



## OS CAMINHOS DA DIVULGAÇÃO CIENTÍFICA DE AUTOMOBILISMO NAS REVISTAS BRASILEIRAS

Sergio Robinson Quintanilha <sup>1</sup>

**RESUMO:** O artigo mostra como a popularização dos pilotos de Fórmula 1 afastou o automobilismo das revistas de carro. Ao migrar quase exclusivamente para o Jornalismo Esportivo, o automobilismo provocou uma ruptura dentro do jornalismo especializado. O autor relembra a comoção do público e da mídia por ocasião da morte de Ayrton Senna, coloca os mitos comunicacionais em contraposição à força das máquinas velozes e comenta o papel das revistas especializadas na divulgação científica de automobilismo. O método utilizado foi a análise de várias reportagens feitas nas revistas especializadas em carros, desde 1970, por jornalistas automotivos e pilotos profissionais. A pesquisa considerou os aspectos técnicos abordados e a clareza das informações para o público

**PALAVRAS-CHAVE:** *Divulgação Científica. Jornalismo Especializado. Jornalismo Esportivo. Automobilismo. Fórmula 1.*

**ABSTRACT:** The article shows how the popularization of Formula 1 drivers has alienated motoring from car magazines. By migrating almost exclusively to Sports Journalism, motoring has made a rupture within specialized journalism. The author recalls the public and media commotion on Ayrton Senna's death, puts communicational myths in opposition to the force of fast machines and comments on the role of specialized magazines in the scientific divulgation of motorsport. The method was the analysis of several reports published in the specialized car magazines, since 1970, by automotive journalists and professional drivers. The survey also considered technical aspects discussed and the clarity of information for the public.

**KEYWORDS:** *Scientific Divulgation. Specialized Journalism. Sports Journalism. Motoring. Formula 1.*

---

<sup>1</sup> Mestre formado pela Faculdade Cásper Líbero e aluno especial de Doutorado na disciplina *A Ciência da Comunicação*, na ECA-USP, em 2017. E-mail: sergio.quintanilha@yahoo.com

## Introdução

A divulgação científica de automobilismo ainda é um assunto pouco estudado no Brasil. Não existe sequer um consenso sobre o real significado da palavra automobilismo. Alguns autores referem-se ao automobilismo como o sistema de viação dos veículos automóveis, a indústria de fabricação de automóveis ou até mesmo tudo que se refere a automóveis. Porém, no ambiente das corridas e da indústria, automobilismo é definido como o esporte que se pratica com automóveis –um esporte a motor, portanto, cuja história e desenvolvimento jamais poderá ser dissociada da linha do tempo de sua indústria. Por isso, as 101 vitórias brasileiras na Fórmula 1 e os nove títulos mundiais de automobilismo sugerem que a divulgação científica de automobilismo seja tema de muitos estudos acadêmicos. Mas não. Os aspectos técnicos e sociais das corridas de carro continuam praticamente confinados às páginas esportivas e a programas específicos de rádio e televisão.

O próprio conceito e a abrangência da divulgação científica ainda são confundidos com Jornalismo Científico. Segundo Wilson da Costa Bueno, a divulgação científica utiliza recursos, técnicas e processos para a veiculação de informações científicas e tecnológicas ao público em geral. Toda divulgação científica deve ser recodificada, ou seja, transpor uma linguagem especializada para uma linguagem não especializada a fim de atingir um grande número de pessoas.

A divulgação científica, muitas vezes denominada popularização ou vulgarização da ciência, tem sido reduzida à veiculação de informações de ciência e tecnologia pela imprensa, isto é, faz-se coincidir o amplo conceito de divulgação científica com um segmento representativo do chamado Jornalismo Científico. (Bueno, 1984: 19)

Portanto, não é apenas dentro do campo da imprensa que se pratica a divulgação científica. Se considerarmos que o Jornalismo Científico é um braço da divulgação científica, e que a indústria automobilística desenvolve constantemente inúmeras tecnologias que afetam a vida de bilhões de pessoas no planeta, toda informação sobre automobilismo veiculada em livros didáticos, cursos de extensão para não especialistas, histórias em quadrinhos, suplementos infantis, documentários, programas especiais de

rádio e televisão, sites da internet e artigos acadêmicos também pode ser considerada divulgação científica.

Como metodologia para este artigo, a principal base de pesquisa foi a leitura de reportagens publicadas nas revistas *Quatro Rodas*, *Auto Esporte*, *Grand Prix*, *Motor 3*, *Grid*, *Racing* e *Car and Driver*. A partir daí, foi feita uma avaliação do conteúdo dos sites da Chevrolet<sup>2</sup>, da Stock Car<sup>3</sup> e do Brasileiro de Marcas<sup>4</sup>, com foco específico na informação sobre os carros utilizados nas corridas. Também houve entrevistas com jornalistas das publicações citadas, com executivos da Chevrolet e com Rafael Duarte Oliveira Venancio<sup>5</sup>, um dos poucos pesquisadores brasileiros com produção acadêmica sobre automobilismo.

### **O Jornalismo Esportivo e os automóveis**

Karl Benz inventou o automóvel em 1876. Mas quem inventou o automobilismo não foi a indústria de carros e sim a indústria de jornais. As primeiras corridas de automóveis aconteceram por iniciativa de periódicos franceses. Em 1884, *Le Petit Journal*, de Paris, organizou o *Concours des Voitures sans Chevaux*, reunindo 25 “carros sem cavalos” no percurso de 125 km entre a capital francesa e Rouen. Mas ainda levaria um tempo até o automobilismo ganhar um campeonato internacional que solidificasse sua posição como atividade esportiva. Isso aconteceu em 1895, quando foi realizado o primeiro *grand prix*, num percurso de 1.178 km no circuito Paris-Bordeaux-Paris.

Segundo Bernuci (2015: 26), a motivação dos inventores das 24 Horas de Le Mans – a mais tradicional corrida de longa duração do mundo – foi “colocar os carros à prova e contestar a publicidade dos veículos da época”. E outra vez a iniciativa partiu do jornalismo. Um dos três diretores do jornal *Roue Fil*, Emile Coquile, era um crítico ferrenho dos automóveis da época. “Na opinião de Coquile, os veículos não obedeciam

---

<sup>2</sup> Disponível em <<http://www.chevrolet.com.br/>>. Acesso em: 30.jun.2017.

<sup>3</sup> Disponível em <<http://www.stockcar.com.br/>>. Acesso em: 30.jun.2017.

<sup>4</sup> Disponível em <<http://brasileirodemarcas.com.br/>>. Acesso em: 30.jun.2017.

<sup>5</sup> Doutor em Meios e Processos Audiovisuais pela ECA-USP e professor da Universidade Federal de Uberlândia (UFU).

aos itens de segurança e desempenho apresentados pela publicidade que as marcas veiculavam, e via na competição de resistência o cenário ideal para contestar as propagandas” (Bernuci, 2015: 26). A primeira edição das 24 Horas aconteceu em 1923 e até hoje a corrida de Mans, na França, atrai os grandes fabricantes que desejam mostrar ao mundo a tecnologia e a resistência de seus carros. Ao longo do tempo, o automobilismo migrou naturalmente para as revistas automobilísticas porque as novidades tecnológicas competiam com a perícia dos melhores pilotos pelas principais manchetes jornalísticas.

No Brasil, tudo mudou a partir de 1970, quando explodiu o interesse do público pela Fórmula 1. Essa popularização foi inicialmente boa, mas depois se tornou ruim para a divulgação científica de automobilismo nas revistas. Afinal, se o lado técnico das corridas perde relevância na receita editorial, isso deixa de ser divulgação científica e passa a ser simplesmente noticiário esportivo. Com o sucesso de Emerson Fittipaldi, ocorreu uma guinada no perfil das revistas de carro. Elas foram perdendo espaço para o Jornalismo Esportivo à medida em que as outras mídias reduziam o tempo entre a produção e a circulação das notícias. No auge das vitórias de Emerson<sup>6</sup>, *Quatro Rodas* e *Auto Esporte* dedicavam ampla cobertura às corridas em suas edições mensais, mas já tinham a concorrência da *Placar*, que era esportiva e semanal. Houve também uma tentativa de revista esportiva de automobilismo, a *Grand Prix*, mas ela durou menos de três temporadas, entre 1973 e 1975. Nessa época, os relatos técnicos tinham tanta importância quanto o lado esportivo da pilotagem. *Grand Prix* tinha muito conteúdo técnico de alta qualidade, pois republicava matérias das conceituadas revistas europeias *Autosport*, *Motor Sport* e *Sport Auto*, além de textos do jornal inglês *Motoring News*. Até as cartas dos leitores serviam como pauta para artigos técnicos de profundidade. Quando um leitor perguntou sobre “a melhor qualidade do McLaren M23<sup>7</sup> e qual a participação do Emerson no acerto do carro”, os jornalistas usaram uma página inteira para responder (*Grand Prix*, n. 9, 1974: 6).

---

<sup>6</sup> Dois títulos e dois vices em apenas quatro anos (1972 a 1975).

<sup>7</sup> Carro de Fórmula 1 pilotado por Emerson Fittipaldi nas temporadas 1974/1975.

Mais tarde, nos anos 1980, a disputa entre os brasileiros Nelson Piquet e Ayrton Senna na Fórmula 1 chamava tanta atenção do público<sup>8</sup> que novas publicações surgiram. As páginas de *Quatro Rodas*, *Auto Esporte* e *Placar* já não eram suficientes, pois eram especializadas em carros e futebol – daí nasceu a revista *Grid*, especializada em automobilismo, que circulava dois dias depois de cada grande prêmio. Nesse momento, houve uma ruptura entre o Jornalismo Esportivo e as revistas de carro.

Isso coincidiu com o avanço da indústria automotiva brasileira no fim dos anos 1980, ampliando para além das marcas tradicionais trazidas para o Brasil no governo JK. Além disso, essas marcas, nessa mesma época, foram largando o automobilismo mundial e se focando em poucos campeonatos. Vale a pena lembrar do Senna fazendo propaganda do Corcel II porque era da Fórmula Ford inglesa ou mesmo o incentivo ao início da Stock Car pela Chevrolet. No final dos anos 1990, aliás, se vendia mais revista “de carro” do que de “automobilismo esportivo”. (Venancio, 2017)

Em seu conceito sobre jornalismo especializado, Mário Erbolato deixa implícita essa ruptura. Primeiro, ele inclui o verbete automobilismo dentro do capítulo sobre Jornalismo Esportivo: “As vitórias de Emerson Fittipaldi deram novo incentivo ao noticiário e existem muitos cronistas especializados nesse esporte” (1981: 14). Acrescenta que as inovações técnicas nos carros de corrida fazem parte dessa cobertura. Depois, retorna ao verbete automobilismo no capítulo sobre Suplementos e Variedades:

Os jornalistas especializados dirigem o carro e analisam-no quanto a estabilidade, estilo, instrumentos, direção, freios, desempenho, consumo, motor, transmissão e câmbio, porta-malas, nível de ruído, posição do motorista, conforto, acabamento e suspensão e divulgam sua ficha técnica (Erbolato, 1981: 102).

### **Pilotos elevados a deuses**

A corrida é de carros e não de pilotos. Desde as primeiras corridas do final do século XIX, a máquina sempre foi mais determinante do que o homem para decidir o vencedor da competição. Porém, um endeusamento da figura do piloto, especialmente

---

<sup>8</sup> Piquet já era bicampeão mundial quando Senna chegou à Fórmula 1, em 1984. Mas, ao contrário do bicampeão, que tinha uma relação tensa com a imprensa, o novato estreou como novo menino prodígio de uma parte da mídia que não engolia Piquet. Como os dois eram competitivos nas pistas, a rivalidade entre ambos dividiu o país entre “piquetistas” e “sennistas”. O ponto máximo dessa disputa aconteceu nas temporadas de 1986 e 1987, quando Piquet e Senna disputaram várias vitórias e posições no campeonato.

nos anos de ouro de Piquet e Senna, criou em uma massa considerável do público brasileiro a sensação de que um esportista superdotado seria capaz de tudo. A escritora Clarice Lispector, que fez uma carreira profícua também no jornalismo, entrevistando personalidades nas revistas *Manchete* e *Fatos & Fotos: Gente*, usou sua visão aguçada da alma brasileira para observar que o imaginário popular já exigia um super-homem nas pistas no tempo de Fittipaldi.

Quando o piloto deixou de correr no Brasil a convite de uma escuderia inglesa ninguém ficou sabendo deste fato glorioso. Mas quando ele começou a obter sucesso nos grandes prêmios, no exterior, veio satisfazer a necessidade de ídolos que o Brasil então precisava. Veio atender uma mentalidade nacionalista com a qual se identificassem 100 milhões de brasileiros, visto que quem ganhava nas pistas não era Emerson nem muito menos o Brasil, mas sim a Lotus. (Lispector, 2007: 229)

Com o Jornalismo Esportivo cada vez mais passional na análise dos pilotos e as revistas de automóveis sem condições de competir com a velocidade das notícias das pistas, a fantasia de que o Brasil era um produtor frequente de pilotos excepcionais veio crescendo desde que Fittipaldi conquistou seu primeiro título mundial, em 1972, pela poderosa equipe inglesa Lotus. A importância do herói para sustentar o nacionalismo brasileiro pode ser visivelmente verificada na narração da última volta do Grande Prêmio da Itália daquele ano, na voz de Wilson Fittipaldi, pai de Emerson e um dos poucos jornalistas da época especializados em automobilismo no país, mas que não se lembrou de citar o nome do carro (Lotus 72D) uma única vez nos momentos cruciais da prova.

Aí vem o carro do líder. É o Brasil. Ganhando o Campeonato Mundial de Automobilismo pela primeira vez na história. É o Emerson Fittipaldi, campeão mundial de automobilismo. Vai ingressar na reta de chegada. E atenção! Aí vem o vencedor da competição! É o Brasil ganhando o Campeonato Mundial de Automobilismo! Venceu Emerson Fittipaldi! Venceu o Brasil, minha gente! Vitória incontestável do automobilismo brasileiro! Venceu o Brasil, minha gente! (Fittipaldi, W., Rádio Panamericana, 10 set. 1972)

Na morte de Senna, a supervalorização do ídolo ganhou contornos doentios. O piloto morreu no dia 1º de maio de 1994, devido a um acidente provocado pela quebra da barra de direção de seu Williams Renault no GP de San Marino. No livro *Ayrton Senna: herói da mídia*, o jornalista Paulo Scardueli analisa a cobertura dos jornais

*Folha de S. Paulo, O Estado de S. Paulo, Jornal do Brasil, O Globo, Diário Catarinense e O Povo* sobre a morte e o sepultamento de Senna. Os seis jornais publicaram 924 textos, 826 fotos e 67 ilustrações somente entre os dias 2 e 6 de maio.

Para muitos jornalistas que cobriam *in loco* a temporada da Fórmula 1, Ayrton Senna levava sua determinação por vitórias ao extremo da ética, às vezes atropelando-a. No Brasil, porém, a imagem que se criou do piloto foi a de um homem sempre gentil e bondoso. “Herói em vida, Senna foi canonizado pela multidão durante seu funeral”, constatou Scarduelli (1995: 60). No dia 5, o *JB* relatou casos de fãs que fizeram pedidos junto ao caixão do piloto. “Ele poderá vir a ser um santo e ajudar muita gente”, declarou Maria do Carmo da Silva (Scarduelli, 1995: 60). No mesmo dia, *O Povo* publicou uma mensagem de Senna, psicografada por um médium: “Deus, eu tinha tanto por fazer, tanto para vencer, tanto para dizer. [...] Deus, o que é que eu estou fazendo aqui? Por que sinto tanta dor?” Em Curitiba, a garota Zuleika Costa Rocha suicidou-se no dia do velório com um tiro na cabeça e deixou um bilhete: “Eu me suicidei porque não quero mais sofrer. Fui ao encontro de Ayrton Senna” (Scarduelli, 1995: 62). Mas também houve análises equilibradas, mostrando que o Jornalismo Esportivo faz o seu melhor quando dá voz aos especialistas do assunto. Em sua coluna no *Estadão*, Joelmir Beting resgatou as palavras que ouviu de Enzo Ferrari<sup>9</sup> durante uma entrevista feita em 1974: “Pilotos são cobaias humanas de cada peça ou componente do carro. Ou de cada curva da pista. Eles sancionam o automóvel do futuro para cada um de nós. O que não deixa de ser um progresso feito de sangue” (Scarduelli, 1995: 105). Depois da morte de Senna, muitos brasileiros nunca mais ligaram o televisor para assistir a uma corrida, pois seu interesse pela Fórmula 1 é cíclico, o que levanta uma dúvida: o brasileiro gosta de carros, de competição ou de heróis?

Ele gosta dos três. O problema é que nem sempre a F1 ou outra categoria consegue atender a paixão pelos três. Ora o carro é visto como porcaria, ora a competição é vista como chata e ora o brasileiro que lá participa é visto como indigno de torcida. É difícil pensar a mente esportiva brasileira, mas o fato é que desde 1970 o Brasil consome automobilismo como segundo esporte de maneira estável e nada diz que isso deve mudar. (Venancio, 2017)

---

<sup>9</sup> Fundador da Scuderia e pai de Dino Ferrari, que morreu durante os testes de um novo carro.

Para o eclético escritor, jornalista e político Artur da Távola, o automobilismo nem sequer é esporte. No máximo, pode ser considerado um “esporte mercadológico”. Ironicamente, pergunta: automobilismo ou auto(i)mobilismo? Segundo ele, a desproporção entre a força humana e a do automóvel é tão grande que “ao homem nada mais cabe do que ter reflexos e realizar atos mecânicos de mudar marchas, acelerar, calcular velocidade, peso, impulsão etc.”, fazendo com que o automobilismo seja, de fato, “o desporto do sistema nervoso”.

O automobilismo entendido como esporte é a expressão de um tempo em que alguns novos mitos encontraram o ser humano: o da industrialização; da tecnologia; da velocidade; da coragem como desafio à morte e não como enfrentamento da vida; o da onipotência do homem comandando (?) a máquina embora possuído pela velocidade dela. Tais mitos são decorrência ideológica e psicológica da sociedade industrial, por isso envolvem, ao lado do desempenho humano, uma forma de interesse de natureza comercial, respeitável como atividade da área econômica, mas irrelevante como atividade esportiva. (Távola, 1985: 330-331)

Cobaia, esportista ou simplesmente ferramenta de marketing, um piloto de corridas ainda é a ponte mais eficiente para fazer a ciência de automobilismo chegar ao grande público. De alguma forma, a supervalorização dos ases da velocidade satisfaz o desejo do grande público nessa busca pelo mito. Por isso, as revistas especializadas usam o conhecimento e a fama dos pilotos profissionais para divulgar as características técnicas dos carros mais desejados pelos consumidores.

### **Pilotos testam para as revistas**

De 1970 para cá, várias revistas convidaram pilotos para avaliar carros de passeio. O contrário também é frequente: jornalistas especializados pilotando carros de corrida – nesse caso, só se aproveita a reportagem como informação científica se o jornalista-piloto combinar bom conhecimento técnico sobre carros com grande noção de pilotagem. A comparação de automóveis de rua com carros de corrida também é usada pelas revistas – aqui, a divulgação científica é muito rica, seja ela feita por um piloto profissional ou por um jornalista especializado, pois o público leigo recebe claras referências textuais e visuais sobre as diferenças entre os dois tipos de carro. Assim, pode entender melhor não apenas as dificuldades de um piloto numa corrida como o



comportamento dinâmico do automóvel de acordo com suas atitudes ao volante – e usar essa informação no dia a dia com seu carro particular.

Figura 1 – Ayrton Senna em sua primeira experiência em Interlagos



Fonte: Quatro Rodas, 1984.

Pouco antes de estrear na Fórmula 1, Ayrton Senna dirigiu pela primeira vez no autódromo de Interlagos. Mas não um carro de corrida e sim 12 carros de passeio selecionados por *Quatro Rodas* para uma reportagem que saiu na capa da revista. Curiosamente, Senna nunca tinha dado uma única volta no autódromo mais importante do país, pois saíra diretamente das categorias-escola do kartismo nacional para correr de carro na Inglaterra. Os modelos avaliados foram: Volkswagen Passat, Chevrolet Monza, Volkswagen Gol, Ford Del Rey, Chevrolet Chevette, Fiat Oggi, Ford Escort, Alfa Romeo ti4, Chevrolet Caravan, Volkswagen Parati, Ford Belina e Fiat Panorama. Senna avaliou todos os carros tendo ao seu lado o jornalista Roberto Ferreira, que anotou as impressões do piloto:

**Sobre o Passat:** “O carro veio equipado com câmbio longo, o que agradou bastante. Tem um bom aproveitamento do motor e pouco barulho interno”.  
**Sobre o Gol:** “Este carro não me agrada em nada. O motor em baixas rotações é alegre. Mas perde todo o encanto quando a terceira é engatada. Ele se torna barulhento demais. Uma quinta marcha poderia resolver isso”.<sup>10</sup>  
**Sobre o Oggi:** “O pedal de freio é muito duro e o curso da alavanca de câmbio é longo: a segunda vai colada na perna do motorista e a quinta na perna do passageiro. Faltam instrumentos no painel. O desempenho do motor 1300 é fraco e, apesar da boa estabilidade, o carro está rolando<sup>11</sup> demais”.  
**Sobre o Escort:** “Os freios provaram que são um ponto alto da Ford. Acionados em emergência, eles travam as rodas dianteiras, diminuindo a velocidade sem assustar o motorista”.<sup>12</sup>  
**Sobre a Belina:** “Os freios não trabalharam bem. Internamente, o carro era muito pobre e os bancos não repetiam o padrão de outros automóveis da Ford. A posição de dirigir não era das melhores: para alcançar os instrumentos do painel, houve necessidade de movimentar o corpo para a frente”. (Senna, Quatro Rodas, n. 284, mar. 1984, pp. 24-34)

Figura 2 – Capas de Quatro Rodas com os campeões Stewart e Fittipaldi



Fonte: Quatro Rodas, 1970 e 1975.

<sup>10</sup> O carro avaliado por Senna usava motor refrigerado a ar, como o do Fusca; no ano seguinte a Volkswagen adotou um motor refrigerado a água com câmbio de cinco marchas e o Gol se tornou um sucesso, acumulando 27 títulos consecutivos de carro mais vendido do Brasil, de 1987 a 2013.

<sup>11</sup> Inclinando lateralmente.

<sup>12</sup> Por lei, desde 2014 todos os carros brasileiros saem de fábrica equipados com ABS, um sistema eletrônico que evita o travamento dos freios.

O homem que viria a se tornar uma lenda para os brasileiros não disse nada que os jornalistas especializados da própria revista já não haviam escrito sobre os carros. A diferença estava em quem dizia. O ídolo sempre atrai mais atenção. Por isso, a própria *Quatro Rodas* inaugurou esse tipo de reportagem, na edição de fevereiro de 1970, com o piloto escocês Jackie Stewart, campeão mundial de Fórmula 1 em 1969, 1971 e 1973. A capa trazia uma única foto do piloto em roupas normais, sem macacão de corrida, com alguns carros desfocados atrás, anunciando: “Campeão do mundo testa: Opala - Corcel - LTD - Volks 1600 - Variant - Dart - Puma”. A reportagem de dez páginas foi escrita pelo jornalista Expedito Marazzi, que participou das avaliações ao lado de Stewart, fazendo anotações.

São carros de categorias diferentes, que não devem por isso ser julgados comparativamente. Quero julgá-los dentro daquilo a que os seus respectivos fabricantes os destinam. Seria injusto, por exemplo, comparar – dando notas – o conforto de um carro que custa mais de 3.000 libras com o de outros que custam a metade. Apesar disso, de modo geral, o carro brasileiro que mais me agradou foi o Opala e, logo em seguida, o Corcel. O Puma, ao qual dei os melhores conceitos, é um caso à parte, pois não é um carro de passeio comum: é um esportivo, de produção limitada, que necessariamente teria que ser melhor que os de grande produção. (Stewart, *Quatro Rodas*, n. 115, fev. 1970, pág. 34)

Figura 3 – O próprio Emerson Fittipaldi assinou a reportagem



Fonte: *Quatro Rodas*, 1975.

Emerson Fittipaldi também apareceu algumas vezes com destaque na *Quatro Rodas*. Poucos meses depois de o brasileiro conquistar seu segundo título mundial na Fórmula 1, pilotando um McLaren, a capa da edição 176 mostrava uma foto do rosto do piloto, dez pequenas fotos dos carros avaliados e a chamada: “Emerson exclusivo: teste de 10 carros nacionais”. Abaixo de cada foto, o nome do carro: Chevette, Belina, Passat L, Brasília, Dodge 1800, Alfa Romeo, Caravan, Puma GTB, Maverick e Charger R/T. Dessa vez, foi o próprio piloto quem assinou a matéria de 22 páginas, em forma de depoimento, e apareceu sozinho nas fotos. Um dos carros mais bonitos e desejados da época, o Ford Maverick GT, foi bastante criticado por Emerson: “É preciso girar muito a direção pesada [...] para que o carro vire pouco; nas curvas ele sai demais de traseira; e os freios travam as rodas e desequilibram o carro quando usados em emergência”.<sup>13</sup>

A presença de pilotos tornou-se rara em qualquer revista automotiva porque os mais famosos passaram a ter compromissos com uma marca de carros e são impedidos, por contrato, de testar produtos da concorrência. Um dos últimos foi Christian Fittipaldi, sobrinho de Emerson, que testou os carros esportivos Nissan 300ZX e Mitsubishi 3000GT para *Quatro Rodas* no circuito de Jacarepaguá, no Rio de Janeiro, em 1992. Foi um teste mais técnico e não apenas de *feeling* do piloto ao volante, como os anteriores citados, pois incluiu medições eletrônicas de aceleração. Christian deu notas e fez comentários sobre desempenho, câmbio, frenagem, estabilidade, painel, visibilidade, posição de dirigir, conforto, espaço interno e estilo. Algumas análises do piloto:

**Câmbio:** Os engates são melhores no Nissan. No Mitsubishi, você nunca tem certeza se colocou a marcha, fica com aquela dúvida na cabeça até tirar o pé da embreagem. **Estabilidade:** O 3000GT tem tração nas quatro rodas e faz as curvas com mais consistência. Já o 300ZX apresenta tendência a escapar de frente – ou de traseira, quando o motorista “põe” motor. (Fittipaldi, C., *Quatro Rodas*, n. 382, mai.1992)

### **Jornalistas assumem o papel de piloto**

Outra modalidade de reportagem técnica utilizada é quando os jornalistas vão para as pistas. Um dos jornalistas mais renomados nessa arte foi Expedito Marazzi, que

---

<sup>13</sup> Quatro anos depois, em 1979, o carro deixou de ser produzido pela Ford, durando apenas sete temporadas no mercado.

fez a histórica reportagem com Stewart na *Quatro Rodas* e depois também atuou nas revistas *Motor 3* e *Auto Esporte*. Em 1983, Marazzi comparou um Opala totalmente modificado do Campeonato Brasileiro de Stock Car com um Opala Classe C quase convencional das corridas do Campeonato Paulista de Automobilismo para a *Motor 3*. O jornalista explicou que muita gente confundia os dois carros por terem aspectos quase idênticos, “mas há também diferenças drásticas”. O jornalista acentuou o fato de que o Opala de Stock Car usava pneus *slick*<sup>14</sup> de competição, alguns equipamentos fundamentais para melhorar a estabilidade e freios a disco nas quatro rodas, enquanto o Opala Classe C tinha pneus radiais de uso comum, com sulcos, e pouquíssimas modificações mecânicas. Segundo ele, pilotar um Opala Classe C era “uma tarefa emocionante para os pilotos, que estão a maior parte do tempo consertando a trajetória de seus Opalas”. A linguagem de Marazzi era bastante didática e, conseqüentemente, útil para os leitores que pretendiam dirigir o seu próprio Opala em alta velocidade nas estradas. Ele diz na reportagem que os 300 km/h do Opala Stock Car no final do antigo Retão de Interlagos assustavam muito menos do que os 220 km/h do Opala Classe C. Enquanto o Opala da Stock era “um carro coerente, com freios e suspensões adequados ao desempenho que ele é capaz de oferecer”, o Opala da Classe C era quase incontrolável em algumas situações: “Nas curvas de alta velocidade, com um pouco de coragem e calma, a gente ainda consegue manter uma trajetória razoavelmente constante. Mas nas curvas de baixa, pelo amor de Deus, o que eles se torcem, cantam pneus e querem sair do nosso controle não está escrito” (1983: 58).<sup>15</sup>

Outro tipo de comparativo é o do carro de série comparado com o mesmo modelo modificado para corrida. Dentro de uma extensa reportagem intitulada “Quero ser piloto” (2011: 65-83), a revista *Car and Driver* publicou dois comparativos. No primeiro, um Peugeot 207 de competição enfrentou o modelo de rua; no segundo, um Fiat Linea de corrida foi comparado com o carro original das ruas. Os dois testes foram feitos pelo jornalista Rodrigo Leite. No comparativo dos Peugeot 207, feito em pista molhada, em Interlagos, Leite pode falar sobre a eficiência dos pneus com sulcos

<sup>14</sup> Sem sulcos, como se fossem “carecas”, mas com muita borracha na banda de rodagem.

<sup>15</sup> Ao longo dos anos, os leitores das revistas de automóveis leram centenas de vezes que um determinado fabricante “melhorou a rigidez torcional” de tal carro – exatamente para evitar relatos como o de Marazzi.

profundos na chuva, que proporcionaram aderência segura tanto na reta, em alta velocidade, quanto nas curvas fechadas. “No miolo de Interlagos, usando a segunda e a terceira marchas, o *grip*<sup>16</sup> dos pneus era surpreendente – a sensação de contato com o solo era permanente”, escreveu Leite.<sup>17</sup>

Ao passar para o carro de rua, o jornalista entrou em outro mundo automotivo: “Estranhei a falta de apoio lateral dos bancos. E a posição alta de direção. Acho que nunca achei o 207 tão silencioso. E tão macio”. Segundo ele, “os pneus sofriam para enxugar o asfalto e, em vários momentos, notava uma tendência à aquaplanagem”, mesmo sendo mais largos e equipando um carro muito menos potente, pois os pneus foram projetados para uso nas ruas e estradas. Leite prosseguiu e descreveu uma derrapagem na Curva do Lago: “A traseira escorregou, dei acelerador... e fiquei olhando para a cara de assustado do fiscal de pista, no sentido contrário da pista. Rodei” (2011: 72).<sup>18</sup>

Na reportagem seguinte, sobre os Fiat Linea de rua e de corrida, o jornalista no papel de piloto pergunta qual é a linha que separa um carro de rua de um carro de corrida, fala de algumas diferenças técnicas e conclui: “Parece que há um espírito, escondido dentro dos componentes, que faz com que o contato do piloto com a máquina seja mais visceral, mais direto, sem direito a erros. Uma conexão entre homem e máquina” (Leite, 2011: 75). Dessa vez testando em pista seca, no Autódromo Internacional de Santa Cruz do Sul (RS), o jornalista especializado em carros de rua mostra como a experiência da pista o tornou um motorista mais confiante e mais hábil: “O Linea de rua é mais familiar. Até por isso, fui mais abusado. Fazia as curvas no limite, já com a traseira em pêndulo” (Leite, 2011: 78).

---

<sup>16</sup> Firmeza ou aderência.

<sup>17</sup> Não está explícito, mas nas entrelinhas o leitor da *Car and Driver* pode ver como um pneu com sulcos fundos (recomendado pelos fabricantes) é mais seguro em pista molhada do que pneus “carecas”, que já perderam boa parte dos sulcos.

<sup>18</sup> *Car and Driver* perdeu uma chance de explicar aos seus leitores que, em carros com tração dianteira (caso do Peugeot 207), não se deve acelerar quando a traseira escapa, e sim tirar o pé do acelerador; nos carros com tração traseira, aí sim, é correto acelerar e contra-esterçar para corrigir a trajetória.

## Considerações finais

A ruptura entre o Jornalismo Esportivo e as revistas de carro tornou menos frequente a divulgação científica de automobilismo nesse meio. Existe uma lacuna, pois o público que aprecia esportes normalmente não se interessa muito pelos aspectos técnicos de um automóvel. Já o público aficionado por carros não gosta de ver notícias velhas sobre automobilismo roubando espaço das avaliações de automóveis que acabam de chegar ao mercado. É um dilema para os editores. Por isso, o Jornalismo Esportivo, quando trata da cobertura de automobilismo, tende a superestimar o papel do piloto, perante a importância da máquina, e derrapa em seu papel de propagador dos aspectos tecnológicos que determinam esse ou aquele resultado. Essa parte poderia ficar a cargo das revistas especializadas em automóveis, pois a internet também não preenche tal lacuna.

“A cobertura de automobilismo vive forte na internet graças ao movimento iniciado com o site *Grande Prêmio*<sup>19</sup> e muita gente da comunidade de Fórmula 1 que migrou do Orkut para o Facebook”, esclarece Rafael Venancio (2017). Porém, na cobertura das 500 Milhas de Indianapolis de 2017, *Grande Prêmio* agiu como um torcedor ao fazer um comentário apaixonado e obsceno<sup>20</sup> em seu perfil no Twitter quando o piloto espanhol Fernando Alonso abandonou a corrida devido a uma quebra do motor Honda que equipava seu carro. Ao se equiparar a um torcedor raivoso sentado no sofá de sua sala, em frente ao televisor, *Grande Prêmio* privou seu seguidor do mais importante: a notícia. Deixou, portanto, de seguir uma das regras do noticiário esportivo: “Para cada especialidade recomenda-se um jornalista que entenda do assunto e que explique e comente as possibilidades dos concorrentes e as consequências de uma vitória, derrota ou empate em algumas competições” (Erbolato, 1981: 15). É oportuno citar que, em seu estudo sobre a notícia como forma de conhecimento, Robert E. Park observa que “na mais elementar de suas formas, o conhecimento não chega ao público, como chega ao indivíduo, em forma de percepção, mas em forma de comunicação, isto é, de notícia” (1996: 175). Ainda que a quebra de um motor Honda em um carro

---

<sup>19</sup> Disponível em: <<http://grandepremio.uol.com.br>>. Acesso em: 29.mai.2017.

<sup>20</sup> “Vai tomar no cu, Honda!”

conduzido por Alonso já tivesse se tornado fato comum para o site *Grande Prêmio*, “até o acontecimento mais corriqueiro tem probabilidades de ser relatado na imprensa, contanto que represente um afastamento do ritual costumeiro e da rotina da vida cotidiana” (Park, 1996: 177). Era o caso, pois Alonso tinha experimentado quebras na Fórmula 1, nunca na categoria estadunidense IndyCar, que usa tecnologia completamente diferente da que o piloto estava acostumado.

Esse não é o único exemplo de superficialidade na divulgação científica do automobilismo brasileiro. Nos sites oficiais da Stock Car e do Brasileiro de Marcas, não há uma única linha sobre os carros que competem nos respectivos campeonatos. Omissão inexplicável, pois a Stock Car é a categoria nacional mais importante, reúne os pilotos mais famosos do país e todos os seus carros são nomeados “Chevrolet Cruze”, enquanto o Brasileiro de Marcas, como o nome já diz, é uma disputa que envolve primeiramente os fabricantes de automóveis. Tampouco existe qualquer citação sobre a Stock Car no site da Chevrolet, pois a categoria não representa nada para a estratégia comercial da marca atualmente. O divórcio entre o automobilismo e os fabricantes de automóveis no Brasil traz consequências ruins para a divulgação científica do setor, mas a volta das coberturas de corridas às revistas de carro é inviável nos dias atuais, devido ao enorme volume de informação “quente” disponível na internet. Se nos anos 1970 já era difícil cobrir o automobilismo de forma factual em meios impressos, hoje é impossível. Os exemplos mostrados aqui, todavia, indicam um caminho para o que o Jornalismo Esportivo e o automobilismo resgatem sua histórica dobradinha editorial.

## Referências

BERNUCCI, Cleber. **Contra a publicidade da época**. Racing. São Paulo, p. 26, n. 334, mai. 2015.

BUENO, Wilson da Costa. **Jornalismo científico no Brasil: os compromissos de uma prática dependente**. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1984.

ERBOLATO, Mário L. **Jornalismo especializado: emissão de textos no jornalismo impresso**. São Paulo: Atlas, 1981.

FITTIPALDI, Emerson. **Emerson julga 10 carros nacionais**. Quatro Rodas. São Paulo, n. 176, pp. 44-65, mar. 1975.



FITTIPALDI, Wilson. **Transmissão do Grande Prêmio da Itália de Fórmula 1.** Rádio Panamericana. São Paulo, 10 set. 1972. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=CT8-wNZDI98>. Acesso em: 09 jul. 2017.

LEITE, Rodrigo. **Quero ser piloto!** Car and Driver. São Paulo, n. 38, pp. 70-79, Fev. 2011.

LISPECTOR, Clarice. **Entrevistas.** Rio de Janeiro: Rocco, 2007.

MARAZZI, Expedito. **Opala Classe “C”, uma classe desclassificada.** Motor 3. São Paulo, n. 39, pp. 56-60, Set. 1983.

PARK, Robert E. **A notícia como forma de conhecimento.** IN: Meios de Comunicação de Massa. Organização de Charles S. Steinberg. São Paulo: Cultrix, 1996, pp. 169-185.

SCARDUELLI, Paulo. **Ayrton Senna: herói da mídia.** São Paulo: Editora Brasiliense, 1995.

TÁVOLA, Artur da. **Comunicação é mito: televisão em leitura crítica.** Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1985.

VENANCIO, Rafael Duarte Oliveira. **História, histórias.** IN: Linhas traçadas de velocidade: um esboço da história das narrativas gráficas francófonas sobre automobilismo. Brasília: Vol. 4, n. 7, 2016, pp. 187-189.

VENANCIO, Rafael Duarte Oliveira. **Publicação eletrônica** [entrevista pessoal]. Mensagem recebida por <sergio.quintanilha@yahoo.com> em 8.jul.2017.