

Senna, Fangio e os Outros: Imaginário Enunciativo Digital sobre os Latino-americanos da Fórmula 1

Rafael Duarte Oliveira Venancio

Doutor em Meios e Processos Audiovisuais pela Escola de Comunicações e Artes da Universidade de São Paulo (ECA/USP). Professor do curso de Jornalismo e do Programa de Pós-Graduação em Tecnologias, Comunicação e Educação da Universidade Federal de Uberlândia (UFU).

Marina Colli de Oliveira

Graduanda em Jornalismo pela Universidade Federal de Uberlândia (UFU).

Resumo

A partir de uma noção lacaniana de imaginário e da metodologia da história enunciativa, o presente artigo deseja identificar, através dos buscadores da Internet (considerados aqui autômatos celulares), um imaginário enunciativo digital acerca da história dos pilotos latino-americanos de Fórmula 1 (1950-2015), identificando frequências e constâncias acerca dos enunciados que constroem a história dessa categoria do automobilismo.

Palavras-chave: Automobilismo; Ayrton Senna; Juan Manuel Fangio; Enunciação; Imaginário Digital.

Abstract

From a Lacanian notion of the imaginary and the expository history methodology, this article want to identify, through web search engines (considered here cellular automata), a digital enunciation imaginary about the history of Latin American Formula 1 drivers (1950 -2015), identifying frequencies and certainties about the statements that build the history of this category of motor racing.

Keywords: Motorsport; Ayrton Senna; Juan Manuel Fangio; Enunciation; Digital Imaginary.

Resumen

A partir de una noción lacaniana de lo imaginario y la metodología de la historia expositiva, este artículo quiere identificar, a través de motores de búsqueda web (considerado aquí autómatas celulares), una enunciación digitales imaginaria sobre la historia de los conductores latinoamericanos Fórmula 1 (1950 -2015), la identificación de frecuencias y certezas acerca de las declaraciones que construyen la historia de esta categoría del automovilismo.

Palabras clave: Automovilismo; Ayrton Senna; Juan Manuel Fangio; Enunciación; Imagination Digital.

1. Introdução

Antes de existir a Fórmula Um, existia o Grand Prix. E quando nasce o Grand Prix, ele já nasce velho. Afinal, o primeiro Grand Prix a ganhar tal nome foi o francês, de 1906, realizado em Le Mans que teve o curioso nome oficial de Nono Grand Prix do Automobile Club de France.

Isso acontece que os jornais franceses e o próprio ACF quiseram inventar uma tradição, “um ficção saída simplesmente do desejo infantil de estabelecer o Grand Prix deles como a corrida mais antiga do mundo” (HODGES, 1967, p. 3). Assim, o primeiro “Grand Prix” se torna a corrida Paris-Bordeaux-Paris de 1895, que de fato foi uma pioneira, porém difícil demarcar enquanto primeira, corrida de carros à moda do Grand Prix.

Nesse começo, franceses e ingleses, com sua Taça Gordon Bennett, lutavam para decidir

quem fazia os melhores carros e pilotos, uma briga de pioneirismos. A grande ironia é que, no primeiro Grand Prix, de fato, da história, o de 1906, quem ganhou foi um húngaro, Ferenc Szisz, com um carro francês, um Renault. Szisz era mecânico da fábrica francesa, cujo proprietário, Louis Renault, desistiu de correr após a morte do seu irmão Marcel na corrida Paris-Madrid de 1903.

O continente americano estava representado nessa pioneira corrida, o nono colocado Elliott Shepard, dos Estados Unidos. Em uma corrida que era misturava as categorias atuais categorias fórmula, rally e endurance, o esporte automotor mostrava que tinha o potencial de ser globalizado.

A América do Sul, bem como o amplo corpo da América Latina¹, não ficava atrás. No Brasil, em 1908, o Conde Lesdain, junto com recém-criado Automóvel Clube de São Paulo (sob a presidência de Antônio Prado Junior), criam a primeira corrida no país, realizada no “Circuito de Itapecerica” entre o bairro paulistano de Parque Antártica até o centro da cidade de Itapecerica da Serra. O vencedor foi o Conde Sylvio Álvares Penteado com um Fiat (LEME, 1999, p. 16). Na Argentina, a primeira corrida foi até mesmo antes do primeiro Grand Prix: no bairro de Palermo, Buenos Aires, em 1901 (PARGA, 1994, p. 1).

Com isso, foi só uma questão de tempo para os sul-americanos entrarem no circuito oficial de Grand Prix que era chamado na época de Grandes Épreuves, ou seja, os grandes desafios. Inicialmente composto apenas pelo GP francês, ele recebeu a adição do GP italiano em Monza no pós-Primeira Guerra Mundial, em 1921, com a revitalização das corridas. Em 1923, pensando na criação de um campeonato mundial (que seria criado, oficialmente, em 1925), as 500 milhas de Indianápolis foram adicionadas a esse circuito.

Com isso, nesse mesmo 1923, a América Latina inicia a sua participação com os argentinos Raúl Riganti e Martín de Álzaga disputando as 500 milhas em maio (com uma equipe com inscrição argentina que contava também com o espanhol Pierre De Vizcaya, todos correndo com carros Bugatti) e o mesmo Álzaga disputando o GP italiano em setembro com um carro norte-americano, o Miller.

Atualmente, não conseguimos definir qual a primeira participação latino-americana em corridas na Europa, muito menos qual foi a primeira vitória em corridas (apesar que a convenção usual é que fora Martín de Álzaga, com um carro inglês Sunbeam, na Autodrome Cup de 1924, realizada na francesa Miramas)². O máximo é que, no caso do Campeonato Mundial das Grandes Épreuves, a primeira vitória sul-americana nunca aconteceu (exceto durante as corridas da Segunda Guerra Mundial, onde o circuito mundial de Grand Prix se delimitou a Brasil e Argentina, mas sem receber o nome de Grandes Épreuves). Apenas em 1950, com a vitória do argentino Juan Manuel Fangio no GP de Mônaco, no primeiro campeonato de Fórmula 1, que a saga vitoriosa e bem conhecida de latino-americanos se iniciou dentro dos grandes desafios de Grand Prix.

No entanto, sem os primeiros latinoamericanos, tal como Riganti, Álzaga, Teffé, Landi, Correa, Campos, jamais teríamos Fangio, os irmãos Rodriguez, os irmãos Fittipaldi, Reutemann, Salazar, Piquet, Montoya, Senna e muitos outros que demarcaram a tradição vitoriosa da América Latina na maior categoria do automobilismo mundial. Só que essa é uma história cada vez menos contada em livros, enterrada apenas nos jornais da época e na memória que progressivamente se esvai com o passar dos tempos.

Memória essa que, na verdade, cada vez mais deixamos para os aparatos digitais da World

Wide Web. Afinal, deixamos para os autômatos, tal como os mecanismos de busca na Internet, toda a nossa condição de memória e de real da contemporaneidade (PEIXOTO; VENANCIO, 2015).

Assim, para avaliar a condição de memória atual de todos os pilotos latino-americanos dos 65 anos de Fórmula 1 (1950-2015), realizaremos no presente artigo um experimento envolvendo um desses autômatos. Com a escolha de um buscador na web, verificaremos a quantificação enunciativa dos nomes desses pilotos no vasto campo internético. Através da metodologia da história enunciativa, a ideia aqui é verificar qual é o imaginário construído por essa cultura digital, bem como a permanência de memória desses pilotos no vasto campo da Internet.

2. História enunciativa e o imaginário construído pela cultura digital dos autômatos

Para verificar como a cultura digital contemporânea, automatizada, constrói um imaginário acerca dos pilotos latino-americanos de Fórmula 1, utilizaremos o método da história enunciativa. A história enunciativa é um método de interface entre o arcabouço teórico da História das Ideias, mais precisamente aquele teorizado por Quentin Skinner, com os estudos da Análise do Discurso da Linguística francesa, com enfoque nos estudos de enunciação.

Do lado da História das Ideias, ao contrário do postulado da ideia-unidade, posto por Arthur O. Lovejoy e enraizado na Filosofia Continental, Skinner inaugurou uma tradição Analítica na História das Ideias, utilizando da pragmática de J. L. Austin (1975) e na filosofia última de Ludwig Wittgenstein (i.e. Investigações Filosóficas). Ao invés de perseguir conceitos, tal como faz Lovejoy (2005) em sua *magnus opus*, Skinner articula uma teoria interpretativa que se concentra em analisar os escritos de um determinado pensador para demarcar os atos de fala incorporados na ilocucionariedade de suas ideias, análises e afirmações. Seu método é formulado em uma série de artigos (SKINNER, 1969, 1970, 1971, 1972, 1975) e debatido nos seus dois livros centrais (SKINNER, 1999, 2002). Em uma tentativa de resumir seu próprio método, Skinner nos afirma:

“Eu argumento que, se nós estamos a escrever uma História das Ideias em estilo propriamente histórico, nós precisamos situar os textos que estudamos dentro de tais contextos intelectuais e frameworks discursivos que nos possibilita reconhecer o que os seus autores estão fazendo ao escrevê-los. Para falar de maneira mais própria, eu enfatizo a performatividade dos textos e a necessidade de tratá-los intertextualmente. Minha aspiração não, claro, realizar a tarefa impossível de entrar nas cabeças de pensadores a muito tempo falecidos; é simplesmente usar as técnicas ordinárias de investigação histórica para agarrar seus conceitos, seguir suas distinções, resgatar suas crenças e, na medida do possível, ver as coisas à maneira deles (SKINNER, 2002, p.vii).

Entender “as coisas à maneira deles”, ou seja, se aprofundar nos contextos intelectuais e frameworks discursivos pode ser feito à maneira de Skinner, através da Filosofia Analítica da Linguagem com as ideias de Wittgenstein e Austin ou pode se apropriar do mecanismo pragmático mais poderoso da Análise do Discurso: a enunciação.

Para Maingueneau (2006, p. 52-53), “a enunciação é classicamente definida, após Benveniste, como ‘a colocação em funcionamento da língua por um ato individual de utilização’. Ela

opõe-se, assim, ao enunciado como o ato distingui-se de seu produto.” Com isso, nos colocamos diante de três afirmações:

- *A enunciação não deve ser concebida como a apropriação, por um indivíduo, do sistema da língua: o sujeito só acede à enunciação através das limitações múltiplas dos gêneros de discurso.*
- *A enunciação não repousa sobre um único enunciador: a interação é preponderante. Como lembra Benveniste, “o ‘monólogo’ deve ser posto, apesar da aparência, como uma variedade do diálogo, estrutura fundamental”.*
- *O indivíduo que fala não é necessariamente a instância que se encarrega da enunciação. Isso leva Ducrot a definir a enunciação, independentemente do autor da palavra, como “o acontecimento constituído pela desejo. O sujeito dividido, barrado, instituído pelo simbólico, vincula-se ao objeto que o completa imaginariamente” (BUCCI; VENANCIO, 2014, p. 149).*

Assim, o “eterno refazer” da cultura é o Imaginário construído através da lógica de interação entre Real e Simbólico no sistema lacaniano. O esporte é composto por esses refazeres. Entendê-los é a função do jornalista, bem como refazê-los através de sua prática. O jornalista esportivo, assim, é o principal bricoleur do esporte: ele dá a sua vivacidade. É o jornalista que denota de sentido humanos com carros correndo em círculos. Há sujeitos e objetos do esporte porque o jornalista os constrói. Esse é o seu trabalho e esse é o campo de pesquisa demarcado. Entender como sujeito e objeto se interagem no esporte é a tarefa primeira do tornar-se jornalista esportivo.

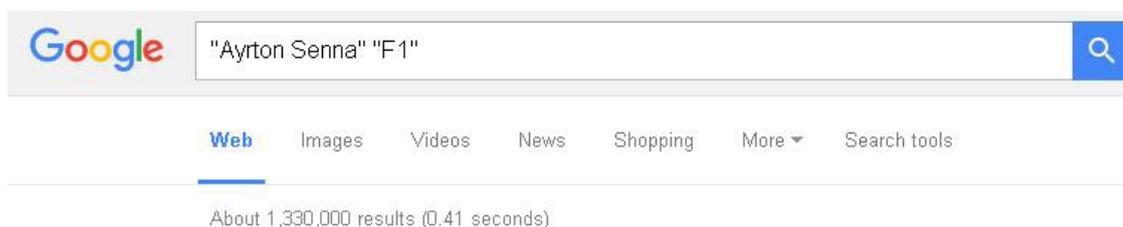
No presente artigo, o sujeito se objetifica dentro da cultura digital ao se tornar objeto de armazenamento e pesquisa dos autômatos celulares da Internet.

Considerando a existência dos chamados Autômatos Celulares que são sistemas discretos que se tornaram ferramentas importantes no estudo de sistemas complexos. Eles são caracterizados por uma regra de transição de estados, que determina qual será o próximo estado deste reticulado do Autômato Celular. A exemplo de outros sistemas desta classe, os ACs exibem um comportamento determinístico, dinâmico, complexo e imprevisível. Um aspecto bastante estudado dos Autômatos Celulares diz respeito a como eles realizam computações. Os ACs computam através de processamentos locais e intrinsecamente paralelos que ao final exibem um comportamento global. Mesmo utilizando-se técnicas de busca, o processo de encontrar regras de transição de ACs com habilidade computacional não é trivial uma vez que envolve espaços de regras de alta cardinalidade. E isso é interessante quando se fala em Computação Evolutiva. Assim, podemos pensar nos autômatos, como agentes de inteligência, para busca continua das centenas de títulos/manchetes publicadas, identificando como assuntos comuns para formação e construção de uma leitura lógica, na composição de uma pauta. Ora, na prática, há existe de fato uma singularidade comum de termos, palavras, títulos, manchetes nos diferentes noticiários de busca de diferentes tipos de buscadores (PEIXOTO; VENANCIO, 2015, p. 10).

Assim, utilizando o buscador Google em sua condição brasileira (<http://www.google.com.br>) a partir de um computador com IP vinculado a uma rede brasileira de acesso à World Wide Web, pesquisaremos cada nome de piloto latino-americano da história da Fórmula 1 para verificar

os resultados obtidos. Ao seu nome, associaremos o nome “F1”, sigla mundial de Fórmula 1 em qualquer idioma, para buscar eliminar possíveis homônimos. Então, como exemplo, buscaremos no Google: “Ayrton Senna” “F1”, tal como pode ser visto na figura 1:

Figura 1 – Exemplo de procedimento de pesquisa em autômatos celulares digitais



Fonte: Elaboração própria com dados coletados em 16/10/2015

O Google nos indicará uma estimativa de resultados (enunciados), normalmente chamados de menções (ou seja, número de páginas web no qual o enunciado é presente) que ele encontrará na web e esses serão os nossos dados de comparação, as nossas ideias-unidade, para avaliarmos a permanência imaginária de cada piloto no atual mundo digital.

3. De quais pilotos o Google se lembra?: a história do automobilismo latino-americano automatizada

Nos 65 anos de Fórmula 1 (1950-2015), a América Latina contou com 73 pilotos, sendo 31 brasileiros (Rubens Barrichello, Enrique Bernoldi, Gino Bianco, Raul Boesel, Luiz Pereira Bueno, Luciano Burti, Pedro Paulo Diniz, Christian Fittipaldi, Emerson Fittipaldi, Wilson Fittipaldi, Lucas di Grassi, Maurício Gugelmin, Ingo Hoffmann, Chico Landi, Tarso Marques, Felipe Massa, Cristiano da Matta, Roberto Pupo Moreno, Felipe Nasr, Fritz d'Orey, José Carlos Pace, Nelson Piquet, Nelson Piquet Jr, Antônio Pizzonia, Hermano da Silva Ramos³, Alex Dias Ribeiro, Ricardo Rosset, Ayrton Senna, Bruno Senna, Chico Serra e Ricardo Zonta), 25 argentinos (Pablo Birger, Roberto Bonomi, Juan Manuel Bordeu, Clemar Bucci, Alberto Crespo, Jorge Daponte, Nasif Estéfano, Juan Manuel Fangio, Norberto Fontana, Oscar Alfredo Gálvez, José Froilán González, Miguel Ángel Guerra, Jesús Iglesias, Oscar Larrauri, Onofre Marimón, Gastón Mazzacane, Carlos Menditeguy, Roberto Mières, Alfredo Piàn, Carlos Reutemann, Alberto Rodriguez Larreta, Adolfo Schwelm Cruz, Esteban Tuero, Ricardo Zunino e Alejandro de Tomaso⁴), 6 mexicanos (Esteban Gutiérrez, Sergio Pérez, Hector Rebaque, Pedro Rodríguez, Ricardo Rodríguez e Moisés Solana), 4 uruguaios (Eitel Cantoni, Asdrúbal Fontes Bayardo, Óscar González e Alberto Uria), 3 colombianos (Roberto Guerrero, Ricardo Londoño e Juan Pablo Montoya), 3 venezuelanos (Johnny Cecotto, Ettore Chi-meri e Pastor Maldonado) e 1 chileno (Eliseo Salazar).

Desses 73 pilotos, quatro foram campeões mundiais de Fórmula 1 – Juan Manuel Fangio (1951, 1954, 1955, 1956 e 1957), Emerson Fittipaldi (1972 e 1974), Nelson Piquet (1981, 1983 e 1987) e Ayrton Senna (1988, 1990 e 1991). Em 1950, Juan Manuel Fangio, Alfredo Piàn e José Froilán González estavam presentes. Em 2015, Sergio Pérez, Pastor Maldonado, Felipe Nasr e Felipe Massa participam da temporada.

Na figura a seguir, apresentamos os resultados obtidos com a busca indicada metodologicamente na seção anterior:

Figura 2 – Menções do Google aos pilotos latino-americanos

Piloto	País	Menções	Piloto	País	Menções	Piloto	País	Menções
1 Ayrton Senna	BRA	1330000	26 José Froilán González	ARG	42700	51 Oscar Larrauri	ARG	7970
2 Felipe Massa	BRA	1200000	27 Mauricio Gugelmin	BRA	36600	52 Alejandro de Tomaso	ARG	7760
3 Sergio Pérez	MEX	760000	28 Enrique Bernoldi	BRA	36500	53 Carlos Menditeguy	ARG	5870
4 Pastor Maldonado	VEN	624000	29 Raul Boesel	BRA	28500	54 Alberto Crespo	ARG	4940
5 Felipe Nasr	BRA	512000	30 Wilson Fittipaldi	BRA	28500	55 Gino Bianco	BRA	4900
6 Nelson Piquet	BRA	492000	31 Tarso Marques	BRA	25800	56 Nasif Estéfano	ARG	4810
7 Rubens Barrichello	BRA	467000	32 Eliseo Salazar	CHI	23500	57 Clemar Bucci	ARG	4270
8 Bruno Senna	BRA	439000	33 Chico Serra	BRA	23300	58 Miguel Ángel Guerra	ARG	4200
9 Emerson Fittipaldi	BRA	424000	34 Luiz Pereira Bueno	BRA	22800	59 Fritz d'Orey	BRA	4160
10 Esteban Gutiérrez	MEX	420000	35 Ingo Hoffmann	BRA	22800	60 Roberto Mières	ARG	3350
11 Juan Pablo Montoya	COL	407000	36 Norberto Fontana	ARG	21700	61 Eitel Cantoni	URU	3090
12 Juan Manuel Fangio	ARG	400000	37 Hector Rebaque	MEX	21400	62 Ettore Chimeri	VEN	3090
13 Lucas di Grassi	BRA	285000	38 Ricardo Rosset	BRA	18200	63 Juan Manuel Bordeu	ARG	2910
14 Pedro Rodríguez	MEX	248000	39 Chico Landi	BRA	15400	64 Jorge Daponte	ARG	2210
15 Nelson Piquet Jr	BRA	207000	40 Óscar González	URU	14100	65 Jesús Iglesias	ARG	2210
16 José Carlos Pace	BRA	128000	41 Roberto Guerrero	COL	13400	66 Roberto Bonomi	ARG	2050
17 Carlos Reutemann	ARG	121000	42 Onofre Marimón	ARG	11900	67 Paolo Birger	ARG	1950
18 Christian Fittipaldi	BRA	96700	43 Esteban Tuero	ARG	11200	68 Asdrúbal Fontes Bayardo	URU	1910
19 Gastón Mazzacane	ARG	90700	44 Moisés Solana	MEX	10600	69 Hermano da Silva Ramos	BRA	1750
20 Ricardo Rodríguez	MEX	80000	45 Pedro Paulo Diniz	BRA	9020	70 Alberto Rodríguez Larreta	ARG	1610
21 Johnny Cecotto	VEN	79400	46 Ricardo Londoño	COL	8590	71 Alberto Uria	URU	1560
22 Ricardo Zonta	BRA	78200	47 Ricardo Zunino	ARG	8570	72 Adolfo Schwelm Cruz	ARG	1150
23 Antônio Pizzonia	BRA	60500	48 Roberto Pupo Moreno	BRA	8370	73 Alfredo Piàn	ARG	1120
24 Cristiano da Matta	BRA	55400	49 Alex Dias Ribeiro	BRA	8260			
25 Luciano Burti	BRA	52400	50 Oscar Alfredo Gálvez	ARG	8100			

Fonte: Elaboração própria com dados coletados em 16/10/2015

Os dez pilotos mais mencionados são os quatro pilotos em atividade na Fórmula 1 (Massa 2º, Pérez 3º, Maldonado 4º e Nasr 5º), um piloto de testes em atividade na F1 (Gutiérrez 10º, última corrida como titular em 2014), dois pilotos em atividade em outras categorias do automobilismo (Barrichello 7º, corre na Stock Car, e Bruno Senna 8º, corre na Fórmula E), dois pilotos aposentados e campeões mundiais de Fórmula 1 (Nelson Piquet, 6º, e Emerson Fittipaldi, 9º) e um piloto falecido e campeão mundial de Fórmula 1 (Ayrton Senna, 1º).

A Argentina, segundo lugar no ranking de pilotos latino-americanos, encontra o falecido pentacampeão Juan Manuel Fangio no 12º lugar da lista de menções, atrás do piloto colombiano e campeão das 500 milhas de Indianápolis de 2015, Juan Pablo Montoya. O único chileno, Eliseo Salazar (campeão da Aston Martin Challenge de 2014 e competidor de rally), é o 32º lugar e o uruguaio mais mencionado, o falecido Óscar González, é o 40º lugar da lista dos 73 pilotos.

Se formos separar o Top 5 de cada década, encontramos os seguintes dados:

Figura 3 – Top 5 das menções do Google aos pilotos latino-americanos separados por década de atividade

1950s			1960s			1970s					
Piloto	País	Menções	Piloto	País	Menções	Piloto	País	Menções			
12	Juan Manuel Fangio	ARG	400000	14	Pedro Rodríguez	MEX	248000	6	Nelson Piquet	BRA	492000
26	José Froilán González	ARG	42700	20	Ricardo Rodríguez	MEX	80000	9	Emerson Fittipaldi	BRA	424000
39	Chico Landi	BRA	15400	26	José Froilán González	ARG	42700	14	Pedro Rodríguez	MEX	248000
40	Óscar González	URU	14100	44	Moisés Solana	MEX	10600	16	José Carlos Pace	BRA	128000
42	Onofre Marimón	ARG	11900	53	Carlos Menditeguy	ARG	5870	17	Carlos Reutemann	ARG	121000
1980s			1990s			2000s					
Piloto	País	Menções	Piloto	País	Menções	Piloto	País	Menções			
1	Ayrton Senna	BRA	1330000	1	Ayrton Senna	BRA	1330000	2	Felipe Massa	BRA	1200000
6	Nelson Piquet	BRA	492000	6	Nelson Piquet	BRA	492000	7	Rubens Barrichello	BRA	467000
9	Emerson Fittipaldi	BRA	424000	7	Rubens Barrichello	BRA	467000	11	Juan Pablo Montoya	COL	407000
17	Carlos Reutemann	ARG	121000	18	Christian Fittipaldi	BRA	96700	15	Nelson Piquet Jr	BRA	207000
21	Johnny Cecotto	VEN	79400	22	Ricardo Zonta	BRA	78200	19	Gastón Mazzacane	ARG	90700
2010s			Piloto	País	Menções						
			2	Felipe Massa	BRA	1200000					
			3	Sergio Pérez	MEX	760000					
			4	Pastor Maldonado	VEN	624000					
			5	Felipe Nasr	BRA	512000					
			7	Rubens Barrichello	BRA	467000					

Fonte: Elaboração própria com dados coletados em 16/10/2015

Nessa perspectiva dentro das décadas onde cada um disputou a Fórmula 1, os números de Juan Manuel Fangio se tornam verdadeiramente impressionantes, apesar de serem apenas 30% daqueles de Ayrton Senna, o líder total das menções. Suas menções são 936,7% maiores que para as do seu segundo colocado, o também argentino José Froilán González. Ayrton Senna, por exemplo, tem suas menções apenas 270,3% maiores que para as do seu segundo colocado nas duas décadas de F1, Nelson Piquet.

Aliás, Piquet, nos anos 1970, é aquele que possui a menor diferença de menções para o segundo colocado: 116% maior do que as de Emerson Fittipaldi. Massa possui números semelhantes a esses de Piquet nos anos 2010, apenas 157,8% maior que as de Sergio Pérez.

A década que possui mais menções é a atual, com 3563000 menções, seguida dos anos 1990 (2463900 menções), 1980 (2446400 menções), 2000 (2371700 menções), 1970 (1413000 menções), 1950 (484100 menções) e 1960 (387170 menções). Com isso, os números de Fangio perto daqueles de Senna são, novamente, superiores. Suas menções são 82,6% daquelas da década de 1950 enquanto as de Senna são 54,4% das menções dos anos 1980 e 53,9% das dos anos 1990. Por sua vez, Felipe Massa possui 33,6% dos anos 2010.

4. Considerações finais

Tal como mencionamos anteriormente, em uma condição imaginária, sua composição é feita por aquilo que chamamos de nuvens. Assim, no imaginário enunciativo digital, onde as ideias-unidade são representadas por menções (enunciados) em páginas web encontradas por buscadores, a relação de uma história enunciativa de uma determinada prática humana, tal como é a esportiva (no caso, o automobilismo), parece construir dois tipos de nuvens. Entre nuvens de Massa e nuvens de Fangio encontramos a nuvem de Ayrton Senna, julgado pelo tempo histórico, mas também com produção enunciativa digital constante a partir do amplo trabalho midiático

feito pelo Instituto que leva seu nome e outros tipos de produtos comunicacionais. Os números absolutos de Senna impressionam, mas parecem mais próximos do frenesi das nuvens dos piloto.

Notas

1. Para o presente artigo, consideraremos América Latina os países do continente americano que possui o espanhol ou o português enquanto língua primeira (SKIDMORE & SMITH, 2005).

2. Em corridas nos Estados Unidos, o brasileiro Irineu Correa seria o pioneiro sul-americano com a sua vitória em Chester Fair em 1920, mas também há disputas.

3. Dupla nacionalidade: franco-brasileiro. Há registros de que correu com as duas nacionalidades.

4. Dupla nacionalidade: italo-argentino. Há registros de que correu com as duas nacionalidades.

Referências bibliográficas

AVERROES. “Short Commentary on Aristotle’s ‘Rhetoric’”. In. Three Short Commentaries on Aristotle’s “Topics”, “Rhetoric”, and “Poetics”. Albany: SUNY, 1977.

BUCCI, E.; VENANCIO, R. D. O. “Valor de Gozo: um conceito para a crítica da indústria do imaginário”. Matrizes. vol. 8, núm. 1, p. 141-158, janeiro/junho, 2014.

CUNHA, R. C. V. Os conceitos de comunicação e cultura em Raymond Williams. Dissertação de Mestrado. Brasília: UnB, 2010.

HODGES, D. The French Grand Prix. London: Temple Press, 1967.

KROEBER, A. A Natureza da Cultura. Lisboa: Ed. 70, 1993.

LEME, R. História do Automobilismo Brasileiro. Rio de Janeiro: Sextante, 1999.

LOVEJOY, A. O. A Grande Cadeia do Ser. São Paulo: Palíndromo, 2005.

MAINGUENEAU, D. O contexto da obra literária. São Paulo: Martins Fontes, 1995.

MAINGUENEAU, D. Termos-chave da Análise do Discurso. Belo Horizonte: EdUFMG, 2006.

PARGA, A. Historia Deportiva del Automovilismo Argentino (4 tomos). Buenos Aires: La Nacion, 1994.

PEIXOTO, M. C. P.; VENANCIO, R. D. O. “Real, Verdade e Digital: Um Estudo Comunicamático da Notícia Vinculada perante a Extração Humana ou de Autômatos”. Anais do XX Congresso de Ciências da Comunicação da Região Sudeste – Intercom Sudeste 2015. Uberlândia: Intercom/UFU, 2015.

SANTOS, Francisco (ed.) Grand Prix. Lisboa: Público, 2003.

SKIDMORE, T. E.; SMITH, P. H. Modern Latin America. Oxford: OUP. 2005.

SKINNER, Q. "Meaning and Understanding in the History of Ideas". History and Theory. Vol. 8, nº 1. Middleton: Wesleyan University, 1969.

SKINNER, Q. "Conventions and the Understanding of Speech Acts". The Philosophical Quarterly. Vol. 20, nº79. Saint Andrews: St. Andrews, 1970.

SKINNER, Q. "On Performing and Explaining Linguistic Actions". The Philosophical Quarterly. Vol. 21, nº82. Saint Andrews: St. Andrews, 1971.

SKINNER, Q. "Motives, Intentions and the Interpretation of Texts". New Literary History. Vol. 3, nº 2. Baltimore: Johns Hopkins, 1972.

SKINNER, Q. "Hermeneutics and the Role of History". New Literary History. Vol. 7, nº 1. Baltimore: Johns Hopkins, 1975.

SKINNER, Q. Razão e Retórica na Filosofia de Hobbes. São Paulo: Unesp, 1999.

SKINNER, Q. Visions of Politics: Regarding Method. Cambridge: CUP, 2002.