independência”, pela FPRA. Esse era um procedimento corriqueiro naquela época. Geralmente ocorria a corrida, depois de um certo período os resultados eram oficializados, homologados e divulgados pela entidade. Nesse meio tempo, algo na faixa de uma a duas semanas, eram julgados eventuais protestos de pilotos e equipes, de modo que, uma vez discutidos todos os recursos, o resultado era oficializado.

No mesmo dia 9, uma matéria sobre o “Rallye das Praias”, prova de rally amador, de cunho turístico, realizada pela FPRA e disputada naquele fim de semana no litoral do estado.

Uma publicação se destacou, sendo o foco de atenção do caderno automobilismo do dia 23 de julho: numa simples análise do título “Um novo Rei preenche a vaga de Pelé: Emerson Fittipaldi”, já nos permite avaliar como o automobilismo alcançava rapidamente certo status no Brasil. Exageros a parte do jornal, publicações como essa, enaltecendo as performances do piloto, líder do campeonato de Fórmula 1 daquele ano, foram constantes a partir daquele período. O próprio campeonato de Fórmula 1, que até então não recebia grande atenção desse meio de comunicação, adquiriu uma relevância sem precedentes. Com a presença de um piloto vencedor, essa categoria passou a ser o centro das atenções automobilísticas, por parte do jornal. Em todos os domingos, a partir do segundo semestre de 1972, encontramos matérias sobre Emerson Fittipaldi e a Fórmula 1, no caderno automobilismo. E em praticamente em todas as edições diárias do caderno de esportes, pelo menos uma nota referente ao piloto e à categoria foram presentes. Podemos dizer que, a partir desse momento, a Fórmula 1 firmou-se como um dos maiores alvos da mídia brasileira.

No mês de agosto, realizou-se na capital, outra etapa da “Taça da Independência”, seguindo os mesmos moldes daquele evento realizado em junho: organização da FPRA e Clube do Autódromo, pilotos de vários estados, e desta vez, patrocínio e premiação do Banco do Noroeste de São Paulo. O jornal, como no evento anterior, deu grande destaque à prova.

E seguindo aquela nova linha de cobertura sobre a Fórmula 1, no dia 28 daquele mês, uma matéria em que o título já retrata a dimensão política que o automobilismo havia tomado. Assim consta: “Vitória de Fittipaldi na Áustria emociona Presidente Médici”. Definitivamente, o automobilismo nacional havia atingido uma repercussão nunca antes encontrada, e, coube ao vitorioso piloto Emerson Fittipaldi, que no mês seguinte tornou-se campeão mundial, iniciar essa “paixão” que o brasileiro tem pela Fórmula 1.

No cenário estadual, encontramos no dia 8 de outubro, uma pequena nota referente ao autódromo de Cascavel, que tinha uma pista de terra, onde realizavam-se alguns eventos. Diversas foram as matérias naquele fim de ano sobre a Fórmula 1, e sobre Fittipaldi.

Em novembro, encontramos no dia 5, a divulgação do calendário automobilístico no Paraná para o ano de 1973. Várias provas foram previstas, para a

capital e também para o autódromo de Cascavel. E nesta cidade do interior paranaense, realizou-se no dia 11 daquele mês, a tradicional “Cascavel de Ouro”, evento, que premiava os vencedores com troféus de ouro, cuja primeira realização data do ano de 1967. A organização competia à FPRA e ao Automóvel Clube de Cascavel, com apoio da prefeitura da cidade. Embora realizado desde 1967, foi a primeira vez que o jornal noticiou esta prova. Certamente uma análise de jornais da região de Cascavel nos proporcionariam uma maior dimensão deste evento.

No último mês daquele 1972, realizou-se em Curitiba a final do Campeonato Paranaense de Automobilismo, onde foram premiados os campeões estaduais nas diversas categorias.

Esses foram os principais fatos de 1972 no automobilismo. O surgimento da Fórmula Ford no Brasil, com uma etapa disputada no Paraná, a realização de alguns eventos pelo estado, e o surgimento de uma nova entidade que atuaria junto à FPRA na realização dos eventos. Grande foi destaque para a primeira conquista de um campeonato de Fórmula 1 por um piloto brasileiro. Foi um ano de expansão do automobilismo, tanto estadual como nacionalmente, sobretudo no que diz respeito a atenção dada pela mídia. No caso do jornal utilizado como fonte para realização desta pesquisa, 1972 marcou pelo fato da mudança de foco: o destaque que até então era privilegiado aos carros e a indústria automobilística, passou a ser das corridas, campeonatos, pilotos, equipes, enfim, daquilo que conhecemos como *motorsport*.

O automobilismo em 1973 teve movimentações no Paraná logo nos primeiros dias: Entre os dias 2 a 7 de janeiro, realizou-se em Curitiba um evento intitulado “Fittipaldi Motor Show”, que consistia numa exposição de carros de corrida, num clube da cidade. O evento teve ampla divulgação e cobertura pelo jornal. Naquele mês ainda, foi publicado o calendário nacional de automobilismo, numa nota da CBA. Publicaram-se também matérias, no caderno automobilismo, criticando a organização do esporte no estado.

No mês seguinte, fevereiro, foram diversas as reportagens sobre a Fórmula 1 e o piloto Emerson Fittipaldi. Realizou-se naquele mês o Grande Prêmio Brasil da categoria, em São Paulo, com vitória do piloto brasileiro. No âmbito estadual, encontramos no dia 4 uma matéria tratando da abertura de inscrições para o Rally da Graciosa, a ser disputada no mês seguinte. No que diz respeito à seção caderno

automobilismo, espaço do jornal aos domingos onde era feita boa parte da divulgação do esporte a motor, o mês de fevereiro daquele 1973 marcou o surgimento do caderno motociclismo, que contava com uma a duas páginas, e repercutia os principais eventos motociclísticos e os lançamentos da indústria. Como nesse período, o preço da gasolina estava em alta no mundo todo, era marcante a busca por veículos mais econômicos, e as motocicletas, constituíram-se a melhor alternativa.

Em março, tivemos a realização do 1º Rally da Graciosa: um evento percorrendo a capital do estado, e cidades da região, passando pela famosa estrada de paralelepípedos localizada na Serra do Mar. Contou com mais de 100 pilotos de vários estados. A organização coube ao Clube do Autódromo e FPRA, em parceria com as prefeituras das cidades envolvidas. O Departamento de Estradas de Rodagem e a Polícia Militar foram colaboradores. O jornal fez uma ampla divulgação e cobertura da prova, que não contou com televisionamento. Diversas foram as reportagens naquele mês, tratando da corrida, resultados e premiações. Um ponto interessante é que foi a primeira edição dessa prova, que é realizada até os dias atuais, e a partir da década de 90 tornou-se uma competição internacional. O Atual Rally Internacional da Graciosa faz parte do Campeonato Brasileiro de Rally de Velocidade, tem suas etapas nos arredores da capital paranaense, porém não trafega mais pela centenária Estrada da Graciosa.

Encontramos ainda no dia 18 de março, uma publicação sobre a pavimentação do autódromo de Cascavel, uma obra da Prefeitura da cidade, com apoio da FPRA. Dado interessante é que naquela época, o prefeito da cidade era o empresário Pedro Muffato, um dos pilotos mais importantes que o Paraná teve, que na época disputava provas de turismo e Fórmula Ford, e atualmente corre na Fórmula Truck. Muffato constituiu-se outro importante agente social na história do automobilismo paranaense. Sua participação, tanto na obra do autódromo de Cascavel, como em mais de 40 anos de carreira como piloto, por diversas categorias, é um marco no automobilismo estadual.

Em abril, realizou-se em Curitiba a abertura do Campeonato Paranaense de Automobilismo, organizado pela FPRA, que como no ano anterior, compunha-se de provas com carros da categoria turismo, similares aos modelos de rua. Essa primeira

etapa, disputada no dia 1º daquele mês, repercutiu nas páginas do jornal, que noticiava com destaque os vencedores e principais acontecimentos das corridas.

No final de abril, realizou-se no autódromo de Curitiba uma etapa do Campeonato Brasileiro de Marcas (outra prova com carros de turismo), onde a CBA e a FPRA foram as organizadoras. Esse evento teve pouca repercussão no jornal Gazeta do Povo, em comparação à etapa do campeonato estadual. Apenas pequenas notas foram publicadas.

Esta competição voltou a ser realizada na capital no mês de junho. Desta vez a atenção dada pelo jornal foi maior. A corrida disputada no dia 10 contou com patrocínio da empresa Souza Cruz, que numa parceria com a Confederação Brasileira de Automobilismo, passou a patrocinar provas de turismo.

E esse movimentado mês de junho teve no dia 17 a realização de uma etapa do Campeonato Brasileiro de Fórmula Ford em Curitiba. Nessa categoria, seguindo os moldes do campeonato de marcas, houve uma parceria entre a CBA e a empresa petrolífera Texaco, que tornou-se a patrocinadora da Fórmula Ford. Esses dois novos colaboradores atuando nas duas principais categorias nacionais, possibilitaram maior número de corridas naquele ano. Esse evento da Fórmula Ford a exemplo do campeonato de marcas, recebeu grande atenção do jornal, que destacava a importância dos patrocinadores no esporte a motor.

O automobilismo encontrava-se em alta no país. Uma matéria interessante que trata deste episódio encontramos no dia 24 daquele junho de 1973, intitulada “Automobilismo: esporte do momento no Brasil”, ela tratava do espaço que o esporte passava a ocupar no país, com a grande presença de público nos eventos, aumento das competições, construção de novos autódromos, investimentos das fábricas, somados aos primeiros passos para o marketing no automobilismo, com as parcerias firmadas entre a CBA e algumas empresas. Podemos dizer que, pelos fatos, essa foi uma época “áurea” para as corridas de carros no Brasil e no Paraná fundamentalmente.

No mês seguinte, julho, um capítulo dos mais importantes na história do automobilismo paranaense: no dia 29 foi realizado no Autódromo de Cascavel, uma etapa do campeonato nacional de marcas, com o apoio da Souza Cruz, concomitantemente com uma etapa do campeonato estadual de automobilismo. Marcante foi a repercussão desses eventos no meio de comunicação pesquisado. A

partir desse momento, a cidade de Cascavel, distante 500km da capital, passou a ser o centro do automobilismo paranaense. Como tratava uma matéria do dia 5 de agosto, sobre o autódromo da cidade, intitulada: “Cascavel, novo pólo do automobilismo no estado”. Reforçando essa tendência, em setembro, outra prova do brasileiro de marcas foi realizada na cidade.

Para Curitiba, restou uma última etapa do campeonato estadual, no dia 7 de outubro. Neste mês, diversas foram as matérias que tratavam da falta de estrutura no autódromo da capital, que acabaram por afastar as provas da cidade, e transferiram toda a atenção para Cascavel.

Em novembro, realizou-se no dia 18 a já tradicional “Cascavel de Ouro”, prova com carros de turismo, comemorativa ao aniversário da cidade, organizada pela FPRA e pela Prefeitura Municipal, que atraiu pilotos de diversos estados.

E quando o automobilismo encontrava-se em seu melhor momento no Brasil, eis que no final daquele ano de 1973 um episódio acabou por desacelerar todo o desenvolvimento que o esporte vinha obtendo: a crise internacional do petróleo assolou todo o planeta. Devido ao embargo imposto pelos países produtores, a falta de combustíveis afetou todo o contexto, e claro, o automobilismo teve grande perda. Em épocas onde houve racionamento de gasolina na Europa, e mesmo em Curitiba, quando em dezembro de 1973 os carros foram proibidos de circular aos domingos, e não foi permitido que os postos de combustível funcionassem, o esporte a motor tornou-se inviável. Um dado que marca bem esse período, é que foi neste ano que nos Estados Unidos, a produção dos “Muscle – Cars”, iniciada na década de 60 como já descrito, foi encerrada, e a procura por carros mais econômicos e de menor desempenho aumentou.

Uma tentativa de evento automobilístico no Paraná, naquele final de ano, foi uma competição organizada pela FPRA e pelo DETRAN, no abandonado autódromo de Curitiba: tratou-se de um campeonato amador de menor consumo de gasolina, onde o objetivo foi premiar os motoristas que gastassem o mínimo de combustível para dar algumas voltas na pista. Uma competição inusitada. Encontramos ainda publicações sobre pesquisas com diferentes fontes energéticas, como gás natural, energia elétrica e nuclear.

Finalizando aquele ano de 1973, no dia 9 de dezembro, uma matéria, com apelo de protesto, tratava do abandono ao qual o autódromo curitibano foi

submetido. Segundo o jornal, o descaso das autoridades levou o circuito ao ostracismo. Havia uma proposta de construir uma nova pista em outra região da cidade. Interessante é analisar a ousadia dos responsáveis pela veiculação de matérias com esse caráter, numa época em que a ditadura militar não costumava tolerar os jornalistas mais revoltados.

O agitado ano de 1973 no cenário automobilístico paranaense, onde avanços e retrocessos ocorreram, marcou pela inauguração do autódromo de Cascavel, acarretando uma mudança estrutural do automobilismo no Paraná, pois o autódromo da capital foi pouco utilizado no segundo semestre, sendo considerado ultrapassado em comparação à pista do interior. No que diz respeito às competições, destaque para o rally na Estrada da Graciosa, primeira edição de um evento presente nos dias atuais, e as importantes parcerias firmadas entre a CBA e empresas privadas, que passaram a investir nas principais categorias nacionais, ambas com eventos realizados no Paraná. Por fim, a crise do petróleo, que foi um duro golpe no automobilismo mundial, pois em xeque a viabilidade de corridas no Brasil.

O ano de 1974 marcou o automobilismo nacional pela inauguração de dois novos autódromos: em fevereiro, foi o de Brasília, e em julho, inaugurou-se o autódromo de Goiânia. Ainda nesse ano, foi lançada uma nova categoria no automobilismo nacional, a Fórmula Volkswagen, também chamada de “Super Vê”: tratava-se de um campeonato utilizando carros monopostos (onde há espaço apenas para o piloto), com rodas descobertas e carroceria aberta, caracterizando um carro de Fórmula. Eram produzidos por empresas nacionais. A motorização era da fábrica Volkswagen, havendo duas categorias, uma utilizando propulsores de 1300 cilindradas e a principal com motores de 1600 cilindradas, ambos de construção nacional, e que equipavam carros nacionais da montadora alemã. Essa categoria rapidamente tornou-se a mais importante no Brasil, destaque que ocupou até o final da década de 70. Atraía vários pilotos, e tinha como função revelar novos talentos e ser o ponto de transição para os pilotos, entre as provas amadoras e o automobilismo europeu.

Depois da crise petrolífera no segundo semestre de 1973, o automobilismo nacional retomou o ritmo no ano de 74. Ao final do ano, Emerson Fittipaldi foi bicampeão de Fórmula 1. Contraditoriamente ao bom momento vivido pelo automobilismo no país, no cenário estadual, sobretudo em Curitiba, o esporte

encontrava sérias dificuldades. Nos meses de janeiro e fevereiro, encontramos diversas críticas no jornal, redigidas pelos colonistas, à prefeitura da capital. O autódromo encontrava-se fechado, devido a degradação que havia sofrido no ano anterior. Segundo consta, a pista estava abandonada, com o asfalto deteriorado, com a estrutura de boxes e arquibancadas precárias, além das vias de acesso ao circuito serem “intransitáveis”. A pista, anos antes palco de expressivos eventos, sendo até considerada moderna e segura, encontrava-se arruinada.

Acentuando essa crise, no dia 10 de fevereiro, encontramos na divulgação da CBA do calendário nacional de corridas, e, nenhum evento estava previsto naquele ano para Curitiba. Todos os eventos que ocorriam no Autódromo Governador Paulo Pimentel foram transferidos para a pista de Cascavel. Com isso, novas críticas à prefeitura foram publicadas pelo jornal. Os autores das matérias alegavam total descaso das autoridades com relação às competições. No dia 24 daquele mês, tanto a FPRA como a Prefeitura Municipal de Curitiba, publicaram notas em resposta às críticas. Prometiam melhorias e breve reabertura do autódromo. Havia um consenso que o automobilismo era o esporte do momento. Entretanto, essas melhorias foram apenas promessas, por um longo tempo.

No mês de março, ocorreu em Cascavel a primeira etapa do Campeonato Paranaense de Turismo, que naquele ano teve todas as provas disputadas nessa cidade. Em todos os domingos encontramos uma coluna sobre a situação do autódromo da capital. Em abril, realizou-se em Curitiba uma prova amadora de kart. Esses eventos no ano de 1974, acabaram por se tornar a única possibilidade de competições automotivas na cidade. Com o autódromo fechado, o kartismo passou a atrair os pilotos da cidade, que em pistas improvisadas, realizavam provas amadoras. Houve ainda reportagens sobre a possível reabertura do autódromo. Entretanto, nada se concretizou.

Em maio, realizou-se em Cascavel uma etapa do Campeonato Brasileiro de Turismo, contando com organização da FPRA, supervisão da CBA e patrocínio da Prefeitura Municipal. Esse evento, realizado novamente em agosto, foi acompanhado pelo jornal Gazeta do Povo, que proporcionou grande destaque às provas.

Avançando até setembro, foram publicadas novas críticas a administração do autódromo pelo seu fechamento. De acordo com o relatado, Curitiba perdia espaço

para Cascavel e outras cidades no Brasil, que investiam em circuitos, atraindo eventos, público e patrocinadores, que possibilitavam novos investimentos. No dia 29 daquele mês, realizou-se em Cascavel uma etapa do Campeonato Brasileiro de Fórmula Ford, que contava com patrocínio da Texaco. Esse evento teve ampla repercussão no jornal.

Nos meses finais daquele 1974, muitas foram as publicações sobre o Autódromo Paulo Pimentel, todas criticando as autoridades pela ausência de corridas em Curitiba. O último evento no estado naquele ano foi no dia 24 de novembro, quando se realizou-se na pista do interior paranaense uma prova do Campeonato Nacional de Fórmula Volkswagen.

Esses foram os principais episódios do automobilismo paranaense no ano de 1974. Depois de amenizada a crise petrolífera, as competições foram retomadas, novos autódromos inaugurados no Brasil, uma nova categoria nacional surge, e o piloto Emerson Fittipaldi conquistou mais um título no mundial de Fórmula 1. No âmbito estadual, Cascavel firmou-se como o centro das competições. A conturbada situação na pista da capital destruiu o espaço que a cidade havia conquistado no cenário automobilístico nacional. O jornal referênciava para esse estudo, não poupou críticas às autoridades, em virtude da situação da pista de Curitiba.

O ano seguinte, 1975, reafirmou a condição de abandono que o automobilismo na capital paranaense se encontrava. Com o autódromo fechado, as corridas foram novamente direcionadas para a pista de Cascavel. Na contramão do que acontecia no Brasil, onde o interesse pelas corridas automotivas era cada vez maior, em Curitiba, pelo que relata o jornal Gazeta do Povo, o descaso com relação ao automobilismo persistia.

No mês de janeiro, encontramos no dia 12 uma interessante matéria sobre a expansão do automobilismo pelo mundo. A matéria que levava o título “Velocidade, esporte que já se tornou mundialmente popular”, falava do surgimento de novas categorias, novas federações e instituições que regulamentavam o esporte, construção de novos autódromos. Os colunistas do jornal colocavam o automobilismo como 2º esporte na preferência mundial. Numa pesquisa da empresa do ramo pneumático Goodyear, as 183 principais provas no ano de 73, tiveram ao total mais de 6 milhões de expectadores nos autódromos, com uma média superior a 32 mil pessoas por evento.

Avançando até o mês de fevereiro, no dia 16 a FPRA fez a publicação do calendário e regulamento do Campeonato Paranaense de Turismo. Todas as etapas previstas para Cascavel. Neste mesmo dia, uma reportagem do jornal, onde as corridas automobilísticas são uma alternativa para diminuir os “rachas” entre carros nas ruas, e conseqüentemente os acidentes e mortes. De acordo com o ponto de vista dos editores, uma vez que naquela época os acidentes de trânsito já preocupavam as autoridades, o automobilismo é um esporte que atrai o público jovem, ávido por velocidade e desafios, sendo uma forma de entreter esse público e tirá-los dos rachas. Entretanto, com o autódromo fechado, isso não era possível. Com isso, críticas as autoridades pela situação de Curitiba eram freqüentes.

No dia 19 de fevereiro de 1975, um episódio importante na história do automobilismo paranaense: foi fundado o Rallye Racing Motor Clube de Curitiba. Essa entidade, ligada à FRPA, seria responsável por organizar as provas de rally. Foi estabelecido um calendário estadual para o ano de 1975. O jornal deu ênfase a essa nova entidade, pois era a esperança de trazer eventos automobilísticos, e o rally era uma alternativa ao autódromo fechado.

No mês de março, foi realizado na cidade de Rolândia, interior do estado, o Campeonato Paranaense de Kart. Uma pequena nota foi publicada no dia 2, destacando o processo de interiorização que marcava o esporte a motor. Reforçando essa idéia, no dia 9, quando foi divulgado o calendário nacional de corridas pela CBA, Curitiba por mais um ano estava fora. As críticas eram pesadas por parte do jornal.

Com relação às competições no Paraná, somente em julho encontramos publicações. No dia 6 deste mês, uma matéria sobre uma etapa do certame estadual para carros de Turismo em Cascavel, na semana seguinte. Ainda neste dia, uma reportagem sobre a reabertura do autódromo de Tarumã, no Rio Grande do Sul. A pista, reformada e com novo asfalto, tornava-se o centro das competições naquele estado.

Encontramos no dia 20 daquele julho de 1975, a divulgação dos resultados e premiação da prova realizada em Cascavel, no dia 13, válida pelo Campeonato Paranaense de Turismo. Também foi realizada neste dia 13, uma prova do Campeonato Brasileiro de Kart, na cidade de Rolândia, organizada pela FPRA e pela CBA. Esta cidade na época era o pólo do kartismo no estado. Possuindo uma

das melhores pistas na época, atraía várias competições e muitos pilotos. Encontramos ainda no dia 20, o anúncio de uma etapa do Campeonato Brasileiro de Rally, a ser realizada em Curitiba no final de agosto.

Em agosto, toda a atenção do jornal se voltou para a prova de rally, marcada para o dia 30. Essa prova, disputada na capital e em cidades da região metropolitana, resgatava o Rally de Graciosa. Foram 136 carros disputando a prova, que contou com organização do Rallye Racing Motor Clube de Curitiba, supervisão da CBA, patrocínio do jornal Gazeta do Povo, e apoio da Polícia Militar do Paraná, marcando o retorno de Curitiba ao cenário das grandes competições nacionais. Durante o mês de setembro, diversas foram as reportagens que abordaram o evento, trazendo os resultados, repercussões e premiações aos vencedores.

Avançando até o mês de novembro, realizou-se mais uma vez o evento “Cascavel de Ouro”. Foram disputadas nos dias 15 e 16 provas do torneio nacional de Fórmula Volkswagen, Campeonato Brasileiro para carros de turismo, além de provas não oficiais. Como destacava a reportagem sobre o evento, “Automobilismo do Paraná em festa”, indicando este acontecimento como o mais importante no cenário automobilístico estadual. Muitas foram as reportagens sobre as provas, com destaque para o grande número de expectadores no autódromo.

No último mês daquele ano, foram veiculadas algumas colunas criticando a administração do automobilismo no estado, sobretudo pela falta de corridas em Curitiba. Especulou-se a possibilidade de construir um novo autódromo na capital, pois a área onde foi construída o Autódromo Paulo Pimentel, estava em disputa jurídica, com a hipótese de ser feito um loteamento residencial, e serem construídas casas no local da pista.

Essas foram as principais notícias publicadas pelo jornal Gazeta do Povo naquele ano de 1975. Novamente Curitiba ficou sem provas no autódromo, apenas com eventos alternativos de rally e kart. Disputas no autódromo de Cascavel e provas de kart em Rolândia foram destaque. Muitas foram as críticas veiculadas durante o ano em relação à administração do esporte a motor no estado. A fundação de uma nova entidade, responsável pela organização de corridas de rally, foi uma possibilidade de retomada dos grandes eventos em Curitiba.

O ano de 1976 iniciou-se com o mesmo panorama do ano anterior: autódromo de Curitiba fechado, novamente muitas críticas por parte do jornal às autoridades

municipais e estaduais. Em janeiro foi divulgado pela CBA o calendário nacional de corridas para aquele ano. Mais uma vez nenhum evento previsto para a capital paranaense. Na divulgação do cronograma de corridas para o estado, feita pela FPRA no dia 22 de fevereiro, também nenhuma prova para o Autódromo Paulo Pimentel. Neste mesmo dia 22, uma nota da FPRA tratava da instituição de carteiras para pilotos: a partir daquele momento, somente os pilotos filiados, e possuidores desse documento poderiam competir nas provas realizadas pela federação.

Avançando até o mês de abril, encontramos no dia 4 uma reportagem intitulada “Governo Estadual e as fábricas de automóveis”. Esta matéria tratava da falta de investimentos por parte dos governos estaduais e municipais para trazer montadoras de veículos para o Paraná. Trazia o exemplo do caso da montadora Fiat que deixou de se instalar no Paraná e estava construindo instalações em Minas Gerais. No mês de maio, uma série de publicações sobre as novas tecnologias de segurança desenvolvidas nas pistas, visando sempre diminuir os acidentes e as mortes no automobilismo. Naquela época, os acidentes vitimavam muitos pilotos anualmente, aqueles que não morriam nas colisões, acabavam sofrendo sérias conseqüências, pois os carros já desenvolviam altas velocidades, mas as estruturas destes e das pistas para absorver impactos eram precárias. Com isso, segurança era um tema forte de discussão. No dia 23 deste mês, uma grande reportagem destacava a vitória do piloto paranaense Aryon Cornelsen, numa etapa do Campeonato Europeu de Fórmula 3. Este piloto, tido como promissor e com boas chances de chegar a Fórmula 1, passou a ter seu desempenho acompanhado pelo jornal, que publicava semanalmente matérias sobre a Fórmula 3.

Seguindo até junho, o dia 6 marcou a realização das etapas do Campeonato Brasileiro de Fórmula Ford e do torneio nacional para carros de turismo, ambos em Cascavel. A organização cabia a FPRA e a CBA, com apoio da prefeitura municipal. Esses eventos tiveram ampla repercussão no jornal, que nas edições seguintes às corridas publicou os resultados oficiais. Encontramos ainda no dia 27 daquele junho de 1976 uma importante matéria, tratando de estudos e testes utilizando etanol misturado a gasolina, visando diminuir o consumo do derivado de petróleo. Numa época em que o preço do petróleo subia vertiginosamente, e interferia profundamente na economia global, uma fonte alternativa de combustível era providencial.

Julho foi o mês de realização dos Jogos Olímpicos de Montreal, no Canadá. A atenção do jornal voltou-se para o evento. Com relação ao automobilismo local, uma nota no dia 18, falando da equipe paranaense Servopa-Banestado, sediada em Curitiba, que se destacava e liderava o Campeonato Brasileiro de Fórmula Volkswagen.

Agosto foi um mês catastrófico para o automobilismo nacional: no dia 1º o Ministério da Educação, responsável pelo esporte, proíbe as competições que utilizavam derivados de petróleo. Portanto, corridas de carros e motos estavam suspensas. O governo alegava que a crise mundial do petróleo, responsável pelas altas nos preços, tornava o esporte motorizado inviável, uma vez que o Brasil dependia consideravelmente das importações para suprir a demanda interna. Os responsáveis por veicular as informações automobilísticas, já descontentes com a situação do autódromo de Curitiba passaram a criticar também o governo federal. Não poupavam palavras para defender o automobilismo. Em uma época onde a imprensa sofria sérias sanções do governo, soa até estranho esse posicionamento. Podemos dizer que esses jornalistas tinham uma independência editorial singular, ou então arriscavam-se a cada publicação.

Novamente veicularam matérias sobre a possibilidade de utilizar álcool combustível (etanol), nos carros, possibilitando um desenvolvimento tecnológico. No dia 8 daquele agitado mês, uma matéria nos chama a atenção: com o título “Todos esperam a decisão do Ministro”, era grande a expectativa pelo retorno das competições. Durante todo aquele mês, matérias sobre fontes alternativas aos derivados de petróleo, a mais expressiva no dia 28 daquele agosto de 1976, destacando testes que Fiat e Volkswagen realizavam, com seus carros movidos a álcool.

Neste cenário conturbado, o autódromo de Cascavel passava por reformas, numa iniciativa do Automóvel Clube de Cascavel, FPRA e CBA. E em setembro, após a liberação das provas automobilísticas pelo governo, realizou-se no dia 18 uma rodada dos torneios nacionais de Fórmula Ford e Turismo. Entretanto, todas as competições naquele ano teriam as distâncias reduzidas pela metade, visando diminuir gastos. No fim de semana seguinte, 25 de setembro, uma prova de rally era a atração em Curitiba: com organização do recém criado Rallye e Pista Motor Clube, nova entidade filiada à FPRA, o evento foi disputado na região da capital do estado.

No mês de outubro, encontramos novas matérias sobre a equipe curitibana Servopa-Banestado, que com o piloto Plácido Iglésias liderava o campeonato nacional de Fórmula Volkswagen. Realizou-se em Curitiba e região metropolitana, naquele mês de outubro de 1976, uma etapa do Campeonato Brasileiro de Rally. Com patrocínio da Volkswagen, organização da CBA e FPRA, e apoio da Polícia Militar do Paraná, esta prova foi coberta por uma equipe do jornal Gazeta do Povo, que patrocinava alguns pilotos. No dia 17 de outubro daquele 1976, a Fiat lançou seu primeiro carro no país: tratava-se do modelo 147, compacto, com motor de pequena cilindrada, de acordo com a nova tendência de carros econômicos, naquele cenário conturbado devido aos preços elevados dos combustíveis. Neste mesmo dia 17 houve a inauguração do autódromo de Guaporé, no Rio Grande do Sul.

O mês de novembro marcou pela notícia da instalação de uma unidade da empresa Volvo em Curitiba: esta grande corporação, originária da Suécia, que atua em diversos setores como carros, caminhões, maquinário agrícola e industrial, aviação e embarcações, dentre tantos, teria em Curitiba uma sede responsável pela produção de componentes, sobretudo para a manufatura de motores diesel. O jornal por semanas noticiou esse fato, evidenciando a importância que uma indústria desse porte representava na época.

No dia 8 daquele mês, uma decisão do governo federal chamou a atenção: visando diminuir o consumo de gasolina, foi estabelecido o limite de 80km/h nas rodovias brasileiras. A meta era, que com uma velocidade mais baixa, os carros consumissem menos, e a necessidade de importações diminuísse. O governo tratava esse caso como a última medida a ser adotada, e se não revertesse o quadro, haveria racionamento de gasolina. Todo esse cenário era conturbado para as corridas de carros.

No dia 14 deste mesmo mês, uma reportagem destacava o rally paranaense. Pilotos e equipes haviam conquistado bons resultados naquele ano, em competições nacionais. Esse fato, segundo o jornal, era fruto do espaço que o rally havia conquistado, sobretudo em Curitiba, onde muitos pilotos e equipes que não podiam disputar provas em pistas, acabaram se voltando às provas no fora-de-estrada.

Chegando ao último mês daquele 1976, uma importante conquista para o automobilismo do Paraná: no autódromo paulista de Interlagos, o paranaense Plácido Iglésias da equipe Servopa-Banestado sagrou-se campeão brasileiro da

Fórmula Volkswagen, na categoria 1300 cilindradas. Diversas foram as matérias naquele mês sobre esse feito.

Essas foram as principais considerações sobre o automobilismo estadual no conturbado ano de 1976. Provas em Cascavel, eventos de rally na região de Curitiba, proibição por parte do governo federal das competições por um certo período, ao final do ano, a previsão de instalação da Volvo em Curitiba e a conquista do piloto Plácido Iglesias, merecedora de muito destaque nas páginas do jornal que serve de base para esse estudo. Novamente fica evidente a influência que o governo detinha sobre o automobilismo. Em época de alta nos preços do petróleo, era marcante a preocupação com economia. A fundação de uma nova entidade ligada ao rally nos indica para a afirmação dessa modalidade.

O ano de 1977 iniciou-se com a mesma dúvida que marcou o ano anterior: novamente as corridas no Brasil poderiam ser proibidas. Num momento em que o país tinha quatro pilotos disputando o campeonato de Fórmula 1, no cenário nacional a dependência extrema de petróleo importado tornava a realização de eventos automobilísticos de certo modo inviável. Uma publicação no dia 13 de fevereiro trouxe uma resposta àquela inquietação das pessoas ligadas ao automobilismo: o CNP (conselho nacional do petróleo), liberou 150mil litros de gasolina à CBA, para realização do seus campeonatos. Este racionamento gerou diversos protestos, tanto por parte de pilotos, equipes, dirigentes e imprensa ligada ao *motorsport*. Segundo dados da época, levantados pela CBA, cerca de 15 mil pessoas viviam do automobilismo no Brasil naquele momento, incluindo mecânicos, funcionários das equipes, pilotos, funcionários das federações e autódromos. No dia 20 do mesmo mês, encontramos uma matéria sobre uma assembléia realizada pela CBA em conjunto com as 11 federações estaduais filiadas, onde estabeleceu-se um calendário nacional, com redução de eventos, distância das corridas e treinos.

No mês seguinte, março, notícias sobre a equipe Servopa-Banestado e o piloto Plácido Iglesias, que passaram a correr na Fórmula Volkswagen 1600, na época chamada de “Super Vê”, principal categoria do automobilismo nacional na época.

Em abril daquele 1977, uma mudança na estrutura do jornal Gazeta do Povo: ao caderno Automobilismo foi unido o caderno Turismo, que destacava, sobretudo cidades turísticas do Paraná e alguns dos mais importantes pontos turísticos do

Brasil e do exterior. Com veiculação sempre aos domingos, o espaço destinado aos carros era de 8 a 9 páginas, e ao turismo cabiam 2 páginas. Encontramos neste mês várias publicações sobre seminários e discussões que aconteceram no Brasil a respeito de economia de combustível. Muitos eram os estudos sobre álcool combustível e gás liquefeito do petróleo (GLP). Realizou-se em na região de Curitiba ao final do mês uma etapa do Campeonato Sul-brasileiro de Rally, sob responsabilidade do Rallye e Pista Motor Clube, com apoio da FPRA e CBA.

Seguindo até o mês de maio, no dia 1º foi lançado o marco inicial da Volvo em Curitiba. Foi grande o destaque dado pelo jornal a esse episódio. Paralelamente, em São Paulo, a frota de veículos do estado passaria a ser movida por uma mistura composta por 80% de gasolina e 20% de álcool. Esta medida, de caráter experimental, fazia parte de um estudo sobre a redução no consumo de gasolina. Foi um pequeno passo, que possibilitaria num futuro próximo profundas alterações no combustível dos carros nacionais. Vale lembrar que hoje em dia, a gasolina comercializada no país é similar a esta utilizada em São Paulo naquele ano de 1977: entre 20 a 25% é composta por álcool anidro e 75 a 80% de gasolina.

No mês seguinte, realizou-se no dia 26 uma etapa da Fórmula Volkswagen em Cascavel. A cobertura dada pelo jornal a esse evento foi enorme, em boa parte pelas possibilidades de vitórias de paranaenses.

Em julho, o destaque foi para a realização de uma prova da Fórmula Ford, novamente em Cascavel. A corrida disputada no dia 24 repercutiu consideravelmente no jornal. A exemplo da Fórmula Volkswagen, teve organização da CBA e FPRA, com grande apoio da Prefeitura de Cascavel, que não media esforços para a manutenção desses eventos na cidade. Paralelamente, foi realizado na cidade de Irati, interior do estado, uma etapa do campeonato paranaense de kart.

Nos meses de agosto e setembro, realizaram-se duas rodadas do campeonato nacional para carros de turismo, ambos em Cascavel. Estes eventos, ao contrário das categorias de fórmula, foram pouco destacados pelo jornal Gazeta do Povo. Apenas algumas notas sobre os vencedores foram publicadas. Este campeonato nacional de turismo estava em baixa naquela época. Perdeu vários pilotos para as provas com monopostos (Fórmula Ford e Volkswagen). Não atraía muito público, menos ainda patrocinadores. Em setembro ainda, no dia 18, realizou-se a segunda etapa do torneio estadual de kart, desta vez na cidade de Ponta

Grossa. A prática do kartismo tinha essa característica de interiorização das provas, uma vez que é uma categoria mais acessível, onde uma pista não requer grandes investimentos financeiros, nem tampouco uma grande área para sua construção. No mês de outubro, realizou-se em Irati a terceira etapa do torneio estadual de kart.

Seguindo até o último mês daquele 1977, encontramos uma publicação por parte da FPRA que em parceria com o Rallye e Pista Motor Clube estabeleceu um calendário com quatro provas de rally para o ano seguinte, que compunham o 1º Campeonato Paranaense de Rally. No dia 11 daquele mês de dezembro foi disputada a última etapa do campeonato estadual de kart, no kartódromo de São José dos Pinhais, região de Curitiba.

Esses episódios marcaram aquele recessivo ano de 1977: com as competições automobilísticas em baixa, devido à crise petrolífera, poucos eventos foram realizados no estado. Os tradicionais eventos em Cascavel, um campeonato estadual de kart que teve por princípio a interiorização do esporte, eventos de rally na região de Curitiba e o início das obras para instalação da unidade da Volvo na capital paranaense. Enfim, foi um ano difícil para o automobilismo, onde as limitações impostas pelo governo brasileiro tiveram grande influência naquilo que ocorreu nas pistas.

O ano de 1978 marcou uma profunda “reviravolta” no que diz respeito ao automobilismo paranaense: após o apagado ano de 1977, onde as imposições do governo federal desestimularam as corridas, 1978 apresentou novas alternativas à crise petrolífera. Analisando uma matéria publicada no dia 8 de janeiro, onde a FPRA estabelecia regulamento e calendário para as competições do ano, contando com quatro modalidades a ser disputadas no estado: campeonatos paranaenses de kart, rally, velocidade e arrancada ¼ de milha. As provas de kart e rally seriam disputadas em cidades do interior e região metropolitana de Curitiba. O campeonato de velocidade, que consistia em corridas com carros da Fórmula Ford, seria realizado no autódromo de Cascavel, e a grande novidade, o campeonato de arrancada ¼ de milha, muito difundido nos Estados Unidos e até então desconhecido no Brasil, tinha as disputas previstas para Curitiba. Depois de um difícil ano em 1977, as competições eram retomadas com ênfase na variedade de modalidades.

No dia 15 daquele mês de janeiro, uma reportagem no jornal abordava discussões sobre a construção de um novo autódromo para Curitiba. Numa reunião entre FPRA, Automóvel Clube de Curitiba, Rallye e Pista Motor Clube e pilotos do estado, juntamente com a Prefeitura Municipal de Curitiba, fora estipulada a possibilidade de construção de uma pista no Parque Iguaçu, substituindo o abandonado autódromo Paulo Pimentel.

Avançando até o mês de março, o dia 12 marcou pela realização da primeira etapa do campeonato de arrancada. O evento, realizado numa rua da Cidade Industrial de Curitiba – CIC, teve pouca divulgação no jornal. A improvisação do local e a pouca infra-estrutura marcaram o evento. No mês seguinte, abril, iniciou-se no dia 9 em Cascavel o Campeonato Paranaense de Velocidade, contando com carros de Fórmula Ford. Também foi realizada uma corrida para carros de turismo. Pelo que consta na cobertura do evento pelo jornal, foi grande a presença de público no circuito. No dia 23 deste mês, começou a circular no jornal uma série de reportagens com o título “Novela: Autódromo de Curitiba”. O conteúdo tratava da história da pista, tentando explicar os motivos de encontrar-se fechado, as disputas de interesse existentes. Ao final daquele mês, ocorreu mais uma etapa do campeonato de arrancada $\frac{1}{4}$ de milha na CIC. A realização deste torneio, que competia ao Automóvel Clube de Curitiba, entidade filiada à FPRA. Além das provas de arrancada, esta entidade era responsável pela organização das provas de rally na região de Curitiba, em conjunto com o Rallye e Pista Motor Clube. Em Cascavel, foi disputada no dia 30 daquele mês de abril, uma etapa do campeonato nacional de Fórmula Ford, sempre contando com supervisão da CBA.

A partir do mês de maio, o Automóvel Clube de Curitiba passou a divulgar notas no jornal Gazeta do Povo, a exemplo do que fazia a FPRA. Procurando divulgar mais o esporte e atrair mais investimentos, semanalmente essas organizações publicavam matérias sobre o automobilismo estadual. Ao final do mês, foi disputada uma etapa do campeonato estadual de kart, no kartódromo de São José dos Pinhais. Ainda na região metropolitana da capital. No dia 28 disputou-se uma prova de rally, válida pelo certame estadual da modalidade. Era o II Rally Curitiba, um evento com grande destaque na mídia, que atraía pilotos de estados vizinhos.

Julho foi o mês da realização de provas do campeonato nacional para carros de turismo em Cascavel. Esta categoria, como já mencionado, perdera seu prestígio, atraindo poucos pilotos, patrocinadores e conseqüentemente espaço na mídia. Etapas do campeonato de arrancada foram realizadas em Curitiba. Um detalhe que chama a atenção é que nesta modalidade, qualquer motorista que fosse habilitado podia competir, e com seu próprio carro de rua. Bastava apresentar os documentos e fazer inscrição no Automóvel Clube de Curitiba. Com isso, o número de adeptos ao esporte aumentava a cada evento. A premiação com troféus aos primeiros colocados era um atrativo.

Encontramos ainda no dia 8 daquele mês de julho, o regulamento da 3^o etapa do campeonato estadual de rally, a ser disputada no mês seguinte. Este evento teve grande repercussão no jornal. Diversas foram as reportagens sobre a prova no mês de agosto. E em agosto, a categoria mais importante do automobilismo naquela época, a Fórmula Volkswagen teve uma etapa realizada em Cascavel. Segundo os dados do jornal, a presença de público nesses eventos era grande.

Seguindo até outubro, realizou-se no dia 7 a última etapa do Campeonato Paranaense de Rally. A prova batizada de “Rally Safra/Loctite”, em alusão aos patrocinadores, teve grande destaque no jornal. Os vencedores do campeonato foram classificados para representar o Paraná no campeonato nacional da modalidade, a ser disputado no mês seguinte no Rio de Janeiro. Ao final daquele mês, mais uma etapa do campeonato de arrancada na Cidade Industrial de Curitiba, denominado “Torneio Pepsi de Arrancada”, dando ênfase à parceria firmada entre os realizadores do evento com a empresa de refrigerantes.

O mês de novembro, tradicional pela realização do evento “Cascavel de Ouro”, em seu 11^o ano, teve importantes eventos no estado. Além da prova em Cascavel, importante no cenário nacional e que atraía pilotos de todo o país, ocorreram em Curitiba mais duas etapas do torneio de arrancada. No dia 11 uma grande matéria sobre as provas de ¼ de milha. Era consenso no jornal que este campeonato teve grande evolução ao longo do ano, começando como uma brincadeira visando entreter alguns pilotos e público, buscando suprir a falta de um autódromo, tornou-se um evento expressivo. Nas etapas finais, atraía mais de 100 competidores, mobilizando a mídia e patrocinadores, que começaram a ver as provas de arrancada como uma forma de competição viável no que diz respeito aos

anúncios publicitários. Consta que na etapa final do campeonato, mais de 4 mil pessoas acompanharam as provas.

No final daquele mês, foi realizado no Rio de Janeiro o Campeonato Brasileiro de Rally. Com organização da CBA e Rallye Clube do Rio, o evento contou com os campeões estaduais de diversos estados brasileiros. A dupla paranaense Alceu Colnaghi e Alexandre Gutierrez sagraram-se vice-campeões nacionais. O jornal Gazeta do Povo deu grande destaque a esse feito, trazendo inúmeras reportagens sobre a prova e a vitoriosa dupla paranaense.

Chegando ao último mês daquele movimentado ano de 1978, foi disputada a prova 100km de Kart de Curitiba, atraindo muitos pilotos. A realização do evento foi do Kart Clube do Paraná, em parceria com a FPRA. Em dezembro foram várias as matérias sobre a dupla paranaense que vice-campeã nacional de rally. Em outro evento envolvendo os principais pilotos e navegadores do país, realizado em Pernambuco no final de dezembro daquele ano de 1978, a dupla Colnaghi/Gutierrez obteve a 3ª colocação, firmando-se entre as melhores do Brasil na modalidade.

Com relação ao campeonato de arrancada, encontramos ainda muitas publicações. O torneio, dividido em 5 categorias de acordo com a potência dos carros, contou com 9 etapas e envolveu ao todo 402 pilotos. O Automóvel Clube de Curitiba, organizador das provas, divulgou que ao todo foram gastos apenas 200 litros de gasolina para a realização das corridas. A arrancada era colocada como a modalidade mais viável economicamente naquele tempo de crise de petróleo. Foi a mais bem sucedida iniciativa da FPRA depois de anos de recesso na capital. Com pouco gasto em combustível, quase nenhuma infra-estrutura, realizou-se um campeonato envolvendo muitos pilotos e entretendo o público da cidade aficionado por corridas.

Após os retrocessos em 1977, o ano de 1978 foi importante na história do automobilismo estadual. A diversificação de modalidades num calendário com mais eventos, proporcionou ao *motorsport* estadual conquistar espaço importante. Sobretudo com relação à Curitiba, onde desde o fechamento do autódromo em 1973 os eventos foram poucos, ocorrendo uma reestruturação do esporte. Os eventos de rally e, principalmente o campeonato de arrancada, voltaram a despertar o interesse do público, mídia, patrocinadores e autoridades com relação às corridas. Uma consideração importante a ser feita é que, esses eventos de arrancada, inéditos no

Brasil, que o Automóvel Clube de Curitiba foi pioneiro em realizar, foram o embrião para as provas de arrancada que acontecem hoje no Autódromo Internacional de Curitiba. Eventos que atraem multidões, que assistem provas com carros de alta performance de vários lugares do Brasil. Curitiba é a cidade que mais se destaca em campeonatos de arrancada no Brasil. Seja pela quantidade de pilotos que se inscrevem nas provas, conferindo grande competitividade às corridas, seja pelo marketing envolvido nas provas, pela atenção dada pela mídia ou pelo número de expectadores que vão ao autódromo, chegando a lotar os 40 mil lugares da arquibancada da pista, fica claro o sucesso desta modalidade. E através deste estudo, pode-se entender alguns motivos que levaram ao atual estágio. Quando na pista olhamos a multidão que acompanha alucinada aos “pegas”, e olhamos para 3 décadas atrás, entendemos onde começou a “paixão” que o curitibano tem por corridas de arrancada.

Chegamos ao último ano da década de 70. 1979 foi um divisor de águas no automobilismo nacional. Diversos foram os fatos ocorridos neste ano, que provocaram importantes mudanças no cenário das competições automobilísticas e na indústria nacional de veículos.

Analisando as matérias no jornal Gazeta do Povo sobre automobilismo, encontramos no dia 7 de janeiro uma publicação intitulada: “O que aconteceu no esporte dos motores no Paraná em 78”. Apresentava uma retrospectiva do ano anterior, destacando as imposições do governo com relação às limitações de gasolina; o sucesso nas provas de rally, kart e, sobretudo o campeonato de arrancada. Destacava ainda o autódromo de Cascavel, palco de boas disputas nacionais e estaduais. No dia 12 daquele mês ocorreram as eleições na FPRA. Ao final de janeiro, dia 28 iniciou-se o 2º Campeonato Paranaense de Arrancada. Nos mesmos moldes do ano anterior, com realização numa avenida na Cidade Industrial de Curitiba, o evento tinha grande espaço nas páginas do caderno automobilismo do jornal. Curitiba na época firmava-se como a única cidade no Brasil a organizar uma prova de ¼ de milha seguindo normas internacionais.

Avançando até fevereiro, foi divulgado o calendário do campeonato estadual de rally para aquele ano: seriam 5 provas, ampliando o calendário anterior, envolvendo mais cidades do interior paranaense. Neste mês mais publicações sobre as provas de arrancada, que atraíam em média 4 mil pessoas por evento. Em março,

dois eventos importantes: foi realizada a 1º etapa do Campeonato Paranaense de Rally, na cidade de Agudos do Sul, interior do estado. com organização do Rallye e Pista Motor Clube, o evento mobilizou muitos pilotos do estado. Na região metropolitana de Curitiba realizou-se a 1ª etapa do Campeonato Curitibano de Kart.

O mês de abril trouxe importantes acontecimentos: no dia 8 iniciou-se em Cascavel a Copa Fiat, torneio envolvendo os três estados da região sul, onde todos os pilotos corriam com o modelo 147 fabricados em Minas Gerais pela montadora italiana. Era uma nova categoria visando revelar novos pilotos. Na semana seguinte, dia 14 disputou-se na região de Curitiba o 1º Rally Servopa, prova válida pela segunda etapa do campeonato estadual. Com organização do Rallye e Pista Motor Clube em conjunto com a FPRA, a prova teve como patrocinadora a Volkswagen, contando com um bom número de pilotos. Diversas foram as matérias publicadas sobre esse evento.

Mas o grande acontecimento daquele ano de 1979 ocorreu no final daquele mês de abril: no dia 29, foi disputada no autódromo de Guaporé, estado do Rio Grande do Sul, a primeira prova do Campeonato Brasileiro de Stock Car. Esta nova categoria, recém idealizada, inspirada na NASCAR norte-americana (principal categoria do automobilismo daquele país, onde carros de turismo com grande desempenho participam), contava com carros Opala, produzidos pela Chevrolet, principal patrocinadora. Com grande premiação aos vencedores, apoio da fábrica e privilegiado espaço na mídia, rapidamente tornou-se a principal competição automobilística nacional. Os principais pilotos do país ingressaram em equipes da Stock Car, e passaram a disputar as provas. Esse primeiro evento, realizado em Guaporé ocupou diversas páginas do caderno automobilismo da Gazeta do Povo. Vale lembrar que até os dias atuais, esta categoria é a mais prestigiada no Brasil. Atualmente as provas são televisionadas pela maior emissora nacional, conta com três montadoras de carros na disputa, dezenas de pilotos e enorme abrangência publicitária.

Em maio, realizou-se em Cascavel uma etapa do campeonato nacional de Fórmula Ford. Esta categoria, quase relegada no automobilismo nacional, sobrevivia graças aos esforços de algumas equipes, que buscavam revelar novos talentos. Tanto a Fórmula Ford quanto a Volkswagen, que no passado foram as mais expressivas no país, perderam terreno para a recém criada Stock Car. Ao final

daquele mês, foi disputado o Rally de Bocaiúva do Sul, nas proximidades de Curitiba, contando pontos para a 3ª etapa do torneio estadual. Na Cidade Industrial, ocorreu mais um evento de arrancadas $\frac{1}{4}$ de milha. Essa prova marcou pela primeira vez no Brasil a participação de motos em corridas de arrancada. Novamente o jornal deu grande destaque ao pioneirismo paranaense em lançar novas modalidades. Uma discussão presente também naquele momento era a utilização de álcool como combustível em carros de corrida. Algumas equipes, sobretudo os times de Rally da Volkswagen utilizavam o combustível em alguns de seus carros, utilizando as provas como teste de novas tecnologias. E obtinham bons resultados: com equipes bem estruturadas, conquistava diversos títulos com carros a álcool. As equipes de competição da Fiat também começaram a correr com álcool.

Em junho, foi criada no dia 10 a comissão desportiva de rally, entidade vinculada à FPRA, objetivava agilizar os julgamentos de recursos e divulgação de resultados oficiais de rally. Vale ressaltar que até aquele momento, as provas de rally disputadas no Brasil eram sempre da modalidade rally de regularidade. Neste tipo de prova, o objetivo é cumprir o trajeto da corrida no tempo ideal determinado pela organização da prova. Caso a dupla piloto e navegador chegue ao fim da competição com tempo acima ou abaixo do estipulado, ela perde pontos. Ganha quem mais se aproximar do tempo ideal. Este regulamento acabava por gerar (e até hoje acontece), muitas discussões sobre os vencedores. Por isso, os processos abertos depois de cada evento eram numerosos. A fundação de uma comissão especializada em analisar esses casos foi de suma importância para o esporte.

Em junho ainda, duas etapas do paranaense de kart: uma na cidade de Irati, outra em Francisco Beltrão, ambas interior do estado. O objetivo da FPRA ao realizar esses eventos era possibilitar a participação de pilotos do interior, e revelar novos talentos. Em Curitiba, novas provas de arrancada, onde 7 mil pessoas acompanhavam as corridas. A mídia cada vez mãos presente nessa modalidade, destacava o entusiasmo com que o público assistia de arquibancadas improvisadas. Consta que uma emissora de rádio transmitia ao vivo do local, notícias sobre o evento.

O mês de julho de 1979 marcou pela realização de um importante evento automobilístico no país: foi disputado nos estados de São Paulo e Rio de Janeiro, o primeiro Rally internacional de velocidade. Contando com os melhores pilotos e

navegadores de todo o mundo, que disputavam o Campeonato Mundial de Rally (WRC), com carros de alta performance fabricados na Europa, o evento realizado por uma parceria entre a Federação Internacional de Automobilismo, CBA e federações estaduais do Rio e São Paulo, foi um marco importante, pois introduziu a modalidade de rally de velocidade, onde o que vale é a habilidade dos pilotos, precisão dos navegadores ao indicar o caminho correto e performance dos carros, visando percorrer os trajetos no menor tempo possível.

Com relação ao automobilismo paranaense, encontramos notas destacando a participação do piloto local Luís Renato Schaffer, que liderava o campeonato nacional de Fórmula Volkswagen. No dia 10 daquele mês, foi fundado na cidade de Toledo, interior do estado, o Automóvel Clube de Toledo, entidade ligada à FPRA, que tinha como meta a construção de um kartódromo na cidade.

Agosto marcou por um episódio decisivo no automobilismo nacional. No dia 12 o Conselho Nacional do Petróleo proibiu a realização de uma etapa do campeonato de Stock Car na cidade do Rio de Janeiro. Devido a novas altas no preço do petróleo, as competições estavam suspensas. O protesto da imprensa, pilotos, equipes e público foi grande. Para contornar esse impasse, no dia 19 daquele agosto de 1979 a CBA divulgou que produziria 1 milhão de litros de álcool combustível, com isso, garantiria a realização das provas previstas para aquele fim de ano, e toda a temporada de 1980. Esta forma de contornar o racionamento de gasolina imposto pelo governo, tinha ainda o caráter de testar e aprimorar os motores ao novo combustível.

Em setembro, novas notícias sobre a produção de álcool que a CBA iniciaria: foi construída uma pequena usina na cidade de Londrina, norte do Paraná, e nesta usina o álcool utilizado nas competições começou a ser produzido. No início deste mês foi lançado o primeiro carro movido a álcool no país. O modelo 147 da Fiat foi colocado a venda para o público, após diversos testes realizados em estradas e pistas de corrida. Pouco depois a Volkswagen lançou seu primeiro automóvel a álcool.

Marcando o retorno das competições automobilísticas no Brasil, foi realizado no dia 7 daquele mês de setembro o “Festival do Álcool”, evento no autódromo de Jacarepaguá, Rio de Janeiro, onde várias categorias como Stock Car, Fórmulas Ford e Volkswagen, e Copa Fiat foram disputadas. Todos os carros correram com

álcool, e foi grande a aprovação por parte de pilotos, mecânicos e chefes de equipe em relação ao novo combustível. O automobilismo voltava a ser um esporte viável, conforme destacavam as matérias no jornal a respeito deste importante evento. O automobilismo, então visto pelas autoridades como uma atividade onde se consumia altas quantidades de gasolina, passou a ter papel importante no desenvolvimento do combustível vegetal, proporcionando avanços tecnológicos e viabilizando o uso pelos carros de rua. O álcool era visto como a grande alternativa no Brasil à falta de gasolina. O governo federal que havia lançado o Pro-álcool (Programa Nacional do Álcool) no ano de 1975, com o objetivo de substituir a gasolina pelo combustível derivado da cana de açúcar, pode em fim colocar em prática o projeto, com o lançamento dos primeiros carros movidos exclusivamente a esse carburante.

No cenário paranaense, foi homologado pela FPRA o “1º Rally a Álcool do Paraná”, o evento, válido pelo campeonato estadual de rally foi marcado para o final de outubro, e somente carros a álcool participariam.

Em outubro, as outras duas grandes montadoras nacionais, Ford e Chevrolet lançaram modelos movidos a álcool, reforçando a nova tendência de mercado. No campeonato de Stock Car, o piloto paranaense Raul Boesel venceu a prova realizada em Tarumã no Rio Grande do Sul. Esse piloto começou a despontar para o automobilismo nacional, com boas performances naquele campeonato de Stock Car. O jornal utilizado como base para esse trabalho, destacava as atuações de Boesel, dando grande cobertura à carreira do piloto. Mais tarde, Boesel tornaria-se um dos mais importantes do país, sagrando-se campeão mundial com carros de turismo, além de participação na Fórmula 1 e Fórmula Indy. Vale ressaltar que a pista do autódromo de Curitiba atualmente foi denominada circuito Raul Boesel, em homenagem ao vitorioso piloto.

O dia 21 de outubro marcou a realização de uma etapa do torneio nacional de Fórmula Volkswagen, na cidade de Cascavel. O evento consagrou o piloto paranaense Luís Fernando Schaffer como campeão brasileiro da categoria 1300cilindradas. O jornal veiculou muitas reportagens sobre a conquista, destacando a carreira do piloto, que havia conquistado dois títulos de campeão estadual de kart, mostrando a importância do kart na formação de pilotos.

No fim de semana seguinte, aconteceu na região de Curitiba o evento de rally com carros a álcool. Com organização do Rallye e Pista Motor Clube, apoio da

Secretaria de Esportes e Cultura do Paraná e patrocínio da Móbil Óleos do Brasil, o evento contou com muitos pilotos, que aprovaram o novo combustível.

Finalizando o mês de outubro, realizou-se em Curitiba a final dos campeonato paranaense de kart. Uma equipe do jornal acompanhou o evento, sempre destacando a importância do kartismo na revelação de novos talentos. O campeão estadual naquela oportunidade foi o jovem piloto Maurício Gugelmin, que mais tarde disputaria as categorias mais importantes do automobilismo mundial, Fórmula 1 e Fórmula Indy.

Em novembro, encontramos notícias sobre uma prova de rally feminina, disputada apenas com carros Fiat, no litoral paulista. Essa prova pouco convencional na época, fazia parte de um campeonato promovido pela Fiat, aberto apenas às mulheres, e a vitória daquela etapa, bem como o título do torneio ficou com a dupla paranaense formada pela piloto Maria Bernadete Ribas e a navegadora Dulce Doege. Outra publicação interessante, veiculada no dia 4 daquele mês resgatava a primeira corrida automobilística disputada em Curitiba, no ano de 1951. Foi um evento realizado nas ruas da cidade, sem maiores organizações e regulamentos, onde 30 carros de diferentes marcas participaram. Uma prova não oficial, muito tumultuada, que muita gente assistiu das calçadas.

Chagando ao mês final daquele ano de 1979, realizou-se em São José dos Pinhais o encerramento da temporada de kart no estado com a prova 100km de Kart de Curitiba. Os principais pilotos do Brasil aqui estiveram neste evento, que teve como vencedor o promissor piloto Maurício Gugelmin.

No dia 9 daquele dezembro, Cascavel foi palco de uma etapa do campeonato de Stock Car. A vitória de Raul Boesel foi notícia de capa no jornal Gazeta do Povo. Muito destaque para a prova e a performance do piloto encontramos nas edições daquele fim de ano. Finalizando o calendário automobilístico daquele ano, no dia 16 foi disputado o “1º Rally Cidade de Londrina”, etapa final do campeonato estadual. A organização coube ao Rallye e Pista Motor Clube, e parceria com a Prefeitura Municipal de Londrina. As autoridades desta cidade, onde foi construída a usina que produzia o combustível utilizado nas competições nacionais, divulgaram a possibilidade de construção de um autódromo, fato que se concretizaria na década de 90. Em Curitiba, tivemos o encerramento do

campeonato de arrancada, sempre atraindo um público numeroso, com boa repercussão na mídia.

A vitória da equipe Servopa no rally de Londrina, e a conquista do título estadual credenciaram o time a representar o estado no Campeonato Brasileiro de Rally, este ano disputado no Rio Grande do Sul. Novamente os paranaenses conquistaram o vice-campeonato, firmando o estado como uma das potências nacionais no rally.

E com este panorama, findou-se o ano de 1979. Importantes acontecimentos marcaram o ano. O surgimento da Stock Car, a utilização do álcool como combustível nas pistas e nas ruas marcaram a história do esporte motorizado no Brasil. No Paraná, conquistas importantes como o título de Luís Fernando Schaffer na Fórmula Volkswagen, as vitórias de Raul Boesel na Stock Car, os eventos de rally e os bons resultados da equipe paranaense Sevopa, somados aos eventos realizados em diversas cidades, com provas de kart, rally, turismo, fórmula e arrancada, foram importantes para a reestruturação do automobilismo no Paraná.

Com importantes avanços e muitos retrocessos, a década de 70 apresentou notórios acontecimentos no automobilismo estadual. Expressivos eventos realizados no início da década no autódromo de Curitiba contrastam com o abandono desta pista a partir de 1974, quando Cascavel passou a ser o pólo das competições no estado. Como alternativa, as corridas de rally e arrancada trouxeram a Curitiba, novas provas ao final daquela década. Algumas vitórias e títulos importantes de pilotos e equipes do Paraná foram destaque. Com relação a organização do esporte no estado, o surgimento de entidades ligadas às competições, sobretudo rally, apontam para a necessidade de organizadores dos eventos automobilísticos naquela época, e que a Federação Paranaense de Automobilismo não conseguia sozinha dar conta da regulamentação dessas provas.

5 CONCLUSÕES

De maneira geral, podemos concluir que o período contemplado no recorte histórico desta pesquisa nos fornece elementos importantes para compreendermos as origens do automobilismo no Paraná. As informações obtidas são de grande valia para uma análise preliminar de como esse esporte se estruturou no estado, inicialmente com importantes eventos em Curitiba, que logo se difundiram por cidades do interior, sobretudo Cascavel, que dispõe de um importante autódromo. As competições realizadas em estradas, as provas de rally, kart e arrancada vieram a complementar as provas disputadas em autódromos. Inúmeros foram os avanços (e os retrocessos obviamente) que marcaram esse período. Sob forte influência dos acontecimentos ocorridos no Brasil e no cenário internacional, como crises do petróleo, aumento da produção na indústria automobilística e propagação do marketing esportivo, os eventos automobilísticos no Paraná atraíram um grande público que seja nos autódromos, estradas, ruas e caminhos rurais, sempre acompanharam as disputas. A atenção dada pela mídia também foi destaque.

Um trabalho complementar a esse estudo seria um levantamento de outras fontes de pesquisa: jornais da região de Cascavel, que foi um importante pólo do esporte neste período, nos proporcionaria uma maior dimensão de como o automobilismo se configurou naquela região. A utilização de outros canais de mídia, como revistas automobilísticas e matérias de televisão também constituem-se uma alternativa interessante.

Possibilitando-nos uma melhor compreensão do atual nível de desenvolvimento do automobilismo no Paraná, onde temos diversos eventos que atraem multidões de expectadores, importantes pilotos nascidos ou que iniciaram a carreira no estado, e diversas categorias que movimentam várias cidades, este estudo atingiu os objetivos inicialmente elaborados, e trouxe alguns novos questionamentos sobre a constituição do *motorsport* no Paraná. Desde as provas realizadas na década de 60, que marcaram pelo amadorismo e improvisado, aos atuais eventos amplamente divulgados e organizados, o automobilismo paranaense constituiu-se como um dos mais estruturados do Brasil.

Seja quando analisamos as competições das décadas de 60 e 70, seja às atuais corridas, tanto no Paraná, como no Brasil e no exterior, o automobilismo

constitui-se num grande atrativo para o público, fábricas automobilísticas e empresas que divulgam seus produtos através deste esporte. Podemos afirmar que para as empresas que disputam arduamente o público consumidor, o velho ditado proferido pelo conhecido Henry Ford continuará valendo: “*Win on sunday, sell on monday*”, ou em bom português, vença no domingo, venda na segunda-feira.

REFERÊNCIAS

BOURDIEU, Pierre. “Como é possível ser esportivo?”. In: BOURDIEU, P. **Questões de Sociologia**. Rio de Janeiro. Marco Zero, 1983. p. 137-153

CHIAVENATO, Idalberto. **Introdução à Teoria Geral da Administração**. 3. ed. São Paulo. McGraw-Hill do Brasil, 1983

DUARTE, Orlando. **Todos os Esportes do Mundo**. 1. ed. São Paulo. Makron Books, 1996. p. 18-21

GEBARA, Ademir. “História do Esporte: novas abordagens”. In PRONI & LUCENA: **Esporte História e Sociedade**. Campinas. Autores Associados, 2002. p. 5-29.

Historia e evolução do automóvel. In www2.uol.com.br/bestcars Acesso em junho de 2006

LEWANDOWSKI, D. Indy car series 2006. In www.indycar.com. Acesso em outubro de 2006.

LEAL, Joaquim P. As Corridas de Automóvel no Rio de Janeiro. In www.estacio.br Acesso em maio de 2004

MAGRETTA, Joan. **O que é gerenciar e administrar**. Rio de Janeiro. Campus, 2002. p. 98-104.

MARCHI JR, Wanderley. “Bourdieu e a Teoria do Campo Esportivo”. In PRONI & LUCENA: **Esporte História e Sociedade**. Campinas. Autores Associados, 2002. p. 77-111.

PARK, Kil Hyang. **Introdução ao estudo da administração**. São Paulo. Pioneira, 1997. p. 6-9.

PRONI, Marcelo W. **Esporte-Espectáculo e Futebol-Empresa**. Campinas: FEF/Unicamp, 1998. Tese de doutorado.

_____. **Marketing e Organização Esportiva: Elementos para uma História recente do Esporte-Espectáculo**. Revista Conexões – educação, esporte, lazer. Campinas, V.1, n. 1, p. 74-84, jul/dez. 1998.

SAMAHA, F. O segredo americano do sucesso. In <http://www2.uol.com.br/bestcars/autom/nascar.htm> Acesso em outubro de 2006

Stock Car Brasil: In www.stockcar.com.br Acesso em outubro de 2006

www.autodromodecuritiba.com.br: Site oficial do Autódromo Internacional de Curitiba. Acesso em outubro de 2006

www.cba.org.br: Confederação Brasileira de Automobilismo. Acesso em outubro de 2006

www.fia.com: Federação Internacional de Automobilismo. Acesso em outubro de 2006

www.gazetaesportiva.net: Acesso em outubro de 2006

www.indycar.com: Site oficial da IRL (Indy Racing League). Acesso em outubro de 2006

http://www.msisports.com.br/p_automob_hist.php Acesso em outubro de 2006

www.nascar.com: Site oficial da NASCAR NEXTEL CUP. Acesso em outubro de 2006

www.speedway.com.br: Acesso em outubro de 2006

FONTES

Jornal *Gazeta do Povo*. Curitiba. 01/jan. 1967 – 31/dez. 1979. Ano 47 ao 60.
Exemplar nº 14275 ao 23200.

REVISTA BRASILEIRA DE CIÊNCIAS DO ESPORTE. v.1. n.1 set.1979 – v.25. n1
set 2003.

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ.

X CONGRESSO NACIONAL DE HISTÓRIA DO ESPORTE. LAZER, EDUCAÇÃO
FÍSICA E DANÇA. 31 de maio a 3 de junho. Curitiba, PR

