

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ
SETOR DE ARTES, COMUNICAÇÃO E DESIGN
DEPARTAMENTO DE COMUNICAÇÃO SOCIAL

AUTOMOBILISMO NO PARANÁ: CELEIRO DE GRANDES TALENTOS

Curitiba - PR
2017

JOÃO FELIPE HEIM

AUTOMOBILISMO NO PARANÁ: CELEIRO DE GRANDES TALENTOS

Produto apresentado como requisito para aprovação na disciplina de Trabalho de Conclusão II no curso de Comunicação Social – habilitação Jornalismo – da Universidade Federal do Paraná.

Orientador: Prof. Dr. João Somma Neto

Curitiba - PR
2017

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, a gratidão à minha família. Sem eles, desde o começo da minha caminhada acadêmica, isso tudo não seria possível. Todo o apoio e suporte que eles me deram não tem preço.

Agradeço aos meus amigos, todos que manifestaram muito apoio e me ajudaram nessa jornada. Agradecimento especial aos amigos Arthur, Vinicius e Plínio, os quais fizeram as gravações, edições e todo o TCC serem um pouco mais leves com o apoio que deram.

Também deixo um muito obrigado a todos os entrevistados desse documentário. Pessoas que abriram suas casas e trabalhos e pararam por um tempo para colaborar com essa produção. Agradeço a quem também facilitou os contatos e de alguma forma ajudou para que essas entrevistas acontecessem.

Faço os agradecimentos ao professor orientador deste trabalho, professor João Somma Neto, pelo apoio e dedicação na correção de todos os detalhes.

RESUMO

Com uma tradição iniciada na década de 1960, o Paraná se mantém entre os estados brasileiros de maior destaque no automobilismo. Em provas improvisadas e, depois, com autódromos construídos para comportar o crescimento da modalidade, o estado criou campeonatos e recebeu as maiores categorias do Brasil.

A partir dessa estrutura criada, os pilotos do estado foram ganhando espaço e cinco deles estiveram na maior categoria do automobilismo, a Fórmula 1. Raul Boesel, Mauricio Gugelmin, Enrique Boesel, Tarso Marques e Ricardo Zonta. Além deles, Augusto Farfus e Jaime Melo Junior se destacaram nas categorias de turismo europeias.

Com a carreira desses pilotos de renome internacional como plano de fundo e as falas de jornalistas e ex-pilotos, foi possível traçar um histórico dos principais momentos do automobilismo paranaense. Sendo, deste modo, possível compreender como o Paraná teve e ainda tem muita relevância no esporte.

Palavras chave: Automobilismo, Paraná, Fórmula 1, Documentário

ABSTRACT

With a tradition started in the 1960s, Parana remains among the most prominent Brazilian states in motorsport. In improvised events and then with race tracks built to support the growth of the sport, the state created championships and received the largest categories in Brazil.

From the structure that was created, the Parana's drivers gained space and five of them were in the biggest motorsport category, the Formula One: Raul Boesel, Mauricio Gugelmin, Enrique Bernoldi, Tarso Marques and Ricardo Zonta. Besides them, Augusto Farfus and Jaime Melo Junior stood out in the European tourism categories.

With the career of these internationally renowned pilots as background and the speeches of journalists and former pilots, it was possible to trace a history of the main moments of Parana's motorsport. Being, in this way, possible to understand how Parana had and still have much relevance in the sport.

Keywords: Motorsport, Parana, Formula 1, Documentary

SUMÁRIO

1 DADOS DE IDENTIFICAÇÃO DO PROJETO.....	7
2 TEMA.....	8
2.1 DELIMITAÇÃO DO TEMA.....	8
3 FORMULAÇÃO DO PROBLEMA.....	10
4 JUSTIFICATIVA.....	10
5 OBJETIVOS.....	12
6 EMBASAMENTO TEÓRICO.....	13
6.1 JORNALISMO.....	13
6.2 JORNALISMO ESPORTIVO.....	16

6.3 JORNALISMO E DOCUMENTÁRIO.....	19
6.4 O DOCUMENTÁRIO ESPORTIVO.....	22
6.5 AUTOMOBILISMO E MÍDIA.....	23
6.6 OS PARANAENSES NAS PISTAS.....	27
7 METODOLOGIA.....	29
7.1 MÉTODO DE ABORDAGEM.....	29
7.2 TÉCNICAS DE PESQUISA.....	30
8 CONCLUSÃO.....	35
9 REFERÊNCIAS.....	38
10 ANEXOS.....	40
10.1 ROTEIRO.....	40

1. DADOS DE IDENTIFICAÇÃO DO PROJETO

O projeto tem como autor o estudante de jornalismo João Felipe Heim, orientado pelo professor Doutor João Somma Neto. A área de trabalho é o documentário em vídeo.

2. TEMA

O tema do projeto é o automobilismo paranaense e os pilotos de renome revelados no estado nas principais categorias. O Paraná, principalmente com a criação de autódromos em Cascavel, em 1970, Curitiba (Pinhais) em 1967, e Londrina em 1992, vem formando novos pilotos para o país.

Na principal categoria do automobilismo mundial, a Fórmula 1, cinco pilotos formados no Paraná já estiveram presentes: Raul Boesel, Tarso Marques, Ricardo Zonta, Enrique Bernoldi e Mauricio Gugelmin, radicado no estado. Há também participações dos pilotos paranaenses em categorias como a DTM, a tradicional Le Mans Series, o Mundial de Turismo e a Fórmula Indy. A nível nacional, já houve um campeão da conhecida Stock Car e sempre há pilotos disputando a categoria. Em especial, a Fórmula Truck teve sua primeira prova da história no Paraná, no autódromo de Cascavel em 1987.

2.1 DELIMITAÇÃO DO TEMA

O projeto se limita a retratar como ocorreu e ocorre a revelação e o trabalho de pilotos paranaenses para o cenário automobilístico nacional e mundial, com enfoque nos nomes que se destacaram internacionalmente. A grande paixão pela velocidade de alguns homens, ainda entre as décadas de 1960 e 1970, correndo em pistas de terra e locais improvisados, serviu de base para hoje o estado contar com três grandes autódromos e o surgimento de pilotos de alto nível.

Sem as pistas em Cascavel, Londrina e Curitiba, provavelmente não haveria espaço para que os já citados nomes da Fórmula 1 e outros pilotos como o cascavelense David Muffato, campeão da Stock Car e o londrinense Wellington Cirino, quatro vezes campeão da Fórmula Truck, pudessem surgir

como pilotos.

A partir desse histórico de sucesso nas pistas, este projeto procura investigar e delimitar quais foram os fatores que ajudaram o estado do Paraná a competir com o eixo Rio-São Paulo nas principais categorias.

3. FORMULAÇÃO DO PROBLEMA

Quais as razões para que pilotos paranaenses surjam como talentos do automobilismo?

O estado investe ou os investimentos são apenas particulares?

Como ocorre a revelação dos talentos?

Como foi a carreira dos pilotos de destaque?

4. JUSTIFICATIVA

Observando que o Paraná tem bons autódromos, recebe grandes provas e as maiores categorias do país, surgiu o interesse em realizar um trabalho voltado para o automobilismo local. Há produções feitas sobre as origens do automobilismo no estado, porém o enfoque maior delas fica na história e não nos porquês dos talentos revelados.

Há pouco material produzido sobre qualquer assunto relacionado ao automobilismo paranaense, portanto também seria importante haver essa produção para justamente retratar os pilotos e fatos acontecidos.

Cinco pilotos paranaenses já disputaram a Fórmula 1, um esteve na DTM, cinco na Fórmula Indy e três na Le Mans Series. Na atual temporada da Stock Car, quatro paranaenses representam o estado e na extinta Fórmula Truck eram sete representantes.

Mesmo na parte organizacional, o estado atualmente recebe três etapas da Stock Car, em Cascavel, Curitiba e Londrina. Na mesma categoria, temos casos de equipes paranaenses competindo. Atualmente correm a Eurofarma RC, RCM e Cavaleiro Sports. Pela Eurofarma RC correm os pilotos Daniel Serra e Ricardo Maurício. Na equipe RCM atualmente estão Max Wilson e Tuka Rocha. E na equipe Cavaleiro Sports estão Rafael Suzuki e Felipe Lapenna. Apesar das equipes serem paranaenses, os pilotos delas são todos

de outros estados.

Pedro Muffato, ex-piloto do estado, ajudou financeira e politicamente a manter categorias nacionais e internacionais ao lado de outros apoiadores do estado. Pesquisando na ferramenta de dados e tendências do Google, o Google Trends, é possível ter uma noção do interesse dos paranaenses pelo automobilismo. Com o termo “fórmula 1”, o Brasil é o segundo país que mais pesquisou sobre o tema nos últimos 12 meses. No país, Santa Catarina é o estado que mais pesquisou, seguido pelo Paraná, com Goiás, Espírito Santo e Distrito Federal fechando os cinco estados que mais procuram sobre a categoria.

Se for pesquisado o termo “automobilismo”, o Brasil também aparece em segundo lugar entre os países que mais buscam pelo termo, com a Itália liderando. O Paraná é o quinto estado que mais pesquisou a palavra, atrás de Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Distrito Federal e São Paulo.

Como comparativo, ao pesquisar sobre outra categoria com menor expressão, mas com pilotos conhecidos mundialmente, a Indycar Series, ou Fórmula Indy, o Brasil é o terceiro país que mais buscou, tendo apenas a Espanha e o Japão na frente. E, no Brasil, o estado que mais pesquisa sobre a categoria é São Paulo, com o Paraná em segundo lugar.

5. OBJETIVOS

6.1 OBJETIVO GERAL

Buscar compreender como ocorre a revelação de pilotos no estado do Paraná e retratar principalmente o trabalho feito com os pilotos paranaenses, que alcançaram as maiores categorias do automobilismo nacional e mundial. Destacar de que maneira o Paraná se mantém entre os grandes estados brasileiros no automobilismo, competindo com Rio de Janeiro e São Paulo.

6.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Mostrar a tradição do Paraná no automobilismo
- Retratar a revelação de talentos
- Mostrar os destaques nas diversas categorias, as nacionais e com foco maior nas internacionais

6. EMBASAMENTO TEÓRICO

6.1 Jornalismo

Definir com uma frase o jornalismo aparentemente parece uma tarefa fácil. Mas, ao se pensar em uma definição percebe-se que a compreensão de o que é o jornalismo vai mais além. Nelson Traquina, em Teorias do Jornalismo Volume 1, aborda o significado da profissão e acaba por trazer vários conceitos, que, juntos, podem compreender a ideia geral da profissão e atividade jornalística.

É absurdo pensar que possamos responder à pergunta “O que é o jornalismo?” numa frase, ou até mesmo num livro. (...) É a vida em todas as suas dimensões, como em uma enciclopédia (TRAQUINA, 2005, p.19)

Para Traquina, em muitos casos se imagina o jornalismo apenas como algo técnico e mecânico, onde há a produção de notícias e os jornalistas são os meros trabalhadores que a constroem. No entanto, se esquece que a profissão tem um grande e forte papel social. O autor muda a pergunta sobre o que é o jornalismo e questiona o que seria o jornalismo em uma democracia.

A profissão tem um papel fundamental no ambiente democrático. O jornalismo é aquele que tem a capacidade de questionar os governos, trazer apelos da população e assim ajudar a manter a democracia existindo.

O que é o jornalismo num sistema totalitário, seja nas suas formas seculares, como, por exemplo, o fascismo, seja numa forma religiosa, como, por exemplo, o ex-regime dos Taleban no Afeganistão, é fácil de definir: o jornalismo seria propaganda a serviço do poder instalado. (TRAQUINA, 2005, p. 23)

O chamado Quarto Poder acaba muitas vezes sendo colocado e confrontado com o poder político. Com toda a representatividade que fica sobre o jornalismo, a imprensa acaba ganhando um nível de poder que faz com que muitas vezes seja vilanizada por parecer parcial a um lado que prejudicaria a população, ou em outros casos como a heroína por colocar os fatos que o poder político tenta esconder do povo.

Traquina cita Pierre Bourdieu, que definiu dois polos do jornalismo contemporâneo, o pólo intelectual e o pólo econômico. O primeiro seria um pólo onde a ideologia profissional resulta em um serviço para a população e contribui para que a democracia siga acontecendo, que as pessoas sigam participando da vida política dos locais onde vivem. Já o pólo econômico é o lado mercadológico do jornalismo, que precisa vender jornais, necessita audiência, precisa de anunciantes para continuar existindo e assim cria uma ligação com pessoas e empresas poderosas que podem vir a influenciar o veículo em questão, mas também o público que acessa esses produtos jornalísticos. Além do fato de as notícias serem alteradas ao modo que rende mais audiência, como nos noticiários sensacionalistas ou em que o entretenimento prevalece sobre o que realmente é notícia.

A profissão de jornalista, desde o século XIX, onde realmente se estabeleceu como categoria, sofreu com a desvalorização. Os profissionais não tinham muitas garantias trabalhistas e os hoje chamados freelancers predominavam, tendo a instabilidade como ingrediente da profissão, além dos salários baixos.

Os baixos vencimentos levavam alguns jornalistas a aceitar subornos. Por exemplo, visto que os padrões éticos não estavam totalmente desenvolvidos, alguns jornalistas complementavam os seus rendimentos colocando nomes no meio das “notícias”, incluindo nomes de produtos e de políticos, a troco de uma retribuição monetária. (TRAQUINA, 2005, p.80)

Através do entendimento do jornalismo, antes não considerado como uma profissão, agora visto como uma atividade profissional, e os esforços para que fosse levado para o ambiente acadêmico e de estudos, onde se pensou e se analisou todo o processo de formação do jornalismo, que se construiu o que é o jornalismo atual. Toda essa formação e estudos serviram para fidelizar o jornalismo como uma área do conhecimento e profissão, o qual não foi considerado por muito tempo por ser associado apenas ao lado prático da profissão.

A pergunta “o jornalismo é ou não é uma profissão?” é uma pergunta mal formulada porque, como sublinham os diversos estudiosos das profissões, em vez da dicotomia é preciso pensar as atividades de trabalho na sociedade numa linha de profissionalização. (...) Com base em conhecimentos sobre a evolução histórica das profissões em geral e com base numa análise histórica do jornalismo nalguns países do chamado mundo ocidental, em particular os Estados Unidos, a Grã-Bretanha e a França, a resposta é indubitável, inquestionável, e irrevogavelmente SIM. (TRAQUINA, 2005, p. 122)

Com o jornalismo consolidado como uma área e profissão, houve uma especialização e aperfeiçoamento grandes. Foram criadas as chamadas editorias, como política, cultura, economia, educação e várias outras subdivisões para que tudo que fosse relevante nessas editorias fosse abordado pelos veículos. Nesse contexto de editoria que se encaixa com relevância econômica, intelectual e cultural, está o jornalismo esportivo. A editoria esportiva se encontra tanto no chamado pólo intelectual de Bourdieu, que presta um serviço à comunidade e gera conhecimentos, gera conteúdos relevantes, mas também se encontra no pólo econômico. O esporte gera muito dinheiro através do marketing, da publicidade e de toda a exposição que os eventos esportivos tem. Portanto, um aliado dos veículos, que conseguem anunciantes interessados em aparecer nas transmissões esportivas, que tem grande visibilidade e assim ajudam a manter economicamente os jornais, rádios e TVs. Uma área que tinha muito descrédito e que atualmente ocupa

grande espaço na mídia com acontecimentos que atraem a atenção do mundo inteiro.

6.2 Jornalismo Esportivo

A prática do jornalismo esportivo, desde o começo, era desvalorizada pelo público e pelos jornalistas no final do século XIX e começo do século XX no Brasil e no mundo. Em um retrato dessa realidade, o jornalista Paulo Vinicius Coelho descreve como a prática esportiva era tratada no livro “Jornalismo Esportivo”. As pessoas e os profissionais da imprensa não imaginavam que o esporte um dia pudesse alcançar o nível de importância que eventos políticos, sociais e culturais tinham nas páginas dos jornais. Alguns poucos espaços eram dedicados aos resultados das competições de remo e os primeiros jogos de futebol no Brasil.

Tudo foi registrado. Tudo meio a contragosto. Porque nas redações do passado - e isso se verifica também nas de hoje em dia - havia sempre alguém disposto a cortar uma linha a mais dedicada ao esporte.
(COELHO, 2014, p.9)

A cobertura da imprensa se ampliou, com o esporte ganhando espaço nos jornais e alguns veículos se arriscando na cobertura estritamente esportiva a partir dos anos 1930, como o Jornal dos Sports, A Gazeta Esportiva e A Revista do Esporte.

Com os veículos especializados e os grandes jornais se voltando para o futebol, principalmente, houve o auge dos grandes cronistas brasileiros. Os irmãos Mário Filho e Nelson Rodrigues, além de Armando Nogueira. Foi uma era do esporte romancado, dos textos que não focavam tanto nos resultados, mas em descrever com outro olhar aquela partida.

Se até os anos 1970 a imprensa tinha o estilo romancado e os cronistas ditavam as tendências de estilo do texto, o estilo foi se transformando e Paulo Vinicius Coelho contrasta esse cenário com o que se observou no tetra e penta campeonatos mundiais da seleção brasileira de futebol. A cobertura da

imprensa foi toda transferida para a realidade do que acontecia nas partidas e nos campeonatos, com a descrição maior dos números, estatísticas e ações práticas das partidas ao invés de um relato como uma crônica.

A emoção também faz parte do jornalismo, como bem mostraram as crônicas de Nelson Rodrigues no passado. E alguém precisa fazê-la retornar ao cotidiano das páginas esportivas. Mesmo que alguns mitos da história do esporte brasileiro, como Dunga, Romário e Ronaldo, tenham ficado perdidos num tempo restrito à descrição nua e crua da realidade. (COELHO, 2014, p. 23 e 24)

Em um capítulo dedicado à cobertura de outros esportes, o autor enfatiza a oportunidade que pode ser a de cobrir essas outras modalidades, que muitas vezes não atraem tantos interessados, oferecem uma carreira tão interessante quanto a de quem acompanha o futebol e grandes histórias vindas dos atletas e equipes.

Outro fator enfatizado é o da especialização do jornalista. O profissional precisa ter o conhecimento, principalmente em modalidades como o Tênis e o Automobilismo, para poder saber falar com os atletas e também conseguir acompanhar esses esportes.

O conhecimento de quem faz a pergunta precisa existir. Acompanhar a carreira de quem é ou foi número um do mundo não é para qualquer um. E quem demonstra mais conhecimento acaba levando a melhor. (COELHO, 2014, p. 49 e 50)

A cobertura midiática do esporte ganhou outras dimensões com o advento da televisão e a dedicação das grandes emissoras, Globo e Bandeirantes, em transmitir eventos esportivos. O primeiro grande evento esportivo da era televisiva brasileira, que gerou um senso de unidade nacional e assim ditou o clima das transmissões esportivas futuras, foi a Copa do Mundo de 1970. Anteriormente o país teve outros heróis nacionais, como a tenista campeã do torneio de Wimbledon Maria Esther Bueno ou mesmo as seleções

campeãs das Copas do Mundo de 1958 e 1962, mas a televisão trouxe uma nova perspectiva. As pessoas se reuniram nas ruas e nas casas para acompanhar o esporte e ali viam uma representação delas, do povo brasileiro, querendo o lugar mais alto do pódio e o título.

O conceito de identidade utilizado aqui é o mesmo utilizado por Castells (1999:22) como sendo *a fonte de significados e experiência de um povo*. E o esporte no Brasil é um elemento fomentador desse sentido de povo, de unidade social, conseguido, sobretudo, com a recorrência com que o jornalismo esportivo trata de disseminar os valores de nação ao dar visibilidade aos eventos, protagonistas e dimensão territorial que eles alcançam. (SOUSA, 2005, p. 101)

Outro fator importante relacionado ao esporte é o fato de ele trabalhar com a emoção, com as reações e um imaginário popular muito grande, que dão a ele um sentido de algo mais leve e divertido, um lado mais humano e que assim abrange quase todos os públicos.

Neste contexto, a notícia esportiva se enquadra como mais um fator de fuga e entretenimento em meio ao abundante fluxo informativo que caracteriza as sociedades atuais. Uma outra importante característica é que tais acontecimentos demandam um tratamento diferenciado que se manifesta em uma relativa liberdade de linguagem e formatação de reportagens. (SOUSA, 2005, p.104 e 105)

As reportagens se tornam mais leves, com uma linguagem mais próxima do público que as outras matérias de um telejornal e trabalham um tema que gera polêmicas menores do que problemas que afetarão o dia a dia do cidadão tal qual problemas de segurança e saúde, retratados quase todos os dias nos jornais. A opinião, muitas vezes deixada de lado nas reportagens e programas de TV pelo princípio da imparcialidade, é recorrente nas discussões esportivas que acontecem nos programas dedicados ao futebol e outras modalidades.

Outro problema do jornalismo esportivo brasileiro é o fato de a

cobertura sobre o futebol ter um espaço amplamente maior do que é destinado a outras modalidades. No futebol os treinamentos, os jogos de campeonatos das mais diversas nações e uma publicação de atleta em uma rede social viram matérias. Nos outros esportes, a dificuldade é bem maior e a visibilidade acontece em momentos esporádicos, como nas Olimpíadas.

Com histórias tão vastas e tantas modalidades esportivas existentes no mundo, as produções acerca desses temas ganharam cada vez mais espaço e diversificação. Hoje é possível ver livros, reportagens especiais, reportagens fotográficas, reportagens de rádio especiais, grandes produções de televisão, filmes e os documentários esportivos tendo forte espaço na mídia.

Os documentários se tornaram um instrumento importante para os jornalistas esportivos poderem explorar temáticas, esportes ou atletas de uma maneira diferente da abordada em uma reportagem comum, seja ela de que tipo de veículo fosse.

6.3 Jornalismo e Documentário

O gênero documentário é uma das opções de produção em vídeo usadas no jornalismo. É um filme quem em geral tem um caráter informativo sobre um assunto, que leva a visão do documentarista, dos entrevistados e personagens que aparecem nele dentro de um contexto e um recorte. É de grande utilidade ao público em geral, para trazer à tona discussões acerca de temas importantes e informar sobre assuntos de maneira mais específica. É um gênero de produção audiovisual jornalística com bastante flexibilidade e utilidade, justamente por poder alcançar os mais diversos temas.

De tudo o que foi exposto até agora, verificamos que no documentário existe uma possibilidade enorme de variação quanto à utilização de determinados recursos. O documentarista pode (ou não):- usar a figura do locutor (on ou off);

- construir o filme apenas em cima de depoimentos;
- utilizar o recurso da reconstituição para contar a história;
- criar personagens para dar maior dramaticidade à narrativa;
- apresentar documentos históricos, etc.

Essa lista pode ainda ser ampliada. O que parece permanecer sempre como característica fundamental do documentário é o fato de

ser um discurso pessoal de um evento que prioriza exigências mínimas de verossimilhança, literalidade e o registro in loco. (MELO, 2002, p. 26)

Bill Nichols apresenta seis modos gerais de documentários: o poético, expositivo, observativo, participativo, performático e reflexivo. A partir dessas opções gerais, é possível produzir um documentário seguindo um desses modos ou pegando características de cada um para montar o produto final.

Esses seis modos determinam uma estrutura de afiliação frouxa, na qual os indivíduos trabalham; estabelecem as convenções que um determinado filme pode adotar e propiciam expectativas específicas que os espectadores esperam ver satisfeitas. Cada modo compreende exemplos que podemos identificar como protótipos ou modelos: eles parecem expressar de maneira exemplar as características mais exemplares de cada modo. (NICHOLS, 2005, p. 135)

O primeiro modo exposto por Nichols é o poético, o qual não está muito ligado ao lado histórico da maioria das produções da área e foca mais no lado estético e em reflexões momentâneas. Não é um estilo que segue uma linearidade e esteve ligado ao modernismo. São citados trechos de poemas e livros durante o documentário como forma de apoio, além de acontecer uma valorização dos planos e das ideias e impressões que o documentarista tem sobre o tema abordado.

No modo expositivo, o documentário tem um papel de repassar informações de maneira direta. Há legendas e uma narração que guiam o espectador durante o documentário. Apesar da narração e legendas, as imagens continuam tendo grande importância na ilustração do documentário e como condutores do que está acontecendo na história. Também se assemelha às narrações realizadas em telejornais, as quais há imagens mostrando um fato e um explicação narrada de forma objetiva.

Já o modo participativo se apoia muito na antropologia e sociologia. O documentarista faz uma inserção no ambiente e no grupo de pessoas para que o produto jornalístico audiovisual seja produzido. Sem a participação do próprio documentarista não há como acontecer o documentário, ele se torna quase um personagem para conseguir contar a história. Ele se insere, se torna um quase

membro do grupo em questão e assim consegue ter as falas das quais precisa daquelas pessoas para que o produto final saia.

Através do modo reflexivo, além de abordar um tema em específico, é mostrada a relação das pessoas entrevistadas e do público envolvido com o próprio documentário, trazendo com essas relações um aspecto mais próximo de quem assiste, por saber como funciona o processo de produção.

Pelo modo performático, há, tal qual no modo poético, uma reflexão sobre o tema e um pensamento além da própria produção. Se discute como o conhecimento concreto pode transformar e mudar a sociedade. Esse modo acaba por enfatizar a interpretação de quem assiste, a subjetividade de cada um que terá uma análise diferente ao assistir o documentário. Esse modo não tem um compromisso com uma verdade única, o autor se preocupa em mostrar e justificar para ele o trabalho feito, cabendo ao público tirar as próprias conclusões acerca do que foi abordado.

Entre os seis modos, o escolhido para esse documentário foi o observativo, pelo fato de não ser tão intrusivo nas falas e ações dos entrevistados durante a produção do próprio.

Os filmes observativos mostram uma força especial ao dar uma ideia de duração real dos acontecimentos. Eles rompem com o ritmo dramático dos filmes de ficção convencionais e com a montagem, às vezes apressada, das imagens que sustentam os documentários expositivos ou poéticos.
(NICHOLS, 2005, p. 149)

Esse método preza pelas falas dos entrevistados, intercaladas com imagens de arquivo e outras filmagens que possam vir a ser produzidas. Não há intervenções por parte de quem produz o documentário, apenas os entrevistados têm suas falas colocadas. O modo observativo tenta trazer as falas dos entrevistados como a parte principal, sem ter falas do documentarista ao longo da produção, que, apesar de ser realmente quem faz as perguntas e questionamentos aos entrevistados, não aparece no documentário como um fio condutor da produção.

6.4 O documentário esportivo

Sobre a relevância de se ter um documentário ou uma produção audiovisual na área esportiva, há de se ressaltar as centenas de produções feitas e de importância tanto cinematográfica quanto jornalisticamente nos mais de cem anos de cinema. Um exemplo recente é o documentário OJ: Made in America, que ganhou o Oscar de melhor documentário em 2017 e fala sobre um personagem esportivo, o ex-jogador de futebol americano OJ Simpson.

Trabalhos acadêmicos também destrincharam como é próxima a relação entre o audiovisual e o esporte. Mesmo no século XIX, antes do cinema propriamente dito, havia produções com pessoas praticando esportes.

Aparentemente, de acordo com os indícios históricos levantados, pela primeira vez atletas em movimento são representados em 1865, já com fotografias de boxeadores, exibidas no estereoscópio, de Jean Claudet. Um atleta é novamente representado em 1869: um salto à distância, pintado em um disco, movimentado por um aparelho de manivela inventado por A. Brown. O que era um encontro casual, embora relevante se considerarmos o contexto histórico (os primeiros passos da construção do ideário da modernidade e da sociedade do espetáculo que estava por vir), logo se tornaria uma relação muito próxima.
(MELO, 2005, p. 5)

Além da relação com o cinema, a cultura e as artes se entrelaçam com o esporte. É discutido também como o esporte e a arte tem interações próximas. Mesmo no imaginário popular, por muitas vezes faz-se comparações de um lance como algo plástico, artístico, e ao mesmo tempo a arte se inspira nos movimentos do esporte e na sua grandiosidade para produzir coisas novas.

Imagens “artísticas” do esporte são fartamente reproduzidas durante anos. O comentário da população é geral. Até hoje se discute se valeu a pena termos ganho a Copa do Mundo de Futebol de 1994, com um futebol “feio” e de “resultados”, comparando esta seleção a da Copa de 1982, que executava um futebol bonito, um “futebol-arte”. O aspecto estético da prática esportiva também já chamou a atenção de muitos artistas, das mais diferentes linguagens. Nas artes

plásticas, no cinema, na música, na fotografia, na dança, na literatura, o esporte foi e continua sendo utilizado como motivo de inspiração, ora mais ora menos direta. Os diálogos são constantes.
(MELO; VICTOR, 2005, p. 3)

O esporte é, portanto, um agente social. Ele vai além de apenas um fato relevante somente para os atletas envolvidos e fãs, mas abrange a todos de alguma maneira pelo seu poder de influenciar realidades, trazer valores e atingir públicos distintos muito mais facilmente do que métodos convencionais poderiam fazer.

6.5 Automobilismo e mídia

O Automobilismo, tal qual o esporte moderno, surgiu no final do século XIX e começo do século XX, junto das Olimpíadas da Era Moderna e a real consolidação do carro como um veículo mais eficiente que os veículos movidos a tração animal.

No Brasil, a primeira prova aconteceu em 1902, em São Paulo, com alguns carros percorrendo um percurso de 75 quilômetros pela então pequena cidade de São Paulo. O esporte cresceu a ponto de, em 1933, o Rio de Janeiro sediar o Grande Prêmio Cidade do Rio de Janeiro, que valia por um circuito internacional de provas e contava com a presença de pilotos portugueses, franceses, italianos e argentinos. No lado inverso, o país conseguiu também desbravar a Europa, com Chico Landi sendo o primeiro brasileiro a disputar a Fórmula 1, criada em 1950.

Muitas vezes o público em geral não acredita nas propagandas de carros e combustíveis quando elas dizem que a tecnologia vinda dos carros de corrida é trazida para os carros de passeio. Mas, foi justamente essa ideia de rendimentos e superação de recordes que moveu a cobertura jornalística no começo do século XX.

Inclusive nos primórdios, nem a competição por assim dizer ocorria, o simples fato de percorrer uma distância (Milão a Roma, por exemplo) em um curto espaço de tempo já era digno de divulgação - depois, a nova notícia seria de um novo recorde, uma nova marca, em tempo

obviamente menor, surgia para a mesma distância. Por isso, não tardaram em surgir revistas especializadas sobre o tema, como na França e Inglaterra no início do século, com destaque para a "Motorsport", fundada em 1924 e ainda hoje em circulação. (FRANÇA, 2006, p. 35)

Após a ida de Chico Landi para a Fórmula 1, outros nomes se destacaram no cenário nacional e um deles, Wilson Fittipaldi, trouxe junto dele o irmão, Emerson, que com os dois títulos mundiais na maior categoria do automobilismo abriu de vez as portas para o Brasil e alavancou a cobertura automobilística no país. Nessa altura, as revistas Quatro Rodas e Auto Esporte, além de falarem sobre as novidades nos carros de passeio, se dedicavam a acompanhar também o automobilismo.

A crise do petróleo, nos anos 70, mesmo após os títulos de Fittipaldi, ameaçaram o esporte no país e também a cobertura esportiva, que dependia financeira e jornalisticamente que houvessem atividades nas pistas. A nova alavancada veio com Nelson Piquet, que chegou discreto na Fórmula 1 em 1978 e três anos depois era campeão mundial, conquistando o bicampeonato em 1983.

Como se não bastassem as sequências seguidas de Piquet, que em 1983 também abocanhou um título, no ano seguinte estreia na F-1 aquele piloto que consolidaria de vez o esporte a motor na história do país: Ayrton Senna. (FRANÇA, 2005, p. 41)

Com a chegada de Ayrton Senna na Fórmula 1, a citada ideia de unidade do povo brasileiro, de um herói nacional, retornou fervorosamente com o piloto brasileiro. Senna se tornou aquele que dava alegrias nas manhãs de domingo ao povo, que assistia e não perdia uma prova para vê-lo levantar a bandeira brasileira, ainda no carro, e Galvão Bueno pedir para tocar o famoso tema da vitória, colocado sempre que um brasileiro vence na Fórmula 1.

O piloto paulista transcendeu o público, que era mais restrito aos

amantes do esporte a motor e levou a população em geral a acompanhar suas provas. Vale como referência o Grande Prêmio do Brasil de 1991, onde Senna tem problemas no carro e vence de maneira sofrida, chegando exausto ao fim de prova. O público invade a pista para comemorar com ele e o levanta como um herói no meio da pista.

Com esse auge de Senna e Piquet nas pistas, a imprensa nacional passou a se dedicar cada vez mais na cobertura das provas, principalmente quando acontecia o Grande Prêmio do Brasil.

Para citar de exemplo, o "Jornal da Tarde" colocava nada menos que 12 profissionais trabalhando intensivamente nesta cobertura, que se iniciava uma semana antes da realização da prova em si, um fato pouco comum para o tratamento da notícia em jornais diários. Quando os carros entravam na pista, a segmentação da produção era ainda mais evidente, com quatro jornalistas trabalhando na captação de informações fora do autódromo (esquema de trânsito, relatos das arquibancadas etc.) e oito se dedicando aos boxes, sendo um para cada piloto brasileiro (na ocasião, Ayrton Senna na McLaren, Nelson Piquet na Benetton e Mauricio Gugelmin na Leyton House), um na Ferrari, o próprio correspondente do jornal em todas as provas, um para as celebridades, entre outros destaques dignos de uma cobertura que produziria um caderno especial na segunda seguinte à corrida, muitas vezes superando as oito páginas - um feito equiparável apenas à Copa do Mundo ou os Jogos Olímpicos. (FRANÇA; RODRIGO, 2005, p. 72)

Mesmo fora do GP do Brasil, os veículos brasileiros enviaram profissionais para as outras provas da temporada. Destaque também para veículos fora do eixo Rio-São Paulo, como o Zero Hora, do Rio Grande do Sul, e o Estado de Minas, de Minas Gerais. Além da cobertura das rádios Jovem Pan, Globo e Bandeirantes, como citado pelo autor Rodrigo França.

A mídia acabou também por endeusar mais Ayrton Senna que Nelson

Piquet, justamente pela relação que os dois tinham com os veículos e com a própria carreira. Senna era mais aberto e sempre em suas declarações dedicava os triunfos ao povo que torcia por ele, portanto era adorado pela imprensa e pelo público em geral. Já Piquet não tinha uma relação tão aberta e não tolerava muitos os profissionais que chegavam sem o preparo exigido de alguém que acompanha o automobilismo para uma entrevista com ele. Fora o fato de Piquet correr pelo próprio sucesso e não trabalhar a imagem de uma figura representante e ícone do povo brasileiro que Senna tinha.

Os jornalistas especializados que vivenciaram o dia a dia da cobertura da F1 na época da passagem do piloto brasileiro pela categoria costumam citar com frequência a preocupação constante de Senna com sua imagem, "sobretudo quando as câmeras de TV, em especial da TV Globo, estavam lhe filmando", conforme aponta Luiz Alberto Pandini. (FRANÇA; RODRIGO, 2005, p. 76)

Após o falecimento de Ayrton Senna, ficou um vazio, uma falta de um ídolo que representasse o país mundo afora. Rubens Barrichello, o sucessor imediato do país na categoria, acabou sofrendo com essa pressão e expectativa alta das pessoas, que esperavam um novo Senna, alguém que ganhasse tanto quanto o piloto tricampeão mundial. A busca seguiu até para outros esportes, como Gustavo Kuerten no tênis ou mesmo Gabriel Medina no surfe. Recentemente, temos o caso de Neymar, que foi contratado pelo Paris Sain-Germain e, mesmo a Globo não transmitindo o Campeonato Francês, durante a rodada do Campeonato Brasileiro tocam os alertas de gols do time do brasileiro e são mostrados os gols nos intervalos da transmissão. Há toda uma construção de imagem e idolatria pelo atleta, que vem com a responsabilidade de devolver as glórias do esporte ao país, que não vence uma Copa do Mundo desde 2002. Um país que se acostumou a vencer e não deseja nada menos do que vencer, onde quer que possa estar um brasileiro de destaque no esporte.

6.6 Os paranaenses nas pistas

No automobilismo internacional, os destaques paranaenses chegaram nas principais categorias. Na Fórmula 1, a principal delas, foram cinco representantes. Raul Boesel, participando das temporadas de 1982 e 83. Tarso Marques, correndo nas temporadas de 1996, 97 e 2001. Ricardo Zonta, nas temporadas de 1999, 2000, 2001, 2004 e 2005 e Enrique Bernoldi, disputando entre as temporadas de 2001 e 2002. Radicado no estado, Maurício Gugelmin disputou a categoria maior do automobilismo por cinco temporadas completas, de 1988 até 1992.

Há participações dos pilotos paranaenses em categorias como a DTM, a tradicional 24 Horas de Le Mans e a Fórmula Indy. Pela DTM, o campeonato de turismo alemão, Augusto Farfus Júnior fez história sendo o primeiro brasileiro a vencer uma prova na categoria e foi o segundo colocado da temporada 2013. Ele ainda corre e disputa a competição pela equipe BMW. O piloto ainda participou de temporadas inteiras do Mundial de Turismo e das 24 Horas de Le Mans, tendo largado em primeiro lugar no ano de 2011 na categoria GT Pro.

Ainda nas 24 Horas, Jaime Melo Júnior já foi vencedor na classe GT2 em 2008, sendo o primeiro brasileiro a ter vencido a prova em alguma das categorias na história. Ricardo Zonta já participou duas vezes, ficando em terceiro no geral no mesmo ano de Melo. Raul Boesel participou em três edições, sendo que em 1991 terminou com a equipe em segundo lugar, na classe C2.

Na Fórmula Indy, o estado também esteve presente. Dos paranaenses, Enrique Bernoldi participou em 2008 e Maurício Gugelmin duas vezes

participando da Indy 500, em 1994 e 95. Raul Boesel correu em 1998, 1999, 2000 e 2002.

No cenário nacional, o Paraná conta com o maior campeão da história da Fórmula Truck. Wellington Cirino ganhou quatro vezes o título da categoria de caminhões. Além de Cirino, vários paranaenses participaram da Truck, sendo atualmente, entre Copa Truck e Fórmula Truck seis pilotos. Na Copa Truck, correm Duda Bana, David Muffato, Wellington Cirino, Leandro Totti e Débora Rodrigues em um total de dezoito pilotos.

Pela Fórmula Truck, corriam Wellington Cirino e Valmir Benavides em um total de quatorze pilotos. A categoria foi extinta em julho de 2017 por falta de recursos. Dos maiores campeões da Fórmula Truck, Wellington Cirino, com quatro títulos, em 2001, 2003, 2005 e 2008 é de Londrina. Leandro Totti conquistou três taças da categoria, em 2012, 2014 e 2015. Oswaldo Drugovich Júnior ganhou duas vezes o campeonato, nos anos de 1997 e 1998. Totti é de Ibiporã e Drugovich de Maringá.

Na Stock Car, o Paraná tem apenas um campeão, David Muffato. O piloto quebrou a hegemonia de títulos entre Rio de Janeiro e São Paulo em 2003. Na temporada 2017 da categoria de turismo brasileira, estão participando Gabriel Casagrande, Ricardo Zonta, Ricardo Sperafico e Julio Campos.

Portanto, o documentário produzido através desse trabalho se propõe a explorar os nomes citados como destaques internacionais e entender como estes pilotos conseguiram ter o destaque que tiveram. Além do fato de compreender como foi a formação dos pilotos paranaenses para que saíssem tanto para categorias nacionais quanto internacionais de maneira qualificada.

7. METODOLOGIA

7.1 MÉTODO DE ABORDAGEM

Foi utilizado o método indutivo, partindo das visões e experiências particulares de personagens do cenário automobilístico para trazer uma definição geral do tema.

O método indutivo parte da premissa de indícios acerca de um fato ou tema analisado e que há afirmações sobre, gerando ao final uma compreensão geral sobre o fato e uma conclusão dele. É utilizado desde a Grécia Antiga, onde Sócrates e depois Aristóteles desenvolveram como método de análise para chegarem a conclusões sobre os mais diversos temas. A partir das premissas e observações feitas com, no caso de um documentário, a entrevista de várias pessoas, chega-se a uma conclusão geral a partir de tudo o que foi falado pelos entrevistados, gerando uma nova realidade que até então não era possível se perceber sem que houvessem acontecido as entrevistas. Ou seja, a reunião das falas de todos gera uma conclusão geral e uma resposta única sobre o tema abordado. Essa nova realidade gerada não é necessariamente uma verdade universal, mas sim uma conclusão que vale para avaliar melhor um caso específico.

O processo indutivo ocorre em três passos, a observação dos fenômenos, a descoberta da relação entre eles e a generalização da relação entre eles.

Para que não se cometam equívocos facilmente evitáveis, impõem-se

três etapas que orientam o trabalho de indução: a) certificar-se de que é verdadeiramente essencial a relação que se pretende generalizar - evita confusão entre o acidental e o essencial; b) assegurar-se de que sejam idênticos os fenômenos ou fatos dos quais se pretende generalizar uma relação - evita aproximações entre fenômenos e fatos diferentes, cuja semelhança é acidental; c) não perder de vista o aspecto quantitativo dos fatos ou fenômenos - impõe-se esta regra já que a ciência é primordialmente quantitativa, motivo pelo qual é possível um tratamento objetivo, matemático e estatístico.(MARCONI e LAKATOS, 2003, p. 88)

A partir das falas de pilotos, envolvidos com o automobilismo e jornalistas da área, houve a construção do conteúdo do documentário com as ideias gerais sobre os talentos nas pistas paranaenses. Assim, segundo o próprio processo indutivo, haverá a formação de uma conclusão e uma realidade geral acerca do tema e das dúvidas que foram colocadas como bases iniciais na criação desse projeto. O método indutivo, junto ao formato de documentário observativo, são a combinação utilizada na parte prática do trabalho. Conforme justificado anteriormente, esse foi o modelo escolhido para a realização do trabalho e que compreende a estrutura da produção.

7.2 TÉCNICAS DE PESQUISA

Revisão bibliográfica, com conferência de livros relacionados à produção de documentários de maneira geral e dos documentários relacionados ao esporte. Pesquisa em livros sobre o automobilismo ou pilotos em específico para acrescentar no material bibliográfico.

Uso de reportagens como material para pesquisa e para possível uso de imagens no documentário. Análise de documentários sobre o assunto ou temas relacionados como forma de aprimoramento e parâmetro dos conteúdos e da estrutura da produção do documentário a ser produzido.

Foi utilizada uma bibliografia geral sobre documentário, através da obra produzida por Bill Nichols, uma das referências no estudo de documentários.

Além de Nichols, a obra de Cristina Teixeira de Melo, mais voltada para o documentário jornalístico, serviu como referência para entender melhor o papel desse tipo de produção como uma representação jornalística e para a escolha do melhor tipo de documentário que poderia ser usado em relação ao tema escolhido.

Em pesquisas através de portais acadêmicos foram encontradas referências a produção cinematográfica e artística em relação ao esporte, o que demonstra a importância do campo esportivo na sociedade desde o começo da existência da produção de vídeo humana e da relação do esporte com o mundo de maneira muito próxima.

Através do contato com uma das fontes, houve a recomendação do livro Muffatão: História e Histórias de Pedro Muffato, de Clóvis Grelak, o qual foi necessário para entender melhor como foi o contexto inicial das corridas e do automobilismo paranaense e alguns dos porquês de o estado ter se transformado em uma referência nas pistas.

Para compreender melhor a relação entre o esporte e a mídia e jornalismo e automobilismo foram consultadas três obras distintas. A primeira, Jornalismo Esportivo, de Paulo Vinicius Coelho, retrata como aconteceu a construção da figura do jornalista esportivo e como ele trabalha dentro dos veículos. Na tese Ayrton Senna e o Jornalismo Esportivo, de Rodrigo França, foi possível ver o tamanho da influência do automobilismo nos veículos de mídia brasileiros, o quanto um ídolo como Ayrton Senna e um esporte puderam transcender barreiras, tanto positiva quanto negativamente, através do jornalismo. Já a tese Cobertura Esportiva na televisão: Jornalismo ou Entretenimento?, de Cristina Silva Li-Chang Shuen Sousa, colaborou para esclarecer a tênue linha que existe entre o jornalismo esportivo e o entretenimento no jornalismo brasileiro. Apenas através de todos esses autores e estudos é possível formar um panorama geral do tema e poder entender melhor as várias nuances que envolvem o automobilismo paranaense.

Além da bibliografia, o processo de formação do trabalho na parte prática iniciou ainda no primeiro semestre de 2017. Através de contatos entre abril e maio com um ex-piloto amador de Curitiba, Carlos Tassi, ele repassou o

contato de outras pessoas da área. Um dos contatos passados pelo ex-piloto, Luciano Monteiro, enviou mais nomes e entre eles estava o do assessor do ex-piloto Pedro Muffato. Com ele houve uma negociação para se chegar em uma data para gravação no segundo semestre e para o repasse de maiores informações, inclusive um livro que consta na bibliografia, o “Muffatão - História e histórias de Pedro Muffato”. A entrevista com Pedro Muffato foi realizada no escritório do ex-piloto. Para a entrevista com Pedro, foram formuladas questões sobre o começo das corridas na cidade, sobre a carreira dele e as razões do estado do Paraná ser um destaque nas pistas. Com Muffato a entrevista foi no formato semi-estruturado, mas com poucas questões fugindo do planejado, pois o livro sobre a carreira do piloto contribuiu em conteúdo para serem feitas questões mais fechadas ao ex-piloto.

Foi conseguido o contato de outros jornalistas da área com pessoas da própria Universidade, mas os profissionais acabaram não aceitando falar ou não deram respostas sobre uma possível entrevista.

O segundo contato em que houve uma resposta positiva foi o do ex-piloto Mauro Turcatel. Através de contatos da própria família em Cascavel foi conseguido marcar um horário com ele, sendo a entrevista feita na oficina onde Mauro trabalha. Para Mauro, foram feitos questionamentos sobre o começo, como era a carreira de um piloto que era amador, mas que viu os grandes nomes correrem com ele no mesmo período e também, como de protocolo de todas as entrevistas feitas, as razões do estado ser destaque nacional. As questões eram semi-estruturadas, por detalhes da carreira do piloto não terem uma confirmação prévia, como que categorias havia corrido, por quanto tempo e se ele havia sido apenas piloto ou também mecânico de equipes.

Faltavam pessoas que pudessem falar com uma visão de fora da dos pilotos, então começou a procura por mais jornalistas que pudessem contar sobre os pilotos de destaque e os motivos do Paraná ser um pólo no automobilismo. Pela já citada falta de contatos em Curitiba, houve a procura de profissionais de outros estados e de grandes veículos que trabalham com o automobilismo. Por redes sociais, houve a conversa com o Gabriel Curty, do

site Grande Prêmio, o qual se disponibilizou para uma entrevista em São Paulo. Foi marcada, para a mesma data, também através de redes sociais, a entrevista com o Américo Teixeira Júnior, que colabora para o Grande Prêmio e mantém o Diário Motorsport. O local escolhido foi o estúdio da Fórmula Inter, onde o próprio site Grande Prêmio realiza gravações. Em São Paulo, antes das entrevistas, foi sugerido o nome da Evelyn Guimarães, que também escreve para o Grande Prêmio e mora em Curitiba. A entrevista foi realizada na própria residência da jornalista.

Para os três jornalistas, foram realizadas questões sobre as carreiras dos pilotos paranaenses que foram para a Fórmula 1 e sobre a carreira de Augusto Farfus e Jaime Melo Junior, pilotos os quais não foram para a F1 mas tiveram destaque internacional nos carros de turismo. Além disso, foram perguntadas as razões do estado seguir sendo uma referência e o que eles imaginavam que poderia acontecer no futuro do automobilismo do estado. As entrevistas com os jornalistas foram no formato semi-estruturado, com questões prévias formuladas, mas que geravam outros questionamentos ao longo da conversa.

Houve o contato também com a Federação Paranaense de Automobilismo, para uma fala oficial do presidente Rubens Gatti. Mas, pelo fato do presidente morar em Londrina e vir pouco para Curitiba não foi possível marcar uma entrevista no período disponível para gravações.

Querendo falar com algum dos pilotos paranaenses que estiveram na Fórmula 1, foi conseguido o contato de um deles, Raul Boesel. Porém, o piloto, tal qual os outros, não mora em Curitiba, está morando nos Estados Unidos. Portanto, foi pedido para que ele enviasse um vídeo respondendo as perguntas. Ele se prontificou, mas houve problemas no envio e, após muitas conversas, ele acabou não enviando uma resposta gravada. Com os pilotos ainda em atividade ou morando muito distantes, foi falado com o piloto Thiago Marques, irmão de Tarso Marques, um dos pilotos paranaenses presentes na Fórmula 1. A entrevista havia sido marcada, estava tudo certo, mas em cima da hora acabou sendo cancelada por Thiago.

O piloto enviou as respostas por áudio, sendo inclusive uma das falas

colocada no próprio documentário. Foi perguntado sobre a carreira dele e sobre o que ele pensava da participação de Tarso Marques, Ricardo Zonta e Enrique Bernoldi na Fórmula 1. A entrevista precisou ser estruturada, pelo fato de não ser ao vivo e pela falta de tempo do piloto para uma conversa mais longa.

Sobre as imagens, há um material muito bom no Museu da Imagem e do Som de Cascavel, que conta com um acervo virtual com imagens das primeiras provas realizadas na cidade. Imagens que ilustraram o começo do documentário. No Youtube, tanto em canais oficiais de categorias quanto em envios populares, há algum material sobre os cinco pilotos paranaenses correndo na Fórmula Indy e Fórmula 1, além de Augusto Farfus e Jaime Melo Junior. Portanto, foi possível ilustrar de maneira bem satisfatória as falas dos entrevistados.

8. CONCLUSÃO

Mesmo com mais de cinquenta anos de tradição, com uma história muito rica começada em pistas improvisadas, até ser o que é hoje com três autódromos de alto nível, pode se inferir que mesmo com tudo isso ainda é pouca a visibilidade que esses feitos têm, mesmo dentro do próprio estado. Poucas pessoas, além dos próprios envolvidos e quem trabalhou e trabalha com o automobilismo, conhecem sobre como o Paraná se tornou um estado relevante nas pistas.

Um estado que já enviou cinco pilotos para a Fórmula 1, perdendo apenas para São Paulo. Onde categorias, como a Fórmula Truck, foram criadas e mantidas durante anos através de iniciativas de pessoas do estado. Mesmo em uma era de informação instantânea não foi tão acessível encontrar confirmações de fatos para esse trabalho, mostrando que pouco é divulgado sobre o assunto.

Na formulação do problema, surgiram os seguintes questionamentos, os quais tiveram as respostas esclarecidas ao final da produção do documentário:

- 1 - Quais as razões para que pilotos paranaenses surjam como talentos do automobilismo?
- 2 - O estado investe ou os investimentos são apenas particulares?
- 3 - Como ocorre a revelação dos talentos?
- 4 - Como foi a carreira dos pilotos de destaque?

1. A grande razão apontada para o surgimento dos pilotos paranaenses, citada pelos entrevistados e pelos materiais

estudados, foi a presença dos autódromos em Curitiba, Cascavel e Londrina. Sem um espaço para a prática do esporte, que já tem um alto custo, não seria possível o desenvolvimento de talentos de alto nível.

2. No Paraná, o que mais acontece é o estado colaborar em reformas nos autódromos. Fomentar a formação de novos pilotos não é uma área onde o estado investe. Não foi possível esclarecer o quanto as federações participam nesse processo, pelas falas dos entrevistados entendeu-se que a federação presta um suporte e atua mais na organização de eventos e não investe na carreira de jovens pilotos ou em criação de novas categorias de base. Não foi uma questão totalmente esclarecida no documentário através das falas dos entrevistados. Mas essa é uma realidade nacional, não é algo exclusivo do Paraná a ausência de investimentos do estado.
3. A revelação dos talentos acontecia de maneira mais fácil até os anos de 1990, onde haviam categorias de base nacionais que os jovens kartistas poderiam seguir carreira nos carros de fórmula, com a F-3 Sul-Americana, Fórmula Ford e Fórmula Chevrolet. Atualmente, mesmo com os autódromos, quem sai do kart não tem categorias para seguir evoluindo, existindo apenas a F-3 Brasil, que tem um custo alto e poucos pilotos conseguem se manter. Se não há patrocínio ou dinheiro da própria família para se correr nessa categoria ou ir para fora do país, o piloto precisa saltar para as categorias de turismo ou a Stock Car para seguir correndo.
4. As carreiras, tanto dos cinco pilotos que estiveram na Fórmula 1, quanto dos dois pilotos de destaque no turismo europeu, foram de grande valor. Faltou maior reconhecimento por parte do público para vários resultados históricos conseguidos por eles, como o título mundial de Raul Boesel nos carros protótipo, os títulos de Jaime Melo Junior na Le Mans Series e o pódio de Mauricio

Gugelmin no Grande Prêmio do Brasil de Fórmula 1. Faltou também mais espaço, principalmente aos pilotos da Fórmula 1, que não tiveram carros em equipes fortes o suficiente para brigarem por vitórias e títulos.

Poder produzir, mesmo que pouco diante de tudo, um material que fale sobre essas pessoas e essa história foi bastante satisfatório e fez valer a pena todo o esforço realizado para esse trabalho se concretizar.

9. REFERÊNCIAS

MELO, C. T. V. O documentário como gênero audiovisual. **Comunicação & Informação**, v. 5, n. 1/2, p. 23-38, 2002. Disponível em: <<http://www.brapci.inf.br/v/a/4035>>. Acesso em: 12 Nov. 2017

MELO, Cristina Teixeira de; GOMES, Isaltina; MORAIS, Wilma, O documentário jornalístico, gênero essencialmente autoral. **INTERCOM – Sociedade Brasileira de Estudos Interdisciplinares da Comunicação**. Campo Grande. v1, n1, p.3-11, setembro 2001.

NICHOLS, Bill. Que tipos de documentário existem?. **Introdução ao documentário**. 5 ed. Campinas: Papyrus, 2010. p. 135-177.

ANDRADE DE MELO, Victor. A presença do esporte no cinema: De Étienne-Jules Marey a Leni Reifenstahl. **UFRJ**, Rio de Janeiro. v1. n1. 2005. Disponível em <http://www.lazer.eefd.ufrj.br/producoes/esporte_cinema_primordios_mundo_2005.pdf> Acesso em 12 novembro 2017.

ANDRADE DE MELO, Victor. O esporte como uma forma de arte: Diálogos entre (duas?) linguagens. **UFRJ**, Rio de Janeiro. v1. n1. 2005. Disponível em <http://www.lazer.eefd.ufrj.br/producoes/esporte_arte_movimento_2005.pdf> Acesso em 12 novembro 2017.

GRELAK, Clóvis. **Muffatão: História e Histórias de Pedro Muffato**. Cascavel, 2016.

COELHO, Paulo Vinicius. **Jornalismo Esportivo**. São Paulo: Editora Contexto, 2014.

FRANÇA, Rodrigo. **Ayrton Senna e o Jornalismo Esportivo**. 153 f. Dissertação (Mestrado em Ciências da Comunicação) - Escola de Comunicações e Artes da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

Shuen Cristina Silva Sousa, Li-Chang; Eurico Vizeu Pereira Junior, Alfredo. **Cobertura esportiva na televisão: jornalismo ou entretenimento?**. 2005. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação em Comunicação, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2005

TRAQUINA, Nelson. **Teorias do Jornalismo - Volume 1**. Florianópolis: Editora Insular, 2005.

Google Trends: Automobilismo. Disponível em:
<<https://trends.google.com.br/trends/explore?geo=BR&q=automobilismo>>

Acesso em: 6 nov. 2017

Google Trends: Indycar Series. Disponível em:
<https://trends.google.com.br/trends/explore?geo=BR&q=%2Fm%2F02y_8t6>

Acesso em: 6 nov. 2017

Google Trends: Fórmula 1. Disponível em:
<<https://trends.google.com.br/trends/explore?geo=BR&q=%2Fm%2F02xz2>>

Acesso em: 6 nov. 2017

10. ANEXOS

10.1 ROTEIRO

IMAGENS	FALAS
<p data-bbox="296 745 810 853">Abertura - Imagens de pista de kart e dois karts andando, com câmeras em um dos karts e na pista</p> <p data-bbox="296 898 651 931">Sonora 1: Pedro Muffato</p> <p data-bbox="296 1391 687 1458">Foto da primeira corrida de Cascavel</p> <p data-bbox="296 1541 791 1608">Foto da primeira corrida disputada por Pedro Muffato</p>	<p data-bbox="837 976 1353 2027">Eu comecei um pouquinho depois que começou o automobilismo em Cascavel. Que começou o automobilismo em Cascavel em 1965. Eu, nessa altura, eu não tinha nem carro, o único carro que eu tinha era uma Kombi para trabalhar. Mas daí em 66 foi onde eu comecei a correr. Já foi a terceira corrida que se fazia em Cascavel. É, a terceira. Então a primeira e a segunda eu não participei. Aí a terceira que eu participei de convidado, como copiloto, aí com outro competidor que era o Willi Tiem que me convidou para ser o copiloto. Eram dois pilotos, ele era o dono do carro e eu como convidado. E foi onde eu iniciei aqui, pista de terra, o carro era uma Sinca, que na época normalmente se preparava muito pouco os carros, era tirar o silencioso pra ficar barulhento. Colocar o santo antônio pra proteger e tava feito o carro de corrida, tirava os parachoques, que não podia andar de parachoque e</p>

<p>Foto corrida em Cascavel</p> <p>Foto corrida de fuscas</p> <p>Foto corrida de mulheres</p>	<p>tava feito o carro de corrida. Eram assim as competições iniciais.</p> <p>Sonora 2: Mauro Turcatel</p> <p>Em 1970 eu já fiz a minha primeira corrida nesse autódromo, que é o mesmo circuito atual hoje, só que era em terra, pista de terra. Aí eu já estreei a primeira corrida, uma competição, uma competição feita por um evento organizado pelo Tuiuti Esporte Clube, uma corrida de Kombis. E a gente, os carros de corrida eram poucos na época, então qualquer coisa fazia. Teve corrida de Kombi, teve corrida de carro antigo, então apareceram muitas Kombis, muitos Fords modelo T 1929. Então teve uma competição e atraiu bastante público na época né. E teve outras competições. Só de mulheres, que na época eram, dava pra contar nos dedos das mãos as mulheres que dirigiam em Cascavel.</p>
<p>Foto aérea de Cascavel</p> <p>Foto aérea de Cascavel</p>	<p>Sonora 3: Pedro Muffato</p> <p>Na verdade a história começou, de corrida aqui, porque Cascavel praticamente não tinha ainda nenhuma agência de automóvel. Se eu não me engano tinha uma, e normalmente o pessoal ia em São Paulo e comprava carros usados. E aí a história começou que naquelas conversas no cafezinho, que tinha um ponto ali de encontro, como vocês dizem, dos fofoqueiros, dos comentaristas. Seria a nossa Boca aqui de Cascavel, que chamava-se bar Senadinho. Então o cara: "o , vim de São Paulo, comprei uma Sinca e vim de lá em dez horas. Aí o outro falou não mas eu vim eu comprei uma Renault, um Gordine e vim em nove horas, e começaram</p>

<p>Imagem motor de carro</p> <p>Imagem pneu de carro</p>	<p>não, mas eu faço, não, e começou ai, cada um contava uma vantagem. Daí então falou, vamo tirar em cima, vamos fazer uma corrida aqui na avenida Brasil. E aí não, vamos, vamos um desafio. Acho que daí uns três, e aí já juntou outro que tinha outro tipo de carro, já veio gente de Laranjeiras do Sul na época e foi feita a primeira corrida então na Avenida Brasil, que era metade em pedras irregulares, que era o que tinha aqui, não tinha nada de asfalto ainda, que ia pela Avenida Brasil e voltava pela rua Paraná.</p> <p>Sonora 4: Mauro Turcatel</p> <p>É, normalmente a gente buscava fora as informações, como é que preparava. Porque pensar em comprar um kit preparado pra você aplicar num carro era inviável. Primeiro que praticamente os regulamentos já não permitiam, eles faziam os regulamentos os carros tinham que ser mais ou menos standard, originais de fábrica. Era permitido cortar as molas, rebaixar as molas e suspensão e colocar o santo antônio que era item de segurança. E cinto de segurança e fixador no capô pra não abrir, essas coisas né. Era isso aí. Então não tinha muito o que preparar, mas sempre precisava afinar, regular. Daí o pessoal começou a se informar, através de livros, através de informações, que na época não existia internet, não existia nada, era difícil. Então pra preparar o cabeçote, rebaixar o cabeçote, válvulas e carburação um pouco mais dimensionada. Então todas essas pequenas coisas que na época dava uma diferença enorme.</p>
--	---

Imagem do livro de Pedro Muffato
Imagem homenagem a Pedro
Muffato

Então quem tinha um preparo afinado desses, que tinha alguma pessoa que trabalhasse com ele conhecedor do assunto ia andar na frente, sem dúvida nenhuma. Com mais, lógico, embalado por mais um pouco de dinheiro né, entendeu.

Sonora 5: Américo Teixeira Jr.

O piloto Pedro Muffato tem a sua importância, mas como fomentador do esporte, construtor de carro de corrida, formador de mão de obra especializada e criando estruturas pra que o esporte se desenvolvesse. Recentemente ele foi homenageado, lançou um livro, mas eu não me canso de dizer. Por mais que você homenageie o paranaense Pedro Muffato é pouco pelo que ele representa para o todo do automobilismo brasileiro. E tenho certeza, e tenho certeza que essa experiência e o jeito do seu Pedro de ser ele ajudou muito piloto paranaense a dar uma alavancada.

Sonora 6: Gabriel Curty

É, o Paraná já vem de um histórico de bons pilotos, como o Pedro Muffato, que é um cara que não é só um piloto, ele também é um patrocinador, ele também é um dono de equipe, então ele é um cara que ele participa desse processo de troca do que foi o automobilismo brasileiro pro que é. Né, o automobilismo brasileiro antigamente era mais raiz, aquela coisa mais, mais, não é no melhor sentido da palavra, era uma coisa mais feita nas coxas. Mais feita com dificuldade, com autódromos

<p>Imagens Raul Boesel na Fórmula Indy</p> <p>Foto Raul Boesel na Stock Car</p>	<p>mais precários, com equipes passando perrengue, uma categoria que era muito menos competitiva do que é hoje.</p> <p>Sonora 7: Mauro Turcatel</p> <p>Divisão 4, que era protótipo esporte. Paraná. Pedro Muffato. Divisão 1, carro original. Como saiu de fábrica. Ulisses dos Santos Filho, de Assis Chateaubriand, que ninguém fala. Divisão 3, até 2 litros, Edgar Favarin. E Milton Sperafico, e Dilson Sperafico. Os três na divisão três correram de fusca, dava gosto de ver os três acelerarem. E aí vem, monoposto, os paranaenses que correram na fórmula 1, me ajuda. Eu acho que o Gugelmin nos monopostos, mas não tá longe do Raul. É impossível você pegar e dizer: o melhor piloto do paraná até hoje foi esse, não tem maneira. Não tem maneira e também não tem justiça, porque vários tem o mesmo direito.</p> <p>Sonora 8: Américo Teixeira Jr.</p> <p>Muito jovem, acho que com 24 anos, ele fez uma temporada de Stock, depois foi pra europa. Cumpriu as categorias de base e quando chegou na fórmula 1 ele não teve nas mãos um equipamento tanto na primeira equipe, que foi a March e a segunda equipe, que foi a Ligier, ele não teve um equipamento competitivo na mão. Então não tem muita mágica, quando o piloto chega numa situação dessas e não tem as ferramentas fica muito</p>
---	---

Imagens Raul Boesel no Mundial de Esporte Protótipo

complicado, mas o Raul pode provar antes de ir pro Estados Unidos ele foi campeão mundial de Esporte Protótipo correndo pela equipe Jaguar que é um título absolutamente importante, uma conquista que é orgulho para o automobilismo brasileiro, automobilismo paranaense, que a gente costuma lembrar mais dos títulos da fórmula 1, mas o Raul é campeão mundial. Eu já tive a oportunidade de ir a casa dele fazer uma entrevista e tá lá o prêmio que ele recebeu da FIA. E quando ele migrou pros Estados Unidos ele desenvolveu uma carreira extremamente vitoriosa, extremamente positiva sob o ponto de vista de performance. Ele teve sucesso no campeonato da Fórmula Indy, obviamente não foi campeão mas o conjunto, o conjunto da carreira do Raul é muito positivo. Porque a gente precisa entender a carreira de um piloto não apenas pelos resultados que ele tem na estatística.

Imagens Mauricio Gugelmin pódio GP do Brasil 1989

Sonora 9: Américo Teixeira Jr.

O Maurício teve uma faceta na carreira que é importante destacar, é que os primeiros passos dele no motorsport, no single car, o monoposto, foram dados aqui no Brasil numa época que havia no Brasil uma oferta de categorias de base muito grande. Então ele já saiu daqui com uma certa bagagem transcorreu aqueles caminhos fortes na europa, passando por uma fórmula 3 inglesa que na época era muito forte e, assim como o Raul, o Mauricio teve

Imagens Gugelmin na equipe
Leyton House

momentos, teve equipes que não eram as de ponta. Mas a gente não pode esquecer que o Mauricio teve momentos fabulosos na Leyton House, a Leyton House era uma construtora japonesa que entrou na fórmula 1 patrocinando a March e depois comprou a March. Quando o Gugelmin foi, quando o Raul correu na March era uma organização, quando o Gugelmin correu na Leyton House, que era a antiga March já era outra organização. e eles conseguiram fazer um carro que era bastante interessante, mas cada equipe com seu limite orçamentário e com as suas dificuldades, mas foi uma carreira importante, foi uma carreira bastante valiosa sob o ponto de vista da experiência, dos resultados conquistados. Não pode esquecer que ele foi pódio no grande prêmio do Brasil no Rio de Janeiro, um momento importantíssimo da carreira dele. E esteve na Jordan, num momento importante da Jordan e eu reputo que foi uma carreira bastante interessante.

Sonora 10: Américo Teixeira Jr.

O Enriquinho foi um kartista brilhante. Ele levado pelo pai, o Roberto Bernoldi. Não, Mauro Bernoldi, pai do Enriquinho, que é falecido. Deu todas as condições pra que o Enriquinho se desenvolvesse na carreira. E chegou na Fórmula 1 por méritos, chegou na Fórmula 1 num momento que a Arrows do Tom Walkinshaw, era uma equipe importante. Tinha uma estrutura interessante, tinha toda uma, todo um histórico interessante na Fórmula 1. Obviamente não era uma equipe de ponta, mas não era

Imagens Enrique Bernoldi equipe Arrows

uma equipe, era uma equipe de meio de pelotão. Que já teve atuações bastante interessantes. Uma pena, o problema é que no segundo ano da participação dele, o término da relação do Enrique com a Arrows foi bastante negativo porque a equipe faliu. A equipe chegou a fazer algumas, algumas corridas, isso ele me falou, ia pra pista com a incumbência, o piloto na época era ele e o Frentzen, Hanz Harald Frentzen, com a incumbência de não acelerar porque eles não podiam se classificar, porque eles não tinham um motor pra corrida. Então eles tinham a equipe tinha, por força de contrato de estar naquele ambiente, de estar naquele evento, mas eles não podiam classificar.

Sonora 11: Evelyn Guimarães

Imagens Bernoldi contra Coulthard em Mônaco

É porque a Arrows também ela. Assim, o dono da Arrows né, o Tom Walkinshaw, era um cara que pensava muito alto, tinha uma grande expectativa, mas a estrutura da equipe não condizia com isso né. Então, assim, eles tiveram, era uma equipe, se fosse hoje assim ia ser no mesmo nível da Sauber, Manor, todas essas outras equipes. Era uma equipe pequena, de poucos recursos, mas tinham bons investidores. Mas assim, dava pra mostrar alguma coisa porque o que a gente chama o pelotão intermediário da fórmula 1 embora fosse bastante competitivo ele permitia isso. Eu acho que a Arrows era uma boa equipe mesmo. Assim, pro que ele tava, pra mostrar o talento dele e tudo mais e ele acabou ficando muito conhecido né por aquela

<p>Imagens Bernoldi na equipe Arrows</p>	<p>atuação dele no gp de monaco lá quando ele ficou na frente do coulthard lá quarenta voltas e tudo o mais e isso ajudou a fomentar o nome dele na fórmula 1. Só que, assim, é como eu disse antes, você tem que mostrar trabalho mesmo, ser rápido sempre, ter algum diferencial pra conseguir ficar na fórmula 1. E o Enrique, embora ele fosse muito rápido, ele também não tinha uma cabeça muito boa. Não que ele fosse assim tão infantil digamos assim como o Zonta, mas assim, ele era também, não tinha a cabeça pra ficar, pra lidar com todo aquele clima de pressão e por isso que ele acabou tendo a carreira restrita também, como o Zonta e outros pilotos.</p> <p>Sonora 12: Américo Teixeira Jr.</p> <p>Então isso interrompeu a carreira dele, mas por outro lado o Enrique depois desse problema ele foi contratado como piloto de testes da BAR, então, quer dizer, a carreira dele não acabou ali. Ele teve esse plus e não teve obviamente essa condição mas eu reputo o Enrique um dos pilotos mais completos em termos de carreira, em termos de experiência que o Paraná já revelou pro automobilismo.</p> <p>Sonora 13: Evelyn Guimarães</p> <p>É porque eu acho que de um, assim, não recentemente, mas assim, na época deles não é como hoje que o cara sai da fórmula 1 tem o mundial de endurance, tem hoje a fórmula e, tem a própria indy, então tem outras opções que ele pode realmente mostrar o talento. Acho que antes era um pouco mais restrito essa questão</p>
--	--

<p>Imagens Tarso Marques equipe Minardi</p>	<p>de correr em outras categorias. Tinham poucas categorias, porque ele não podia voltar pra fórmula 3000 por exemplo, pra fórmula 3, não tem como né, então assim, eu acho que ele talvez pudesse ter trilhado uma carreira mais sólida nos Estados Unidos, principalmente quando existia aquela divisão né, e a Champcar corria mais em circuitos mistos que em circuitos ovais. Então ele poderia ter trilhado como Will Power trilhou, ou Sebastian Bourdais trilhou, todos esses nomes, então acho que poderia ter sido uma boa alternativa pro Enrique, mas no fim ele acabou escolhendo outros caminhos né.</p> <p>Sonora 14: Gabriel Curty</p> <p>É, o Tarso ele é de uma geração em que os pilotos, em que a gp2, a fórmula 2 da época era a fórmula 3000. Era a grande categoria de escada pra formula 1 pra época. E o Tarso foi um desses pilotos brasileiros, um dos vários pilotos brasileiros. Pra gente ficar só no Paraná, o Ricardo Sperafico foi campeão da fórmula 3000 italiana, e teve boa participação na fórmula 3000 internacional, o Rodrigo nem tanto, tava numa equipe pior. Mas o Tarso foi um dos destaques dessa fórmula 3000 e conseguiu subir pra fórmula 1 como outros vários brasileiros na época. É, agora, ele subiu pela Minardi, e a Minardi na época, se ele não era tosca como eram as equipes da fórmula 1 que entraram a partir de 2012, como Caterham, Marussia, ela era muito ruim. era uma época em que se pontuavam menos carros, se hoje pontuam dez, pouco tempo atrás oito e naquela época</p>
---	--

<p>Imagens Tarso Marques equipe Minardi</p>	<p>seis. Então era muito, era praticamente inviável que uma Minardi pontuasse. E o Tarso caiu nessa barca de guiar a Minardi, era, considerando o que é os dias de hoje, era você fazer basicamente você cumpria tabela. Você ia pra correr, você tava na fórmula 1, mas você não tava exatamente com chances reais de fazer alguma coisa. Precisava de uma catástrofe, sair metade do grid aí você podia fazer alguma coisa. O Tarso ficou dois anos de Minardi e aí aconteceu uma coisa com ele que geralmente não acontece na fórmula 1, que foi voltar anos depois a ter uma nova chance na fórmula 1, agora, de novo com a Minardi, de novo daquele jeito. Basicamente cumprindo tabela.</p> <p>Sonora 15: Evelyn Guimarães</p> <p>É, só que era uma época em que a diferença de equipamento, a diferença de orçamento entre as equipes era muito maior que o que é hoje. Talvez, a diferença, esse desempenho acaba se refletindo lá na tabela de tempos, acaba se refletindo em um monte de situações. Hoje, por exemplo, apesar de você ter uma Mercedes, uma Ferrari, uma Red Bull com orçamentos astronômicos digamos assim. Mas ainda existe um certo limite, antes não existia. Porque antes todo mundo podia treinar um monte, podia testar durante o ano em várias pistas particulares, então isso acabava que impedia os outros pilotos que não tinham esses recursos. Limitava o desenvolvimento deles. mas ainda assim acho que o Tarso fez um bom papel nesse início da carreira dele. Assim, pelo equipamento que</p>
---	--

ele teve, né, por ser Minardi e tudo o mais ele até chegou a ser mais rápido que o Alonso quando eles dividiam a equipe num certo momento. Então, assim, eu acho que ele foi realmente, assim bem. só que, é como outros casos né, o dinheiro também tinha muito mais peso, tem peso né, mas tinha muito mais peso naquela época então acabou limitando o desempenho dele e acabou limitando as chances dele pra crescer no, dentro da fórmula 1.

Sonora 16: Américo Teixeira Jr.

Tem uma faceta na carreira do Tarso que é importante destacar, foi a participação dele na Minardi como parceiro do Fernando Alonso. Há uma relação bastante fraterna entre o Fernando Alonso e o Tarso e o Alonso já teve a oportunidades de destacar isso. A grande, a valiosa contribuição que o Tarso deu pra ele naquele momento em que o espanhol tava chegando na fórmula 1. Então eles se deram extremamente muito bem, o Tarso foi um tutor, vamos chamar assim, ele ajudou bastante naquele momento. E é bacana que você observa mesmo hoje sendo quem é o Fernando Alonso, ele lembrar disso em alguns momentos.

Sonora 17: Gabriel Curty

Ele teve um mérito, claro, além dele ter uma boa campanha na categoria de base, uma boa carreira de início, ele teve um mérito de conseguir achar outra possibilidade enquanto ele ficou sem espaço no grid, que foi correr na Indy. Também não fez grandes coisas, mas também não teve

Imagens Tarso Marques Minardi
2001

grandes chances, não teve aquela, aquele carro maravilhoso pra fazer grandes coisas, não foi assim também. E depois que ele saiu da fórmula 1 ai sim ele sumiu. mas foram, assim, foram pelo menos seis, sete anos em destaque, o que é assim, pros padrões brasileiros, pra quantidade. É que a gente só pensa nos pilotos que chegaram a fórmula 1, mas quantos de mil chegam na fórmula 1 no brasil né. Então assim, ficar sete anos em evidência como ele ficou já é uma bela carreira.

Sonora 18: Evelyn Guimarães

É, a gente percebe que existia um caminho pra Indy, né, a Indy tava realmente abrigando muitos pilotos vindos da fórmula 1, e ele acabou não seguindo esse caminho, ele voltou pro Brasil pra fazer uma carreira na Stock Car. O pai dele tinha equipe na Stock Car, teve equipe muitos anos na Stock Car. Uma equipe forte, até teve o Cacá Bueno correu e tudo mais. Mas mesmo assim a carreira dele acabou não tendo, não deslançando como era esperado diante do que ele construiu antes de chegar na fórmula 1.

Sonora 19: Gabriel Curty

É, o Zonta, ele foi ainda além desses outros brasileiros porque foi muitíssimo bem na fórmula 3000 e por isso até cogitado como um cara que poderia ir pra Mclaren. De qualquer forma ele foi pra uma BAR que era muito melhor que a Minardi por exemplo. tanto que o Zonta consegue pontuar em algumas corridas. Se eu não me engano ele fez três sextos lugares

Imagens Ricardo Zonta na BAR

<p>Imagens Ricardo Zonta BAR em Mônaco</p>	<p>na primeira temporada dele, que era a última posição dos pontos na época. Então ele conseguiu salvar alguns pontos, se manteve na fórmula 1 por alguns anos, como você lembrou, a Jordan. a Toyota, e ai ele deu azar, porque ele não pegou a fase áurea da Toyota. A Toyota teve anos, por exemplo com Glock e com Trully, que ela foi muito competitiva, ela chegou a fazer 1, 2 no grid de largada. Ela teve um segundo lugar com o Glock na Hungria. Então ele não pegou uma fase da Toyota que era aquela Toyota que o fã do automobilismo se acostumou a ver no final da passagem dela pela fórmula 1.</p> <p>Sonora 20: Américo Teixeira Jr.</p> <p>O que aconteceu. O empresário do Jacques Villeneuve, Craig Pollock, fez uma parceria com a Haylard na época e com a BAT e eles lançaram essa equipe. e o Jacques Villeneuve era na verdade um dos donos da equipe. e não foi, não foi uma jornada tranquila pro Zonta nessa equipe porque quando você tem como parceiro de equipe um cara que é um dos donos da equipe ou que tem a preferência flagrante da equipe a tua condição fica mais complicada. E o Zonta viveu essa dificuldade então ele teve que amargar essas dificuldades. Mesmo assim ele conseguiu naqueles dois anos fazer, cumprir 30 etapas.</p> <p>Sonora 21: Evelyn Guimarães</p> <p>Eu acho que também o Zonta era muito novo na época, talvez ele não tenha lidado da melhor</p>
--	---

<p>Imagens Ricardo Zonta Stock Car</p>	<p>maneira psicologicamente, mentalmente, com toda a pressão que é correr na fórmula 1. E eu acho que acabou restringindo também a participação dele no resto da temporada. Ele teve aquele acidente que ficou muito evidente que o carro tinha algum problema, algum problema de construção também. Era muito frágil. Então assim, eu acho que esse tipo de situação foi diferente do Tarso Marques por exemplo, né, que ali faltou dinheiro também. então eu acho que o Zonta, a carreira do Zonta acabou restrita por conta dessa, talvez dessa má escolha pra estreia na fórmula 1.</p> <p>Sonora 22: Gabriel Curty</p> <p>Mas o Zonta foi um ótimo piloto, na verdade ele é um ótimo piloto porque ele continua na ativa na Stock Car. Ele teve um grande resultado em Le Mans, se não me engano ele foi o terceiro com o Klien de p1, então foi terceiro na geral. E aí ele veio pro Brasil, depois de tentar a sorte na Europa e tal, veio pro Brasil. Teve uma equipe própria na Stock Car e viveu na pele o que várias equipes vivem, sofreu na pele o que várias equipes sofrem né, a falta de patrocínio. Ele perdeu o patrocínio às vésperas de um campeonato né, a equipe RZ. E daí, depois ele começou mais a entrar no lado do piloto que do lado do administrador e hoje faz parte da Shell Racing junto com o Átila, fazendo um bom trabalho, fazendo pontos pra equipe, e hoje é uma das principais equipes da Stock muito por causa dele também.</p> <p>Sonora 23: Thiago Marques</p>
--	--

Imagens de cobertura de off de Tarso Marques, Ricardo Zonta e Enrique Bernoldi na Fórmula 1

Tarso meu irmão, Zonta dos meus melhores amigos e Enrique também amigo meu e todos de Curitiba e os três viveram situações até semelhantes na fórmula 1. Acho que os três chegaram por méritos na fórmula 1, não por dinheiro né. Mas, conseguir se manter na fórmula 1 é um caso meio difícil né, primeiro que pelo volume de pilotos nessa época que a fórmula 1 tinha, que eles correram mais ou menos na mesma época. Além deles ainda tinha Rosseti e Rubens Barrichello, Pedro Paulo Diniz, então era muito piloto brasileiro, não tinha o interesse de ter 5, 6 pilotos da mesma nacionalidade então isso já agravava bastante pra estabilidade deles nas categorias. Acho que na fórmula 1, posso ta enganado, mas o Tarso andou 96, 97 e 2001, o Ricardo também teve uma estabilidade de uns três, quatro anos e mais piloto de teste por vários anos. o Enrique talvez um pouco menos, mas honestamente nenhum dos três conseguiu fazer nada de mais né. Nenhum dos três tem podium, mas tenho certeza que não é por falta de competência deles e sim por não tá andando num carro muito bom, muito rápido e na fórmula 1 é uma guerra de orçamento né. Hoje se você comparar né, vamos resgatar um exemplo de hoje colocando na época. Hoje só tem chance de ganhar na fórmula 1 quem tá de Mercedes, Ferrari e Red Bull, os outros acabam sendo coadjuvantes e eles nunca tiveram nenhum dos três oportunidade de andar por uma equipe que permitisse eles a ganhar corrida.

Imagens Augusto Farfus no DTM

Sonora 24: Evelyn Guimarães

Então, o Farfus assim, ele fez uma carreira, fez, teve o começo que todo mundo tem. kart, fórmula 3, foi pra europa, fórmula 3 alemã e tudo o mais, lá na europa. E acabou realmente fazendo o nome. Foi pro programa da BMW, então ele já tem essa ligação muito precoce com a BMW, chegou até a ser cotado em Sauber e tudo o mais, mas é o momento. Então tinha o Nick Heidfeld na época, depois o Kubica, então assim, essas coisas de momento também atrapalham, e isso foi o que atrapalhou o Augusto.

Sonora 25: Américo Teixeira Jr.

Mas, está com o passar dos anos o acesso à fórmula 1 sempre foi se tornando mais complicado e o Augusto teve o mérito de logo cedo identificar no turismo europeu uma porta bastante importante, então desde correndo de Alfa Romeo no antigo campeonato italiano de turismo até chegar nesse momento em que ele é um dos principais destaques do campeonato alemão, o DTM, ele desenvolveu uma carreira brilhante no turismo. Teve uma parceria muito sólida com a BMW, já disputou todas as principais provas, 24 horas de Daytona, 24 horas de Nurburgring, Spa, Daytona, tá sempre envolvido junto com a BMW neste, nessas provas e ele é um modelo, um modelo bem sólido de alternativa ao monoposto no cenário

Imagens Farfus no DTM

internacional correndo de turismo. Ele sim, ele eu diria que ele mostrou pro piloto brasileiro, pro jovem piloto brasileiro que há um caminho além da fórmula 1, além dos Estados Unidos, ou do Japão, muitos pilotos foram pro Japão, mas ele mostrou, ele é um exemplo bastante sólido, e o Melo é um exemplo também, que eu não sei quem influenciou quem, o fato é que eles desenvolveram uma carreira em categorias de turismo bastante importante.

Sonora 26: Evelyn Guimarães

O DTM assim, é, ele é a fórmula 1 do turismo lá. Muito sofisticado, as equipes são muito sofisticadas. Você vê, o pai do Nico Rosberg tem equipe, agora que eles tão passando por essa fase difícil, porque a Mercedes vai sair e tudo o mais. Mas o Augusto ainda pegou uma fase forte do campeonato e assim ele pôde, venceu corridas e tudo o mais e pôde mostrar o, pode trabalhar, hoje ele realmente é um profissional né, um piloto profissional, ele recebe e tudo o mais, ele não precisa se preocupar em pagar a vaga dele ou achar patrocínio ou aquilo lá, ele é contratado da BMW. Além da DTM, ele participa 24h de Nurburgring, Spa e tudo o mais então ele tem uma carreira sólida sim.

Sonora 27: Gabriel Curty

Eu inclusive achava que depois do Farfus a tendência era que crescesse o número de brasileiros, mas não aconteceu por n razões. porque o DTM ainda é sim uma categoria predominantemente de

Imagens Jaime Melo na Le Mans Series

alemães. E se não é de alemães é de muitos pilotos promissores jovens que não acham lugar na fórmula 1. E aí eu cito Tom Blonk, Lucas Auer, Pascal Wehrlein, o Paul di Resta, são vários pilotos que ou passaram pela fórmula 1 rapidamente ou que não conseguiram chegar à fórmula 1 mas que tão ligados a equipes de fórmula 1, a montadoras, e acabam sendo remanejados pro DTM. Então é um lugar difícil de você entrar então o Farfus tem muitos méritos por estar lá dentro.

Sonora 28: Gabriel Curty

O Jaime é um cara que muitas vezes ele é esquecido na discussão sobre pilotos importantes brasileiros no exterior. Ele tem uma boa carreira lá fora, mas ter feito as duas vitórias em Le Mans foi muito marcante. Eu não considero que ele tenha vencido Le Mans, mas ele venceu a classe dele. E isso pro Brasil é raríssimo. O brasileiro até hoje não venceu nenhuma vez na geral, mas ter vencido com o Jaime na, foi, como que chamava a categoria, gt2, já é um grande feito. então eu coloco o Jaime entre os principais pilotos fora da fórmula 1 na história. Ele conseguiu um feito impressionante.

Sonora 29: Evelyn Guimarães

Eu acho que chega um ponto na carreira do piloto que ele pensa aí cara, fórmula 1 não vai rolar. E ele fez certo, ele teve uma decisão correta, ele foi pra. Eu acho que ele

<p>Imagens autódromo Cascavel/Stock Car</p>	<p>tem uma ligação com a Ferrari por muito tempo, uma ligação com a Ferrari. Foi campeão, transformou em títulos mesmo como você disse, então assim, eu acho que ele tomou a decisão certa e focou nisso. E eu acho que esse é o grande segredo dos pilotos, é ele focar num tipo de campeonato, num tipo de categoria e mandar ver. E aí eu acho que ele teve muita sorte nas equipes que ele andou, com as pessoas que ele teve contato, e aí conseguiu aí as vitórias, 24 horas de Le Mans e tal.</p> <p>Sonora 30: Américo Teixeira Jr.</p> <p>Tão importante quanto vencer uma prova desse porte na sua categoria, porque se você corre de gt, se você corre de uma Ferrari na categoria gt e ganha na categoria é um mérito extremamente importante principalmente pelo fato de ser impossível você disputar em igualdade de condições com um protótipo da Audi que desenvolve sei lá, quantos cavalos a mais.</p> <p>Sonora 31: Gabriel Curty</p> <p>O fato do Paraná ter três autódromos de ponta, isso desequilibra bastante as coisas quando você compara com outros estados. Isso já é uma qualidade muito grande e que fomenta o automobilismo regional. Você tem Cascavel, você tem Londrina e tem Curitiba que são três autódromos muito bons. E aí você tem uma geração de pilotos que nascem em volta desses autódromos, de um kart que é forte. O Paraná eu citei aqui por exemplo os irmãos Sperafico que não entraram na fórmula 1, mas quase chegaram lá.</p>
---	---

<p>Imagens autódromo Londrina/Stock Car</p>	<p>O Rodrigo por exemplo quase foi campeão da Stock Car, quando ele voltou pra cá. Ele teve mais sucesso no Brasil que o Ricardo e o Ricardo teve mais sucesso que o Rodrigo lá fora. Mas o Paraná revela muitos bons kartistas. o Julio Campos era um kartista espetacular, e hoje é um dos principais pilotos da Stock Car. Apesar de não estar numa das principais equipes é um excelente piloto.</p> <p>Sonora 32: Evelyn Guimarães</p> <p>Um esporte assim que depende muito da grana, do financiamento, você não faz nada, é um esporte muito caro e tudo o mais. Mas você tem que ter onde praticar o esporte. Porque que não tem piloto vindo da Paraíba, só o Valdeno Brito, mas, entendeu, porque não tem um cara, sei lá, do Mato Grosso. Tem só o Antonio Pizzonia do Amazonas, mas pô, só um cara saiu de lá. Então assim, você tem que ter um espaço pras pessoas conseguirem trabalhar, conseguirem treinar, conseguirem se desenvolver no esporte. Então aqui no Paraná são os autódromos.</p> <p>Sonora 33: Américo Teixeira Jr.</p> <p>A presença das pistas, a presença da federação local realizando eventos bastante interessantes e um automobilismo regional no entorno, naquele caso principalmente São Paulo, dando para o piloto que vinha do Paraná pra São Paulo um contato com o que havia de melhor em termos de kart. E a gente não pode esquecer que muitas destas estrelas paranaenses antes do início de</p>
---	--

<p>Imagens Copa Truck</p>	<p>carreira internacional puderam desenvolver em solo brasileiro fosse na fórmula Ford, fosse na fórmula Chevrolet e no sul-americano de fórmula 3 uma carreira que fazia com que ele chegasse na europa pra disputar as categorias de base lá com uma bagagem que hoje o menino não tem.</p> <p>Sonora 34: Pedro Muffato</p> <p>É, hoje o Rio é mais samba e futebol, enquanto que São Paulo sempre foi pra mim a capital do Brasil em termos de automobilismo. E o Paraná aí com dois autódromos, Curitiba e Cascavel, se tornou bastante competitivo também. Assim como o Rio Grande do Sul também, que hoje tem, é o que tem mais autodromo no país é o Rio Grande do Sull, que tem quatro autódromos, então é Tarumã, Velopark, Santa Cruz do Sul e Guaporé. então isso aí também vai criando piloto. Apesar que o Rio Grande do Sul teve um momento que ficou praticamente desprovido de piloto. Até na fórmula truck sempre teve piloto competitivo, então até hoje ainda na fórmula truck o que tinha mais piloto era São Paulo e Paraná, mas proporcionalmente o Paraná disparado na frente, proporcionalmente ao número de habitantes. Então se, o Rio de Janeiro ficou meio esquecido porque não havia mais autódromo, tinha Jacarepaguá, era complicado até pra se fazer competição lá. Então ficou mais centralizado aqui no centro oeste e aqui no sul do país.</p> <p>Sonora 35: Américo Teixeira Jr.</p>
---------------------------	--

Imagens Fórmula 3 Brasil

Então hoje tem uma atividade muito grande. A atividade automobilismo no Paraná é bastante razoável, o que existe hoje e não é um problema do Paraná, é um problema do país. A disponibilidade de verba para o automobilismo é mínima, você não tem uma atividade local que permita o desenvolvimento do piloto, qualquer atividade de automobilismo visando europa ou até mesmo fórmula 1 implica num investimento absurdo. Hoje, aquela coisa, eu vou chegar na fórmula 1 porque eu tenho talento. esquece, isso não existe mais. a realidade mudou, e mesmo pras outras categorias o que nós temos hoje de monoposto gerando piloto é um quase nada. A exceção da heroica sobrevivência da fórmula 3, não temos mais nada. Então não se forma, não se forma. a atividade automobilística existe e o Paraná tá na vanguarda disso, mas a geração de talentos para eventualmente representar o país na fórmula 1 em não sei aonde isso não vou dizer que não existe, mas está extremamente restrita por uma situação que não é paranaense, é do país.

Sonora 36: Evelyn Guimarães

Eu acho que aí entra outra questão, que é a questão de como o esporte é gerido. Não é só uma questão do Paraná, mas assim, é uma questão do Brasil. Porque a gente sabe que é um esporte caro então precisa de um investimento. Precisa que as autoridades, no caso a CBA, as federações, também ajudem a proporcionar o crescimento, a proporcionar você

<p data-bbox="300 472 667 506">Imagens Fórmula 3 Brasil</p> <p data-bbox="300 1648 724 1718">Imagens kart parando, pilotos saindo do kart</p>	<p data-bbox="839 210 1350 963">ter o talento andando, porque às vezes o cara tem muito talento mas não tem como correr. Quantos já morreram na praia ali já tentando chegar na fórmula 1, chegar nas categorias de base pra conseguir chegar na fórmula 1. Não vai, porque hoje, por exemplo, que categoria de base que existe, só a fórmula 3 Brasil. Quantos carros tem no grid na fórmula 3. O máximo do grid é no máximo ter 8, 9 carros, o máximo que dá. Então assim, porque que é assim, porque que tá assim? Então assim, essa é a grande questão. o gerenciamento do automobilismo no brasil é que proporciona isso. Por isso que não tem piloto, porque não tem uma base no Brasil mais.</p> <p data-bbox="839 1003 1197 1037">Sonora 37: Gabriel Curty</p> <p data-bbox="839 1081 1350 1641">então assim, não são só os paranaenses, mas os outros pilotos a nível de competição profissional eles diminuiram. O Paraná consegue manter uma linearidade pelo menos no que diz respeito a Stock Car. Eram sete, cinco, quatro, ele tá sempre acima do que outros estados do Brasil tão disputando. Então a presença do Paraná pode ter diminuído um pouco mas ela continua bastante significativa no grid da Stock, por exemplo, no grid da fórmula 3 brasil e de kartistas que tão vindo aí.</p>
---	--

