



ESPECIAL

O SIGNIFICADO DO AUTOMÓVEL PARA JORNALISTAS AUTOMOTIVOS – PARTE 1 – FERNANDO CALMON

Sergio Robinson Quintanilha¹

RESUMO: Abrindo uma série de entrevistas com jornalistas especializados em automóveis, Fernando Calmon relembra a transição da televisão para o jornalismo impresso e depois para a internet. Ex-diretor da revista Autoesporte, Calmon publica a coluna semanal Alta Roda em uma rede nacional de 60 jornais, sites e revistas. Esta entrevista faz parte da tese de doutorado do autor.

PALAVRAS-CHAVE: *Automóvel. Jornalismo automotivo. Fernando Calmon. Jornalismo especializado. Carro.*

ABSTRACT: Opening a series of interviews with specialized automotive journalists, Fernando Calmon recalls the transition from television to print journalism and then to the internet. Former director of Autoesporte magazine, Calmon publishes the weekly column Alta Roda in a national network of 60 newspapers, websites and magazines. This interview is part of the author's doctoral thesis.

KEYWORDS: *Automobile. Automotive journalism. Fernando Calmon. Specialized journalism. Car.*

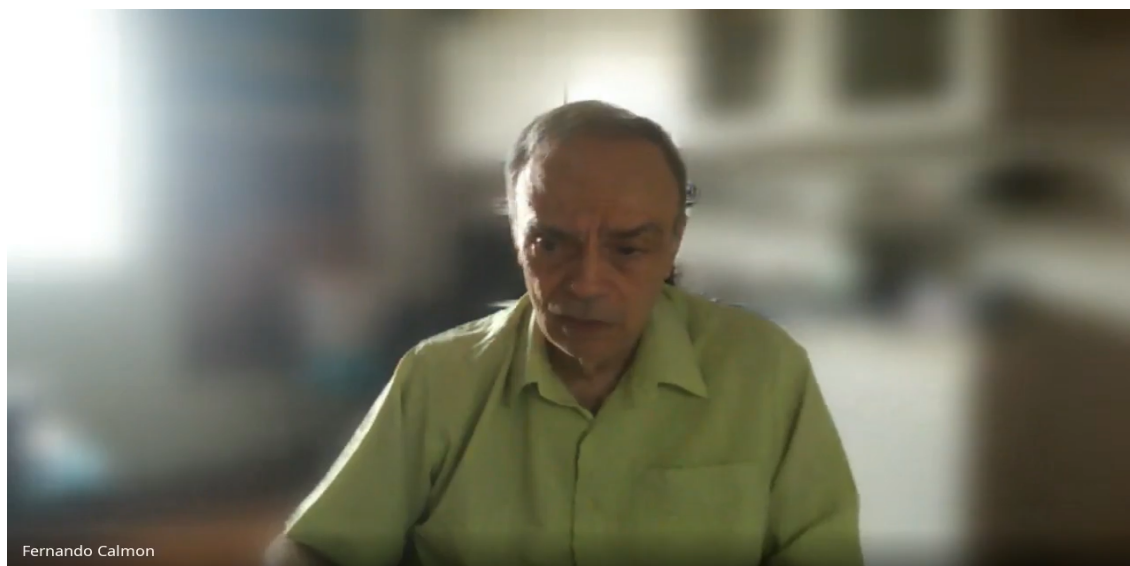
¹ Doutor em Ciências da Comunicação pela Universidade de São Paulo (ECA/USP) e editor do site Guia do Carro no portal Terra. E-mail: pixmidia@gmail.com.

Introdução

Fernando Calmon se formou em Engenharia Mecânica pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), mas construiu toda sua carreira no Jornalismo. Estreou no programa Grand Prix, pela Rede Tupi de Televisão (RJ/SP), em 1967. De 1968 a 1971 manteve uma coluna automotiva no Jornal do Commercio (RJ). Chegou às revistas em 1970, passando a escrever para O Cruzeiro, e dirigiu a revista Autoesporte por 12 anos. Sua coluna Alta Roda, iniciada em 1999, é publicada em uma rede nacional de 60 jornais, sites e revistas, entre eles UOL Carros, iCarros, Automotive Business, Autoentusiastas, Auto Papo, Vrum MG, Carros com Camanzi e Carsughi. Desde 2014 é diretor de redação da revista Top Carros, que não tem periodicidade definida. Foi eleito em 2014 e 2015 o “+Admirado Jornalista Automotivo do Brasil” pelo informativo Jornalistas & Cia. A presente entrevista faz parte da tese de doutorado O Automóvel como Signo: fetichismo da mercadoria e desejo no jornalismo automotivo. Esta é a primeira de uma série de quatro entrevistas com jornalistas especializados em automóveis.

Figura 1 – Entrevista com Fernando Calmon, realizada via Google Meet

777



Fonte: o autor, em imagem capturada no Google Meet no dia 16 out. 2021.

Revista ALTERJOR

Grupo de Estudos Alterjor: Jornalismo Popular e Alternativo (ECA-USP)

Ano 14 – Volume 02 – Edição 28 – Julho-Dezembro de 2023

Av. Professor Lúcio Martins Rodrigues, 443, Cidade Universitária, São Paulo, CEP: 05508-020

Sérgio Quintaninha (SQ): Fernando, vamos direto ao ponto. Você começou no jornalismo automotivo em 1967 na área de automobilismo e depois passou para a área de indústria dos carros produzidos em série. O que te levou a essa mudança?

Fernando Calmon (FC): Obrigado pela chance de a gente bater um papo e rememorar um pouco do passado, que é sempre agradável. Cara, eu gostava tanto de automobilismo, mas tanto, que achava que a indústria automobilística era só um mal necessário, entre aspas. Quer dizer, “vou ter que falar sobre indústria automobilística só para manter a minha paixão pelo automobilismo”. E foi assim desde o começo. Mas logo no segundo ano que eu comecei com o programa Grand Prix lá na Tupi, eu verifiquei que não dava para ignorar a indústria automobilística. Então, comecei logo em seguida. Você vai ver no meu currículo uma coluna no Jornal do Commercio do Rio. Porque o meu parceiro na televisão era o Álvaro Costa, um jornalista já experiente, e foi com ele que eu aprendi jornalismo. Não fiz Faculdade de Jornalismo. Na época fui fazer Faculdade de Engenharia e o homem foi meu professor, vamos dizer assim. O pai dele era diretor de redação do Jornal do Commercio. Ele escrevia, já tinha uma coluna no jornal e aí me recomendou. Fui lá e comecei a fazer uma coluna. Mas assim, sem muito apuro. Basicamente, via o que a gente tinha de release naquela semana, editava alguma coisa e colocava lá. Não, eu não dei essa guinada, continuei firme no esporte todos esses anos.

778

SQ: De que forma os carros de rua apareceram em sua vida profissional?

FC: É óbvio que apareceram chances para mim. A que eu reputo mais importante foi O Cruzeiro, por incrível que pareça. Eu gostava de automobilismo, mas eu só comecei no Cruzeiro porque precisava de alguém que escrevesse sobre automóveis. Então, ali eu tive que começar a abrir um pouco o leque, mas sempre mantendo a paixão pelo automobilismo. E fui tocando o barco com as duas coisas. Automobilismo me proporcionou coisas incríveis. Três anos depois, começaram as transmissões intercontinentais via satélite ao vivo de televisão, em 1970. Foi interessante porque fizeram eventos testes. Na verdade, eram eventos verdadeiros, mas o satélite não era o Intelsat. Na época foi colocada à prova e uma das primeiras transmissões, por incrível

que pareça, foi a da 500 Milhas de Indianápolis, porque o comitê que geria isso estava de olho na Copa do Mundo de 70, que ia ser transmitida pela primeira vez ao vivo para todos os continentes. Então eles fizeram eventos testes. Um deles foi a 500 Milhas de Indianápolis. Na época, a TV Record fez essa transmissão e depois, logo em seguida no calendário, tinha a 24 Horas de Le Mans. Na época também tinha a TV Tupi. Eu falei “bom, se a Record fez Indianápolis, eu vou fazer Le Mans”.

SQ: Como foi esse contato?

FC: Lá no estúdio, ninguém lembrava muito de mim. O programa era no sábado ao meio-dia, no Rio de Janeiro, imagina. Mas na hora eles precisaram. “Olha, nós vamos transmitir a 24 Horas de Le Mans, precisávamos que você fosse”. Eu disse: “Mas como eu vou fazer a transmissão de 24 horas?” E eles: “Não, não, não é de 24 horas. Você vai fazer boletins, um por hora, durante 24 horas. Mas só que você tem o seguinte: você vai sozinho. Eu não tenho ninguém para mandar”. Havia a preparação para a Copa do Mundo, essa coisa toda. Vendo locutores, comentaristas, que o negócio deles é a Copa do Mundo, mesmo do México, você tenta entender a passagem. Eu tive que ir com a cara e a coragem de 1970, sem falar quase nada de francês. Só o francês que a gente aprendeu no ginásio, né? Mas, por sorte, eu tinha um colega de científico que era francês, o Hubert Bauvin. Nunca posso me esquecer o nome desse cara. E esse cara mudou, voltou para a França, e o irmão dele, que era um pouco mais novo, continuou no Brasil. E aí eu me lembrei: “Poxa, tem um cara que pode me salvar lá, é o Hubert”. E realmente localizei o Hubert, que falou: “Eu te levo a Le Mans”. Foi muito bom.

779

SQ: Como foi a experiência de cobrir as 24 Horas de Le Mans logo no início da carreira?

FC: Eu fui lá com a cara e a coragem, cara. Quer dizer, o inglês macarrônico e o francês de ginásio. Peitei as coisas e fui. Cheguei lá, encontrei o Hubert Bauvin e alugamos um Fiat 128, também não me esqueço disso. Fomos até lá, ele me deixou e me apresentou lá numa cabine, que eu não tinha visto. Não é uma cabine de transmissão. Eu sozinho lá, com microfone, fone de ouvido, me entendendo muitas vezes com gestos com o cara da

TV francesa, que fazia a infraestrutura. E fui lá e resolvi tudo. Dormia no quarto, dormia no carro, cara. Naquela época, Le Mans em junho era perto do inverno, mas não era inverno ainda. Então choveu uma boa parte. Fazia um frio de louca, eu não conseguia dormir. Dentro do carro eu ligava um pouco o motor para aquecer o interior. E foi assim. Mas eu tinha na época 30 anos. Então eu tirava de letra e fui. Virei a noite, fiz as coisas e tudo. Foi tudo certo. O meu amigo, Hubert Bauvin, foi lá me apanhar no domingo e voltei para o Brasil. E tinha um detalhe interessante, se me permite de contar...

SQ: Claro.

FC: Eu achei que o cara que estava me dando assessoria lá, com os fones, os contatos, tudo, era um cara que me tratava com gentileza extrema. “Poxa, eu sou um mero jornalista aqui, do Terceiro Mundo, nem sabia onde é que é o Brasil”, eu pensava. “Por que ficar dando tanta atenção para mim?” Quando eu fui embora, e fui fechar a porta do estúdio, vi uma coisa interessante, cara. Sabe como é que eles identificavam a Tupi? Eles escreveram assim: T.U.P.I. Eles pensavam que era televisão da UPI², então ele pensava que eu era uma pessoa importante, numa língua que ele não entendia. Eu falei: “Ah, por isso que os caras me trataram dessa forma, acharam que eu era da UPI”.

780

SQ: Muito legal.

FC: Mas aí fui tocando a vida, cara. Isso foi em 70 e fiquei até 75. Em 70 mesmo eu comecei no Cruzeiro. Foi aí que realmente virou a minha carreira, porque eu comecei a ser mais conhecido na indústria automobilística, não só como o cara que fazia um programa maluco de automobilismo na TV Tupi. E aí que esses cinco anos foram uma experiência enorme para mim, entendeu? Eu cresci por causa disso, nesses cinco anos no Cruzeiro, não é outra coisa.

SQ: Você começou no automobilismo, que é praticamente muita emoção, e passou por uma indústria que teoricamente é mais razão. Você acredita que é assim mesmo ou também no lado da indústria automobilística tem emoção?

² United Press International, uma das agências de notícias mais importantes da época.

FC: Eu acho que tem uma simbiose, embora nada possa se comparar ao esporte, porque o esporte é uma coisa que você faz diuturnamente. Quer dizer, todo momento você tem emoção, você tem as decisões, embora hoje o automobilismo seja muito mais técnico, né, cara, do que no passado. No passado, você tinha a caixa de câmbio, não tinha nenhum auxílio eletrônico. Então, você realmente passava fortes emoções atrás daquele volante. Não estou dizendo que hoje não tem isso, claro que tem emoção. Acho que existe, fortíssima, porque os limites são extremamente mais altos do que eram no passado. Então isso é fato. Mas eu acho que a indústria tem que ser mais fria mesmo. A não ser conduzir a parte da comunicação social, mesmo que seja na parte de publicidade, pois tem um lado emocional. E acredito que também alguns engenheiros tenham esse dom, né? Mas no fundo tem que dar uma conta, tem que fechar lá na *bottom line*, né? Então, não dá para você ser totalmente emocional. A maior prova disso, já dando um pulo de 50 e tantos anos na minha carreira, é o que está acontecendo hoje. São decisões que não são emocionais. Você tirar, por exemplo, uma fábrica que chegou há mais de 100 anos no Brasil, ir embora como produtor, não como participante do mercado, é uma coisa extremamente racional, não é? E teve outras fábricas. A própria Chrysler saiu duas ou três vezes do Brasil. Então você prova que não tem emoção, não. “Eu vou embora, então o caso é esse, tem que ser.” Eu acho que a emoção existe mais e menos. O esporte ainda é uma grande referência nisso, sem dúvida.

781

SQ: Quando você fez aquela cobertura de Le Mans ainda estava no auge aquele paradigma “vença no domingo, venda na segunda”. Você acha que isso ainda funciona? Essa máxima ainda tem espaço no mundo de 2020, por exemplo?

FC: Já funcionou mais, mas ainda funciona. Uma das coisas que a gente pode dar de exemplo é a Fórmula E, que eu particularmente abomino. Acho que aquilo ali não é automobilismo. Aos poucos, fui me decepcionando um pouco sobre as coisas que aconteciam, né? E você vê que lá é isso. Na Fórmula E o cara acha que existe uma demonstração de poderio tecnológico, de você estar à frente dos outros. Essa parte não terminou, embora seja um pouco mais branda do que era no passado. Na Fórmula 1 você vê que tem muitas marcas entrando e saindo. A própria Renault entrou duas, três

vezes, a Honda está saindo agora no topo. Eu não estou acompanhando mais o automobilismo. Eu só ouço algumas coisas e não dá para ignorar, mas eu não acompanho mais. Eu atribuo a dois motivos eu ter abandonado totalmente o automobilismo e ter feito um corte abrupto. Primeiro, no começo de 1990, eu verifiquei que era muito difícil você cobrir setores tão diferentes sendo uma pessoa só. Eu não tinha equipe, não tinha nada. Então, em 1990, quando abriram as importações do Brasil, o negócio complicou muito, porque antes eu tinha quatro fábricas. Seis, se você considerar algumas de caminhão e ônibus. Era pouca coisa. Os eventos eram espaçados e você cobria numa boa. Quando começou a abrir o mercado e vieram muitas, muitas fábricas para cá, eu já senti o baque. Eu falei: “Opa, não vai dar, eu estou aqui com coisas complicadas”, porque eu já não tinha mais o tempo que eu tinha. No meio da semana tinha lançamento de carro, sei lá, de terça para quarta, de quarta para quinta, aí chega no fim de semana tem corrida, quer dizer, para sua vida. Eu não consegui criar meus filhos por causa disso. Ficava uma semana viajando e chegava no fim de semana que tinha corrida, eu tinha que fazer corrida também.

SQ: Então foi nessa época, no início dos anos 90, quando era diretor de redação da revista Autoesporte, que você tomou uma decisão editorial de, ao invés de a revista cobrir automobilismo e a produção automobilística, passar a se dedicar somente à parte industrial.

782

FC: Isso foi feito em etapas, não foi uma decisão só minha. Quando eu entrei a primeira vez, ela já era 50% esporte e 50% indústria. Eu mantive isso na primeira vez que eu passei, foi bem antes, em 76. Quando eu voltei, as coisas já tinham mudado um pouco. Eu precisaria ver exatamente na época que nós fomos espremendo, espremendo, espremendo a parte de corrida de automóvel aos poucos. Eu não terminei porque não gostava de esporte, mas havia uma orientação. Foi quando, por exemplo, nasceu a Carro³, que praticamente não falava sobre automobilismo.

SQ: Sim, foi o período da segmentação profunda no editorial.

³ Carro - A Revista do Consumidor, publicação lançada em 1993 pela BQ1 Editora.

FC: Exatamente. Agora o que aconteceu para eu cortar realmente, ter uma decisão difícil de terminar, foi a morte do Ayrton Senna. Isso não tenho dúvida nenhuma. Quando em 94 o Ayrton morreu, eu falei o seguinte: “Olha, não vai dar para continuar fazendo automobilismo”. A morte do Ayrton foi uma coisa que me chocou bastante. Eu pensei o seguinte: “Isso vai acabar com o automobilismo no Brasil”. Mas acabar no sentido de que ele estava numa explosão. Tinha tido o Emerson Fittipaldi e depois o Nelson Piquet, depois a era do Ayrton. Então você não podia sair, não podia sair. Mas ali eu vi o seguinte: não teria ninguém para herdar o carisma do Ayrton, que para mim foi o melhor piloto de todos os tempos, o mais completo deles. Para alguns é o Fangio, para outros é o Schumacher. Mas eu acho que Ayrton foi um cara fora de série. Eu vi todos eles correndo, menos, obviamente, o Fangio, eu era muito pequeno na época para cobrir. De modo que eu fui aos pouquinhos abandonando, saindo, em 97 eu parei tudo aí eu tomei uma decisão. Acho que eu já comentei com você: “Olha, é o seguinte, ou eu corto totalmente o vínculo com o automobilismo ou se eu continuar querendo fazer algumas coisas, eu vou querer voltar a escrever e aí eu não tenho condições mais de fazer as duas coisas”.

SQ: O jornalismo automotivo e o jornalismo esportivo na área do automobilismo são coisas diferentes, mas de alguma forma se complementam. Você não acha possível fazer esses dois tipos de jornalismo ao mesmo tempo?

FC: São raros aqueles que fazem, raros. Quase todo mundo que faz esporte, faz esporte e pode deixar a indústria. E alguns poucos conseguem fazer alguma coisa nos dois campos, mas sempre prejudicando. Você pega, por exemplo, uma cria minha, que é o Wagner Gonzales. Ele veio totalmente de esporte. Eu conheci o Wagner fazendo isso, escrevendo o número do carro nas carrocerias. Ele era bom de fazer isso. Aí conheci ele numa prova de turismo no Autódromo de Brasília e ele bateu lá na porta da Tupi e ficou comigo. Ficou a vida inteira. Então ele é um cara que se dedicou totalmente ao esporte. Mas ele também gosta de indústria, entendeu? Mas ele fez a carreira dele no esporte e continua até hoje. Outro que começou comigo, que também é minha cria, é o Lito Cavalcanti. E o Lito sempre fez esporte, pô. Até hoje, se der um carro para ele avaliar,

talvez ele avalie, mas não é a especialidade dele. O Wagner é um pouco mais eclético, se der um carro na mão dele não vai fazer feio. Ele vai descrever tudo, embora não esteja atualizado porque ficou vários anos sem ir a nenhum lançamento e até hoje ele não vai, ou vai esporadicamente. Muitas vezes ele vai no meu lugar quando eu não tenho ninguém para ir. Então ele é um cara ainda focado no esporte. Colocar os dois pés hoje é muito difícil.

SQ: É curioso, porque foi a mídia que inventou o automobilismo quando criou, lá atrás, aquela corrida em Paris, no século XIX. E depois houve essa separação entre a competição e a indústria. Só que depois houve uma revolução tecnológica também na mídia. Você acha que isso dificultou ainda mais? Meio que hiper segmentou o segmento de jornalismo automotivo? Hoje você tem site, você tem podcast, você tem YouTube, tem Instagram. Já não é simplesmente separar o automobilismo dos carros de série, tem também uma outra segmentação. Como você administra essa parte?

FC: Não consigo administrar. Simplesmente, eu te confesso, não consigo, não consigo. E eu acho que talvez até inveje um cara como o nosso amigo Boris Feldman, que consegue. Dois anos mais velho do que eu e consegue segurar a barra de tudo e ainda começou praticamente do zero. Ele deu uma guinada da parte impressa para a parte de sites, onde começou do zero. Claro que teve um sócio local botando grana, mas ele construiu o site.

784

SQ: E agora está fazendo YouTube e TikTok também.

FC: Exato. Ele faz tudo. Ele já tinha a vantagem de ter feito um programa de rádio por muito tempo. Eu tive poucas experiências, alguma coisinha na Rádio Difusora aqui em São Paulo, mas pouca coisa, nada especial. E o Boris, não. Boris sustentou bem o rádio e bem mais tarde entrou na televisão e agora na internet. Você não pode saber mais o que é a televisão e o que não é, entendeu? No fundo, é tudo a mesma coisa. Quer dizer, ele está na internet, somente no YouTube e em outros canais. Eles são concorrentes da televisão comum aberta, como TV por assinatura, entendeu? A ponto de você ver hoje –

you é professor de jornalismo e sabe disso – as televisões, as rádios, como a Jovem Pan, em que a rádio virou TV. E é verdade. Qual é a diferença do que ele faz? E agora a Jovem Pan vai ter um canal.

SQ: Sim.

FC: Nem me lembro qual é o número que eles já disseram para todos.⁴

SQ: Os programas de rádio são filmados hoje no YouTube. Tudo virou só TV.

FC: Mas você não sabe mais diferenciar as coisas. Eu ainda resisto um pouco a tentar fazer alguma coisa no YouTube. Por vários motivos. Um porque eu ainda gosto do jornalismo escrito e foi como eu comecei... Bem, na verdade comecei no jornalismo de TV, jornalismo falado e televisado, como a gente dizia antigamente.

SQ: Quando você foi cobrir a indústria de automóveis já estava no texto?

FC: Exatamente. Mas eu já estava no texto porque o programa Grand Prix, o primeiro, era tudo escrito. Não tinha essa história de improvisar e o programa tinha meia hora, cara, era programação ao vivo. Então você tinha que fazer o script, contar lá 32 toques, que eram 2 segundos, se não me falha a memória. Eu falava tudo e sabia mais ou menos quantas matérias ia fazer e pronto. Não tinha improvisação, não tinha teleprompter, não tinha nada. Era assim, entendeu? Então, eu sempre tive vontade de trabalhar dessa maneira, porque eu pude desenvolver a técnica de concisão de texto, que é a coisa mais difícil de você ter hoje, de fazer texto conciso. E quando a internet chegou, acabou essa história de texto conciso. O texto agora é o que o jornalista acha que deve escrever. Dane-se o leitor depois se ele vai ler até o fim ou não.

SQ: Exatamente.

FC: Eu fiquei com esse vício, entre aspas, de fazer os textos muito enxutos por causa da televisão. Casar o texto com a imagem era questão de regra absoluta. Eu tinha um filme mudo e precisava narrar em cima. Você tinha que fazer uma decupagem, 10 segundos

⁴ Canais 576 da Claro e da Sky, 581 do Vivo Play, 7 do Panflix.

dessa imagem, 15 daquela outra, ou dividia. Fazer com 30 linhas era um negócio de louco. Mas eu me acostumei a fazer assim. Então, eu não teria mais tempo, talvez até habilidade, para começar do zero. É uma coisa que eu deveria ter começado talvez cinco anos, seis anos atrás. Fiz uma experiência lá com o pessoal da Ali Produções durante exatamente um ano e fiz uma coisa um pouco diferente...

SQ: Os Especialistas.

FC: Sim, Os Especialistas, que eram eu e o Luiz Guerreiro, ex-Jornal do Carro [*mais Lucas Litvay e Henrique Neves*]. Fiz de bate-papo, que na época não era muito comum ter uma pessoa falando, entendeu? Eu fiz lá um ano, cara, mas já estava novamente não me dando mais tempo, porque eu tinha que pegar um carro, ter aquela obrigação de fazer um por semana, ou fazer dois seguidos, um atrás do outro, para poder diminuir os custos, porque assim só pagava uma saída do cinegrafista. Ele pagava uma diária mesmo que você gravasse dois, três carros. Mas gravando dois carros seguidos, como ele fazia, era loucura. Você não conseguia raciocinar e começar a construir um carro contra o outro, porque um era completamente diferente do outro, era uma loucura. Fizemos isso durante um ano. Aí o Guerreiro saiu. Eu saí em seguida. Eu não sei porque o Guerreiro saiu. Nunca perguntei para ele. Mas ele saiu e eu saí junto porque achava que ele era o cara com quem eu tinha mais ligação.

786

SQ: Claro.

FC: Ele não é tão velho como eu, nem tão jovem como o Lucas Litvay.

SQ: Fernando, você falou numa coisa aí que eu identifico como aceleração do tempo na tese de doutorado. Estou falando muito disso, dessa mudança da temporalidade. Então, eu peguei, por exemplo, quatro épocas: 1900, o começo do século que ainda não tinha o fordismo, depois de 1940, que estava em plena Guerra Mundial, depois 1980 e 2020. São três períodos de 40 anos de diferença. Você sente que o tempo ficou mais acelerado? Tem mais coisas para fazer com a mesma quantidade de tempo?

Isso não tem nem dúvida, cara, nem dúvida. Antigamente você tinha que fazer uma coluna semanal, uma coluna mensal e também tinha a coluna diária, vamos dizer assim. No meu caso, coluna diária eu nunca tive. É uma coluna semanal de vários períodos da vida que fiz. Então, você já tinha mais aquele conforto de não ter que escrever naquele dia. O que passa daquele dia? Paciência. Passou, então eu só volto na outra semana. E foi assim que aconteceu. Isso é uma fórmula que estava me machucando um pouco. Agora, o que eu estou vendo aqui, com uma seção na internet e avidez por notícias a qualquer minuto, daqui a pouco vão fazer notícia a qualquer segundo. Não duvido nada. Então, isso é para quem se acostumou a fazer e escrever de tempos regulares, mas não obrigatoriamente tem que checar o que estava acontecendo no momento. Eu já pensei em várias soluções, para dizer a verdade...

SQ: Tipo o que?

FC: Móvel. Uma coluna móvel. Em vez de ter um dia certo para escrever, que é a terça, não teria um dia certo. Mas se tivesse, sei lá, um lançamento na quarta que me ferraria eu mudaria de terça para quarta ou de quarta para quinta.

787

SQ: Entendi.

FC: Isso eu já acabei descartando, porque ainda tenho alguns jornais impressos e ainda tenho um saudosismo grande de jornais. Eu sei que eles estão acabando, entendeu? Mas eles ainda existem. Enquanto tiver um ou outro jornal na minha rede, eu vou continuar tendo um dia certo para escrever. Com a terça-feira eu cubro 100% de todos os jornais. Eu já tive quase 40 ou 50 jornais, portanto com um controle maior. Hoje eu não tenho certeza porque eu entro na internet, vejo a versão impressa, mas eu não sei se o impresso está saindo ou não. Eu não tenho certeza se ele está lá só para dizer ou se fazem uma tiragem simbólica. É difícil saber. Então eu vou continuar nesse esquema. Paciência.

SQ: Claro. Isso que você falou é muito impressionante, porque você tem ainda o tempo marcado ali, uma vez por semana, que é como você gosta de fazer. E hoje a gente vive numa loucura, que é tudo meio simultâneo. Há muitas coisas

acontecendo ao mesmo tempo. No entanto, mesmo resistindo a esse formato, que é o que tem pegado principalmente a geração mais jovem, você mantém – e cada vez mais – uma enorme credibilidade, tanto perante os leitores quanto perante a indústria automobilística. Como você constrói essa credibilidade? Você concorda que mantém a mesma credibilidade que tinha antes? Ou até mais?

FC: Olha, eu sou um cara muito modesto. Vou te dar uma resposta bem clara: antiguidade, cara. Eu não vou falar das minhas qualidades. Eu vou falar que um cara que está escrevendo há 52 anos sobre carro, alguma coisa ele aprendeu, né? Eu prefiro melhorar, fazer dessa forma, embora eu saiba que não dá para ter a agilidade que eu tinha no passado, não dá realmente. A possibilidade de fazer várias coisas ao mesmo tempo está criando mais dificuldade para mim, entendeu? Você negociar o seu tempo é terrível e às vezes isso acontece. Eu trabalho sozinho, nunca tive um *ghostwriter*, nunca tive uma equipe, que eu sei que muitos cronistas têm. Não é ele que escreve, ou ele escreve mas alguém vai apurar. Eu não tenho isso aí. De vez em quando, claro, não posso ir a um evento. Posso pedir a um colega que eu confio, como Josias Silveira *[falecido após a entrevista]*, eventualmente Roberto Marks, até o Wagner Gonzáles. Eu não posso estar em dois lugares ao mesmo tempo, eu posso dizer que eles me relatam mais ou menos o que aconteceu. Então, basicamente, é isso: ter a experiência em todas as mídias que eu te falei. Eu tive menos na área de rádio. É persistir, persistir, persistir, persistir, tentar fazer um jornalismo um pouco mais técnico, menos político. Eu sempre tive essa visão.

788

SQ: O que seria um jornalismo político dentro da área de indústria automobilística?

FC: Você *[tentar]* agradar todo mundo, né? Entendeu? Faço uma crítica aqui, não posso fazer uma crítica acolá. Eu acho que quando tem que fazer uma crítica, tem que fazer, entendeu? Não vou escrever em função de ter uma amizade ou porque eu fui convidado para algum lugar. Isso eu não faço. Então, às vezes, até eu vejo uma marca pequena, que está tentando escalar, claro que você fica querendo dar uma força, né? Mas nesse aspecto, mais para dar uma força aqui, acolá, nunca para inventar uma

notícia ou aceitar qualquer coisa que te mandam. Isso é uma coisa importante. E também é uma coisa que eu mantenho uma certa coerência. Eu já te falei antes que o mundo hoje para quem escreve sobre automóveis, é um mundo extremamente largo. Você tem automóveis, você tem veículos comerciais leves, picapes, que tem uso misto, mais vans, furgões, essas coisas todas. E depois você tem a parte de caminhões leves, médios e pesados, tem a parte de ônibus, você tem a parte de motocicleta, você tem a parte do automobilismo para cada um desses segmentos.

SQ: É um leque que permite muitas oportunidades ao jornalista que não se prende somente ao automóvel como produto.

FC: Você pode ser um colunista de algum desses setores e se dar bem. Então, eu preferi não dar tiro para todos os lados. Minha coerência é essa. Eu vou escrever só sobre automóveis. Então tem uma determinada fábrica agora, que está fazendo 65 anos [*Mercedes-Benz*], que queria que eu fosse no evento. Mas não adianta eu ir lá. Eu não faço parte desse mundo. Eu me sentiria, assim, mais um cara que fosse aproveitar do que outra coisa. Da mesma maneira que eu nunca mais fui numa pista de automobilismo para escrever profissionalmente. Obviamente, para andar num carro, sei lá, eventualmente no Grande Prêmio do Brasil, em vários anos eu fui convidado. Vou lá assistir e pronto, mais nada. Não vou escrever, não vou perguntar, não vou me aprofundar. Então, essa forma que eu tento manter. Se eu não focar nisso daqui, eu vou ter que abrir o leque e aí eu vou atender um, não vou atender o outro. Falei: “não, é melhor não atender ninguém”. Senão você fica doido, cara. Eu e você, por exemplo: você faz teste de moto? Eu te pergunto: você faz?

SQ: Eu não.

FC: Pois eu também não.

SQ: Eu concordo com você. A gente tem que selecionar o que quer fazer. Não dá para fazer tudo.

FC: Eu sei, é claro. Você já andou num caminhão? Eu nunca andei. Para que? Uma vez ou outra teve uma coisa lá e alguém me chamou. Mas eu não fui.

SQ: Eu andei porque tirei a minha carteira de motorista com um caminhão, mas isso foi no começo, anos atrás. Mas hoje eu não teria nem coragem de dirigir um caminhão.

FC: Porque é um mundo completamente diferente do automóvel!

SQ: Fernando, a gente falou bastante sobre essa modificação da sua atuação no automobilismo. Vamos falar um pouquinho agora da sua relação com os carros, com o automóvel em si. A gente viu que da época que você começou, no final dos anos 60, até agora, entrando na terceira década do século XXI, a comunicação mudou demais, até a forma de fazer jornalismo. E o automóvel, ele mudou para você? O que você sentiu nesse período? Tecnicamente, evidentemente, mudou. Mas o que você sentiu?

FC: A diferença maior, cara, é a eletrônica. Ela revolucionou o carro. Desde quando criaram o primeiro sistema de injeção, que aposentou o carburador. Ali você viu a simbiose, até usa um neologismo, que é a Mecatrônica.

790

SQ: E isso, no caso do Brasil, foi no final dos anos 80.

FC: A Mecatrônica, inclusive, é uma cadeira importante hoje nas faculdades de Engenharia. Quando você tem uma simbiose entre indústria mecânica e indústria eletrônica, é a grande revolução que não tem volta. Fora o assunto que eu sei que você vai me perguntar adiante, mas não é agora, sobre o problema dos elétricos. Mas eu estou olhando isso em razão do que a gente sabe até hoje e o que vai acontecer nos próximos anos. Quer dizer, o carro vai ter cada vez mais uma supervisão eletrônica que é teoricamente mais à prova de erros. Os problemas de autonomia, que a SAE⁵ até dividiu em cinco níveis, é aquela grande pergunta que eu já sei que todos fazem: você um dia

⁵ Society of Automotive Engineers (ou Sociedade de Engenheiros da Mobilidade), criada em 1905 para padronizar e normatizar itens relacionados ao setor automotivo.

vai parar de guiar? Você vai confiar no carro? Mas pode ser difícil de saber, cara, porque, por exemplo, se você é uma pessoa idosa, você não tem mais condição de guiar. Então, o carro autônomo vai te dar uma liberdade que você jamais teve. Quer dizer, quando você chega a determinada idade, você tem que marcar lugar, tem que pedir para o seu neto, o seu filho, para te levar, entendeu? Você tem que ter um julgamento de como é que você vai conseguir guiar com segurança durante muito tempo. Tem gente com 90 anos que está guiando. Quer dizer, não exatamente como quando era jovem, mas com a mesma responsabilidade e com a mesma competência. Então, tenho vários exemplos na história sobre isso.

SQ: Você citou um ponto importante aí: liberdade. Você acredita que antes o automóvel representava liberdade para quem dirigia e agora ou no futuro pode ser liberdade também para quem não dirige?

FC: Isso, exatamente! É isso que está por trás de, por exemplo, os japoneses terem avançado na moita. Apesar de todo mundo falar em nível 3 [*de automação*], na verdade não tem ninguém no nível 3 hoje. Tesla, que todo mundo diz, é o nível 2,5, que eles criaram lá, né? E no nível 3 você tem duas marcas que foram rápidas. Uma foi a Audi, que tem o A8, que é um carro de nível 3, que vem desligado de fábrica, e nunca conseguiu homologar. E agora, mais recentemente, a Honda conseguiu o nível 3 de homologação lá no Japão. Aquela homologação vale para o Japão.

791

SQ: O que o nível 3 significa em termos de condução autônoma do carro?

FC: Você pode guiar totalmente sem as mãos, mas você ainda tem que ficar olhando. E tem que ficar de tempos em tempos botando a mão no volante para dizer “eu estou aqui, eu estou aqui, eu estou aqui”. O nível 3 já te permite supervisionar, você pode ficar do começo ao fim de braços cruzados. Você só vai intervir se o sistema falhar. No nível 4 você pode simplesmente virar de costas, conversar com os caras de trás que o carro vai dirigir sozinho, sem problema nenhum, mas ainda vai precisar ter o volante e os pedais.

SQ: Mas você acredita que isso vai acontecer?

FC: Pode talvez atrasar um pouco isso. É que a indústria não tem dinheiro para fazer três coisas ao mesmo tempo: desenvolver a tecnologia atual, porque ela não vai morrer. De hoje para amanhã, a pessoa acha que vai virar a chave 1930 em 2030, o que é bobagem. Vai ter que gastar um bocado de dinheiro na eletrificação. Ou seja, você vai ter que continuar desenvolvendo o que tem hoje. E tem a categoria intermediária, que é o carro híbrido, que o pessoal chama de eletrificação. Eu prefiro dizer que ainda não é elétrico. Aí você tem o elétrico e ainda tem os níveis de autonomia. É muita coisa. Como vai fazer? Não tem dinheiro para tudo, né? Então, alguma coisa vai ficar para trás. Eu tenho a impressão de que o que mais pode ficar entre aspas são os estudos sobre autonomia. Esses vão ficar um pouco mais para trás, porque senão não tem dinheiro para investir em eletrificação, ou basicamente fabricação de baterias, que é um investimento pesado e ainda é muito incerto. Você não sabe qual é a bateria que vai prevalecer. Aliás, toda eletrificação tem isso. Eu escrevi isso mais de uma vez na coluna. Eu repito: o grande problema do elétrico não é o elétrico em si. Há 120 anos, ele era muito mais rápido, acelerava muito melhor, já tinha um sistema, ainda muito embrionário, de regeneração, pequeno, quase nada, mas já poupava os freios. Então, nada de novo. O problema é que faltava bateria. E dentro da eletricidade, esse é um problema da indústria, que tem uma bifurcação. Ou você vai fazer um carro elétrico cuja fonte de energia é a bateria ou o hidrogênio. Qual dos dois caminhos? Um não conversa com outro! A única coisa em comum é a tração elétrica.

792

SQ: Mas você acredita que os dois são ecológicos ou, em um dos casos, a ecologia é só um marketing?

FC: Só marketing. Se você olhar bem mesmo, o futuro é hidrogênio.

SQ: Por que o futuro é hidrogênio?

FC: É o elemento da natureza mais abundante no nosso universo. O problema é que para obter hidrogênio você tem que gastar energia elétrica. Então é complicado. Você vai gastar energia elétrica, ter o hidrogênio, mas como você obteve a energia elétrica, aí fica aquela mesma confusão, de modo que isso é uma coisa que acaba atrasando. Se

tivesse só uma opção, ou o carro é a bateria ou a hidrogênio, ficaria mais fácil. Tem gente que eu respeito dizendo que a bateria de íon de lítio é uma tecnologia furada. Ela não vai se sustentar ao longo do tempo. É assim tudo que depender de uma matéria-prima. E não é só o lítio. Tem outros metais, como o cobalto, que precisa também ser garimpado.

SQ: Falando da eletrificação, quais são as vantagens do hidrogênio como fonte de energia para os automóveis?

FC: Ele é mais abundante. Não é um metal. Ele não precisa ser cavado. Ele não precisa ser explorado. Ele não precisa ser retirado da terra. Agora, reconheço, não é uma coisa fácil. Porque você também pode fazer o hidrogênio abastecer com combustível líquido, que seria o ideal, pois não precisaria investir quase nenhum dinheiro na infraestrutura. Só que para gasolina, que tem essa cadeia de carbono muito longa, não é legal. Você não consegue fazer através da gasolina uma reforma para obter hidrogênio. O hidrogênio vai para a pilha-combustível, da pilha-combustível vira eletricidade, a eletricidade gira o motor. Uma coisa complicada e longa, então só dá para fazer os produtos que têm cadeias curtas de hidrocarboneto de carbono. Por exemplo, o etanol, que só tem dois carbonos, hidrogênio e hidroxila. Então, do etanol, e mais ainda do metanol, você conseguiria tirar hidrogênio numa boa. Mas nem todos os países vão ter condições, como o Brasil tem, de produzir etanol num custo razoável.

793

SQ: A indústria automobilística ficou com a pecha de produzir veículos que levam a uma degradação do meio ambiente e está tentando se livrar disso. Você acha que ela vai conseguir? Como você vê o futuro da indústria automobilística, o carro na ecologia?

FC: Isso não tem jeito, cara. A indústria, mesmo que não queira, vai ter que fazer isso daí, né? Porque é uma coisa complicada. Eu vou até te dar uma sugestão: peguei essa matéria que o Celso Ming fez. Ele não é um jornalista especializado em automóveis e energia, é um comentarista econômico. Ele fez a matéria “O aquecimento do planeta e a escassez de energia”. Ele fez uma coisa que eu já estou batendo na coluna várias vezes e

eu fiz isso através de um título da coluna. O fato é que o rumo está certo, o ritmo é que é incerto, entendeu? Então eu vou fazer uma metáfora que você vai entender bem. Eu nunca nem falei e um dia vou falar na coluna. Você tem um corredor de 100 metros. Se obrigar esse cara a fazer uma maratona, ele vai fazer. Mas ele vai ter problemas. Ele vai sofrer. Ele vai se contundir. É capaz de ele ficar parado um tempo, se machucar. É tudo que está acontecendo hoje. É exigir que a indústria automobilística participe de uma maratona com a agilidade de um fundista, o que faz os 100 metros rasos. Não dá, cara, não dá. É isso que estou falando. A possibilidade de haver um erro e atrasos é grande. Aí você vai ter um governo lá, maluco, dizendo que “em 2030 vou fazer isso”. Tudo isso é bobagem. Você pode fazer isso na Dinamarca, na Noruega.

SQ: A nível global, então, você acredita que o automóvel vai continuar ainda sendo um objeto poluidor?

FC: Depende, cara. Uma vez eu fiz uma conta. Será que não seria mais barato? Nós temos hoje 1,2 bilhão de carros circulando no mundo, rodando junto. Os caminhões são pouca coisa, só 5% desse total. A maioria é formada por carros leves e, eventualmente, comerciais leves. Esses carros têm 20 anos, 25, 30 anos. Então era mais barato fazer um grande esforço de modernização na frota. Você resolveria muito, em curto prazo, o problema de emissões nas grandes cidades, incluindo o campo. Sei lá, vamos dar um pouco de CO₂, mas se ele está no campo, não tem concentração, não tem problema. Agora nas cidades, sim. Só que os caras viram o seguinte: não há dinheiro para tudo. Em vez de gastar dinheiro para rejuvenescer a frota, vamos gastar dinheiro na eletrificação de uma vez. Só que eles fizeram essa guinada sem pensar, porque na realidade tudo é uma grande, não diria uma grande mentira, mas é uma grande ilusão, porque você considera dois tipos de emissões. Monóxido de carbono, hidrocarbonetos e óxido de hidrogênio são uma coisa, o gás carbônico é outra. A pessoa acha que o gás carbônico é um poluente, não é? Nunca ficou provado.

SQ: Mas ele provoca o aquecimento global, né?

FC: Exatamente.

SQ: Porém não é o mais nocivo para a saúde humana.

FC: Você inspira oxigênio, expira CO₂. Se não tivesse o CO₂, não tinha fotossíntese, não tinha vida na Terra. As pessoas não param para pensar isso aí. Mas tem muita gente que acha que não, agora, mesmo, recentemente, dizendo que o CO₂ é responsável por furar a camada de ozônio. É a maior besteira que a pessoa já escreveu, pô. Não tem isso. O que acontece é que há estudos de que o CO₂ pode eventualmente reagir com outros gases e aí fazer com que a camada de ozônio seja afetada. Mas não é uma coisa direta. Direta da camada de ozônio são os CFCs mesmo. Eles não têm nada a ver com o CO₂. Então você não vai diminuir, você vai aumentar as emissões de CO₂. Isso não tem mais dúvida nenhuma, nenhuma. Então as pessoas acham que estão resolvendo o problema...

SQ: Por que vai aumentar?

FC: Porque de todas as fontes primárias de energia elétrica no mundo, 60% são de origem fóssil, energia térmica: gás, carvão, óleo diesel e até eventualmente petróleo cru, se você tiver isso aí. São menos de 40% de energia no planeta dependendo de outras fontes, que é eletricidade, energia atômica. Essa é uma energia limpa, não tem nenhuma dúvida. Tirando o problema do lixo atômico, é uma energia limpíssima. Tem outra história, mas ela é limpa, e você tem a iônica e a solar. Mas isso, cara, não vai resolver o problema da energia do mundo. Como é que você vai substituir? Você pode ter 5%, 10%, pode aumentar para 15, 20, mas é um esforço fenomenal. Agora, 15, 20 não vai resolver porque você tem que tirar 60% das fontes térmicas.

795

SQ: Se não vai resolver, por que a indústria automobilística investe tanto nessa parte? Ela tem uma imagem de indústria poluidora e quer mudar. Ela tinha essa imagem para você? Me fala um pouquinho como o jornalista Fernando Calmon via o carro antes e como vê hoje.

FC: Olha, a indústria errou em não olhar os híbridos. O híbrido é a solução mais rápida, mais racional, para resolver os dois casos simultaneamente, das emissões dos gases de poluição direta que fazem mal à saúde e o problema do aquecimento global. Para mim, o híbrido é uma solução que devia estar muito mais avançada do que qualquer outra.

SQ: Ele funciona na cidade só com eletricidade e é mais barato.

FC: Muito mais barato. O carro elétrico vai continuar durante muito tempo ainda sem ter autonomia para fazer grandes viagens. Quando você tiver essa autonomia, por natureza as baterias demoram mesmo para ser recarregadas. Pode levar uma hora, duas horas ou tem supercarregadores que conseguem carregar em 20 minutos uma bateria. Mas mesmo assim você precisa ter uma rede capilar. Dentro da cidade não tem problema nenhum, mas como é que vai fazer isso na estrada? As pessoas não pensam. Todo mundo vai ter dois carros, um para a cidade, outro para viajar?

SQ: É complicado.

FC: O carregador da cidade já custa os olhos da cara. E vai ser assim durante muito tempo. Essa história de cair de preço já adiaram. Primeiro seria em 2025. Agora estão falando que é 2026, quando o preço de um automóvel elétrico vai ser igual ao preço de um automóvel convencional. Vamos ver se em cinco anos vão conseguir fazer isso. Eu acho difícil. A diferença de preço é enorme, enorme. As baterias custam muito caro, elas são pesadas e são lentas para carregar. Não tem outro jeito. O hidrogênio não é viável, por enquanto. Não dá para você fazer um sistema misto, um híbrido entre essas duas tecnologias. Então, falta um pouco de consenso técnico em relação a isso aí.

796

SQ: E também é uma competição terrível. Agora entrando já na parte final da entrevista, eu queria falar um pouco sobre a emoção. Como usuário do carro, dirigindo o carro, você acha que o carro elétrico te dá as mesmas sensações que dava o carro com motor a combustão?

FC: Se você quiser que eu seja totalmente sincero...

SQ: Sim.

FC: O motor elétrico tem uma condição de dirigibilidade ímpar. Não dá para comparar, entendeu? Só um cego não vê isso.

SQ: Mas não tem o ronco...

FC: Não tenho um ronco, mas isso aí é a coisa mais simples do mundo.

SQ: *As marcas estão fazendo o ronco fake...*

FC: Exato, ronco artificial, se for o caso, para quem quiser. Mas, sem dúvida, o carro, principalmente em velocidade, é muito superior para dirigir, como já era, como já foi, como eu estava falando lá atrás. Nos anos 20 era a mesma coisa, se você botasse um carro elétrico para ser comparado com o Ford T, que tinha, sei lá, meia dúzia de cavalos de força, parece até brincadeira, né? Apesar de ele ser pesadíssimo, apesar de que naquela época as baterias eram mais pesadas ainda. De qualquer maneira, eles eram muito mais rápidos do que qualquer motor a combustão. Isso é fato e a gente tem que reconhecer. Agora se dá para você fazer essa migração na velocidade que está sendo feita e sem considerar os problemas que você vai ter para gerar energia elétrica...

SQ: *É outra história...*

FC: Alguns falam “já-já vai aparecer ferro, ou seja, uma bateria só de ferro ou outros metais mais abundantes na crosta terrestre. Mas, por enquanto, não tem por que receber todos os investimentos feitos em baterias de lítio. Não tem outra forma por enquanto.

797

SQ: *E quanto à automação, você acredita que o prazer que o carro proporciona vai ser o mesmo? É possível ter prazer com o carro sem controlar ele ali no volante, nos pedais?*

FC: Eu acho que o carro autônomo tem uma vantagem, cara, você tira da sua frente a coisa que é chata, que é o guiar o carro no para-e-anda do trânsito, se preocupando com tudo o que está acontecendo em volta. Um motociclista vai cruzar na sua frente. Vai levar até o seu retrovisor. Com o grau de automação que você pode inclusive colocar ou tirar, conforme você acha que deva ter ou não, aos poucos nós vamos nos convencer que não vai dar, mesmo que você queira, manter sempre o motorista com decisão final. Isso pode não acontecer, embora não se saiba até hoje como vai resolver, porque isso não está regulamentado. No caso de acidente, porque não é impossível, quem vai levar a culpa?

SQ: É uma questão de algoritmo, né, Fernando?

FC: Você vai condenar o algoritmo, vai condenar o engenheiro que fez aquele projeto, vai condenar o motorista porque não ficou olhando e não viu que tipo de acidente pode acontecer? Existem tantas coisas com dúvidas que a gente fica assim, sem saber o que vai acontecer. Ainda bem que veio o elétrico, porque agora não vai dar para fazer tudo ao mesmo tempo. Os caras vão ter que avançar um pouco mais rápido com o elétrico do que com os autônomos. Eu acho que é isso que vai acontecer. Os investimentos na indústria são tão pesados, tão pesados, que vai sobrar relativamente pouco para você investir nessa parte, a não ser as Big Techs. Essas estão caminhando. O Google está aí com o carro autônomo dele. Cruze, associada à GM também está. Dizem que a Apple vai fazer também. Então é difícil saber exatamente como vai ser. O Google ia fazer um carro, desistiu, dizem que vai voltar, vai fazer um carro. A Apple diz que não quer fazer um carro, agora tem boatos dizendo que ela vai fazer.

SQ: Antes do fordismo o automóvel era um objeto de acesso muito difícil para a classe média. Com tantos investimentos que a indústria está buscando aí, principalmente nessa área de eletrificação, também na parte autônoma, você acredita que a gente pode voltar ao pré-fordismo, ou seja, o carro distante da classe média? E o carro que vai ficar para o povão vai ser aquele carro completamente igual e básico?

798

FC: Eu acho que não, cara. Não, não. A gente tem que realmente se convencer que *[os carros elétricos e autônomos]* vêm, num dia incerto e ninguém vai saber. E quanto mais você correr, mais a chance de tomar um tombo e ter uma reversão nos prazos. A segurança das baterias é grande, mas mesmo sendo grande, teve alguns problemas que foram investigados. Não é ideal ter um metal com tanta capacidade de explosão como o lítio. E depois que ele entra em combustão é difícil de apagar, não tem como.

SQ: Teve o acidente do Romain Grosjean na Fórmula 1, que foi um exemplo disso.

FC: Os carros elétricos representam hoje 2% no mundo, nem isso. Quando chegarem a 20% é um problema que você já vai perder o controle sobre o que vai acontecer.

SQ: Mas em termos de custo, o acesso do público ao carro, você acha que ele vai ficar inacessível ou não?

FC: Não, com o tempo ele vai cair de preço. Qual é esse tempo que eu insurjo. Não vai resolver em cinco anos. E outra coisa também que a gente está vendo é que no carro elétrico, por motivos óbvios, vai precisar de muito menos gente para trabalhar do que num carro com motor convencional. A parte restante do carro, não. Esse carro vai ter que ter roda, pneu, volante, vai ter multimídia, isso é igual. Mas a parte de propulsão não. Então, na hora em que você pensa no número de peças do motor convencional, 800 ou 900 peças, vai ter 10% disso no motor elétrico. Então vão dispensar aquela mão-de-obra. Como isso vai ser resolvido? Não se sabe. As coisas estão se complicando, porque agora a Volkswagen reconheceu que ela tem um problema com 80.000 funcionários, que ela não vai saber o que fazer. Se ela fizesse uma guinada hoje, maior do que já está sendo para os veículos elétricos, uma solução talvez fosse fazer isso de uma forma não atabalhoada, como está sendo hoje, investir nos carros híbridos plugáveis, que são mais caros do que os híbridos convencionais, e um pouco mais barato do que os carros elétricos. Nesse caso você nem precisa ter dois carros. Então, a diferença da bateria é tão mais cara que daria para se manter o motor a combustão, botar um motor elétrico pequeno, que você na estrada pudesse usar o motor a combustão. Quando chega em determinada velocidade o motor elétrico sai fora de função e você toca o carro com o motor a combustão.

799

SQ: O carro híbrido é interessante. Por isso a Toyota acredita que o carro híbrido, com um motor a combustão interna e um, dois ou três motores elétricos, ainda é a melhor solução.

FC: Só que um motor é antípoda do outro. O motor elétrico adora o para-e-anda e detesta a velocidade constante. E o motor a combustão, o contrário. Detesta o para-e-anda e adora a velocidade constante. É nisso que as coisas são diferentes. Então o que é que você vai fazer? Caminhão urbano, ônibus, tudo isso aí podia ter sido eletrificado há muito tempo. Não foi por que? Porque o custo não pagava a conta. Não adianta ter um ônibus elétrico se ele custa três vezes mais do que o outro convencional. Não vai ser três

vezes o valor da tarifa. As pessoas não conseguem fazer isso e querem eletrificar o mundo. Não consegue nem fazer onde deveria ser feito, como por exemplo, caminhão de lixo, que para-e-anda, para-e-anda. Isso acaba com o motor combustão e é tudo que o motor elétrico quer. Pequenas entregas urbanas têm que ser tudo elétrico. Isso já devia ter sido feito antes. Vai ter aumento de custo? Vai. Então era muito melhor aprender com esses nichos de mercado do que partir para o outro nível que já falei. Milhões e milhões de carros em números redondos.

SQ: Na sua visão, a eletrificação da frota de carros de passeio é um mau negócio então.

FC: Num ano bom, vamos arredondar, a indústria automobilística vende 95 milhões de veículos. Vamos botar 100 milhões: 5% são de caminhões e ônibus. Aí você tem mais uns 10% de veículos leves e o resto é automóvel. Como é que você vai começar justamente pelo mais complicado? Por que não fazer no transporte, onde o motor a combustão é péssimo? Mas, enfim, é aquela história do maratonista que eu te falei: pode haver problemas. Isso vai acabar atrasando todo o esquema. Quer dizer: tem fábrica dizendo “eu não vou fazer mais nenhum carro que não seja elétrico a partir do ano tal” e outras dizendo “olha, eu pretendo ter metade disso e outra metade híbrido”. Por exemplo, a Volkswagen já disse que até 2030 ela vai ter 70% de elétricos, sendo 60% híbridos plugáveis. Como é que pode ser isso, se, por exemplo, a GM diz que não vai produzir nenhum carro híbrido? O negócio dela é 100% elétrico. Alguma coisa está errada.

800

SQ: Nessa mudança toda que tem acontecido, porque é um turbilhão de modificações, você, como jornalista automotivo, acredita que a imagem, a aura do automóvel, se desgastou ao longo desses tempos? De 1980 para 2020, por exemplo.

FC: Vamos dizer que são dois pesos mais ou menos iguais. Ela pode ter se desgastado, sem dúvida, por causa do problema de emissões, mas, ao mesmo tempo, ela colocou uma taxa de motorização que não existia no mundo. Várias pessoas que jamais achavam que podiam ter acesso ao automóvel, passaram a ter. Então, se produzir 90 milhões de

unidades, você tem, conforme te falei, 1,2 bilhão de veículos rodando no mundo e tira 5% disso de caminhões. Como é que você vai fazer tudo isso mudar, virar de um dia para noite, virar a chave, não vai conseguir. Isso vai criar expectativas quando chegar mais adiante e os caras não cumprirem o que está escrito, ou os países serão obrigados a voltar atrás. Recentemente eu vi o primeiro-ministro da República Checa dizer o seguinte: “Eu vou votar contra *[os carros elétricos na Europa]*, não quero saber. A minha economia depende do carvão aqui. Eu dependo dos meus empregos de motor convencionais. Eu não quero, não quero esse negócio de data”. E você sabe que a União Europeia é complicada. Se não tem unanimidade, não tem saída.

SQ: Sobre algoritmo. De um lado, mudança na mídia. Eletrificação e demandas de ecologia. Carro autônomo etc. Você acredita que o jornalista automotivo tem um papel que pode ser relevante em termos de não só reverberar o que a indústria faz, mas também de influenciar, de modificar, de fazer como você está falando aí? “O rumo está certo, mas esse ritmo está errado, vá em outro ritmo.” Você acha que o jornalista automotivo tem esse papel e consegue fazer isso? E se consegue, como poderia ser feito?

801

FC: Não dá certo. Isso aí tem que voltar um dia para fazer isso. Agora, quanto tempo vai demorar? É você forçar a barra e colocar na qualidade que eu sou contra. Agora o mundo está complicado, viu?

SQ: Qual é o papel do jornalista automotivo?

FC: O problema é que aqui no Brasil o pessoal se acostumou durante muito tempo com uma profissão regulamentada, que você só podia teoricamente exercer se tivesse um diploma. A gente sabe que nunca foi exatamente isso que aconteceu, mas, sem sombra de dúvida, era um impedimento. A partir desse novo entendimento que tem cinco ou sete anos, quando o próprio Supremo disse que não era necessário você ter um diploma para exercer a função jornalística, ele tocou num problema que é óbvio que você vai aumentar a concorrência. E para quem é leigo, distinguir quem é o jornalista que está falando com propriedade do que não está é um pouco difícil e isso complica a vida do

jornalista. É um problema, eu não tenho resposta para isso. Não estou dizendo a você que é uma concorrência desleal, longe disso, a concorrência faz parte da vida. Mas você está sujeito hoje a ler coisas que alguém escreve e depois ler de outra pessoa que escreve completamente diferente do que você falou. Ou você é levado pela emoção e fala qualquer coisa que tem lá. E o consumidor que lê fica na dúvida. Esse é o grande desafio: como manter a credibilidade? Não é fácil, eu não tenho resposta para isso, cara. Eu não sou otimista acerca disso. Chegou, veio para ficar. Acompanho alguns jornalistas novos que não têm nenhum vínculo com a redação. Os caras fazem um bom trabalho. Claro que tem os aventureiros e esse é o problema. Mas reconheço que teve gente que começou do zero, principalmente com imagem, eu não vou citar nomes agora, mas tem vários que eu respeito hoje, que fizeram um bom trabalho. Nunca frequentaram um banco de escola, não sabem o que é o jornalismo técnico de escrever, não sabem o que é lead, não sabem nada. Mas eles conseguem se comunicar de alguma maneira. Então, não dá para você ir contra isso aí. É uma decisão irreversível. Eu não sei o que vai acontecer com os sindicatos, por exemplo. Qual é a função do sindicato? Eu fui sindicalizado durante 40 anos. Há quatro anos eu desisti. O que adianta? Não vai ter isso, não vai ter o castelinho lá. Não tem como sustentar, porque o mercado está tão competitivo que não tem como você discutir cláusula daquilo, cláusula daquilo outro, vale alimentação, participação nos lucros e resultados. Estranho. Está caindo por terra. Não tem condição. Claro que existe ainda um bom suporte de jornais maiores e tudo, mas eles mesmo estão sentindo a concorrência. Se você olhar no YouTube, olha, eu vou chutar, mas deve ter uns 40 caras fazendo a mesma coisa que eu faço ou você faz. Fica difícil porque a fábrica não tem carro para todo mundo. Esse é um problema, não vai ter, mas o cara pega o carro dele, o carro de um conhecido, pega um carro emprestado da concessionária e vai lá falar se aquele carro está dentro ou está fora da média.

SQ: Ou às vezes até usa só imagem de divulgação.

FC: Mais divulgação, fala qualquer coisa. É tudo tão complicado, né? Outro dia eu vi um site colocando no Brasil um negócio chamado POV. Porra, POV. O que é POV? Aí fui ver. Na sigla em inglês quer dizer *Point Of View*. É um negócio inacreditável. Eles

pegam o carro com uma câmera normalmente presa na cabeça, mostram o carro, não falam uma palavra. Vai, levanta o capô, não fala uma palavra, fecha, abre a porta, põe a primeira marcha e vai. Aí você fica 10 minutos andando só para ver o *Point Of View* de quem está filmando sem falar uma palavra, uma palavra, cara! Eu perguntei para esse cara o que ele faz. Ele disse: “Estou fazendo porque lá fora tem gente fazendo”. Então eu falei: “Tudo bem”. Pode ser que alguém se contente em só olhar o carro sem ter ninguém peruando do lado dele. É um mundo louco, cara.

SQ: Não tem texto e não tem áudio.

FC: Ele abre a porta e bate. Você vai ouvir só isso. E o áudio ambiente. E mais nada, entendeu? Tem gente que acha que tem que ver um carro sem ninguém. Está peruando porque você acha que tem mercado para isso? Parece que tem, porque o cara, na verdade, está copiando o que ele viu que tinha lá fora, que eu nunca tinha ouvido falar. Então eu vou te mandar isso aí que me surpreendeu. Você que é um cara que é um mestre em comunicação, chupa essa. Como disse, com esse cara eu falei: “Pô, cara, você faz um teste de carro sem falar uma palavra”.

803

SQ: Isso realmente é inovador.

FC: Isso é inovador, você deve convir, né?

SQ: Para encerrar com o grande jornalista Fernando Calmon, que começou no automobilismo em 1967, depois foi para os carros, tem enorme experiência, grande público, grande credibilidade. O que o automóvel significa para você?

FC: Como eu já me preparei para essa resposta, é fácil. Olha, para mim é liberdade, cara. Você pode, na hora que quiser, sair, ou numa emergência, ou para ir onde você quiser, fazer uma viagem curta, longa. Se você está num dia que choveu, não vai ficar esperando um táxi ou um carro do aplicativo, você vai no seu carro e volta. O negócio dos aplicativos era a solução, a gente sabe que não está sendo. No aplicativo todo mundo quer que o carro chegue em 5 minutos. Agora leva 15 ou 20. Eu vi na televisão que eles inventaram um passe de urgência para você não esperar os 20 minutos. Você

paga mais lá para o cara, chega em 5 minutos. Quer dizer, e qual a liberdade que você tem? É complicado. Além do mais, estamos falando em cidades grandes, que têm infraestrutura. E nas cidades que não têm, como vai fazer? Você vai colocar isso em cidades de 100.000 habitantes ou 50.000 habitantes? Não tem condição. Então, essa liberdade de você poder planejar, sair, um dia dizer “hoje não vou de carro”, desde que tenha infraestrutura, mas a gente sabe que não é fácil fazer, então, carro ainda vai ter durante muito tempo. É essa procura por liberdade de ir e vir na hora que você quiser, no momento que você quiser. E tem gente que tem prazer em dirigir, ainda vai ter. Tem muita gente que não gosta de dirigir, fica cansada, fica entediada? Tem. Mas eu acho que a maioria ainda tem o prazer físico de dirigir, onde frear, acelerar. Claro, passar marcha, isso acabou, não deu realmente. Eu no começo me revoltava, mas agora, pelo contrário, não quero mais saber de carro com câmbio manual. Eu, por incrível que pareça, tenho que refazer conceitos. Eu sei que tem caras como Bob Sharp⁶, por exemplo, que é quatro anos mais velho do que eu, que tem verdadeira ojeriza, que critica uma fábrica por não fazer carro manual. Eu falo para ele: “Porque não tem procura, cara, o que vai fazer?” Se você fizer um carro com câmbio manual, vai ter que fazer a homologação específica. O carro manual, que custa uma puta nota, vende 2%. Como você vai homologar um carro que vai ser 2%, 3% ou 5% das vendas? Vamos homologar um carro que é 95%. Então tem a sua lógica dizer que passou a era do câmbio manual. Agora está na era do câmbio automático. Como um dia vai passar a era do motor a combustão e pensar nos motores elétricos, que, por “sorte” dele, não precisa de câmbio, entendeu? Zero, pelo tipo do motor.

SQ: Com o carro elétrico a experiência do Bob Sharp vai ficar ainda pior.

FC: Vai ficar ruim, não adianta ficar batendo na tecla. Na Europa isso também está acontecendo, o que é uma coisa surpreendente, porque os caras tinham aquela ideia de que o carro automático gasta mais combustível, e gastava realmente muito mais na época. Hoje, com ajuda de eletrônica, você consegue que um câmbio automático seja melhor do que um câmbio manual, na hora que você vai fazer a vida real guiando, né?

⁶ Editor e criador do site Autoentusiastas, defensor dos câmbios manuais.

Então, nisso também ninguém pensava no passado. Como um câmbio manual pode ser pior do que um câmbio automático? Não é pior, é que nele você está sujeito a errar, esquecer, passar uma marcha errada, entendeu? Então, num câmbio automático, não tem como fazer isso, porque ele vai fazer o que você faz, e está cada vez diminuindo o *gap*, nos consumos homologados, entre o câmbio manual e o câmbio automático. Está cada vez menor e, na prática, você pode ter certeza de que essa diferença já foi superada.

SQ: Ele já é mais econômico.

FC: É mais econômico, porque não tem a pessoa que esquece de passar a marcha. Fica a marcha sem querer, às vezes o motorista não está nem aí.

SQ: E no carro automático a marcha entra sempre no tempo certo.

FC: É isso.

Referências

QUINTANILHA, Sergio Robinson. **O Automóvel como Signo:** fetichismo da mercadoria e desejo no jornalismo automotivo. Tese de Doutorado em Ciências da Comunicação. São Paulo: ECA/USP, 2023.