Universidade do Estado do Rio de Janeiro
Centro de Educação e Humanidades
Instituto de Educação Física e Desportos

Rodrigo Vilela Elias

Ascensão e queda da Fórmula 1 no Rio de Janeiro (1977-1990)

Rio de Janeiro
2020

Rodrigo Vilela Elias

Ascensão e queda da Fórmula 1 no Rio de Janeiro (1977-1990)

Tese apresentada, como requisito parcial para obtenção do título de Doutor, ao Programa de Pós-Graduação em Ciências do Exercício e do Esporte da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Área de concentração: Aspectos Biopsicossociais do Esporte.

Orientador: Silvio de Cassio Costa Telles

Rio de Janeiro

2020

CATALOGAÇÃO NA FONTE

UERJ/REDE SIRIUS/BIBLIOTECA CEH/B

E42 Elias, Rodrigo Vilela.
Ascensão e queda da Fórmula 1 no Rio de Janeiro (1977-1990) / Rodrigo Vilela Elias. – 2020.
286 f. : il.

Orientador: Silvio de Cassio Costa Telles.
Tese (doutorado) – Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Instituto de Educação Física e Desportos.

1. Grandes prêmios (Automobilismo) – Teses. 2. Corrida de automóveis – Rio de Janeiro (RJ) – História - Teses. 3. Rio de Janeiro (RJ) – História – 1977-1990 - Teses. 4. Rio de Janeiro (RJ) – Política e governo -Teses. I. Telles, Silvio de Cassio Costa. II. Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Instituto de Educação Física e Desportos. III. Título.

CDU 796.71

Bibliotecária: Mirna Lindenbaum. CRB7 4916

Autorizo, apenas para fins acadêmicos e científicos, a reprodução total ou parcial desta tese, desde que citada a fonte.

_____ _____

Assinatura Data

Rodrigo Vilela Elias

Ascensão e queda da Fórmula 1 no Rio de Janeiro (1977-1990)

Tese apresentada, como requisito parcial para obtenção do título de Doutor, ao Programa de Pós-Graduação em Ciências do Exercício e do Esporte da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Área de concentração: Aspectos Biopsicossociais do Esporte.

Aprovada em 15 de dezembro de 2020.

Banca examinadora:

_____

Prof. Dr. Silvio de Cassio Costa Telles (Orientador)

Instituto de Educação Física e Desportos – UERJ

_____

Prof. Dr. Victor Andrade de Mello

Universidade Federal do Rio de Janeiro

_____

Prof. Dr. Romulo Meira Reis

Faculdades Integradas Hélio Alonso

_____

Prof. Dr. Dirceu Gama

Instituto de Educação Física e Desportos – UERJ

_____

Prof. Dr. Marcelo Moreira Antunes

Universidade Federal Fluminense

Rio de Janeiro

2020

DEDICATÓRIA

À minha amada família, pelo apoio incondicional.

AGRADECIMENTOS

À Deus e todos aqueles que me protegem e que, por mais que eu não veja, estão sempre do meu lado.

A Silvio Telles, pela oportunidade, amizade e dedicação durante esses anos de orientação.

Ao meu irmão e Sociólogo Roberto Vilela, pela ajuda com tantos livros e dúvidas que tive.

Ao amigo Pierre Alain Armengaud, pela ajuda cedendo a sua coleção de revistas Quatro Rodas.

À minha namorada Mariana Lopes Diniz, pelo amor e apoio em tantos momentos de dificuldade.

Aos professores e discentes do Programa de Pós-Graduação em Ciências do Exercício e do Esporte (PPGCEE) da Uerj, por todo conhecimento compartilhado nesta caminhada.

Aos amigos e integrantes do Grupo de Pesquisa em Escola, Esporte e Cultura (GPEEsC), pelos proveitosos momentos discutindo tantos textos que fazem parte do desenvolvimento desta tese.

À Secretaria do PPGCEE, pela pronta ajuda relativa às questões burocráticas que sempre surgem.

É certo que os vivos nascem dos mortos e os mortos tornam a nascer.

Platão

RESUMO

ELIAS, Rodrigo Vilela. *Ascensão e queda da Fórmula 1 no Rio de Janeiro (1977-1990).* 2020. 286 f. Tese (Doutorado em Ciências do Exercício e do Esporte) – Instituto de Educação Física e Desportos, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2020.

O desenvolvimento do automobilismo na cidade do Rio de Janeiro (RJ) tem como marco, na primeira metade do século XX, a realização do Circuito da Gávea e, na segunda metade, a construção do autódromo carioca e a realização das corridas de Fórmula 1. O Circuito da Gávea era o maior certame automobilístico nacional. A perda de condição de Capital da República, em 1960, transformou a cidade do RJ em Estado da Guanabara (EG). Surgiu um cenário político conturbado, caracterizado pelo fantasma da fusão entre o EG e o estado do RJ. O automobilismo fluminense seguiu com parcas corridas de rua até 1966, quando seu autódromo foi inaugurado. No período de 1954-1966, Interlagos efervesceu com a simbiose entre a pista e as fábricas de automóvel que se instalaram no estado de São Paulo (SP) durante o governo de Juscelino Kubistchek. Entre 1967 e 1970, Interlagos fechou para reformas e, nesse momento, o autódromo do Rio foi a principal pista do País. Quando Interlagos reabriu, voltou a chamar atenção, pois, impulsionada pela industrialização, a cidade de SP criou uma identidade com o automobilismo. Nos anos 1970, o Brasil tinha um mercado de automóveis aquecido, composto de multinacionais como Ford, General Motors, Dodge e Volkswagen. Vivia-se o "milagre econômico", e o governo militar fazia propagandas ufanistas aproveitando-se dos esportes. Uma corrida de F1 começava a tornar-se realidade para o País, pois havia interesse político e condições tanto econômicas quanto esportivas para tal. Em 1973, ocorre oficialmente o primeiro Grande Prêmio de F1 em Interlagos. Considerando o contexto apresentado, o objetivo desta tese é entender por que a F1 ascendeu no RJ, mas deixou a cidade anos mais tarde. Para tanto, a pesquisa se divide em dois artigos: o primeiro tem o objetivo de analisar o processo que trouxe a F1 para o Rio entre 1978 e 1981, e o segundo busca entender como essas corridas se perpetuaram no Rio, voltando para SP em 1990. Os métodos utilizados no estudo foram: pesquisa documental e entrevista. Na pesquisa documental, os corpora analisados foram provenientes dos jornais O Globo, Jornal do Brasil e Jornal dos Esportes, e da revista Quatro Rodas. As entrevistas de elite foram realizadas com Celso Itiberê, Lito Cavalcanti e Flávio Gomes. Para melhor compreender os dados, foram utilizados como suporte teórico os conceitos de campo e habitus de Pierre Bourdieu. Concluiu-se que questões políticas e econômicas que envolviam a fusão dos estados da Guanabara e do Rio de Janeiro, por meio de um governo de intervenção, coincidem com o período de vinda da F1 para o autódromo carioca, apontando pretensões políticas relacionadas à realização da corrida na cidade, que, em 1989, após uma década de má organização, quase deixou o País, o que levou a Confederação Brasileira de Automobilismo a buscar na cidade de SP uma alternativa para promover o evento, fato que aponta para ideia de distinção atrelada à F1 e para influência do campo político como mediador principal dos motivos que fizeram esse evento trocar de cidade no período estudado.

Palavras-chave: Rio de Janeiro. Automobilismo. Fórmula 1.

ABSTRACT

ELIAS, Rodrigo Vilela. *Formula 1 rise and fall in Rio de Janeiro (1977-1990)*. 2020. 286 f. Tese (Doutorado em Ciências do Exercício e do Esporte) – Instituto de Educação Física e Desportos, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2020.

The motorsport development at the city of Rio de Janeiro (RJ) has as a landmark, in the first half of the 20th century, the realization of the Gávea Circuit and, in the second half, the Speedway construction and the Formula 1 Grand Prix. The Gávea Circuit was the largest national automobile event. The loss of condition of Republic Capital, in 1960, transformed the city of RJ into the State of Guanabara (SG). A complicated political scenario emerged, characterized by the ghost of the merger between the SG and the state of RJ. Fluminense motor racing continued with sparse street racing until 1966, when its racetrack was inaugurated. In the period 1954-1966, Interlagos emerged with the symbiosis between the speedway and the automobile factories that were installed in the state of São Paulo (SP) during the Juscelino Kubistchek government. Between 1967 and 1970, Interlagos closed for reforms and, in those three years, the Rio racetrack was the main track in the country. When Interlagos reopened, it once again attracted attention, driven by, the SP city identity with the auto racing. In the 1970s, Brazil was a red-hot car market, composed of multinationals such as Ford, General Motors, Dodge and Volkswagen. The "economic miracle" was being lived, and the military government advertised itself proudly, taking advantage of sports. An F1 race was starting to become a reality, as there was political interest and, economic and sporting conditions. In 1973, the first F1 Grand Prix officially takes place in Brazil, at Interlagos. Considering the context presented, the objective of this thesis is to understand why F1 rose in RJ, but left the city years later. To this end, the research is divided into two articles: the first with the objective to analyze the process that led F1 to come to Rio between 1978 and 1981, and the second that seeks to understand how these races were perpetuated in Rio, returning to SP in 1990. The methods used in the study were: documentary research and interview. In the documentary research, the media analyzed were from the newspapers; O Globo, Jornal do Brasil and Jornal dos Sports and from Quatro Rodas magazine. The elite interviews were conducted with Celso Itiberê, Lito Cavalcanti and Flávio Gomes. To better understand the data, Pierre Bourdieu's concepts of field and habitus were used as theorical support. It was concluded that political and economic issues that involved the merger of the SG and RJ, through an intervention government, coincide with the period of F1's arrival at the Rio Speedway, pointing out political pretensions to the race in the city, which, in 1989, after a decade of bad organization, almost left the country, which led the Brazilian Automobile Confederation to seek in the city of SP an alternative to promote the event, a fact that points to the idea of distinction linked to F1 and to the influence of the political field as the main mediator of the reasons that made this event change through this cities during the studied period.

Keywords: Rio de Janeiro. Motorsports. Formula 1.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Anúncio veiculado no jornal *O Globo* em 17 de abril de 1967 43
Figura 2 – Reportagem veiculada na revista Quatro Rodas em fevereiro de 1978 56
Figura 3 – Anúncio veiculado pelo jornal O Globo em 28 de janeiro de 1978 57
Figura 4 – Anúncio veiculado pelo jornal O Globo em 29 de janeiro de 1978 58
Figura 5 – Imagem promocional do Festival do Álcool, em 7 de setembro de 1979.. 65
Figura 6 – Organograma da F1 veiculado pela revista Quatro Rodas em março de 1987 146
Figura 7 – Ayrton Senna durante as obras em Interlagos 174

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Organização da pesquisa com os periódicos e datas dos eventos (1977-1981) 36
Tabela 2 – Organização da pesquisa com os periódicos e datas dos eventos (1981-1990) 102
Tabela 3 – Organização, por ano, dos principais problemas de organização da F1 no Rio de Janeiro 180

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO 11

1 **ARTIGO 1 - A CHEGADA DA FÓRMULA 1 NO RIO DE JANEIRO (1977-1981)** 25

1.1 **Introdução** 26

1.2 **Materiais e Métodos** 30

1.3 **Guanabara, Rio de Janeiro e Fórmula 1** 40

1.4 **Conclusão** 82

1.5 **Referências** 86

2 **ARTIGO 2 - PERMANÊNCIA EM QUEDA: A FÓRMULA 1 NO RIO DE JANEIRO (1981-1990)** 91

2.1 **Introdução** 92

2.2 **Materiais e Métodos** 99

2.3 **Fórmula 1 no Rio de Janeiro (1981-1990)** 107

2.3.1 O primeiro contrato 107

2.3.2 A política e a RioTur 126

2.3.3 O não contrato 142

2.4 **Conclusão** 179

2.5 **Referências** 185

CONCLUSÃO 190

APÊNDICE A – O autódromo de Deodoro e o possível retorno da F1 ao Rio Janeiro 197

APÊNDICE B – Termo de consentimento livre e esclarecido (TCLE) 213

APÊNDICE C – Consentimento da participação da pessoa como sujeito 215

APÊNDICE D – Roteiro de entrevista 219

APÊNDICE E – Entrevistas 221

INTRODUÇÃO

A Revolução de 1930 e o período varguista trouxeram consigo pensamentos que visavam retirar o Brasil da economia cafeicultora, modernizando-a e industrializando-a. A criação da Companhia Siderúrgica Nacional em 1941 bem como a fundação da Companhia Vale do Rio Doce em 1942 e da Petrobras em 1953 são alguns exemplos dos feitos da política de Vargas para mudar a economia do Brasil (LATINI, 2007). Para que esse pensamento se disseminasse, o automobilismo, entre outros esportes, recebeu destaque por sua proximidade com as indústrias, auxiliando na construção de uma imagem de modernidade, na divulgação de um ideal governamental e na formação de uma identidade nacional (DRUMOND, 2007).

Não por acaso, em 1933, logo após os conflitos de 1932, inicia-se no Brasil, na cidade do Rio de Janeiro, a realização anual da corrida do Circuito da Gávea (MELO, 2009): um evento com padrões de organização internacionais, que superava qualquer outra corrida já promovida no País. Pilotos e equipes internacionais, como Juan Manuel Fangio, a fábrica alemã Auto Union e a Italiana Alfa Romeo, estiveram presentes em algumas edições da corrida, que aconteceu entre os anos de 1933 e 1954, com um pequeno intervalo de 1942 a 1946, devido à Segunda Grande Guerra. Toda a cidade via-se envolvida com esse acontecimento que, em dia de prova, chegava a atrair 250 mil espectadores ao longo do circuito (DELAMARE; TEIXEIRA; MAIA, 2005).

Nos últimos anos em que ocorreram edições da corrida, com Vargas de volta ao poder (1950-1954), a cidade do cidade do Rio de Janeiro já apresentava características de uma metrópole, com engarrafamentos nos horários de *rush*, crescimento acelerado, construção de avenidas, viadutos, túneis e adensamento de bairros. Segundo dados do IBGE (ELIAS, 2010), a população da cidade quase dobrou em uma década, alcançando 2.377.451 milhões de habitantes.

Os bairros da Gávea e do Leblon, onde a corrida acontecia, apesar de distantes do centro, apresentavam denso povoamento e urbanização acentuada em relação aos anos 1930, quando a prova teve suas primeiras edições. Esses bairros fazem parte da Zona Sul da cidade do Rio de Janeiro, uma região oceânica predominantemente ocupada por residências das camadas mais altas da sociedade. No período de 1930 a 1950, pelo estímulo dado à construção civil, o local sofreu uma transformação que levou à substituição de unidades

unifamiliares por edifícios de vários pavimentos, um movimento que foi facilmente promovido pela ideologia do "viver à beira-mar".

O bairro da Gávea, por exemplo, apresentou um crescimento demográfico de 48% entre 1950 e 1960, aumentando sua população de 88 mil habitantes para 131 mil. Já Copacabana, o bairro da região mais procurado, teve um aumento populacional de 86% (ABREU, 2008, p. 117).

Devido a esse aumento na densidade populacional, ficou clara a necessidade de mais infraestrutura de transporte, sobretudo para facilitar o acesso ao centro da cidade. Segundo Abreu (2008., p. 130), "o problema se acentuava, ademais, em função do uso crescente de veículos particulares, consequência direta da concentração de riquezas nessa parte da cidade." Ainda nas palavras do autor:

> De fato, se a década de 1950 se constituiu em bom exemplo de preocupação governamental em solucionar o "problema viário" – que decorria na verdade do aumento do uso de veículos particulares pelos habitantes da Zona Sul – os anos sessenta se caracterizaram ainda mais pela tentativa, por parte do poder público, de adequar o espaço urbano às necessidades do automóvel e, por conseguinte, das classes de maior poder aquisitivo (ABREU, 2008, p. 133).

Nesse contexto, as corridas que aconteciam na cidade sofriam com a falta de espaço, pois qualquer rua que fosse fechada causava transtornos à organização dinâmica da urbe. Além disso, devido ao difícil traçado da pista, havia acidentes, o que rendeu à prova o apelido de "Trampolim do Diabo".

Nas últimas edições, a corrida somente acontecia por vontade política do presidente Vargas. A importância que era dada à prova pelo presidente devido a suas intenções industriais fazia com que sua organização fosse levada a sério (ELIAS, 2015b). Como exemplo da relação do presidente com a prova pode-se citar a compra de uma Ferrari, pintada de verde e amarelo, para que o maior piloto brasileiro da época, Chico Landi[1], pudesse participar da prova em 1954 (MELO, 2009), assim como a seguinte passagem do diário do presidente:

> O dia 3 do corrente [outubro 1934], aniversário da revolução, não teve qualquer festividade. Parece até que passou esquecido. Observei-o com amargura. Apenas

[1] Chico Landi foi o principal piloto brasileiro que, na primeira metade do século XX, conquistou três vitórias no Circuito da Gávea (1941, 1947 e 1948) e em outras corridas nacionais. Foi o primeiro brasileiro a pilotar uma Ferrari no período pré-Fórmula-1, conquistando inclusive uma vitória com essa marca no Circuito de Bari, na Itália, em 1948.

> nesse dia tivemos a corrida de automóveis. Foi um espetáculo empolgante: grande multidão, pista difícil, corrida arriscada, alguns acidentes, vários que desistiram da prova no meio. Por fim venceu um brasileiro. Como é forte o sentimento nacional! [...] Junto a mim estavam o embaixador argentino e algumas senhoras. Guardando a atitude de compostura exterior, eu imediatamente sentia-me comovido, com receio até de que me soltassem lágrimas se vencesse um estranho. E eu mesmo me analisava, tomado daquela emoção estranha que procurava reprimir (VARGAS, 1995, p. 331 *apud.* DRUMOND, 2007. p. 61).

Com o fim dessa prova, as corridas locais ficaram desprestigiadas, assim como a cidade, que sofreria um processo de esvaziamento político no governo de Juscelino Kubistchek, a partir de 1955. Entre os objetivos do Plano de Metas[2], lançado pelo governo federal, havia a construção da nova capital nacional, Brasília[3], que seria inaugurada em 1960 e receberia toda estrutura política que existia no Rio de Janeiro.

As corridas que ainda eram realizadas no Rio aconteciam pelas ruas e estradas da cidade, em locais como: o entorno do estádio do Maracanã; o tradicional e familiar bairro da Tijuca, com população de 107 mil habitantes em 1960 (ABREU, 2008, p. 109); a Quinta da Boa Vista, parque de lazer e ponto turístico da cidade, onde fica o Zoológico e o Palácio Real em que a Família Real Portuguesa morou quando chegou ao Brasil em 1808[4]; a região do Castelo, no centro da cidade, local com alta concentração de comércio e movimento de pessoas, onde houve o desmonte do Morro do Castelo, justamente para promover a mobilidade no centro do Rio; o Aterro do Flamengo, ponto turístico da cidade inaugurado em 1965 e constituído de um parque à beira da Baía de Guanabara com paisagismo de Burle Max e quatro vias de ligação entre a Zona Sul e o Centro da cidade; a Estrada das Canoas, única estrada que fazia a ligação direta entre a Tijuca e a Barra da Tijuca, sendo muito sinuosa e perigosa; e o bairro da Barra da Tijuca, na Zona Oeste, região praticamente não habitada (salvo alguns pescadores) que atraía a população nos anos 1960 para passar o dia na praia e fazer piqueniques. Ao final dessa década, com a construção da autoestrada Lagoa-Barra e o acesso facilitado, a sua condição de região de crescimento urbano natural da cidade do Rio seria confirmada, sobretudo com a contratação do arquiteto Lucio Costa, o mesmo que planejou Brasília, para planejar sua ocupação.

---

[2] Conjunto de propostas governamentais que visavam retirar o País do atraso e colocá-lo na esteira do desenvolvimento, de acordo com os principais países do mundo, por meio da maciça industrialização com a produção de bens de consumo duráveis, entre os quais se destacou a produção nacional de automóveis.

[3] A construção de Brasília era de grande importância para o Governo Federal, pois conferia arrebatamento simbólico às ideias modernistas do presidente, comprovando, por meio de sua grandiosidade, a capacidade de desenvolvimento nacional. Além disso, afastava as decisões do Governo do conturbado cenário político que a cidade do Rio de Janeiro havia se tornado.

[4] Atual Museu Nacional, localizado no Bairro de São Cristóvão, próximo a Tijuca. Em 2018, sofreu um incêndio de grande magnitude e perdeu grande parte do seu acervo. Atualmente, encontra-se em reformas.

Todos esses locais apresentavam precárias condições para organização de corridas, causando grande impacto na estrutura urbana, além do alto risco de acidentes para espectadores e pilotos. O único local que apresentava menor transtorno para organização da cidade era a Barra da Tijuca, que, pela distância e dificuldade de acesso nos anos 1950 e 1960, era um lugar pouquíssimo habitado. Mesmo assim, os riscos, a falta de estrutura, a desorganização e a necessidade de desenvolvimento do esporte apontavam para a necessidade de construção de um autódromo (ELIAS, 2015a).

O primeiro autódromo brasileiro foi construído em São Paulo, no ano de 1940, tendo como uma de suas justificativas um acidente que quase levou à morte a piloto francesa *Hellé-Nice*, além de ferir 37 espectadores e levar quatro a óbito, devido ao corre-corre que ocorreu na sequência do episódio. Após a tragédia, que ocorreu no Grande Prêmio de São Paulo, em 1936, as corridas de rua foram proibidas na capital paulista, em função do seu alto risco para os pilotos e a população (MARTINS, 2004). Como consequência, o autódromo de Interlagos foi construído, e as corridas voltaram a acontecer em São Paulo. Apesar de a construção desse autódromo ter sido considerada um marco para o automobilismo nacional, suas corridas não substituíam a importância da corrida do Circuito da Gávea, enquanto esta ainda acontecia (LEME, 1999). Tal situação era, contudo, apenas uma questão de tempo.

Com o fim da Corrida da Gávea e as indústrias instaladas no período JK, São Paulo foi dotado de uma força econômica que o fez destacar-se diante dos outros estados, tornando-se o centro econômico do País. A indústria automotiva nacional tornou-se a vedete de um processo industrializante que visava retirar o Brasil de um atraso de mais de 50 anos, colocando-o em consonância com as modernas economias dos países de primeiro mundo. O advento do automóvel acabou por gerar um novo *habitus*, calcado, principalmente, na ampliação do ato de ir e vir da população, já que o acesso a esse bem de consumo tornou-se mais fácil.

"As cidades se desenvolveriam para tornar a utilização do automóvel mais prática e eficiente, e as pessoas transformariam o carro em objeto de uso íntimo e pessoal, cúmplice e testemunha da vida privada" (ELIAS, 2015b).

Segundo Bourdieu (2003), pode-se entender o *habitus* como um princípio de disposições adquiridas pela aprendizagem implícita ou explícita, nesse caso relacionada ao automóvel, que funciona como um sistema de esquemas geradores de estratégias, ou seja, ações individuais ou coletivas que podem atender aos objetivos de seus autores sem terem sido imaginadas para esse fim, como namorar no automóvel ou praticar corridas nesse bem, ações que vão além daquela inicialmente pensada para um meio de transporte.

A partir da passagem a seguir, baseada no exemplo norte-americano, pode-se entender a transformação que essa indústria foi capaz de promover no Brasil e como a sua forma de produção acabou se tornando mais importante que a própria invenção do automóvel, promovendo o desenvolvimento dos setores sociais e econômicos do País.

> A nítida contribuição americana ocorreu após ultrapassado o estágio da invenção pioneira da produção em massa na fabricação de automóveis e o desenvolvimento e refinamento dessas técnicas a um grau que levou a uma revolução tecnológica e econômica. Sob qualquer ângulo de avaliação, essa contribuição, foi de longe, mais importante do que a invenção original. Os avanços conseguidos nas áreas de organização da produção e da distribuição transformaram o automóvel, nos Estados Unidos, de artigo de luxo em artigo de consumo de massa. A indústria automobilística nos Estados Unidos tornou-se a mais tipicamente americana, e seu impacto sobre o sistema – do ponto de vista econômica, social e cultural – é inexcedível (LATINI, 2007, p. 85).

Berlinck e Cohen (1970) apontam as diferenças e relações existentes entre crescimento e desenvolvimento econômico. Para os autores, crescimento econômico significa o aumento da renda real de uma economia, fato que não atinge a todos e precisa ser analisado em situações reais específicas, ou seja, empíricas. O desenvolvimento econômico é, nesse sentido, uma consequência do crescimento quando atinge as parcelas da população de maneira homogênea ou quando beneficia uma parcela substancial desta. Segundo Paul Singer (*apud* BERLINCK; COHEN, 1970, p. 46), o "desenvolvimento econômico, no sentido que se dá mais comumente a esta expressão, é um processo de transformação qualitativa da estrutura econômica do país", dependendo de uma nova relação laboral entre a cidade e o campo, com privilégio para a primeira e aplicação da tecnologia da revolução industrial no campo. Nesse processo, ocorrem fenômenos como o êxodo rural, a ampliação do parque industrial, o aumento da produtividade, a melhoria no padrão de vida em geral e a elevação do nível cultural.

No que se refere à sua influência no desenvolvimento tanto econômico quanto sociocultural do Brasil, a indústria automotiva assimilou os ditames internacionais que influenciaram a sociedade no que se refere ao uso do carro e às suas facilidades (ELIAS, 2015b). Em um tempo cuja tônica social era a industrialização, a indústria automobilística representou e liderou o processo de transformação e desenvolvimento econômico no País, acelerado pelas políticas implementadas por JK.

Essa nova condição também influenciava o automobilismo, já que possibilitava o surgimento de uma nova cultura automotiva, levando a população a consumir esse esporte

(ELIAS, 2015a). Tal fato, aliado à questão logística que cercava as indústrias de São Paulo e o autódromo de Interlagos, permitiu a união entre as fábricas e a pista de corridas, mudando completamente a história dessa modalidade.

Enquanto o Rio de Janeiro vivia o automobilismo em meio a pequenas corridas de rua mal organizadas pelo Automóvel Clube do Brasil (ACB), São Paulo teve, na relação que se criou entre as fábricas de automóveis e o autódromo de Interlagos, a melhor simbiose esportiva que o automobilismo pôde aproveitar. As fábricas de carros e peças enxergaram em Interlagos uma ótima maneira de apresentar e vender seus produtos, o que as levou a elevar o investimento no esporte e, consequentemente, gerou a propagação das corridas. As equipes de corrida oficiais das fábricas de automóveis, como o time da DKW e da Willys, eram o sonho dos jovens pilotos, como Bird Clemente, primeiro piloto brasileiro a receber salário para participar das corridas (à época, a relação mais comum era a de permuta: os pilotos das equipes oficiais das fábricas corriam sem precisar pagar pelos custos do carro e da corrida).Bird Clemente em biografia explica isso:

> O Departamento de Competição da Vemag[5] colaborava muito com a diretoria comercial da fábrica. As corridas tornaram-se o principal argumento para promoção de vendas. A Vemag patrocinava o jornal da Rádio Eldorado que tinha uma das maiores audiências da época. Um noticiário de peso, transmitido regularmente várias vezes ao dia [...] As mensagens de propaganda dos DKW eram voltadas para as vitórias que obtínhamos nas pistas com a voz de Boris Casoy, com aqueles famosos e inesquecíveis bordões: "DKW mais uma vez", "DKW invencível", "DKW sensacional". Sempre havia alguma referência nossa pilotando o DKW, Mário César de Camargo Filho vence aqui, Bird Clemente vence ali... (CLEMENTE, 2008, p. 53).

Durante a primeira metade dos anos 1960, o automobilismo nacional passou por um período de grande desenvolvimento, com muitas corridas acontecendo em Interlagos e ocupando várias páginas da revista *Quatro Rodas*, que surgia como o principal periódico sobre o assunto no País, alcançando rápido sucesso. A cobertura do esporte a motor envolvia, além das corridas em si, como as Mil Milhas de Interlagos, questões como o tipo de corrida – longa ou curta –, a formação dos pilotos, os custos do esporte, o calendário e os regulamentos.

A cobertura do esporte a motor envolvia, além das corridas em si, como as Mil Milhas de Interlagos, questões como o tipo de corrida – longa ou curta –, a formação dos pilotos, os custos do esporte, o calendário e os regulamentos. O interesse pelo esporte promoveu

[5] DKW-Vemag foi uma das fábricas de automóveis que se instalou no Brasil, sendo inclusive a fabricante do primeiro carro nacional, o DKW Universal.

inclusive uma briga política, levando à divisão da gestão do automobilismo nacional entre aqueles que apoiavam o Automóvel Clube do Brasil (ACB) e aqueles que apoiavam a criação da Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA), buscando mudanças que pudessem promover ainda mais as corridas.

Tendo isso em vista, a segunda metade dos anos 1950 foi agonizante para o automobilismo no Rio de Janeiro, contando apenas com frustradas tentativas de reviver o Circuito da Gávea e pequenas corridas mal organizadas pelo ACB. Já a primeira metade da década de 1960 apresentou uma nova relação entre a cidade do Rio de Janeiro e as corridas: como os eventos automobilísticos não tinham mais condições de acontecer em lugares densamente povoados, buscaram-se locais onde as corridas pudessem ser organizadas com mais tranquilidade para a cidade, os pilotos e os espectadores.

Ainda em 1959, aconteceram as primeiras corridas no longínquo bairro da Barra da Tijuca, uma região pouco povoada e frequentada pelos cariocas que iam até a localidade fazer piqueniques e passar o dia na bela praia do bairro (GONÇALVES, 1999). As ruas da Barra foram asfaltadas pelo Prefeito do Distrito Federal, Negrão de Lima, para receber as corridas, e os eventos foram considerados um sucesso inicialmente. Há muito, não havia na cidade um lugar que tivesse sido reformado para receber corridas, até que o autódromo fosse construído anos mais tarde, em 1966.

Percebe-se que, ao sair dos locais onde acontecia em função do crescimento urbano e buscar melhores condições de prática em logradouros mais afastados, o automobilismo acabou antecipando o sentido natural de crescimento urbano do Rio de Janeiro. Também é interessante reparar que Negrão de Lima, prefeito que possibilitou a realização das corridas na Barra em 1959, tornou-se governador da Guanabara em 1969 e, nesse cargo, contratou Lucio Costa para formatar o Plano Diretor da Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá, visando ordenar a inevitável ocupação que aconteceria na região nos anos seguintes e que, talvez, ele já estivesse prevendo ao urbanizar as ruas do bairro em 1959 e utilizar as corridas como uma forma de aproximar a população do rumo natural de crescimento da cidade.

Em 1966, o autódromo carioca foi inaugurado em Jacarepaguá, nas imediações com a Barra da Tijuca. No entanto, pode-se dizer que, mais do que pelos esforços cariocas ao buscar desenvolver as corridas, o impulso recebido pelo esporte no Rio se deu pelo investimento feito pelas indústrias automobilísticas sediadas em São Paulo no automobilismo nacional, pela presença do carro nacional e pela presença do público nas corridas, atraído pela moda do automóvel.

A partir de 1966, as corridas no Rio de Janeiro passaram a acontecer somente no autódromo. Os anúncios, inicialmente, apontaram para a construção do melhor e maior autódromo da América do Sul, com arquibancadas confortáveis, *boxes* grandes para as equipes de corrida, estacionamento para os espectadores, bares, restaurantes e uma pista desafiadora para os pilotos. No entanto, muito pouco do que foi prometido saiu do papel. Somente a pista ficou pronta e asfaltada, e as arquibancadas foram improvisadas. A inauguração aconteceu em 10 de julho de 1966, tendo como corrida principal o Grande Prêmio Negrão de Lima, homenagem ao ex-prefeito e então Governador da Guanabara. A corrida foi vencida pelo piloto paulista Carol Figueiredo, com o carro "Willys Interlagos", da equipe de fábrica da Willys. Um resultado debochado para a inauguração do novo autódromo, que, segundo o jornal *O Globo* de 11 de julho de 1966 (caderno de esportes da edição matutina), possibilitaria que o Rio readquirisse "condições para disputar com São Paulo as honras de principal centro automobilístico do país" (p. 9).

As frustradas tentativas de reviver o Circuito da Gávea e a construção do autódromo carioca como uma ferramenta capaz de colocar o Rio em disputa com São Paulo para recuperar sua posição de destaque remetem à memória como um fator "constituinte do sentimento de identidade, tanto individual como coletiva, na medida em que ela é também um fator extremamente importante do sentimento de continuidade e de coerência de uma pessoa ou de um grupo em sua reconstrução em si" (POLLAK, 1992, p. 204). A identidade coletiva da cidade do Rio, relacionada a sua história e importância enquanto capital federal, somada à realização de eventos como a Corrida da Gávea e a Copa do Mundo de 1950, fazia surgir, consciente e inconscientemente, a ideia de reconquista de um *status* que foi perdido para outras cidades, como São Paulo e Brasília, por meio de uma memória que permeava a identidade urbana local.

À época, o principal autódromo do País, Interlagos, sofria com muitos problemas estruturais, como pista esburacada, arquibancadas e *boxes* improvisados e mato alto. Sendo assim, entre 1967 e 1970, a pista entrou em reformas para se adequar ao nível de desenvolvimento que as corridas haviam alcançado no Brasil. O autódromo do Rio de Janeiro tornou-se, consequentemente, a única pista em funcionamento no País, e toda a atenção se voltou para Jacarepaguá.

Em um período de três anos, o Rio de Janeiro se viu como o centro do automobilismo no País, coisa que não acontecia desde o fim do Circuito da Gávea, em 1954. O momento político e econômico era outro: JK já não era mais o presidente e vivia-se o governo militar,

que, a partir de 1964, marca uma inflexão com mudanças econômicas, políticas e sociais no Brasil, consolidada a partir de 1967-68. No período de 1964 a 1979, contudo, as dimensões mais significativas dessa mudança não eram perceptíveis, deixando a impressão de continuidade e progresso manchada pelo regime autoritário. O que se viu ao fim do regime, na primeira metade dos anos 1980, foi uma "sociedade deformada e plutocrática, isto é, regida pelos detentores da riqueza" (MELLO; NOVAIS, 1998, p. 618).

Na metade final da década de 1960, as indústrias automotivas passavam por um processo de renovação, com o fechamento de algumas fábricas e o surgimento de outras. No fim dessa mesma década, grandes marcas de automóvel se instalaram no Brasil. Chevrolet, Ford, Dodge e Volkswagem se tornaram os grandes produtores, em substituição a marcas como DKW-Vemag, Simca e Willys, que surgiram no início da industrialização, a partir de 1955. No entanto, quando Interlagos voltou a funcionar, a mídia voltou a dar atenção à pista, que, recém-reformada, recebeu inclusive as primeiras corridas de F1 no Brasil, nos anos 1970.

Enquanto isso, a cidade do Rio de Janeiro, transformada em Estado da Guanabara após a transferência da capital para Brasília, viveu um conturbado período político. Centro dos acontecimentos nacionais, o Rio concentrava o Brasil em si, era a caixa de ressonância do País, com uma acústica crítica e difícil. Fazer política na cidade não era fácil. Não à toa, JK promoveu a mudança da capital para Brasília e os militares tinham a cidade como uma "pedra no sapato". Na década de 1960, após a decisão de que a cidade do Rio seria o Estado da Guanabara, as disputas políticas se acirraram localmente, pela conquista do cargo de governador, e nacionalmente como oposição à federação, que passou a nutrir nos cariocas uma antipatia pela perda do *status* de capital, sentimento capitalizado e utilizado pelos políticos locais para se promoverem junto à população.

Carlos Lacerda foi o primeiro governador (1960-1965), destacando-se pela realização de grandes obras como o Parque do Flamengo e os Túneis Rebouças e Santa Bárbara, bem como pela criação de um grande número de escolas para eliminar o déficit de vagas e pela construção da adutora do Rio Guandu, que acabou com os problemas de falta de água, entre outras realizações (PEREZ, 2007).

Negrão de Lima governou de 1965 a 1971 e, como já citado, foi o responsável por contratar o arquiteto Lucio Costa, projetista da nova capital, Brasília, para formatar o Plano Diretor na Barra da Tijuca e Zona Oeste da cidade em 1968 (REZENDE; LEITÃO, 2014). Durante as eleições, Negrão se aproveitou da polarização das discussões pró e contra Lacerda para assumir uma postura de oposição ao governo militar, garantindo o voto daqueles que

enxergavam em Lacerda uma posição a favor dos militares. Sua eleição foi considerada uma derrota para o governo militar, já que era um político de oposição em uma importante unidade da União. Não por acaso – e por conta de o mesmo fato ter ocorrido em Minas Gerais –, foi instaurado o AI2 em 1965, que dissolveu os partidos e determinou a eleição indireta de governadores. Já o AI4, em 1966, reorganizou o cenário político nacional com apenas dois partidos: Aliança Renovadora Nacional (Arena) e Movimento Democrático Brasileiro (MDB) (MOTTA, 2001).

Com essa reorganização e a cassação de muitos políticos, destacou-se no cenário carioca Chagas Freitas, político mais ponderado que passou a representar pelo MDB a oposição que caracterizava o estado da Guanabara. Além disso, Freitas era dono do jornal *O Dia* e amigo de Orlando Geisel, Ministro do Exército, que o apoiava. O político tomou posse como novo governador em 15 de março de 1971, conseguindo, de certa forma, agradar aos dois lados. A sua missão era dotar o estado de autonomia para se afirmar na federação (SARMENTO, 1999). No entanto, não obteve sucesso, pois o Almirante Faria Lima foi indicado interventor (1975-1979) pelos militares e incumbido da tarefa de realizar a fusão entre a Guanabara e o Rio de Janeiro, transformando-os em um estado da União. Os objetivos eram o desenvolvimento econômico, com a criação de zonas industriais em Jacarepaguá e Santa Cruz, e a ocupação do território por meio do Plano Lucio Costa para urbanização da Barra da Tijuca e da Baixada de Jacarepaguá. O sucesso dessas mudanças era importante para afirmar propostas federais, convencendo o povo da fusão (MOTTA, 2000b).

Em 30 de março de 1972, aconteceu um evento teste de F1 em São Paulo e, entre 1973 e 1980, as corridas passaram a ocorrer oficialmente no Brasil, em Interlagos, tornando-se parte do calendário internacional da categoria. Em 1977, o autódromo carioca foi reformado e, em 1978, houve uma exceção: a corrida de F1 do Brasil ocorreu no autódromo do Rio de Janeiro. Foi um teste para a nova pista, que tinha chances de receber a F1 definitivamente. No entanto, em 1979 e 1980, a F1 retornou a São Paulo, voltando a ter o Rio como sua casa apenas em 1981, local onde se manteve até 1989. Em 1990, o a F1 voltou para São Paulo, onde acontece até hoje.

Como se pôde observar, as cidades do Rio de Janeiro e de São Paulo apresentam histórias com o automobilismo que se confluem em direção a uma disputa não só pelo protagonismo na área dos esportes mas também pelo *status* de cidade que protagonizaria o Brasil.

Como aponta Peters (2013), tal disputa compõe um regionalismo que se apresenta desde o início do século XX por meio do futebol e tem no esporte um espelho das disputas políticas, econômicas, culturais e simbólicas que envolvem as duas cidades e a sua busca por distinção nos cenários nacional e internacional. Por distinção, pode-se entender, a partir de Bourdieu, como as lógicas que remetem à análise da existência social como diferença – existir é ser diferente – são uma necessidade nos meios que valorizam a originalidade e o reconhecimento de certas práticas ou bens, que, quando apropriados, pressupõem competências raras. Acentuados na aristocracia e na grande burguesia, os mecanismos de distinção são atuantes em todo espaço social (DUVAL, 2017).

Como exemplos dessa disputa, no campo automobilístico, podem-se citar os seguintes acontecimentos: a chegada do Conde Lesdain no Brasil, no Rio de Janeiro, em março de 1908, que anunciava a primeira viagem entre as duas cidades (RJ e SP) (LEME, 1999), denotando uma importância em disputa que não permitiria a presença do francês em apenas uma delas; a fundação do ACB em 1907, com sede no Rio, e do Automóvel Clube Paulista (ACP) em 1908; a realização da primeira corrida no Brasil, em 26 de junho de 1910, que, organizada pelo ACP, contava com um percurso entre o Parque Antártica e o Centro de Itapecerica da Serra em São Paulo, bem como a realização da segunda corrida no ano seguinte, organizada pelo ACB em São Gonçalo, estado do Rio, já que a corrida fora proibida na cidade do Rio pelos riscos à população. O autódromo de Interlagos, o Circuito da Gávea, o autódromo do Rio de Janeiro e a F1 fariam parte das cenas dos capítulos seguintes. Segundo Peters (2013, p. 2), "as elites esportivas das duas cidades competiam não somente nos próprios campos de jogo, mas também em um campo mais amplo, discursivo pela soberania e pelo direito de representar a nação esportiva dentro do Brasil e no exterior."

No automobilismo, os cariocas utilizavam seu passado relacionado ao Circuito da Gávea para afirmar sua importância e íntima relação com as corridas. Já os paulistas construíram sua história com base nos investimentos governamentais realizados nas indústrias, que se aproveitaram da proximidade com Interlagos para criar uma relação de uso e desenvolvimento, uma simbiose que se sedimentou como responsável pela formação de uma identidade local sem interesses políticos diretos, como aconteceu entre o Circuito da Gávea e o Presidente Getúlio Vargas.

Essa diferença suscita dúvidas quanto aos motivos que levaram à reforma do Autódromo de Jacarepaguá em 1977 e à vinda da F1 para o Rio de Janeiro em 1978, pois o

desenvolvimento das corridas em São Paulo parecia ser motivo suficiente para que a F1 tivesse sede em Interlagos, e não no Rio de Janeiro.

Considerando o contexto apresentado, o objetivo geral desta tese é entender por que a F1 ascendeu em terras cariocas e, em seguida, deixou a cidade. Para alcançá-lo, a tese será dividida em dois artigos. O primeiro deles, *A chegada da Fórmula 1 no Rio de Janeiro (1977-1981)*, tem como objetivo principal entender os motivos que levaram a Fórmula 1 a acontecer no Rio de Janeiro, em detrimento da cidade de São Paulo. Já o segundo artigo, intitulado *Permanência em queda: A Fórmula 1 no Rio de Janeiro (1981-1990)* , teve como meta entender como a F-1 se perpetuou na cidade do Rio de Janeiro durante a década de 1980 até seu retorno para São Paulo em 1990.

Metodologicamente, optou-se por realizar uma análise documental com base nos jornais *O Globo*, *Jornal do Brasil* e *Jornal dos Sports* bem como na revista *Quatro Rodas*, aliando-a à pesquisa bibliográfica sobre o tema e a entrevistas de elite com atores que testemunharam esse período. A escolha dos jornais e da revista deveu-se à importância e ao destaque que tinham, à época, no dia a dia do carioca. No total, foram analisadas 294 edições: 84 de cada jornal citado e 42 da *Quatro Rodas*. Os entrevistados foram os repórteres Celso Itiberê, Lito Cavalcanti e Flávio Gomes.

O *Jornal do Brasil* foi publicado durante 119 anos, de 1891 a 2010, tendo passado por diversas fases nesses mais de um século de história, com papel crucial nos rumos da imprensa brasileira (BRASIL, 2015). Já o diário *O Globo*, inicialmente vespertino e depois matutino, foi fundado por Irineu Marinho em 1925 e mantém-se até hoje, totalizando 94 anos de existência. O jornal faz parte das Organizações Globo de Comunicação, que envolvem mídia impressa, rádio, TV e internet, e , atualmente, é o mais importante jornal impresso em circulação no Rio de Janeiro (LINHA..., 20--). O *Jornal dos Sports* (JS), por sua vez, era uma publicação eminentemente esportiva que tinha forte penetração no cotidiano do carioca Sua hegemonia na cidade como principal editorial esportivo sustentou-se até os anos 1990, com o lançamento do diário *O lance*. (HOLLANDA *apud* HOLLANDA; MELO, 2012).

A revista *Quatro Rodas* é um periódico de publicação mensal destinado a cobrir o cenário automotivo no País, inclusive o automobilismo. Surgiu em 1960 e despontou como a principal revista automotiva brasileira com uma tiragem de 63 mil exemplares na primeira edição, em agosto de 1960, e 90 mil na quarta edição, em novembro desse mesmo ano (ELIAS, 2010). A revista é publicada ainda hoje e completou 60 anos de existência.

A análise documental apoiou-se na não inocência dos documentos e na interpretação dos fatos por meio de um plano de fundo (LE GOFF, 1996; VEYNE, 1998). A história oral foi composta de entrevistas do tipo guiado não estruturado, com apenas a utilização de um roteiro construído de acordo com as necessidades da pesquisa, a fim de trazer mais racionalidade, sentido e emoção para o estudo (GAY, 1976; THOMPSON, 1992). As entrevistas foram aprovadas pelo parecer número CAA 3.113.732 do Comitê de Ética e Pesquisa da Universidade Estadual do Rio de Janeiro.

Como suporte teórico foram utilizadas as teorias de *campo* e *habitus* de Bourdieu. O autor entende o *campo* como um local de disputa por um objeto subjetiva e simbolicamente aceito e valorizado pelos atores que o compõem e nele convivem de acordo com esquemas de percepção e ação tacitamente aceitos, os quais denomina *habitus.*

Segundo Bourdieu (2004, p. 210), "O objeto da história é a história dessas transformações da estrutura, que só são compreensíveis a partir do conhecimento do que era a estrutura em dado momento." Nesse sentido, percebe-se o automobilismo brasileiro nos anos 1970 e a chegada da F1 a partir de um processo que se iniciou com a importância alcançada pela corrida do Circuito da Gávea, criando laços de proximidade entre os eventos automobilísticos e a população que, potencializados pelo desenvolvimento econômico e industrial do País, possibilitaram a popularização do *habitus* calcado no automóvel. Uma transformação na forma de viver, com mais velocidade de locomoção, aumento do alcance de deslocamento e otimização do tempo (ELIAS, 2015b), o que alimentou o interesse das pessoas no automobilismo e também facilitou o acesso por parte de novos praticantes.

Pode-se esclarecer o impacto dessa mudança observando a quantidade de automóveis produzida entre 1957 e 1961, que foi de 79.759 unidades. Somada à produção de caminhões, ônibus, jipes e utilitários, a produção chega à marca de 393.352 unidades, muito mais que os 100 mil planejados inicialmente pelo Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA[6]) (LATINI, 2007). Tais números representam a demanda reprimida nacional não só pelo automóvel, mas pela modernidade como um todo, já que tão importante quanto o desenvolvimento econômico que se buscava para superação de um atraso era o arrebatamento simbólico que isso promoveria perante a população e a consequente modificação na sua forma de viver, no seu *habitus*. Segundo Bourdieu (2005, p. 364), "[...] o *habitus* é o princípio da estruturação social da existência temporal, de todas as antecipações e pressuposições através

[6] Grupo subordinado aos planos nacionais automobilísticos do Governo JK responsável pela implantação do parque industrial automotivo brasileiro.

das quais construímos praticamente o sentido do mundo, isto é, sua significação, mas também, inseparavelmente, sua orientação para o porvir."

No automobilismo, as transformações foram cercadas dessas influências modernas, urbanas, políticas, econômicas e culturais que, com a construção do Autódromo carioca em 1966, abriram um novo capítulo da sua história no Rio de Janeiro. Com um espaço definido, esse esporte teve, durante 46 anos (1966-2012)[7], um lugar que o livrava das constantes indefinições quanto aos locais onde as corridas poderiam acontecer

O autódromo creditou esperança ao enfraquecido automobilismo carioca e acenou, consequentemente, com muitas possibilidades de desenvolvimento. A disputa pela F1, entre 1977 e 1981, determinou o início de um período de utilização marcante do autódromo carioca, que não só abrigou disputas entre carros e pilotos, mas também revelou disputas por poder no *campo* do esporte a motor no Brasil, pois colocou o Rio de Janeiro na briga por um evento importante e por uma posição de destaque nesse âmbito, fato que os paulistas não esperavam e com o qual não se conformaram. Tal contexto configura a importância deste estudo, que visa entender como esse processo de ascensão, disputa e queda envolvendo a F1 se desenvolveu entre essas duas cidades.

[7] Datas que marcam o ano da construção do autódromo e o ano da sua demolição, por efeito dos Jogos Olímpicos de 2016, sediados na cidade do Rio de Janeiro.

1 **ARTIGO 1 - A CHEGADA DA FÓRMULA 1 NO RIO DE JANEIRO (1977-1981)**

Resumo: Nos anos 1970, o Brasil colhia os frutos de uma fervorosa época do esporte a motor, época essa que se desenvolveu nos anos 1960, calcada na relação criada pelo automobilismo com as indústrias automotivas instaladas no estado de São Paulo a partir do governo de Juscelino Kubistchek (1955-1960) e também no ciclo virtuoso criado com Interlagos, que foi o palco desse processo. Entre suas corridas mais famosas, havia as "Mil Milhas", principal evento do calendário nacional no período. À época o piloto paulista Emerson Fittilpaldi se tornou ídolo nacional, desbravou as corridas internacionais e alcançou sucesso na Fórmula 1 (F1) com a conquista de um bicampeonato (1972 e 1974). No seu rastro, surgiram outros pilotos, a formação de uma equipe nacional de F1 (Copersucar) e a realização de etapas desse campeonato em Interlagos entre 1972 e 1980. O autódromo do Rio de Janeiro (RJ) estava em funcionamento, porém sem protagonizar corridas nacionais ou internacionais. A partir de 1977, o palco da etapa brasileira de F1 apresentava problemas estruturais. Nesse mesmo ano, a pista carioca foi reformada, e uma mudança poderia tornar-se realidade. Em 1978, o GP Brasil de F1 foi realizado no RJ, voltando para Interlagos em 1979 e 1980 para, de 1981 a 1989 acontecer, definitivamente, no Autódromo de Jacarepaguá/RJ, que substituiria o de Interlagos/SP para viver o apogeu de sua utilização até aquele momento. O objetivo principal deste trabalho é explicar por que a corrida deixou de acontecer em SP e veio para o RJ. Já os objetivos secundários são: i) desvendar quais fatos fora do campo esportivo podem ter influenciado a vinda da F1 para o RJ; ii) apresentar as vantagens que a F1 passou a enxergar no autódromo do RJ e iii) entender por que a corrida voltou para SP em 1979 e 1980, e depois veio para o RJ em 1981. Para tanto, foi realizada uma pesquisa documental com base nos jornais *O Globo*, *Jornal do Brasil* e *Jornal dos Sports*, bem como na revista *Quatro Rodas*. Foi também realizada uma pesquisa bibliográfica em livros relacionados ao tema. .Para compreensão dos dados, utilizou-se como suporte teórico os conceitos de *campus* e *habitus*, de Bourdieu. Concluiu-se que existiam claras evidências de interesse político e econômico do governo federal na cidade do Rio de Janeiro, que estava em processo de fusão, eliminando a separação entre o Estado Guanabara, e o Estado do Rio de Janeiro. O interesse estava em desenvolver esse novo integrante da União com economia industrializada, dotando-o de autonomia e preocupações políticas próprias para, consequentemente, deixar de constituir oposição ao Governo Federal. O evento da F1 apresentava-se, nesse sentido, como propaganda de estado, já que seu sucesso era importante para convencer o povo quanto à fusão e atrair investimentos para o novo estado. A corrida também era interessante para promover o plano de Lucio Costa de urbanizar a Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá, propagandeando a região e atraindo futuros moradores para o novo bairro construído nos moldes de Brasília. Os interesses políticos permitiram que o Rio de Janeiro ressurgisse nesse âmbito esportivo, rivalizando com São Paulo pela F1 e pelo protagonismo do automobilismo nacional. Consequentemente, percebe-se a formação de um campo de disputas entre essas duas cidades que teve, além delas, a Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA), personificada pelos seus presidentes, e a Associação de Construtores da F1 (Foca), personificada por Bernie Ecclestone, como agentes da disputa pela F1.
Palavras-chave: Automobilismo. Fórmula 1. Rio de Janeiro.

1.1 **Introdução**

O GP Brasil de F1, em 1972, não foi o primeiro grande evento automobilístico internacional a acontecer no Brasil. Quase 40 anos antes, iniciou-se a relação do País com corridas internacionais no Circuito da Gávea.

A corrida da Gávea, maior evento automobilístico que ocorreu no Brasil na primeira metade do século XX, foi realizada pela primeira vez, não por acaso, em 1933, logo após os conflitos de 1932[8] na cidade do Rio de Janeiro (MELO, 2009). O evento, organizado com base em padrões internacionais, chegava a atrair 250 mil pessoas para os bairros da Gávea e do Leblon (DE LAMARE, 2005). Para efeito de comparação, segundo o IBGE[9] (ELIAS, 2010), nos anos 1940, a população do Rio de Janeiro era de 1.764.141 milhão de pessoas. Sendo assim, o público da corrida correspondia a 14% da população aproximadamente, número bastante significativo.

Equipes internacionais, como a alemã Auto Union (atual Audi) e a italiana Alfa Romeo, participaram do evento durante o período pré-Segunda Guerra, fato que denunciava a utilização do esporte como propaganda política, dado os governos que se fortaleciam nesses países. Na primeira corrida, em 1933, por exemplo, Mussolini enviou um telegrama ao vencedor, o piloto brasileiro Barão Manuel de Teffé, dizendo o quanto se sentia envaidecido pela sua vitória com um carro italiano da marca Alfa Romeo (MELO, 2009).

A era Vargas iniciava-se com a intenção de modernizar o país, para isso a industrialização fazia parte de um processo de transformação econômica que se baseava no plantio do café. Desta forma a criação da Companhia Siderúrgica Nacional, da Companhia Vale do Rio Doce e da Petrobras são exemplos da mudança que se buscava (LATINI, 2007).

A partir desse período, o Brasil começou a trilhar os caminhos do nacionalismo e do populismo, por meio da personificação mítica de Getúlio Vargas. O Estado-Nação era o foco principal da lealdade do cidadão, e todo o resto era secundário. Os objetivos do governo eram o fortalecimento e a independência da nação em relação aos outros países bem como a

[8] As crises que envolviam a Velha República, com movimentos como a Revolta Tenentista e o Movimento Operário, conduziram à Revolução de 1930, que levou Getúlio Vargas ao poder. São Paulo foi o grande perdedor: a "política dos governadores" e a nova política de valorização do café, que tinham garantido sua hegemonia até então, foram postas de lado. Em 9 de julho de 1932, eclodiu em São Paulo a Revolução Constitucionalista, que durou três meses. Para reprimir a rebelião, Vargas enfrentou sérias dificuldades no setor militar, mas em 3 de outubro de 1932, conseguiu vitória sobre a revolta paulista (KOSHIBA; PEREIRA, 1996).

[9] Disponível em: https://censo2010.ibge.gov.br/sinopse/index.php?dados=6. Acesso em: 26 out. 2019. Fez-se a conta do público da corrida em relação à população local, com dados dos anos 1940, pois havia dados disponíveis dos anos 1930 no *site* do IBGE.

integração e o desenvolvimento internos. Apesar da política de valorização do café, que ajudou o País a superar a crise de 1929, "a industrialização, com sua rápida ascensão nos anos 30, passou a ser, segundo Celso Furtado, o fator dinâmico principal do nosso processo de criação de renda" (SILVA, 1992, p. 251). Ainda de acordo com Silva (1992, p. 251):

> Os números refletem a extraordinária transformação de um país agrário e exportador para um país que buscava se assentar na produção industrial voltada para o mercado interno. De 1933 a 1939, a produção industrial brasileira cresceu em média 11% ao ano, e dos quase 50.000 estabelecimentos fabris que havia em 1945, aproximadamente 35.000 foram instalados na década de 30.

Para que esse pensamento se disseminasse, os esportes – e, neste caso, o automobilismo – tiveram um importante papel, auxiliando na construção de uma imagem de modernidade, na divulgação de um ideal governamental e na formação de uma identidade nacional (DRUMOND, 2007). A corrida da Gávea teve seu fim em 1954, mesmo ano em que Vargas morreu, fato que aponta para confirmação de uma vontade política pessoal quanto à sua realização, já que, 21 anos após o primeiro evento, em 1933, os Bairros da Gávea e do Leblon apresentavam um crescimento urbano que tornava a corrida um transtorno para a cidade (ELIAS, 2015b). O bairro da Gávea, por exemplo, apresentou, entre 1950 e 1960, um crescimento demográfico de 48%, o que significou um aumento na população de 88 mil para 131 mil habitantes (Abreu, 2008, p. 117).

Bourdieu (1989) aponta que a utilização de bens imateriais – neste caso, o esporte/automobilismo – reforça uma ideia-força que ajuda na construção e no alcance social de um objetivo por meio de um mercado de bens simbólicos que se orientam, nesse caso, para os cidadãos capazes de traduzi-los, representando uma forma de dominação e transformação cultural predeterminada. Tal contexto remete ao conceito de capital simbólico, utilizado por Bourdieu para remeter ao estado como principal agente de construção da realidade social, ou seja, o único a garantir o valor das diferentes espécies de capital. O autor chegou a comparar o estado a um "banco central de capital simbólico, lugar que se engendram e são garantidas as moedas fiduciárias que circulam no mundo social" (SAINT MARTIN *apud* CATANI, *et al.* 2017, p. 112).

Entre os anos de 1954, quando o Circuito da Gávea teve fim, e 1972, quando a primeira corrida de F1 aconteceu em São Paulo, o Brasil viveu uma intensa modernização econômica por meio das intenções de governo do presidente JK. Houve uma interação entre o progresso e a estabilidade política, e a vertiginosa expansão significava a consolidação da

Revolução Industrial iniciada por Getúlio nos anos 1930 e que, agora, tinha como bússola o Plano de Metas, um programa elaborado por técnicos que cercavam o governo e cujo objetivo era o desenvolvimento de cinco setores: transporte, energia, indústria, educação e alimentação. Para tanto, os técnicos eram divididos em grupos, entre os quais destacamos o Grupo Executivo da Indústria Automobilística (Geia) (SILVA, 1992).

Essa transformação, que visava tirar o País do atraso, teve na construção de uma indústria nacional de automóveis o seu motor principal de desenvolvimento. As corridas de automóveis se beneficiaram do fato, já que havia interesse industrial no automobilismo para propagandear os avanços e os produtos das fábricas de automóveis. Por conta disso, tal período, que engloba o fim dos anos 1950 e os anos 1960, é tido como a "época de ouro do automobilismo nacional" (ELIAS, 2019).

São Paulo foi a mais beneficiada com esse fato, pois a maior parte das indústrias tinha sede na cidade e o único autódromo em atividade no País era o de Interlagos. Essa união promoveu o surgimento de um ciclo virtuoso, com o grande desenvolvimento do automobilismo nacional e o surgimento de pilotos que começavam a desbravar corridas internacionais rumo à F1, como Emerson Fittipaldi, que chegou à categoria em 1970, junto a uma equipe grande, a Lotus, e venceu a primeira corrida no seu ano de estreia.

A partir de 1964, as condições políticas do Brasil se transformaram: com o apoio popular, representado pela "Marcha da Família com Deus pela Liberdade", houve o fechamento político, a fim de debelar a corrupção e a subversão. Sendo assim, os requintes repressores e arbitrários se fizeram justificáveis para a caçada e tortura dos inimigos do regime. Além disso, a ideia inicial de devolver o poder aos civis foi, ao poucos, sendo adiada: Castelo Branco, primeiro presidente militar, aceitou a extensão de seu mandato até 1967 e, após as eleições de 1965, quando opositores foram eleitos na Guanabara e em Minas Gerais, foram baixados o Ato Institucional nº 2 (AI-2), que estabelecia e extinção dos partidos políticos, e o Ato Institucional nº 3 (AI-3), com a determinação de eleições indiretas (SILVA, 1992).

Entre 1950 e 1979, a sensação de parte dos brasileiros era de que faltava pouco para nos tornarmos uma nação moderna. A inflexão de 1964, consolidada em 1967/68, permitiu a crença na modernização, ou seja, acreditava-se que estávamos próximos do primeiro mundo. Nossos novos padrões de consumo surgiram com uma indústria de bens duráveis, têxteis, alimentícios, fármacos etc. que crescia cada vez mais. Novos hábitos surgiram na limpeza, com o detergente de pia; na alimentação, com os enlatados; nas compras, com os *shoppings*

centers e lojas de departamento; em casa, com os eletrodomésticos; e na locomoção, com os automóveis nacionais (MELLO; NOVAIS, 1998). A indústria de automóveis, em especial, passava por uma renovação, na metade final dos anos 1960, com o investimento de grandes multinacionais como Chevrolet, Dodge, Ford e Volkswagen, que viam nos eventos esportivos a oportunidade de realizar propagandas dos seus carros. Nesse contexto, a F1era a maior vitrine dessa indústria.

Assim como na era Vargas, o nacionalismo era propagado pelo esporte, e a Copa de 1970 é, provavelmente, o maior exemplo disso. A marchinha "90 milhões em ação, para frente Brasil, do meu coração [...]" embalou o povo por meio de um ufanismo desmedido que invadia os ouvidos. A equipe, preparada militarmente, substituiu o jogador rebelde pelo atleta soldado e conquistou, definitivamente, a Taça Jules Rimet (NEGREIROS, 2009). A F1, com a presença de Emerson e a popularidade em ascensão, não escaparia a esse fato.

Esses acontecimentos criaram o contexto político, econômico e esportivo necessário para realização da primeira corrida de F1 no Brasil, em Interlagos. Esse evento teste foi realizado em 30 de março de 1972, mas, na realidade, começou a ser preparado em 1971, quando o "Barão" Wilson Fittipaldi, pai de Emerson e, à época, administrador de Interlagos, promoveu eventos internacionais de categorias de acesso à F1, como a Fórmula 3 (F3) e a Fórmula 2 (F2). Essas duas corridas ajudaram os organizadores a se prepararem para F1 e a convencerem as autoridades a investir em reparos na pista para receber a F1. Nas duas corridas, uma em janeiro e outra em outubro, a presença do público foi grande. Na corrida de F2, por exemplo, 60 mil pessoas foram a Interlagos para ver Emerson Fittipaldi vencer. Quando se sagrou campeão mundial de F1 em 1972, Emerson foi recebido como o Pelé das pistas, tamanha admiração que causou (LEME, 1999).

De maneira mais localizada, nos anos 1970, as questões que envolviam a fusão da cidade/estado da Guanabara com o estado do Rio de Janeiro conturbavam o cenário político e promoviam a antipatia da população pelo regime militar. No que se refere ao contexto automobilístico, essa fusão apontava para relações entre a reforma do autódromo carioca, em 1977, e a realização das corridas de F1.

Nesse sentido, a história política do esporte aponta que "espetáculos são estratégias de propaganda comuns, grandes eventos esportivos são situações nas quais se promove normalmente uma intensa relação entre esporte e estado" (MELO *et al.*, 2013, p. 73). Segundo Anderson (2005 *apud* MELO *et al.*, 2013, p. 73), "A realização de eventos esportivos comumente vem acompanhada de uma intensificação de sentimentos de identificação

nacional, situação privilegiada para mobilizar símbolos e exaltar sentimentos patrióticos no sentido de fortalecer a comunidade imaginada."

De maneira geral, percebe-se o automobilismo nacional fortalecido – sediado em SP – e um passado distante de eventos automobilísticos no Rio (Circuito da Gávea). Por mais que a corrida da Gávea pudesse remeter a uma relação da cidade com grandes corridas do automobilismo internacional, os 24 anos que separam a última corrida da Gávea, em 1954, da primeira corrida de F1 no Rio, em 1978, e uma história com poucas e parcas corridas de rua na cidade, quando comparados aos muitos e importantes eventos em São Paulo, como as Mil Milhas de Interlagos[10] (ELIAS, 2015b), suscitam dúvidas quanto à vinda da F1 para o Rio de Janeiro.

Nesse ínterim de 24 anos, Interlagos passou por reformas durante três anos, ficando interditado. O Rio de Janeiro, que teve seu autódromo inaugurado em 1966, permaneceu então de 1967 a 1970 (período da reforma da pista paulista) com a única pista em funcionamento no Brasil. No entanto, mesmo com essa oportunidade de desenvolver as corridas locais, o Rio viu todas as atenções se voltarem para São Paulo quando seu autódromo foi reaberto, em 1970.

Considerando contexto apresentado, o objetivo principal deste trabalho é entender por que a F1 veio para o Rio de Janeiro em 1978 e 1981. Já os objetivos secundários são: i) desvendar que fatos fora do campo esportivo podem ter influenciado a vinda da F1 para o Rio; ii) apresentar as vantagens que a F1 passou a enxergar no autódromo do Rio e iii) entender por que a corrida voltou para São Paulo em 1979 e 1980.

1.2 **Materiais e métodos**

Este trabalho caracteriza-se como uma pesquisa de cunho histórico político, visto que no espaço e período analisados buscou-se entender as relações de poder envolvendo o automobilismo e o estado dentro da esfera social e cultural analisadas. Dessa forma, são expressas relações de poder internas e externas que podem caminhar tanto juntas quanto separadas.

[10] A corrida Mil Milhas Brasileiras foi criada em 1956 pelo "Barão" Wilson Fittipaldi, pai dos pilotos e irmãos Emerson e Wilsinho Fittipaldi, radialista apaixonado por automobilismo e organizador de eventos automobilísticos. Esse foi o novo grande evento do automobilismo no Brasil e acontece até hoje.

A Nova História Política (NHP) apresentada aqui deixa para trás as amarras do enfoque na política de estados, passando a assumir interesse pelo poder em grupos sociais diversos, incluindo o esportivo, e apresentando interfaces evidentes com outros campos historiográficos, como o da História Cultural (BARROS, 2008). Entre as principais características desta nova abordagem da NHP, observa-se uma diferente organização do conceito de política, que ao ser entendido como não possuindo fronteiras exatas e, consequentemente, não pertencendo à tradicional política estatal, pode ser delineado por meio dos seus objetos de estudo. Com isso, por influência de pesquisadores diversos que ajudaram a promover essa transformação, como Pierre Bourdieu, outros conceitos passaram a ser utilizados pela NHP como: hegemonia, representações, legitimidade, memória e Poder Simbólico (Melo, 2013).

Por história cultural entende-se esta como uma história que apresenta as práticas sociais como foco de estudo. Por exemplo, pode-se citar a história das práticas religiosas, da fala – e não da linguística –, do consumo, do corpo e do esporte. Entre os autores cuja pesquisa se baseia nessa forma de construir a história, Pierre Bourdieu se destaca, apesar de não ser historiador, por suas contundentes observações em seus estudos, sobre o estilo de vida burguês e a busca pela distinção (BURKE, 2005).

O esporte pode ser entendido, portanto, como um integrante da cultura moderna. Sua gênese é atrelada tanto aos novos modos de produção capitalista quanto às transformações sociais, culturais e políticas do processo civilizatório (ELIAS; DUNNING, 1985), que o posicionam em uma seara relacionada também ao surgimento do lazer, à transformação do fenômeno esportivo em entretenimento, opção de atividade nas horas livres, e aos usos estatais do esporte enquanto um fenômeno de massas.

Nesse sentido, Bourdieu (2003, p. 78) enfatiza a importância da história para o avanço das pesquisas sociais:

> De fato, esforço-me por mostrar que aquilo a que se chama o social é de ponta a ponta a história. A história está inscrita nas coisas, quer dizer nas instituições (as máquinas, os instrumentos, o direito, as teorias científicas, etc.) e também nos corpos. Todo o meu esforço tende a descobrir a História aí onde ela melhor se esconde, nos cérebros e nas dobras do corpo. O inconsciente é História. É o que se passa, por exemplo, com as categorias de pensamento e de percepção que aplicamos espontaneamente ao mundo social.

Influências como a de Bourdieu, entre outros, e as transformações nos objetos da história, permitiram que elementos diversos e cotidianos, como a velocidade, pudessem ser

percebidos como uma das qualidades que mais caracteriza a sociedade moderna, sendo o automóvel um dos objetos que permitiu ao homem alcançar velocidades em níveis nunca antes experimentados, maiores que o da tração animal e o de uma locomotiva, colocando o mundo e os seres humanos aos seus pés – ou melhor, rodas.

Essa obsessão pela velocidade não tardou a levar os homens a disputas e, consequentemente, à criação de corridas. Pode-se dizer assim que, dada a velocidade como uma característica moderna que precede o automóvel, as corridas de carro não nasceram após o surgimento desse objeto, mas junto com ele, sendo o automobilismo tão inserido na cultura moderna esportiva quanto qualquer outro esporte, porém com o diferencial de utilizar um dos maiores avanços tecnológicos existentes à época. Dessa forma, o automobilismo se popularizou "surfando", ao mesmo tempo, as ondas do desenvolvimento esportivo e do desenvolvimento tecnológico – tão presentes na cultura moderna –, bem como dialogando com todas as suas dimensões simbólicas (MANDELL, 1986 *apud* MELO *et al*. 2013, p. 54).

Entre os diversos pontos de referência que estruturam a memória individual e coletiva a que pertencemos, incluem-se os monumentos. Maurice Halbwachs enfatiza a força dessas memórias e Pierre Nora cita entre os monumentos o patrimônio arquitetônico e seu estilo, as paisagens, as datas e os personagens (POLLAK, 1989, p. 3). Dessa forma, o Autódromo Internacional do Rio de Janeiro e o Autódromo de Interlagos permeiam a memória coletiva dessas cidades com seus personagens, histórias, datas importantes, eventos, como os Grandes Prêmios de Fórmula 1, e pilotos nacionais que marcaram época nos anos 1970 e 1980, como Emerson Fittipaldi, Nelson Piquet e Ayrton Senna.

Segundo Le Goff (1996), a memória não vive sem dois tipos de material: os monumentos (herança do passado) e os documentos (escolha do historiador/pesquisador), assumidos no seu sentido amplo, sejam eles escritos, ilustrados, transmitidos por som e imagem ou de qualquer outra maneira, desde que, postos à mesa, apresentem uma história, dada a posição e intervenção do historiador/pesquisador.

> A intervenção do historiador que escolhe o documento, extraindo-o do conjunto dos dados do passado, preferindo-o a outros, atribuindo-lhe um valor de testemunho que pelo menos em parte, depende da sua posição na sociedade da sua época e da sua organização mental, insere-se numa situação mental que é ainda menos neutra do que a sua intervenção (LE GOFF, 1996, p. 547).

Dessa forma, para alcançar os objetivos deste artigo, utilizou-se a pesquisa documental, que, apesar de assemelhar-se à pesquisa bibliográfica, possui um elemento diferenciador: a natureza das fontes (OLIVEIRA, 2007). A pesquisa documental recorre a

materiais que ainda não receberam tratamento analítico, tais como relatórios, revistas, memorandos, atas de reunião, vídeos, fotos, *slides*, acervos pessoais e manuscritos (SÁ-SILVA, *et al.* 2009).

Na análise documental, foram utilizados jornais de grande circulação no Rio de Janeiro entre os anos de 1977 e 1981, quais sejam: *Jornal do Brasil*, *O Globo* e *Jornal dos Sports* (JS), capazes de apresentar uma visão mais geral e ampla dos fatos em concorrência com diversas outras notícias, permitindo assim entender a magnitude dos eventos de F1 no Rio de Janeiro.

O *Jornal do Brasil* foi publicado durante 119 anos, de 1891 a 2010. Fundado por Rodolfo de Sousa Dantas e Joaquim Nabuco, o diário matutino iniciou suas atividades logo após a Proclamação da República, com a intenção de ser um veículo de oposição ao governo, já que seus fundadores eram monarquistas e queriam a volta desse regime. Em 1912, ano em que o jornal era administrado pelos irmãos Fernando Mendes de Almeida e Cândido Mendes de Almeida, foi lançada a pioneira página ilustrada sobre esportes. (BRASIL, 2015).

Inicialmente vespertino e depois matutino, o diário *O Globo* foi fundado por Irineu Marinho em 1925 e mantém-se até hoje, totalizando 93 anos de existência. A morte prematura de Irineu Marinho, 19 dias após a fundação do jornal, fez com que Euclydes de Mattos assumisse a função de Diretor Redator Chefe até 8 de maio de 1931, quando o filho de Irineu, Roberto Marinho, assumiu a direção do jornal e nela permaneceu até 2003. O jornal faz parte das Organizações Globo de Comunicação, que envolvem mídia impressa, rádio, TV e internet, e, atualmente, é o mais importante jornal impresso em circulação no Rio de Janeiro, tendo acompanhado os principais fatos da história nacional e internacional (LINHA, 20--).

Também foi utilizado como fonte de pesquisa o *Jornal dos Sports* (JS), uma publicação eminentemente esportiva que cobria todos os fatos relacionados aos esportes sediados na cidade do Rio de Janeiro. Essa publicação, que tinha forte penetração no dia a dia do carioca, foi fundada por Argemiro Bucão em 1931. A despeito da cor rosa que marcou o JS, essa foi uma opção estratégica, destinada a chamar a atenção do público que passava pelas bancas, uma cópia do jornal francês *l'Auto* (HOLLANDA, *apud* HOLLANDA; MELO, 2012).

Adquirido por Mario Filho em 1936, o jornal conquistou, por intermédio de seu novo dono, notoriedade pela sua ativa ação no meio esportivo, promovendo eventos e concursos que nem sempre eram de sua autoria, como o Campeonato de Torcidas criado pelo *O Globo Sportivo*, e não pelo JS, o que comprova a sua capacidade de potencializar e trazer

visibilidade para tais acontecimentos. Além disso, a penetração política de Mario Filho se fez presente no apoio à realização da Copa do Mundo de 1950 e na sua seleção de cronistas, formada por figuras como João Lyra Filho[11], primeiro presidente do Conselho Nacional de Desportos (CND), e José Lins do Rego, literato apaixonado por esportes que escreveu mais de 1.500 crônicas no jornal, ajudando a reduzir a distância que havia entre a literatura nacional e o futebol. Vale acrescentar ainda que José Lins do Rêgo compunha o quadro de funcionários do CND e da Confederação Brasileira de Desportos (HOLLANDA, 2012).

No entanto, em 1966, após 30 anos à frente do JS, conferindo hegemonia regional ao periódico, Mario Filho faleceu. No fim dessa década e ao longo dos anos 1970, o periódico passou por um período conturbado, em função de trágicos eventos familiares. Célia Rodrigues, esposa de Mario Filho, ficou à frente do periódico até dezembro de 1967, quando se suicidou, dilacerada pela morte do marido. Mario Júlio Rodrigues, filho de Mario Filho, assumiu o jornal, mas faleceu em1972, por problemas com alcoolismo. Cacilda Fernandes de Souza, segunda esposa de Mario Júlio, passou a gerir o jornal nos anos 1970, competindo com a TV em franca ascensão e a revista *Placar*, uma edição paulista que alcançou rápido sucesso e ainda levou parte dos jornalistas do JS, como o cartunista Henfil (HOLLANDA, 2012).

Em 1982, Cacilda Fernandes vendeu o jornal. A reestruturação fora da gestão familiar trouxe sobrevida ao periódico graças ao patrocínio de Arthur Sendas, empresário carioca vinculado ao Clube de Regatas Vasco da Gama e ao novo trio que passou a fazer a gestão do jornal: Climério Pimenta Velloso, Waldemar Pereira Velloso e Venâncio Pereira Velloso, uma tradição familiar que mantinha ainda relações de poder na política carioca por meio do deputado Napoleão Velloso, do PMDB, para quem o jornal fazia cobertura de mandato (HOLLANDA, 2012).

Mesmo em meio a tragédias familiares e mudanças na gestão, o JS manteve sua hegemonia nas décadas de 1980 e 1990, até o surgimento do tabloide esportivo *O Lance*, em 1996 (HOLLANDA, 2012). Seu período hegemônico e a sua importância no cenário esportivo da cidade Rio de Janeiro são contemporâneos ao período de análise desta pesquisa, o que justifica a sua utilização.

Além dos jornais citados, uma revista temática foi utilizada nesta pesquisa: a revista *Quatro Rodas*, um periódico de publicação mensal destinado a cobrir o cenário automotivo no País, inclusive o automobilismo. Tal revista foi importante para analisar detalhes do automobilismo nacional que iam além da F1.

[11] Em sua homenagem, o principal edifício da Universidade Estadual do Rio de Janeiro leva seu nome de João Lyra Filho.

A revista *Quatro Rodas* surgiu em 1960 e logo despontou como a principal edição automotiva do País com uma tiragem de 63 mil exemplares na primeira edição, em agosto de 1960, e 90 mil na quarta edição, em novembro desse mesmo ano, mostrando assim a aceitação do público. O periódico é publicado até hoje (ELIAS, 2019).

O surgimento da revista deveu-se a um projeto de expansão de edições da Editora Abril liderado pelo seu fundador e editor chefe Victor Civita. A editora iniciou suas publicações em 1950, com publicações de revistas em quadrinhos do Pato Donald, obtendo grande sucesso com o personagem da Disney. Visando aumentar sua parcela no mercado, Victor Civita buscava ampliar seu leque de produtos e, para tal, não deixava de abusar do sucesso do personagem. Em momentos de lançamento de novos produtos, Civita costumava acalmar os investidores com a frase "O pato paga", tal era o sucesso dos quadrinhos (MIRA, 1997). No entanto, no caso da *Quatro Rodas*, talvez o "pato" não tenha tido de pagar nada, tal era o sucesso da publicação, que fazia parte de um conjunto de produtos que envolvia outras revistas da editora, como *Claudia* (1961), *Realidade* (1966) e *Veja* (1968). As quatro publicações resultaram da cópia de fórmulas estrangeiras que, adaptadas ao estilo brasileiro, buscavam, cada uma ao seu modo, descobrir e mostrar o País ao leitor.

Não se pode deixar de comentar que, nos anos 1960, essas publicações aproveitaram um momento favorável, pois o Brasil experimentava grandes transformações políticas e econômicas. Para se ter uma ideia, a indústria de revistas dobrou sua produção de 104 para 202 milhões de exemplares entre 1960 e 1975 (MIRA, 1997).

Após a seleção dos periódicos, procedeu-se a uma pesquisa na internet sobre as datas em que ocorreram eventos de F1 no Rio de Janeiro. Descobriu-se que a F1 aconteceu pela primeira vez no Rio de Janeiro, em 1978, e foi para São Paulo em 1979 e 1980, retornando ao Rio em 1981 e seguindo nessa cidade até 1989, sem interrupções. Decidiu-se então realizar a análise de 1977, ano que antecede a primeira corrida no Rio de Janeiro e também ano em que o autódromo local foi reformado, a 1981, quando o evento passou a acontecer definitivamente na cidade.

Com as datas dos eventos de F1 em mãos, buscou-se definir um método de seleção das edições dos jornais e da revista a serem analisadas, entendendo que as datas escolhidas seriam aquelas que, provavelmente, teriam mais chances de apresentar matérias sobre esses eventos.

Definiu-se, dessa forma, que os jornais seriam analisados desde três dias antes do acontecimento da corrida até dois dias depois. Está definição foi tomada depois de uma análise previa dos jornais, na semana anterior e posterior à corrida onde percebeu-se a maior

ocorrência de notícias nesses dias. Em outras palavras, considerando que as corridas aconteciam tradicionalmente aos domingos, os jornais escolhidos foram analisados desde a quinta-feira antes da corrida até a terça-feira após a corrida. Quanto à revista *Quatro Rodas*, publicada mensalmente, definiu-se que seriam analisadas as edições do mês anterior à corrida, do mês da corrida e do mês posterior à corrida, seguindo, desta forma com a mesma lógica de seleção de material dos jornais.

No total, foram compulsadas 30 edições de cada jornal, totalizando 90 edições, e 15 edições da revista *Quatro Rodas*. A tabela a seguir relaciona os periódicos compulsados de acordo com o ano das corridas.

Tabela 1 – Organização da pesquisa com os periódicos e datas dos eventos (1977-1981).

Fórmula 1 no Rio de Janeiro		
O Globo, *Jornal do Brasil* e *Jornal dos Sports*		
ano	data da corrida	edições
1977	23 de janeiro	20, 21, 22, 23,24 e 25 de janeiro
1978	29 de janeiro	26, 27, 28, 29,30 e 31 de janeiro
1979	4 de fevereiro	1, 2, 3, 4, 5 e 6 de fevereiro
1980	27 de janeiro	24, 25, 26, 27, 28 e 29 de janeiro
1981	29 de março	26, 27, 28, 29, 30 e 31 de março
Quatro Rodas		
ano	data da corrida	edições
1977	23 de janeiro	dez.1976, jan. 1977 e fev. 1977
1978	29 de janeiro	dez. 1977, jan. 1978 e fev. 1978
1979	4 de fevereiro	jan. 1979, fev. 1979 e mar. 1979
1980	27 de janeiro	dez. 1979, jan. 1980 e fev. 1980
1981	29 de março	fev. 1981, mar. 1981 e abr. 1981

Para realizar a análise das fontes, utilizou-se como base Le Goff (1996), para o qual a tomada de consciência da construção do fato histórico e da não inocência do documento lança uma luz reveladora sobre os processos de manipulação que se manifestam em todos os níveis da constituição do saber histórico. Nas palavras do autor (1996, p. 547): "O documento não é inócuo. É antes de mais nada o resultado de uma montagem, consciente ou inconsciente, da história, da época, da sociedade que o produziram, mas também das épocas sucessivas que continuou a viver [...], talvez esquecido, manipulado pelo silencio."

A revolução quantitativa e qualitativa que se fez sobre a utilização dos documentos alargou os interesses da História, abrindo caminhos para a história política, diplomática, militar e cultural, interessando-se não somente pelos grandes fatos, conquistas e personagens,

mas por todos os homens. Dessa forma, os documentos não se impõem sozinhos, mas se apresentam em uma relação com uma série deles que os precedem e seguem relativizando seu valor. Sendo assim, o princípio da história não se encontra no documento, mas no problema, sendo necessário submeter o documento a um questionamento.

> O documento não é qualquer coisa que fica por conta do passado, é um produto da sociedade que o fabricou segundo as relações de forças que aí detinham o poder. Só a análise do documento enquanto monumento permite a memória coletiva recuperá-lo e ao historiador usá-lo cientificamente, isto é, com pleno conhecimento de causa[9](LE GOFF, 1996, p. 545).

A análise documental e a sua interpretação fazem parte do estudo histórico, denotando a riqueza do trabalho e o contexto, ou seja, o conjunto de circunstâncias em que se insere, trazendo sentido aos fatos, possibilitando a ligação entre eles e a formulação de hipóteses, sentidos e significados para os acontecimentos em questão. Veyne (1998) explica que o curso dos fatos não pode, contudo, reconstituir-se como um mosaico por mais numerosos que sejam tais fatos. Os documentos são necessariamente indiretos e incompletos, devendo-se projetá-los sobre um plano escolhido e ligá-los entre si. Por esse motivo, paralelamente, buscou-se complementar as fontes com uma revisão bibliográfica de obras sobre o contexto histórico da época, revelando um campo de acontecimentos históricos que vai além do esporte.

Entre os teóricos utilizados no intuito de facilitar a compreensão dos dados obtidos nesta pesquisa destaca-se Pierre Bourdieu, filósofo, antropólogo e sociólogo francês que realizou estudos de grande relevância e cujos conceitos e ideias de reprodução, distinção, *campo* e *habitus* (BURKE, 2005) demonstraram-se essenciais para a realização deste estudo.

Sua tese principal está empenhada na tarefa de desvendar os mecanismos da reprodução social a partir da identificação dos instrumentos econômicos, políticos e ideológicos que favorecem a distinção, diferença social e, consequentemente, sua reprodução e dominação (MURAD, 2009).

O *campo* é o local e o tempo em que uma disputa acontece, sendo a disputa condição primordial para existência de um *campo*. Para compreender um *campo*, deve-se compreender a sua gênese social e apreender aquilo que faz a necessidade específica da crença que o sustenta, do jogo que se joga, das coisas materiais e simbólicas, evitando assim reducionismos como o economismo (BOURDIEU,1989). Entende-se por necessidade específica aquilo que está em questão, ou seja, um objeto de disputa – material ou imaterial – aquilo que se busca e

dá sentido as brigas que se engendram entre os agentes que se apresentam nos *campos* e apenas fazem sentido neles.

O entendimento da gênese do *campo* permite a compreensão da formação dos objetos e a percepção dos agentes presentes, assim como suas posições e estratégias de jogo. Tal entendimento permite que se perceba que nem sempre as questões econômicas presentes – ou o capital econômico, conforme Bourdieu (1989) – sejam o mote, o objetivo final e a razão da disputa em um *campo*. O autor apresenta, além do capital econômico, o capital político, social e cultural, e, com mais destaque, o capital simbólico. Segundo Bourdieu, é no plano simbólico que é possível entender as razões de uma disputa, já que essa simbologia, específica dos diferentes campos, é relacionada àquilo que o objeto em disputa representa. Sendo assim, todos os capitais, por meio dessa gênese, precisam ser discutidos e relacionados para que seja possível compreender o funcionamento do *campo*. Nas palavras de Bourdieu (1989, p. 135, 145 e 179):

> Pode-se descrever o campo social como um espaço multidimensional de posições tal que qualquer posição atual pode ser definida em função de um sistema multidimensional de coordenadas cujos valores correspondem aos valores das diferentes variáveis pertinentes. [...] O capital simbólico – outro nome da distinção – não é outra coisa senão o capital, qualquer que seja sua espécie, quando percebido por um agente dotado de categorias de percepção resultantes da incorporação da estrutura da sua distribuição, quer dizer quando conhecido e reconhecido como algo de óbvio. [...] O campo, no seu conjunto, define-se como um sistema de desvios de níveis diferentes e nada, nem nas instituições ou nos agentes, nem nos atos ou nos discursos que eles produzem, tem sentido senão relacionalmente, por meio do jogo das posições e das distinções.

O conceito de *habitus*, segundo o autor (2003), caracteriza-se como um sistema de disposições adquirido pela aprendizagem implícita ou explícita que funciona como um conjunto sistema de esquemas geradores de estratégias que podem estar, objetivamente, em conformidade com os interesses de seus autores sem terem sido concebidas para esse fim. O *habitus*, dessa maneira, está presente em cada um de nós reproduzindo um arbitrário cultural e levando-nos a agir e pensar de forma peculiar ao campo a que pertencemos, existindo assim uma relação inconsciente entre o *habitus* e o *campo* (BOURDIEU, 1989). Somado a isso, as relações entre os diversos campos que englobam a vida do ser humano forjam seu "*habitus*, pois existem homologias estruturais e funcionais entre todos os campos ao invés de funcionarem como simples metáforas orientadas por intenções retóricas de persuasão" (BOURDIEU, 1989, p. 67).

Nesse sentido, os automóveis e o automobilismo passaram a fazer parte da vida do homem e constituíram novos *campos*, paradigma social e fluxo de modernidade que aprimoraram o seu modo de viver de tal forma que não é mais possível desvencilhar-se do transporte automotor. As cidades se transformaram, e nós nos adaptamos a isso. O fluxo automotivo, ao espalhar-se e tornar-se definitivamente parte da organização social, alcançou os diversos pilares constituintes da cultura que compõe a vida humana, entre eles o pilar esportivo. O automobilismo, nesse sentido, surge como um espetáculo dessa modernidade, e a F1 se apresenta, talvez, como seu maior *show*. Ao longo dos anos, desde o seu primeiro campeonato, em 1950, a F1 se transformou em um megaevento permeado por interesses políticos e econômicos que vão além da simples exaltação da velocidade.,

A ideia de *campo* como um lugar de disputas por um objeto simbólica e subjetivamente valorizado – e, por isso, objetivado socialmente – pressupõe a formação de posições que implicam poderes e distinções, criando uma hierarquia que tende a reproduzir-se e reafirmar-se com base em estratégias de coação e constrangimento daqueles que, em níveis inferiores, tentam ou não alcançar maiores patamares de poder. Esses agentes são, ao mesmo tempo, aliados e inimigos, pois, ao sustentarem posições ou tentarem subverter a ordem do *campo* e assumir o seu controle, afirmam, consequentemente, as forças que imperam e por meio da disputada existente, afirmam a existência de um *campo*, assim como os seus superiores.

O funcionamento de um *campo* é regido pelo seu *habitus*, ou seja, a inconsciência do pertencimento àquele local simbólico, do sentido de ser e vir a ser, é responsável por provocar a utilização de estratégias de ação que visam a sobrevivência e permanência no *campo* entre aqueles que se identificam simbolicamente com o objeto de disputa daquele *campo* e que somente tem valor e faz sentido para os que coabitam e lutam pelo poder do objeto em questão.

A formação dos *campos* permite a interação entre eles. Com isso, a capacidade de refração de cada um determinará sua autonomia relativa e, portanto, sua força como capacidade de existir e perpetuar-se. Dessa forma, campos mais autônomos tendem a resistir mais a influências externas de um macrocosmo que incide sobre seu microcosmo. Sendo assim, concorda-se com Telles (2008, p. 10) ao afirmar o seguinte:

> Averiguar tal autonomia é um dos problemas na elucidação da construção e funcionamento do campo. Por isso, interessa-nos saber qual a natureza das pressões externas, a forma sob a qual elas se exerceram e sob quais formas se manifestam as resistências que caracterizam a autonomia, ou seja, quais são os mecanismos que o

> microcosmo aciona para se libertar dessas imposições externas e ter condições de reconhecer apenas suas próprias determinações internas.
>
> Dessas tensões, podemos identificar como os agentes sociais manifestam-se, disputando, concordando e discutindo as normas que regem o interior dos campos. Esse processo interno reflete-se em todos os campos, dando-lhes a similitude que permite as analogias e identificação de sua construção.

Com base no exposto, este artigo busca defender o surgimento de um campo de disputa pela F1 no Brasil no fim dos anos 1970.

1.3 **Guanabara, Rio de Janeiro e Fórmula 1**

Em 1960, a transferência da capital do País para Brasília, a "Nova Cap"[12], retirava parte do prestígio político e econômico do Rio de Janeiro, a "Bela Cap"[13], bem como marcava uma fase política conturbada para a cidade, que, acostumada a ter seus prefeitos determinados pelo governo federal, precisava agora elegê-los. Tal condição promoveu intensas disputas políticas tanto internas quanto com o governo federal, que agora tinha em seu mapa mais um estado, o da Guanabara, condição que foi dada ao antigo Distrito Federal.

Conhecida como Lei San Tiago Dantas, esta foi considerada a certidão de nascimento do mais novo estado da Federação brasileira à época. San Tiago Dantas, deputado pelo PTB-MG, foi o responsável pelo projeto, buscando responder a uma polêmica emenda do deputado carioca Menezes Côrtes que previa a possibilidade de fusão entre o distrito do Rio de Janeiro e o Estado do Rio de Janeiro. Contrária a essa fusão, que veio a ocorrer na década seguinte, a Lei San Tiago Dantas previa uma confusa reorganização política até outubro de 1960 – mês das primeiras eleições da Guanabara –, com a ocupação do cargo de governador por um gestor provisório determinado pelo governo federal (MOTTA, 2000a).

> De abril a outubro, o Executivo seria ocupado por um governador provisório, nomeado pelo presidente da república, com prévia aprovação do Senado. Nesse mesmo período, o Legislativo continuaria a ser exercido pela Câmara de Vereadores eleita em 1958, que passaria a ter competência para julgar os vetos do governador provisório (MOTTA, 2000a, p. 33).

[12] Apelido que foi dado a Brasília quando da sua construção.
[13] Apelido que foi dado ao Rio de Janeiro por suas belezas, em comparação à nova capital em construção.

No entanto, não estava clara ainda a relação entre estado e União no que se referia aos serviços mantidos pelo governo federal, à concessão de recursos, como indenização por perda da condição de capital, e à extinção da Câmara de Vereadores, que advogava o direito de cumprir o mandato até 1963. Ao fim da discussão, de modo a evitar o caos, a proposta do deputado mineiro quanto à escolha de um governador provisório foi aceita. No entanto, as relações com a União mantiveram-se ambíguas no que diz respeito ao repasse de verbas federais e à transferência do poderoso aparato militar do antigo Distrito Federal para o novo governador eleito (MOTTA, 2000a).

Nos anos 1960, Carlos Lacerda e Negrão de Lima foram os dois governadores da Guanabara. Eleito em apertada votação, Lacerda governou até 1965, sendo considerado por muitos um dos melhores administradores que já passaram pela cidade. As obras estruturais para solucionar o problema de abastecimento de água, a abertura de túneis, a remoção de favelas, a construção de conjuntos habitacionais e a criação das regiões administrativas e superintendências para o desenvolvimento do estado estão entre os destaques de seu governo (PEREZ, 2007), que, apesar disso, sofria com as dificuldades de relacionamento político. A ótima retórica era oposta à sua capacidade de debate, negociação e composição de alianças. A sua intenção de candidatura à presidência da república e os embates com Jânio Quadros, então presidente, e JK, candidato para 1965, tornaram ainda mais complicada sua vida política e, em virtude de suas deficiências, Lacerda não conseguiu reverter o quadro de rejeição das contas de seu governo pelo Tribunal de Contas da Guanabara (MOTTA, 2000a).

A intervenção militar no País transformou o cenário político e deu fôlego à Lacerda para escolha de um aliado político para concorrer ao cargo de governador. Sem lograr êxito no pleito, Flexa Ribeiro, secretário de educação do seu governo (candidato do governo pela UDN – partido de Lacerda), foi derrotado por Negrão de Lima. Lacerda atribuiu sua derrota à forte intervenção do governo federal, mas o jornalista Pedro Couto, à época, atribuiu o fato à forte rejeição das classes mais pobres a Lacerda, fato confirmado em posteriores estudos (MOTTA, 2000a, p. 95).

Negrão de Lima governou de 1965 a 1970 e, durante as eleições, aproveitou-se da polarização pró e contra Lacerda para assumir também uma postura de oposição ao governo militar, garantindo, além dos votos populares – devido à penetração do Partido Trabalhista Brasileiro (PTB) e do Partido Social Democrático (PSD) –, o apoio dos oposicionistas ao governo militar, já que Lacerda era tido como um "Revolucionário de primeira hora", a favor dos militares. Negrão de Lima era político de carreira, veio para capital logo após a

Revolução de 1930, integrou os governos Vargas e foi prefeito do Rio de Janeiro, ainda como Distrito Federal, entre 1956 e 1958 (MOTTA, 2000a).

> Sua eleição, bem como a de Israel Pinheiro Filho para o governo mineiro, representou uma séria derrota para o regime, identificado com outras candidaturas. Como resposta, os militares editaram o Ato Institucional nº 2 (AI-2) que, entre outros pontos, dissolvia os partidos políticos até então existentes e estabelecia a eleição indireta para a presidência da República (NEGRÃO..., 2010).

Coincidentemente, a história do automobilismo carioca cruza a de Negrão de Lima. Em plena crise pela falta de um autódromo, as corridas cariocas, que agonizavam desde 1954, quando o Circuito da Gávea acabou, foram agraciadas com a reforma e pavimentação de algumas ruas do distante bairro da Barra da Tijuca. Essas mudanças permitiram a realização de provas, dando fôlego ao esporte a motor local até 1966, quando o autódromo carioca foi inaugurado, durante a gestão do político como governador da Guanabara, com o "Grande Prêmio Negrão de Lima".

As corridas de rua na Barra e o autódromo construído na região anteciparam os rumos do desenvolvimento urbano carioca. Não sem motivo, em 1968, Negrão de Lima contratou o arquiteto Lucio Costa, um dos projetistas da nova capital, Brasília, para formatar o Plano Diretor na Barra da Tijuca e Zona Oeste da cidade. Seu governo à frente do estado da Guanabara, transcorrido sob intensa radicalização política do regime militar, que visava eliminar as oposições, terminou em março de 1971. Seu sucessor foi Chagas Freitas, eleito indiretamente por efeito dos atos institucionais AI-1 e AI-2 (NEGRÃO..., 2010).

Com o autódromo do Rio em funcionamento todas as corridas se mudaram para lá. A expectativa devido a divulgação que era feita indicava que ele seria o mais moderno da América latina com arquibancadas, boxes, estrutura alimentar e pista construídos de acordo com modernos parâmetros para atender a demanda de grandes corridas. Porém as promessas ficaram apenas nos projetos e o mínimo foi feito, ou seja, apenas a pista foi construída, todo o resto foi arranjado.

Um ano após sua inauguração, o autódromo do Rio de Janeiro se transformou em um empreendimento imobiliário, antecipando o porvir da Barra da Tijuca. Na edição vespertina de *O Globo* de 17 de abril de 1967 (p. 10), o anúncio a seguir apresentava uma área residencial anexada à pista com bangalôs à venda.

Figura 1 – Anúncio veiculado no jornal *O Globo* em 17 de abril de 1967.



Fonte: Disponível em: https://acervo.oglobo.globo.com/consulta-ao-acervo/?navegacaoPorData=196019670417C&edicao=Vespertina. Acesso em: 1 nov. 2020.

À época, o principal autódromo do País, Interlagos, sofria com muitos problemas estruturais: pista esburacada, arquibancadas e *boxes* improvisados e mato alto. Devido a tais problemas, entre 1967 e 1970, durante a gestão do prefeito Faria Lima, a pista entrou em reformas com investimento público (BALDER, 2004). A "Operação Interlagos", nome pelo qual o projeto ficou conhecido, passou por uma fase de estudos a fim de que, quando em prática, fosse adequado ao nível de desenvolvimento que as corridas haviam alcançado no Brasil (ELIAS, 2019). Nesse período, o autódromo do Rio era o único em funcionamento no País e, por isso, as corridas aconteceram com mais frequência na cidade. No entanto, em 1970, quando Interlagos foi reaberto, as atenções retornaram para pista paulista. Em 30 de março de 1972, aconteceu em São Paulo um evento teste de Fórmula 1 e, de 1973 a 1980[14], as

[14] Em 1978, a corrida ocorreu no Rio de Janeiro.

corridas ocorreram, oficialmente, em Interlagos, que se tornou parte do calendário internacional da categoria.

Os acontecimentos descritos envolvendo os dois autódromos levantam a hipótese de que, mesmo contando com um público interessado em corridas, o autódromo carioca aparecia mais como uma oportunidade de lucro para o setor imobiliário do que como um local para desenvolvimento do esporte. Tal fato não seria inédito, já que, em 1954, uma proposta de autódromo liderada pelo Automóvel Clube do Brasil (ACB) em Adrianópolis, pequena cidade da Baixada Fluminense às margens da atual Rodovia Presidente Dutra, também envolvia a venda de terrenos no entorno na pista. No entanto, apesar de o local ter recebido terraplanagem, o projeto nunca saiu do papel (ELIAS, 2015b).

Em 1965, com a dissolução dos partidos políticos promovida pelo AI-2, o cenário político foi agravado. A eleição indireta de governadores e, posteriormente, a reorganização política nacional imposta pelo AI-4, determinando a divisão em dois partidos, Arena e MDB, apontava novos rumos para o quadro político local e nacional. Nesse cenário, eram necessárias qualidades políticas muito diferentes das que Lacerda e Negrão de Lima tinham para elegerem-se, como boa penetração política e capacidade de negociação não só para chegar ao cargo de governança, mas também para ter posterior governabilidade e aprovar projetos.

Para aqueles filiados ao Movimento Democrático Brasileiro (MDB), esse contexto bipartidário e a tensão política no Rio constituíam, por um lado, a possibilidade de ser caçado ou perseguido pelo governo federal e, por outro, ter a seu favor perspectivas eleitorais, por conta das críticas ao governo militar e do apoio dos jornais *A Notícia* e *O Dia*, que eram de propriedade de Chagas Freitas e constituíam uma máquina de propaganda eleitoral favorável (MOTTA, 2000b).

No pleito de1966, estavam em jogo a cadeira para o senado e as cadeiras para Câmara dos Deputados e a Assembleia Legislativa. O resultado foi favorável à oposição, o MDB, que elegeu o Senador e a maior parte das cadeiras que compunham a Câmara e a Assembleia. Esse foi um duro golpe para Arena, que tinha na Guanabara forte rejeição política e popular. Dentro do MDB, os políticos ligados a Chagas Freitas e ao seu antigo partido, o PSD, tiveram bom desempenho. Muito embora o resultado fosse a comprovação da força dos jornais *O Dia* e *A Notícia*, Chagas Freitas foi, nesse pleito, o deputado mais votado da Guanabara (MOTTA, 2000a). Segundo Motta (2000a, p. 112):

> Se a polarização, a nacionalização e a personalização características desse campo político foram então reforçadas, o grande vitorioso dessa eleição foi, no entanto, o político discreto, pouco afeito a discursos, que até então crescia eleitoralmente na proporção inversa a da polarização nacional e que investia prioritariamente na estrutura de poder local. Pela primeira vez, Chagas Freitas catalisou em termos de voto a forte tendência oposicionista da Guanabara, navegou na corrente nacionalizadora do debate político da cidade-estado e conseguiu se beneficiar da tradicional polarização do eleitorado carioca, que manifestou claramente sua oposição ao governo militar.

Nesse momento, o velho projeto de fusão do estado do Rio com a Guanabara rondava a política carioca, devido ao dito esvaziamento econômico da Guanabara. Um trabalho de três volumes publicado pela Federação das Indústrias da Guanabara apontava os insuficientes recursos físicos e geográficos como responsáveis para tal questão. No entanto, pesquisas econômicas da época citadas em Motta (2001) revelam que o crescimento e a estabilidade econômica da Guanabara eram maiores, inclusive, que os do estado do Rio de Janeiro. Sendo assim, a questão da territorialidade se enfraquece e o que realmente se observa é uma proposta de enfraquecimento político local, apesar da importância estratégica da antiga capital, com diversos aparatos militares e governamentais, como o Comando Militar do Leste, a Petrobras e a Nuclebrás.

Diferentemente da Guanabara, o Estado de São Paulo não era uma "pedra no sapato" dos presidentes, pois, apesar de constituir grande preocupação federal, era o estado da União que mais se desenvolvia, concentrando a maior parte da força industrial e econômica do País. Em 1965, contudo, o AI-2 também trouxe transtornos políticos para o estado. Apesar de, a partir desse ano, todos os governadores paulistas serem do partido pró-regime militar, a Aliança Renovadora Nacional (Arena), foi preciso cuidado para que o apoio se confirmasse.

> A preocupação com a sucessão estadual paulista levou Castelo Branco a realizar uma reunião em maio de 1966 com os responsáveis pela atuação da Arena de São Paulo – deputados federais e estaduais e membros do diretório regional – na qual ficou acertado que estes prepariam urna lista tríplice para que o presidente escolhesse um nome, que, segundo Castelo Branco, deveria ser o de um "revolucionário autêntico". Elaborada a lista, Abreu Sodré figurou em primeiro lugar, seguido por Laudo Natel e Paulo Egídio Martins, sendo o seu nome aprovado pelo presidente (PAULO..., 2019).

A lista feita pelo Presidente Castelo Branco foi eleita, pleito a pleito, exatamente na ordem citada e, apesar das diferenças que poderiam ter com o governo federal, todos mais se

aliaram que se indispuseram, além de não deixarem de promover o estado de São Paulo com grandes obras viárias e políticas que visavam a investimentos no interior.

Para o governo federal, o grande problema era ter a cidade do Rio de Janeiro como "caixa de ressonância" do País, com uma política que podia opor-se à União, desestabilizando-a. Sendo assim, a intenção da proposta de fusão era a de esvaziar a densidade política local, tornando a cidade do Rio de Janeiro um município como outro qualquer. A Guanabara, enquanto cidade-estado, precisava de uma manobra mais incisiva que apenas a indicação de governadores, como ocorrido em São Paulo, de maneira que, além de extinguir o lugar que causava tumulto, criaria outras preocupações para esse novo espaço de disputas políticas e objetivos econômicos.

Tendo em vista a possibilidade de fusão, um grupo oposicionista capitaneado pelo MDB foi formado, já que, um interventor seria nomeado para tal fusão, destituindo ou impossibilitando a eleição de um governador, o que seria interessante para o regime militar, pois não teria na Guanabara uma oposição. No entanto, apesar da oposição política, era inegável que, em 10 anos, desde o fim da condição de capital em 1960, os governos Lacerda e Negrão de Lima, não conseguiram , de fato, dotar a Guanabara com características de um estado da federação, o que fortalecia as intenções do governo federal.

Aventava-se então que o novo governador da Guanabara deveria apresentar mais características administrativas que políticas, a fim de consolidar o estado em questão. Nesse caso, Chagas Freitas era a opção, sendo, de certo modo, interessante para o regime miliar, que visava à normalização do País. A caminho do governo da Guanabara, Chagas Freitas aproveitou-se do enfraquecimento do MDB, que teve diversos de seus deputados cassados em 1968, durante a radicalização política. O MDB era maioria na Assembleia Legislativa da Guanabara e, se fosse eleito em 1970, Chagas Freitas seria o único governador de partido oposicionista na União (MOTTA, 2000b).

No dia 15 de março de 1971, Chagas tomou posse com um desafio: transformar a Guanabara em um estado maduro que pudesse se sustentar, evitando assim a fusão com o estado do Rio de Janeiro. O governador empossado não queria ser rotulado como um "prefeitão", termo usado para fazer referência a Lacerda e Negrão de Lima. Mais do que construir pontes e viadutos, a economia local devia ser desenvolvida (SARMENTO, 1999).

Além disso, o novo governador, que era amigo de Orlando Geisel, Ministro do Exército que o apoiava, fez as composições políticas necessárias com alianças locais e entregou os aparatos de segurança da Guanabara aos militares. Somado a isso, Chagas Freitas

também tinha no jornal *O Dia* um meio de comunicação aberto com a população mais pobre, uma arma valiosa que muito interessava ao governo federal. Como afirmar Motta (2000, p. 125):

> [...] os meios de comunicação em geral estavam passando por um duro processo de censura, o que tornava a propaganda eleitoral um bem precioso. Assim, não é difícil compreender que quem tivesse o controle desse bem teria certamente o controle do partido e a fidelidade de todos.

Especificamente quando houve a transferência da capital para Brasília e a estadualização da Guanabara em 1960, aos governadores eleitos foram propostos alguns objetivos: (i) modernização da estrutura administrativa; (ii) ocupação racional do território, com especial atenção para a Zona Oeste, por meio do Plano Lucio Costa, com a criação de zonas industriais em Jacarepaguá e Santa Cruz bem como a urbanização da Barra da Tijuca; e (iii) implantação de um ativo desenvolvimento industrial, capaz de reverter a perda carioca de espaço diante do quadro nacional para enfrentar seu esvaziamento econômico (MOTTA, 2001).

No entanto, em seu mandato como governador entre 1971 e 1975, assim como no de seus predecessores taxados de prefeitões, Chagas Freitas falhou, não conseguindo fazer da Guanabara um estado independente e autônomo, que não promovesse insegurança e conturbasse o cenário político nacional. O político acabou sendo aquele que deixou a cidade impedida de perpetuar sua característica de liderança nacional. Sendo assim, foi taxado não por aquilo que fez, mas por aquilo que foi incapaz de fazer (SARMENTO, 1999).

Os novos planos de Geisel, a partir de julho de 1974, buscavam a formação de um Brasil Grande, com uma proposta de distensão do regime militar e um novo estado no Centro Sul para contrabalançar a força de São Paulo e Minas Gerais. Dessa forma, o objetivo da fusão entre a Guanabara e o Rio de Janeiro era diminuir desequilíbrios regionais, diversificando polos industriais e reunindo economias para criação de um novo centro de desenvolvimento, como São Paulo (MOTTA, 2001).

Diferentemente de seus predecessores linha dura, os Generais Artur da Costa e Silva e Emílio Garrastazu Médici, responsáveis pelos anos mais violentos do regime, que contaram com a instituição do AI-5 e de violentos mecanismos de controle político, Orlando Geisel significava o retorno dos militares castelistas ao poder, uma referência a Castelo Branco,

primeiro presidente do regime militar e representante de uma ala mais moderada das forças armadas (SILVA, 1992).

Geisel e seus apoiadores entendiam que nenhuma sociedade poderia viver tanto tempo submetida a um regime autoritário, o que poderia causar explosões sociais e consequências incalculáveis. Além disso, a crise econômica e a aceleração inflacionária causaram um revés para a ditadura: o MDB quase duplicou suas cadeiras na Câmara dos Deputados e as triplicou no Senado, ou seja, mesmo ainda minoritário, o partido estava ampliando a sua penetração junto ao eleitorado. A mudança era um recado claro aos generais e apontava para o fato de que, salvo pelo recrudescimento político, os militares não se sustentariam no poder. Esse foi o contexto que levou Geisel a promover a abertura política e o início da redemocratização, um processo de altos e baixos que, aos poucos, reestabeleceu direitos pela luta democrática, enquanto os militares cediam e postergavam uma briga que envolvia as alas dura e moderada. Os passos do presidente em direção aos seus objetivos principais eram então dados considerando compensações. O início do desmantelamento dos órgãos repressores, por exemplo, foi contrabalanceado pela aprovação da Lei Falcão, em 1976, e do Pacote de Abril, em 1977 (SILVA, 1992).

Em julho de 1974, a tentativa de sustentar a Guanabara como um estado da federação foi encerrada com a lei da fusão, aprovada pela Câmara dos Deputados. A Guanabara foi então extinta e anexada ao estado do Rio de Janeiro. Para execução do processo, foi escolhido um elemento neutro na política local, o Almirante Faria Lima, militar de formação técnica e próximo do Presidente Geisel (MOTTA, 2001)

A consolidação do polo econômico do Rio de Janeiro, com efeitos na economia nacional, fazia parte do II Programa Nacional de Desenvolvimento (PND), que defendia os complexos industriais e era apoiado pelos empresários locais, atentos a uma possível competição com São Paulo. Além disso, havia a questão dos limites territoriais, que impediam uma maior expansão industrial em São Paulo, como no ABC paulista, o que supostamente tornaria a economia esvaziada e favoreceria a fusão entre a Guanabara e o Rio de Janeiro. Essa teoria, contudo, é negada pelas pesquisas realizadas, que demonstram o crescimento econômico da Guanabara à época (MOTTA, 2001).

Os objetivos do Almirante e interventor com o processo de fusão eram os mesmos propostos para Chagas Freitas pela União. A atenção continuava voltada para a industrialização do estado, mais explicitamente da Zona Oeste da cidade do Rio de Janeiro, área em que já existia o Autódromo de Jacarepaguá desde 1966. Sendo assim, pode-se afirmar

que a reforma do autódromo para receber a F1, em 1977, ia ao encontro dos objetivos governamentais, pois aproveitava a penetração e importância internacional do evento para anunciar as potencialidades tanto da região quanto do País, de forma a atrair investimentos.

Enquanto isso, em Interlagos, o GP de Fórmula 1 de 1977 apresentou problemas de infraestrutura que se notabilizaram pela reclamação dos pilotos e da imprensa quanto à segurança da pista e à estrutura dos *boxes*. Tais problemas poderiam ter sido contornados com investimentos em reformas pontuais, afinal o autódromo paulista tinha um traçado elogiado e compunha a história recente de grande desenvolvimento do automobilismo no Brasil.

No entanto, a reforma do autódromo carioca passou a ameaçar Interlagos como sede do Grande Prêmio Brasil de Fórmula 1 quando suas novas potencialidades resolviam as faltas que a pista paulista apresentava, como muros baixos que permitiam invasões e poucas arquibancadas, o que reduzia a margem de lucro com a venda de ingressos, bem como *boxes* desatualizados e pista mal conservada. A questão que se apresenta neste ponto é: por que reformar o autódromo carioca dado a maior intimidade que o autódromo paulista tinha com o automobilismo nacional?

Os objetivos federais em relação ao Rio de Janeiro, aliados ao governo de fusão e aos governadores e prefeitos paulistas pró-regime, preocupados com as disputas políticas daquele estado, apresentam-se como fatores que orientam a resposta a esse questionamento. Em 1977, o governador de São Paulo era Paulo Egydio (1975-79), da Arena. Egydio indicado pelo novo Presidente da República, General Ernesto Geisel, e teve como desafio a estruturação da Arena paulista, com várias correntes políticas atuantes no estado. No entanto, a disputa interna impediu que o partido criasse uma máquina política e administrativa relativamente sólida (PAULO..., 2019). Já o prefeito era Olavo Egydio Setúbal (1975-1979), também da Arena, e recebeu apoio do governador e diversas manifestações federais favoráveis. Em sua gestão, fez um plano de obras viárias visando atender às áreas mais carentes e desenvolver a Zona Leste da cidade. Preocupou-se com os setores de serviços, saúde, educação, trânsito, áreas verdes, ruas e a iluminação pública (OLAVO..., 2019).

A reforma do autódromo carioca começa a fazer sentido quando relacionada a esses anseios governamentais, considerando a organização do estado vizinho diante do Regime Militar e a fusão para desenvolvimento industrial e econômico do Rio de Janeiro. O fato aparentemente se confirma com a chegada da F1, em 1978, e o seu poder midiático interessante à propagação de tais objetivos.

Somado a isso, o traçado da pista carioca, que era menor que o de Interlagos (5.031 m e 7.960 m respectivamente), também parece ter relação com os novos rumos que a F1 começava a tomar. Tal diferença era interessante para promotores e patrocinadores, pois aumentava a quantidade de voltas na corrida e, consequentemente, a quantidade vezes que as marcas dos patrocinadores eram expostas a cada volta na televisão. Bernie Ecclestone, que começava a promover na F1 novos rumos profissionais, enxergava essas vantagens e realizou, nos anos 1980, transformações na maneira de organizar o evento. Esse foi o período em que a F1 se reinventou, tornando-se o megaevento que vemos atualmente. Dois dos maiores exemplos dessas transformações são os *paddocks*[15] cada vez maiores para agradar os patrocinadores e os níveis de segurança na pista cada vez mais exigentes para proteger os pilotos e o espetáculo. Lovell (2004, *apud* NAESS, 2017, p. 10) confirma esse objetivo de Bernie Ecclestone quando afirma que, mesmo em épocas de governos militares e políticas de Guerra Fria, não havia muros que impedissem Bernie de transformar a F1 em uma marca global. Nas palavras do autor:

> […] his method was an extraordinary example of dogged and determined effort, as he jetted round the world cutting deals with senior government officials and industrial leaders to add another circuit, with all its immensely complex planning and construction at a cost of many millions of dollars, to the Formula One calendar. In the days of the Berlin Wall, he was not deterred by either the political limitations imposed by a deeply divided Europe, nor by unfavourable economic conditions or currency regulations (LOVELL, 2004, *apud* NAESS, 2017, p. 10).

Tal fato se coaduna com aquilo que Rein, Kotler e Shields (2008) apresentam como a "Era da Televisão" nos esportes: período em que o monopólio dos produtos esportivos se transforma pela presença maciça dos meios de comunicação, representados pela televisão, que passou a realizar, na década de 1970, transmissões coloridas e ao vivo de grandes eventos como a Copa do Mundo, os Jogos Olímpicos e o Campeonato Mundial de Fórmula 1. A representatividade do esporte alcançou novos patamares com suas imagens arrebatadoras, carregadas de valores humanos e modernos, como dedicação, superação, força, sucesso e velocidade, em conjunto, é claro, com os interesses econômicos e políticos.

> A televisão criou igualmente novas oportunidades para o crescimento tanto de esportes monopolizados quanto para aqueles em emergência. Nos primeiros anos

[15] Áreas atrás dos *boxes* onde, inicialmente, as equipes mantinham toda estrutura de suporte. Atualmente, é largamente utilizado também por patrocinadores, sendo o local por onde muitos visitantes e equipes de filmagem circulam.

> das transmissões pela televisão, por exemplo, os esportes representavam 60% de toda a programação das emissoras (REIN; KOTLER; SHIELDS, 2008, p. 50).

Quanto aos problemas da pista de Interlagos, observados na corrida de F1 em 1977, os jornais trouxeram as seguintes informações:

> (1) Pace acha que pista de Interlagos está pior.
> Ao falar sobre seu treino com chuva no dia anterior, o piloto brasileiro criticava o autódromo paulista.
> – Cada ano que passa a pista de Interlagos piora. O circuito está horrível em vários pontos. O carro fica difícil de ser controlado nesses trechos (*O Globo*, 20 de janeiro de 1977, p. 32).
>
> (2) Reutemann é o vencedor em corrida cheia de acidentes.
> Matéria apontava que asfalto soltando na curva três causou diversos acidentes.
> Apenas sete carros terminaram a prova por acidentes ou quebras. Na curva três onde o asfalto se soltava quatro pilotos se acidentaram e saíram da prova (Jochen Mass, Clay Regazoni, Ronie Peterson e Patrick Depailler[16] que machucou o joelho e foi transferido de ambulância para os *boxes*) (*O Globo*, 24 de janeiro de 1977, p. 26).
>
> (3) Palavras de Pace sobre a curva 3:
> – O que fizeram na curva Três foi criminoso. Poderia ter havido um sério acidente. Há pouco mais de uma semana eu vim à Interlagos, examinei aquele local e fiz críticas, que muito pouca gente aceitou. Agora todos podem ver que eu estava certo. Eu só peço que nunca mais façam o recapeamento de um piso tão em cima da prova porque os acidentes serão inevitáveis. E hoje eles só não foram graves por muita sorte (*O Globo*, 25 de janeiro de 1977, p. 27).
>
> (4) Na Inglaterra críticas a Interlagos.
> Daily Mail – Críticas as péssimas condições da pista de Interlagos em manchete: "O Grande Prêmio, em Interlagos, foi uma verdadeira roleta brasileira", tendo ao

[16] Entre os acidentados na Curva 3 de Interlagos, no GP de 1977, o piloto francês foi o único a ser transferido de ambulância para os boxes. A tensão sobre acidentes na F1 era grande nessa época, pois não eram raras as mortes.

> lado uma charge de Reutemann no pódio não recebendo uma taça, mas sim uma xícara de café – alusão ao alto preço do produto na Inglaterra.
> Evening Standard – faz uma entrevista com Carlos Reutemann, em que o piloto argentino condena o péssimo estado da pista e que ela terá de ser refeita para ser usada novamente. O Jornal culpa o estado da pista pelos vários acidentes e diz que "só um milagre evitou" consequências mais graves (*O Globo*, 25 de janeiro de 1977, p. 26).

Nessa mesma edição da corrida, enquanto os carros eram retirados do autódromo, o administrador de Interlagos, Francisco Rosa, respondia às críticas que lhe foram feitas dizendo que, com a verba da prefeitura de São Paulo entregue aos setores prioritários da cidade, como poluição, saneamento básico e transportes, nem ele acreditava que poderia ser encontrada uma solução até janeiro do próximo ano, quando seria realizado o GP Brasil-78. A fala de Francisco Rosa confirma os objetivos do prefeito de São Paulo à época, Olavo Egydio Setúbal, que priorizou o desenvolvimento de setores com maiores necessidades, fato que fez com que seu governo se destacasse. Podemos dizer ainda que essas necessidades vinham a calhar para aquilo que o governo federal pretendia com a fusão. Além disso, a maior influência exercida sobre os dois estados – já que, em São Paulo, o Prefeito era da Arena e, no Rio, tinha sido escolhido pelo interventor da fusão – facilitaria a mudança de endereço da F1.

No *Jornal do Brasil* (JB), a cobertura da corrida também não escondia os fatos que estragaram a festa:

(1) Reutemann faz restrição à pista (*JB*, 21 de janeiro de 1977, p. 26).

(2) Mau estado da curva 3 decidiu colocações no GP Brasil de 1977 (*JB*, 24 de janeiro de 1977, p. 22).

(3) Foi o mais acidentado Grande Prêmio do Brasil de todos os tempos. Largaram 22 e só chegaram sete (*JB*, 24 de janeiro, de 1977 p. 23).

Segundo a maioria dos pilotos, o asfalto colocado na curva três poucos dias antes foi o principal responsável por tantos acidentes. Emerson Fittipaldi disse que só havia um lugar,

bem no canto, por dentro, para se passar com segurança e que quem não passasse por ali rodaria. A situação piorou com as primeiras rodadas, que deixaram a pista cheia de óleo. "O asfalto estava soltando. Havia pedra e óleo, estava um caos. Mal dava para controlar o carro." O ex-campeão mundial, Jackie Stewart, preocupado com acidente de Patrick Depallier, de quem é amigo particular, fez críticas severas ao circuito de Interlagos: "Nunca houve tantos acidentes aqui em Interlagos. Os organizadores da Prova têm que se preocupar com isso daqui para frente, pois poderia ter morrido alguém" (*JB*, 24 de janeiro de 1977, p. 22).

No entanto, nem tudo era tragédia. A força do circo da Fórmula 1 e a sua capacidade de atrair o público já era grande nos anos 1970, como destaca o *Jornal dos Sports*:

> (4) Mais de 80 mil pessoas assistiram à largada do Grande Prêmio Brasil de Fórmula 1, lotando o autódromo de Interlagos. O público ficou satisfeito com a prova e o respeito dos organizadores aos horários da competição. [...] Um cálculo preliminar dava a renda de Interlagos como superior a Cr$ 4milhões, o que segundo os promotores mostra o sucesso da prova em termos financeiros (*Jornal dos Sports*, 24 de janeiro de 1977, p. 8).

Era justamente esse poder de atração que interessava aos objetivos do governo federal e de fusão para com o novo estado que se queria formar.

No Rio de Janeiro, o Almirante Faria Lima, então governador, indicou Marcos Tamoyo para prefeitura do Rio, um nome carioca que atendia aos anseios da população mas também era alinhado com os militares e tinha a simpatia dos empresários da construção civil (MOTTA, 2001), fator muito importante para o alcance das propostas idealizadas para a Zona Oeste e a ocupação da Barra da Tijuca.

Tamoyo ficou à frente da prefeitura por quatro anos (1975-1979), mas não trabalhou tanto em prol da fusão. Sua administração passou pela reforma do autódromo, em 1977, e pelo primeiro GP do Rio, em 1978. No entanto, de acordo com o que indicam as fontes, provavelmente vetou a realização do GP em 1979, último ano de seu mandato. Apesar de indicado pelo interventor militar, Tamoyo não se apresentava tão alinhado assim com a questão da fusão, agradando os cariocas com uma posição pró Guanabara. Além disso, o escolhido para assumir o governo do estado em 1979 foi Chagas Freitas, o que frustrou as expectativas de Tamoyo de ser priorizado. Nesse sentido, a decisão quanto ao GP do Rio de

1979, uma vitrine para as intenções nacionais e locais, pode ter sido resultado de uma retaliação política que visava dificultar o sucesso do governo de fusão.

Chagas Freitas, o escolhido, era mais confiável para os anos de abertura política e, mesmo tendo sido uma "pedra no sapato" no início da fusão, em 1974, sabia que o seu cancelamento seria inviável (MOTTA, 2001).

> Bem relacionado com importantes setores da vida econômica da cidade, como a construção civil, Tamoyo seria capaz de disputar espaços de poder na política carioca, não apenas por seu passado, mas por ter-se mantido, no presente, como um crítico da situação que se encontrava o Rio de Janeiro, habilitando-se, desse modo, a angariar o apoio de amplas fatias da população que viam a cidade como vítima da junção com o estado do Rio (MOTTA, 2001, p. 24).

Para garantir o sucesso da fusão, encarada como um retrocesso pelos cariocas, os recursos federais foram muitos. Afinal, além de ir ao encontro das propostas de industrialização, a fusão era a vitrine de um projeto bem-sucedido de administração pública implantado pelo governo militar, caracterizando-se como um fator de convencimento por arrebentamento simbólico. É importante observar, neste ponto, que o arrebatamento simbólico era uma característica dos anos de Regime, que investia em propagandas governamentais a fim de convencer a população dos seus feitos e objetivos, além de buscar uni-la "em prol do País", por meio do patriotismo.

Essa condição nos remete a Bourdieu (1989) e às relações entre capital político e poder simbólico do Estado. Situado no campo político como o provedor de ideias-força que tentam envolver a população, de forma que ela seja capaz de decifrá-las – muitas vezes, inconscientemente –, o Estado busca a afirmação dos seus interesses por meio da aceitação popular. "Esse ato de classificação tem a força de algo oficial que se impõe a todos" (SAINT MARTIN, 2017, p. 112). Segundo Bourdieu (1989, p. 10), "os símbolos [...] tornam possível o consensus acerca do sentido do mundo social que contribui fundamentalmente para a reprodução da ordem social: a integração 'lógica' é a condição da integração 'social'." O poder simbólico do sucesso da fusão e dos agentes envolvidos no seu acontecimento remete, consequentemente, àqueles que detêm a maior parcela de poder político e conseguem exercer maior ação sobre os interesses em jogo. Ainda segundo o autor:

> Os sistemas simbólicos, como instrumentos de conhecimento e de comunicação, só podem exercer um poder estruturante porque são estruturados. O poder simbólico é um poder de construção da realidade que tende a estabelecer uma ordem

> gnosiológica: o sentido do mundo (e, em particular, do mundo social) supõe aquilo que Durkheim chama de *conformismo lógico*, quer dizer, – uma concepção homogênea do tempo, do espaço, do número, da causa, que torna possível a concordância entre as inteligências (BOURDIEU, 1989, p. 9).

Com os investimentos federais, a economia local cresceu 7,8% ao ano, taxa maior que a nacional, de 6,4%. No entanto, o sucesso político do processo era uma incógnita, especialmente a partir de 1979, ano em que o interventor Faria Lima deixou o poder (MOTTA, 2001). De acordo com a autora (MOTTA, 2001, p. 23):

> De fato não faltaram investimentos federais no Rio de Janeiro, ainda mais que nesse estado se concentravam alguns dos setores econômicos mais privilegiados pelo II PND, como a indústria naval, a petrolífera, a siderúrgica, também se localizavam as principais empresas estatais do país, como a Petrobras, a Eletrobras, e a Nuclebrás, entre outras. Desse modo, se, do ponto de vista econômico, a fusão contribuiu para a consolidação do processo de autarquização econômica previsto pelo projeto "Brasil Grande", o mesmo não aconteceu na área política, bem mais sensível às mudanças de ventos trazidos pela aceleração da abertura.

Os investimentos federais no Rio eram importantes não só para alavancar o novo estado mas também para ajudar o País a superar uma crise econômica que se instalou após os anos do Milagre Econômico (1968-1973), período que compreende o fim do governo Costa e Silva e todos os anos do governo Médici. O Milagre compreendia o Plano Econômico de Desenvolvimento (PED) e o I Plano Nacional de Desenvolvimento (PND), dois programas que visavam, por meio de condições que envolviam a estabilização da inflação, a credibilidade externa, a retomada da produtividade e a manutenção de um estado politicamente forte, transformar o Brasil em uma potência econômica capaz de competir no mercado mundial. O crescimento de 11% ao ano, contudo, demonstrava fraquezas, como a internacionalização da economia e os empréstimos, que deixavam o plano vulnerável a crises (SILVA, 1992).

Em 1973, a Crise do Petróleo balançou o mercado, levando os barris a custarem três vezes mais, o que afetou diretamente o Brasil, que importava 80% dessa matéria-prima. Quando Geisel chegou à presidência, em 1974, a inflação instável e a balança comercial desfavorável já tinham desestabilizado a economia. O II PND visava manter um crescimento de 10% ao ano e tinha como metas melhorar a distribuição de renda e evitar desagastes políticos. Novos empréstimos foram feitos para combater o preço do petróleo, mas a crise perpetuou durante o mandato de Geisel (SILVA, 1992).

Em meio a esse fim de governo, a F1 se encaixava como uma luva, já que desviava a atenção dos problemas e amenizava a imagem da fusão. O GP Brasil de F1 de 1978, primeiro a ser realizado no Rio de Janeiro, foi especial nesse sentido, pois, além de causar um alvoroço na cidade, contou com a chegada de Emerson Fittipaldi ao pódio, feito que o piloto realizou com um carro da única equipe brasileira de Fórmula 1, a Fittipaldi Copersucar F1. Foi um segundo lugar com sabor de vitória.

Figura 2 – Reportagem veiculada na revista *Quatro Rodas* em fevereiro de 1978.



Fonte: Revista *Quatro Rodas*, 1 nov. 2020. p. 112,113.

Já em 28 de janeiro de 1978, a capa do jornal *O Globo* destacava Emerson Fittipaldi, que havia feito o terceiro tempo nos treinos de sexta-feira, criando a expectativa de bom desempenho para os treinos classificatórios de sábado bem como para a corrida. Além disso, aproveitando a realização do GP no recém-reformado autódromo do Rio, um anúncio de mais de ¼ de página ressaltava a construção do Autódromo do Rio de Janeiro, com foto da reta de largada e da torre de controle, além do texto destacado em sequência à Figura 3. O anúncio, aparentemente da prefeitura do Rio de Janeiro, estava de acordo com o sentimento de nacionalismo que o governo militar pregava. As empresas envolvidas na construção eram a

Bahia construtora S.A., Carioca Engenharia, a Construtora União Ltda. e a Empresa Brasileira de Engenharia e Comércio Ltda.

Figura 3 – Anúncio veiculado pelo jornal *O Globo* em 28 de janeiro de 1978.



Fonte: Disponível em: https://acervo.oglobo.globo.com/consulta-ao-acervo/?navegacaoPorData=197019780128. Acesso em: 1 nov. 2020.

> A engenharia brasileira acaba de completar um grande circuito.
> Neste domingo, chegue primeiro.
> Venha conhecer nos mínimos detalhes o grande prêmio que você acaba de ganhar da prefeitura: o Autódromo do Rio de Janeiro.
> Considerado pelos "experts" do automobilismo como um dos mais perfeitos do mundo, o Autódromo do Rio de Janeiro é mais uma grande obra totalmente projetada e construída por brasileiros. A nossa engenharia acaba de completar um grande circuito.
> Venha comemorar isso.

No dia seguinte (29 de janeiro), no mesmo jornal, mais um anúncio do autódromo reformado pela Prefeitura do Rio de Janeiro. Na foto, Emerson Fittipaldi no Coopersucar, e no texto, as qualidades da nova pista:

Figura 4 – Anúncio veiculado pelo jornal *O Globo* em 29 de janeiro de 1978.



Fonte: Disponível em: https://acervo.oglobo.globo.com/consulta-ao-acervo/?navegacaoPorData=197019780129 Acesso em: 1 nov. 2020.

> Hoje nossa cidade ganhou um circuito onde é proibido andar a menos de 80 km por hora.
>
> O Autódromo da cidade do Rio de Janeiro será inaugurado hoje com a disputa do GP Brasil válido pelo campeonato mundial de Fórmula 1. Considerado um dos circuitos mais bonitos e modernos do mundo. O Autódromo do Rio de Janeiro ao lado do maior centro de convenções e exposições da América do Sul, o Rio Centro, transforma a Barra num monumental polo de turismo e lazer, digno de cidade maravilhosa. Foi dada a largada.

O novo bairro citado no anúncio oferecia a oportunidade de um crescimento livre das limitações do resto da cidade, já bastante habitado. Junto da abundante natureza local, oferecia a oportunidade de planejamento de uma nova cidade e de um novo estilo de vida,

aproveitando essa característica natural. O projeto para a Barra visava ao equilíbrio na disputa entre o verde e o branco[17] de maneira virtuosa.

Nas palavras de Lucio Costa, autor do plano piloto para o bairro, procurou-se "conciliar a urbanização na escala que se impõe, com a salvaguarda, embora parcial, dessas peculiaridades que importam preservar" (REZENDE; LEITÃO, 2003, p. 4). No entanto, a especulação imobiliária logo se acentuou no bairro carioca. Consequentemente, a força do setor imobiliário em busca de crescimento e lucro foi, aos poucos, forçando modificações no plano original. Nesse sentido, a F1 veio a favorecer o setor imobiliário e turístico, funcionando como uma grande vitrine que atraía a todos.

Segundo Maricato (2013, p. 124), "a importação dos padrões do chamado primeiro mundo, aplicados a uma parte da cidade (ou da sociedade), contribuiu para que a cidade brasileira fosse marcada pela modernização incompleta ou excludente." Dessa forma, o autódromo, como um aparato tecnológico de um esporte avesso à realidade da maioria da população, compunha os objetivos do governo, e não as necessidades urbanas. As perguntas que se colocam neste ponto são: que benefício urbano o autódromo proveria e como a F1 se encaixa nisso? Que sentido a F1 e a Barra encerram em conjunto? Ainda de acordo com Maricato (2013, p. 124):

> A crise da matriz modernista/funcionalista que alimentou o planejamento urbano no século XX prepara o espaço para sua substituição [...]. Estamos nos referindo a um processo político e econômico que, no caso do Brasil, construiu uma das sociedades mais desiguais do mundo, e que teve no planejamento urbano modernista/funcionalista importante instrumento de dominação ideológica: ele contribuiu para ocultar a cidade real e para formação de um mercado imobiliário restrito e especulativo. Abundante aparato regulatório (leis de zoneamento, código de obras, código visual, leis de parcelamento do solo etc.), convive com radical flexibilidade da cidade ilegal, fornecendo o caráter da institucionalização fraturada, mas dissimulada.

O Plano Diretor para Barra da Tijuca e baixada de Jacarepaguá seguiu justamente esse padrão, tornando a ocupação de uma nova área da cidade possível com regras de zoneamento e construção que foram modificadas ao longo dos anos, em função da especulação imobiliária. A ocupação se fez por uma camada social mais alta, que tinha condições de viver em lugares privilegiados, próximos à praia e à natureza local abundante. Os empreendimentos imobiliários seguiam – e seguem até hoje – a padronização da vida em minicidades, sendo

[17] No jargão da arquitetura, a disputa entre verde e branco significa a disputa entre a natureza e o que será construído.

organizados em condomínios fechados em uma região urbana distante cujo acesso era feito, basicamente, por automóveis particulares, dado que o transporte público era precário, o que afirmava ainda mais a exclusão. Nesse contexto, a F1 surgia como uma das maiores propagandas e o maior atrativo que o bairro poderia ter.

> Em 1977, na gestão do prefeito Marco Tamoyo, foi elaborado para a cidade o PUB Rio, um plano de diretrizes, com o objetivo de "criar uma estrutura espacial que permita um desenvolvimento social e econômico" (REZENDE, 1982, p. 67). [...] o PUB Rio incorporou a Sudebar[18] e o Plano Piloto de urbanização da Barra da Tijuca, que a partir de então se submeteriam às políticas municipais (SILVA, 2014).

Não por acaso, o ano desse plano de diretrizes é o mesmo da reforma do autódromo e, não por acaso também:

> [a] proposta apresentada pela Sudebar de uma ocupação mais intensa e diversificada na orla marítima, de modo a tornar a Avenida Sernambetiba "muito mais uma Avenida Atlântica do que uma Vieira Souto". Tentava-se, assim, recuperar o modelo de cidade que tinha em Copacabana, na sua diversidade de usos e elevados índices de ocupação, um contraponto aos ideais do urbanismo modernistas. Desse modo, o Decreto 3.046 em 1981 alterava gabaritos das edificações e criava novas condições de parcelamento, autorizando, ainda, a construção de hotéis-residência ao longo da orla marítima. Tratava-se de uma medida que promoveria a verticalização e a diversificação de usos nessa área, alterando, assim, as características propostas inicialmente por Lucio Costa (REZENDE; LEITÃO, 2003, p. 8-9).

Segundo Berman (1986, p. 224), "em países relativamente atrasados, onde o processo de modernização ainda não deslanchou, o modernismo, onde se desenvolve, assume um caráter fantástico, porque é forçado a se nutrir não da realidade social, mas de fantasias, miragens e sonhos." Inspirados em Brasília, esse novo Rio modernizado, o mais novo e moderno autódromo do Brasil e o maior pavilhão de eventos da América Latina, no Riocentro, convergiam para aproveitar os espaços amplos e característicos do novo bairro. A F1, nesse sentido, compõe uma proposta de realidade que, junto com a organização do novo bairro carioca, visava apresentar um novo estilo e sonho de vida.

Realizado no Rio, o GP de 1978 foi um sucesso, ainda mais com o desempenho de Emerson Fittipaldi, afinal a equipe brasileira não tinha o melhor carro do *grid*, era pequena e tinha dificuldades financeiras comparadas às grandes equipes, como Ferrari, Renault e

[18] Superintendência de Desenvolvimento da Barra da Tijuca.

McLaren. Emerson ganhou destaque também na capa do jornal *O Globo* e do *Jornal do Brasil* na segunda feira, 30 de janeiro, com as seguintes manchetes respectivamente:

(5) Reutemann vence e Emerson chega em segundo (*O Globo*, 30 de janeiro de 1978, p. 1)

(6) Reutemann é o vencedor com Emerson em 2º. Nas duas ocasiões havia foto das comemorações dos pilotos (*JB*, 30 de janeiro de 1978, p. 1)

A expectativa para a corrida se fez sentir não somente pelas arquibancadas lotadas no dia da corrida mas também, e ainda mais, pela quantidade de espectadores que chegaram na noite anterior para esperar a abertura dos portões e evitar problemas. Em meio a essa expectativa, uma bateria de escola de samba chegou para animar. No dia seguinte, quando os portões abriram, a ansiedade fez com que alguns atravessassem o valão que separava o estacionamento dos muros do autódromo e, com a água na cintura, tentassem entrar. Quem não dormiu em frente ao autódromo ou madrugou para chegar cedo, encontrou as vias de acesso interditadas. Os carros foram deixados nos acostamentos e terrenos baldios, uma verdadeira romaria se formou em direção ao autódromo (*Jornal do Brasil*, 30 de janeiro de 1978, p. 18-22).

"Impecável" foi como *O Globo* classificou a corrida no Rio de Janeiro, já que, apesar da quantidade de pessoas, a excitação, o calor e os veículos, nenhum grave incidente foi relatado, não podendo então ter sido mais auspiciosa a inauguração do autódromo, com demonstrações de boa organização urbana e disciplina coletiva (*O Globo*, 31 de janeiro de 1978, p. 32).

Apesar do sucesso e da grande aceitação do público, não seria fácil sustentar o evento no Rio, tendo em vista as instabilidades políticas locais e também a disputa com São Paulo, que não perderia sem antes brigar pelo seu maior evento. Formava-se assim um *campo* de disputa pela F1 e pelas vantagens que o evento conferia às cidades do Rio de Janeiro e de São Paulo, aparentemente os únicos atores concorrentes. No entanto, tendo em vista que o evento promovia vantagens que iam além daquelas conferidas às cidades sede, a Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA), personificada pelos seus presidentes, e a Associação de Construtores da Fórmula 1 (Foca), personificada por Bernie Ecclestone, constituíram os outros dois atores em *campo* que disputaram pelas vantagens e distinções que a F1 conferia.

De acordo com Bourdieu (2003, p. 119-120), “Em qualquer campo descobriremos uma luta cujas formas específicas terão de ser investigadas em cada caso, entre o novo que entra e tenta arrombar os ferrolhos do direito de entrada e o dominante que tenta defender o monopólio e excluir a concorrência.” O Rio de Janeiro, representando esse novo, desbravava a F1 apresentando-se como a nova sede do GP do Brasil. Para tal, concorria com o interesse do governo por meio de um novíssimo e moderno autódromo. Ainda segundo Bourdieu, “os novos que entram têm de pagar um direito de entrada que consiste no reconhecimento do valor do jogo [...] e nos princípios de funcionamento do jogo” (BOURDIEU, 2003, p. 122).

Considerando os interesses do governo, para entrar no jogo, o Rio de Janeiro não tinha outra opção a não ser agregar às suas qualidades de cidade com forte apelo turístico um local de corridas – princípio fundamental de funcionamento desse jogo. Um autódromo novo e moderno, que chamasse a atenção dos gestores da F1 e colocasse a cidade em condições de luta pelo evento, aproveitando as fraquezas que Interlagos começava a apresentar, era então a solução.

O autódromo seria o alicerce que possibilitaria o início de uma disputa e por onde versariam todas as questões internas que envolviam o sucesso da organização do evento e sua perpetuação. Nesse sentido, afirma Bourdieu:

> Concretamente, [...] o aparecimento de um artista, de uma escola, de um partido ou de um movimento a título de posição constitutiva de um campo (artístico, político ou outro) é marcado pelo fato de a sua existência “por, como costuma dizer-se, problemas” aos ocupantes das outras posições, de as teses que afirma se tornarem uma parada em jogo de lutas, de fornecerem um dos termos das grandes posições em torno das quais se organiza a luta e que servem para pensar essa luta (por exemplo, direita/ esquerda, claro/obscuro, cientificismo/anticientificismo, etc.) (BOURDIEU, 2003, p. 225)

A briga começou imediatamente após a corrida no Rio de Janeiro, com o *Jornal do Brasil* apresentando a seguinte matéria em 2 de fevereiro de 1978:

(7) Nacache garante a Emerson que GP de 1979 é em Interlagos

São Paulo – Charles Nacache, presidente da Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA), telefonou ontem à Emerson Fittipaldi que oficiou à Federação Internacional de Automobilismo (FIA), comunicando a realização do Grande Prêmio Brasil de 79 no Autódromo de Interlagos. O dirigente também

> confirmou a mudança do local à Associação Mundial de Construtores de Fórmula 1.
>
> Emerson recebeu a notícia com agrado, mesmo reconhecendo que Interlagos necessita melhorar o quanto antes a sua segurança, fator de grande importância para todos os pilotos.
>
> – Tenho esperança que na próxima prova em janeiro do ano que vem a prefeitura de São Paulo poderá melhorar as condições gerais de Interlagos, em especial na parte dos *Boxes* e das garagens, atualmente em péssimo estado, disse Emerson (*JB*, 2 de fevereiro de 1978, p. 17).

A matéria apresentava também a possibilidade de ocorrer um revezamento da corrida nas duas cidades, o que seria uma forma de agradar a todos ou desagradá-los o mínimo possível. No entanto, a possibilidade esbarrava na distância mínima exigida entre duas sedes da F1 de duas mil milhas: Rio de Janeiro e São Paulo alcançam, aproximadamente, somente a distância de 250 milhas. Outro problema grave que envolvia Interlagos era a relação entre a venda de ingressos e os muros baixos do autódromo. "Interlagos possui condições para sediar a corrida, mas precisa evitar certos problemas, como o ocorrido em 77, quando 100 mil pessoas compareceram ao Grande Prêmio do Brasil, mas apenas 30 mil pagaram ingressos" (*JB*, 2 de fevereiro de 1978, p. 17). Com exceção dos convidados, que recebiam convites para comparecer ao evento, a maior parte do público pulava os muros que cercavam o traçado e, nos barrancos ao redor da pista, assistia à corrida.

Pode-se aliar tal fato aos conceitos que envolvem a doxa, a ortodoxa e a heterodoxa que, segundo Bourdieu, determinam as ações e estratégias daqueles que representam a disputa. O conceito de doxa pode ser relacionado à F1 e ao que ela simbolicamente representa pela distinção que pressupõe. Já o conceito de ortodoxa pode ser relacionado a São Paulo, que, detendo os direitos sobre a F1, toma atitudes por meio de seus agentes para manutenção da doxa. Por fim, o conceito de heterodoxa pode ser relacionado, ao Rio de Janeiro, que, como novo entrante no campo, tenta subverter a ordem ao seu favor.

> Os que num estado determinado da relação de força monopolizam o capital específico [...] inclinam-se para estratégias de conservação – as que, nos campos de produção de bens culturais, tendem para a defesa da ortodoxia – ao passo que os menos providos de capital [...] inclinam-se para as estratégias de subversão [...] a heterodoxia, como ruptura crítica, muitas vezes ligada a crise, com a doxa, que faz sair os dominantes do silêncio e que lhes impõe que produzam o discurso defensivo da ortodoxia, pensamento direito e de direita visando restaurar o equivalente da adesão silenciosa da doxa (BOURDIEU, 1989, p. 120).

Essa disputa entre as cidades do Rio de Janeiro e São Paulo é marcante na história do Brasil. Enquanto o Rio era a Capital da República e sustentava, sem muito esforço, uma distinção política inerente ao título que recebia, São Paulo fazia valer sua posição por meio do desenvolvimento econômico de vanguarda, com a presença de indústrias e de uma elite que se fortaleceu nesse contexto econômico. O fim da condição de capital retirou do Rio de Janeiro o título que assegurava sua posição nessa disputa e, além disso, descortinou uma condição política conturbada e desorientada, já que agora não havia a tutela da União para guiar seus passos. Além disso, a condição econômica da cidade era atrasada em relação à de São Paulo. Por outro lado, seu poder simbólico ainda era potente, devido aos anos que logrou desenvolvimento sob a condição de capital. Os aparatos do estado, como importantes instalações militares, o seu poder de repercussão na opinião política nacional e o tamanho do seu colégio eleitoral comprovam isso.

Nos esportes, essa disputa seguiu marcadamente no futebol, com rixas entre os clubes dos dois estados na tradicional Taça Rio São Paulo de Futebol e nos jogos entre as seleções dos dois estados, por exemplo. No automobilismo, seria estranho se isso não acontecesse, principalmente com um evento tão importante em disputa, cuja capacidade de promover a distinção entre essas cidades era clara.

O contexto político do Rio de Janeiro nesse período (fim dos anos 1970) facilitou o *lobby* de Emerson Fittipaldi para o retorno da corrida a São Paulo, já que as questões que envolviam o fim da fusão dividiam a política fluminense e não facilitavam o desenvolvimento do estado e do município.

Nem mesmo um dos mais importantes eventos automobilísticos realizado pela CBA e ACB foi suficiente para trazer a corrida para o Rio. No dia 2 de agosto de 1979, devido à crise do petróleo, o governo proibiu as corridas no País, e a solução encontrada foi a utilização do álcool. Para estimular o uso desse combustível, em 7 de setembro de 1979, foi realizado o Festival do Álcool: evento de corridas sediado no recém-reformado Autódromo do Rio de Janeiro. Nesse festival, as fábricas nacionais de automóveis e todas as equipes particulares foram obrigadas a correr utilizando o combustível extraído da cana-de-açúcar. “A solução encontrada foi um ato de heroísmo de engenheiros, construtores de motores, mecânicos e pilotos. Em muito pouco tempo, todos os carros de corrida brasileiros estavam adaptados para correr movidos a álcool” (LEME, 1999. p.152).

Segundo Mattar (2019), 54 mil pessoas lotaram o autódromo na data, que foi escolhida a dedo pela CBA. “Foram 196 pilotos presentes, divididos em Fórmula VW 1600, Fórmula VW 1300, Fórmula Ford, Divisão 3, Turismo Fiat, Turismo Passat, Stock Car e até uma categoria feminina chamada de ‘Panteras” (Mattar, 2019). A imagem promocional do evento, também utilizada nas credenciais, dava o tom do ufanismo das propagandas governamentais e do que se pretendia com o evento.

Figura 5 – Imagem promocional do Festival do Álcool, em 7 de setembro de 1979.



Fonte: Disponível em: https://rodrigomattar.grandepremio.com.br/2019/09/festival-do-alcool-40-anos/. Acesso em: 1 nov. 2020.

Em 1979, a corrida de F-1 ocorreu em São Paulo, mas não se concretizou como um sucesso e continuou não agradando os pilotos e gestores da F1. O que comprova a força política e econômica da cidade através do seu interesse pela corrida. À época, o jornal *O Globo* apontou o seguinte sobre o GP Brasil de F1 em São Paulo:

(8) O GP Brasil dificilmente dará lucro aos seus organizadores. O custo total foi calculado em 1,5 milhão de dólares – Cr$ 32.475.000,00 – e são poucas as

possibilidades da organização conseguir novos patrocinadores para equilibrar o investimento (*O globo* 1 de fevereiro de 1979. p. 33)

(9) "Reutemann: É um perigo correr em Interlagos". - Correr nisso aí é risco de vida certo. O piso está péssimo, cheio de ondulações. É uma ameaça a vida dos competidores. Não sou eu apenas a reclamar, ou melhor, denunciar o perigo. O Lafite sentiu também a gravidade da situação. (*O Globo*, 2 de fevereiro de 1979, p. 25)

(10) Preocupado com o comportamento do seu carro nas curvas, que explica o mau tempo nos treinos extra oficiais de ontem, John Watson, pediu aos mecânicos da McLaren, antes de deixar o autódromo, que o realinhassem para o treino oficial. Watson não foi o único piloto a reclamar das condições da pista do autódromo de Interlagos. Emerson concordou com a opinião da maioria: Não podemos esquecer que há dois anos não temos um Grande Prêmio em Interlagos. Não justifica, naturalmente, o problema da pista, e ainda serve de alerta para a organização da corrida em 1981 (*O Globo*, 2 de fevereiro de 1979, p. 25)

(11) Niki Lauda, como muita gente queixou-se dos perigos de "morder" a areia. - Basta a menor saída do traçado para trazer areia para a pista e isso é terrível, não só para os que fazem, mas para todos os outros que vem atrás. O acostamento do circuito deverá ser também asfaltado ou pelo menos ter terra batida. (*O Globo*, 3 de fevereiro de 1979, p. 29

(12) Alan Jones, o piloto que mais treinou, na fase final completando 13 voltas, achou que os cuidados com a pista deveriam ser redobrados, justamente por se tratar de circuito muito longo: - Qualquer problema no meio da pista e a corrida está perdida. A areia é quase tão ruim quanto o óleo no asfalto. (*O Globo*, 3 de fevereiro de 1979, p. 29)

Havia a possibilidade de que acorrida ocorresse em alternância com o Rio de Janeiro, por isso a fala de Emerson colocando a próxima corrida em São Paulo somente em 1981. No entanto, no JB de 4 de fevereiro de 1979, dia da corrida em Interlagos, o Presidente da CBA, Charles Nacache anunciava os três próximos GPs no Rio ou em outras cidades que possuíssem autódromo, como Brasília, Goiânia e Curitiba.

(13) (Nacache) – Chega de mendigar dinheiro das autoridades de São Paulo. Esse Grande Prêmio correu muito risco de não ser realizado. No negócio acertado com

> Ecclestone, que patrocina a maioria dos GPs, a CBA receberá 15% do total arrecadado. Uma ponderação de Nacache é o fato de o autódromo de Jacarepaguá comportar maior público, ao contrário de Interlagos, onde há muita invasão de pista e pouca renda (*JB*, 4 de fevereiro de 1979, p. 36).

Mesmo colocando a possibilidade de mais sedes na disputa pelo GP de F1, tudo parecia convergir para que a corrida voltasse para o Rio, não só pelo sucesso em 1978, mas por outras condições favoráveis à corrida, como a estrutura do autódromo e a rede hoteleira mínima exigida. A posição da CBA nesse *campo* apresenta-se, nesse momento, como um mediador preocupado apenas com a sua autoridade baseada na F1. Independentemente da cidade, o que a Confederação não queria era perder o evento. A posição da CBA remete a Bourdieu (2003, p. 121), que pondera sobre as leis do *campo* quando afirma: "Todas as pessoas que estão cometidas num campo têm em comum um certo número de interesses fundamentais, a saber tudo que está ligado à própria existência do campo: daí uma cumplicidade objetiva que está subjacente a todos os antagonismos." Percebendo que seu poder e distinção emanam da F1 e que subverter a ordem com a Foca, organizadora do GP, não era uma opção, a CBA buscava não perder sua relação com a F1, movendo o que fosse necessário para isso, inclusive a troca do local da corrida.

Sabendo do caminhar das negociações, Emerson Fittipaldi dizia que não era a "favor da informação de que os próximos três GPs do Brasil já estariam vendidos" (*JB*, 4 de fevereiro 1979, p. 37) . O piloto foi então conversar com Nacache para denunciar os absurdos de que ficou sabendo. Descontente não apenas com a notícia sobre Interlagos perder o GP de F1, Emerson também estava insatisfeito com a organização do GP de 1979, que dificultava as coisas para sua equipe.

> (14) O piloto não entrou em detalhes, mas adiantou que Max Mosley – secretário geral da Foca – teria limitado o número de credenciais de boxe para a sua equipe, prejudicando o trabalho da escuderia. Disse que fará suas denúncias talvez amanhã, embora precise pensar um pouco antes (*JB*, 4 de fevereiro 1979, p. 37).

A coluna *Conta Giros* desse mesmo jornal, no dia anterior, antecipara a reclamação de Emerson e outros problemas que envolviam a organização da corrida.

(15) Aumentaram as queixas ontem contra a sujeira geral em Interlagos: pista, *boxes*, banheiros e bares estão em precárias condições de higiene. Escapa apenas a sala de imprensa inaugurada a dois dias.

Apesar das severas exigências nas portarias, principalmente quanto as credenciais de imprensa, continua a proliferação de protegidos, que passeiam pelos *boxes* sem nenhuma função. As mulheres, principalmente as jovens, são maioria e muitas delas portam a credencial com a identificação "serviço". Enquanto isso. foram barrados o campeão brasileiro de Fórmula 1600, Marcos Troncon, o pai dos irmãos Fittipaldi, Wilson, que tentava entrar com uma camioneta da Copersucar, para carregar equipamentos, e o diretor presidente do grupo Atlântica Boavista, Carlos de Almeida Braga, este na sala de imprensa, apesar de credenciado (*JB*, 3 de fevereiro de 1979, p. 28).

Além disso:

(16) Com 30 mil pessoas presentes – grande parte da numerada e arquibancada completamente vazia – com transmissão de TV, tão monótona como o desenrolar do Grande Prêmio, o que mais havia no autódromo de Interlagos no dia de ontem, era o chamado penetra. "Foram entregues cerca de 1 mil e 500 credenciais à imprensa, mas o que menos se via eram jornalistas trabalhando. Os *boxes* estavam cheios enquanto a sala de imprensa se mostrava vazia [...] "Sessenta mil pessoas assistiram ontem à vitória da escuderia francesa Ligier". Pela primeira vez desde a realização do primeiro grande prêmio de Fórmula 1, em São Paulo, há nove anos, as arquibancadas não ficaram repletas e nas cadeiras cobertas a maioria dos lugares ficou vazia (*JB*, 5 de fevereiro de 1979, p. 17-21).

Inevitavelmente, o *Jornal do Brasil* anunciou, na primeira página do caderno de esportes, o seguinte:

(17) GP do Brasil volta a ser no Rio ano que vem (1980) (*JB*, 5 de fevereiro de 1979 p. 17)

Charles Nacache alegava que o GP de 1979 havia dado prejuízos que a federação iria cobrir e garantia os GPs de 1980 e 1981 no Brasil. Para 1981, anunciava um novo Grande Prêmio em São Paulo, confirmando a alternância citada por Emerson anteriormente (JB, 5 de fevereiro de 1979 p. 17).

A revista *Quatro Rodas*, em março de 1979, fez um apanhado geral do problema e resumiu alguns fatos que envolviam a ida da F1 de Interlagos para Jacarepaguá com a seguinte matéria:

> (18) A fórmula 1 voltará a interlagos algum dia? Apesar de elogiado pela organização e de ter arrecadado mais de Cr$11 milhões nas bilheterias, o GP de F1 talvez não volte mais a Interlagos: 60 mil pessoas foram ao autódromo e só 28 mil pagaram (*Quatro Rodas*, março de 1979, p. 144).

Neste momento o GP Brasil de F1 passou a ser empresariado por Bernie Ecclestone, e inicialmente, Emerson Fittipaldi não gostou quando Bernie comprou os direitos do GP Brasil. No entanto, segundo o presidente da CBA – à época, Charles Nacache –, o interesse do megaempresário da F1 foi decisivo para que o Brasil não perdesse seu GP, pois a rede Globo de televisão havia deixado de promover o evento para apenas ficar com os direitos de transmissão, e o empresariado brasileiro não se decidia quanto ao investimento.

A preocupação de Bernie Ecclestone estava direcionada à rentabilidade do evento: as arquibancadas eram pequenas, acomodando apenas 18 mil pessoas, e outras 30 mil tinham de ficar desconfortavelmente sentadas nos barrancos. Mario Pati, organizador da corrida à época, explicou que muitas pessoas deixavam de ir pelo desconforto do autódromo e porque, depois de pagarem ingressos, tinham de disputar lugar com aqueles que pulavam os muros (Quatro Rodas, mar. 1979, p. 144-151).

Uma das medidas de Bernie para tentar contornar os problemas referentes às acomodações consistiu em definir, no autódromo, áreas divididas por alambrados e com preços de ingresso diferentes. O preço mais acessível dava direito a um lugar no barranco da reta oposta: Cr$ 200,00. A quantidade de lugares foi reduzida de 18 mil para 14 mil nas arquibancadas, mas o valor dos ingressos subiu, variando de Cr$ 500,00 a Cr$ 2.000,00. No *paddock*, custavam Cr$ 2.500,00 e na tribuna interna, Cr$ 3.000,00.

Segundo o assessor de imprensa do evento, Antonio Carlos Correa, o valor dos ingressos não era tão alto assim. Afinal, segundo o assessor, a organização de um evento

como o da F1 era muito caro, e o preço dos ingressos estava de acordo com a média de outros países, que era de Cr$ 1.500,00 (Quatro Rodas, mar. 1979. p.144-151).

O custo do circo da F1 era realmente muito caro. Somente para trazer os carros e pilotos, a Associação dos Construtores da F1 (Foca) cobrou 1.200.000,00 dólares. Sem falar na organização, com cronometragem, combustível, transporte, ambulâncias, que custou 300.000,00 dólares. Somente com o gelo do lanche dos 3.000 policiais e 700 comissários de pista, foram gastos Cr$ 19.000. No autódromo, foram gastos Cr$ 1 milhão em alambrados, no conserto de 250 cadeiras, na reposição de outras 340 e no aparelhamento da sala de imprensa. Somente as cadeiras consumiram Cr$ 113.400,00 (Quatro Rodas, mar. 1979. p.144-151). Além disso, o recapeamento de algumas partes da pista, a construção de 54 *boxes* novos para 108 carros e a construção da sala de imprensa custaram 15 milhões de cruzeiro.

No entanto, após o evento, restava o abandono. Somente 10 funcionários eram responsáveis pelos 975 mil m² de Interlagos. Todo ano, as obras não terminavam a tempo e ficavam inacabadas. O estacionamento, que deveria ter capacidade para abrigar 1.000 carros, abrigou só 500, pois a outra metade sofreu somente terraplanagem e não foi utilizada por conta de uma possível chuva transformar tudo em um lamaçal. No estacionamento de motos, apenas uma vaga havia sido vendida e, nos estacionamentos fora do autódromo, eram cobrados Cr$ 400,00 por dia a cada carro, o que dava uma pequena visão do prejuízo acumulado. Além disso, apenas 68% dos ingressos foram vendidos, o que, em números, significou uma perda de Cr$ 4 milhões (Quatro Rodas, mar. 1979, p.144-151). Mas como isso foi possível se o autódromo estava lotado? Os muros baixos que o digam!

A cessão do evento à Bernie demonstrava que, certamente, algum lucro havia. Caso contrário, o megaempresário não compraria os direitos do GP Brasil. No entanto, o negócio ameaçava a permanência do evento em Interlagos. Bernie tinha preferência pelo Rio de Janeiro, que, além de um autódromo novo, com muros altos, e uma etapa da F1 organizada com sucesso no ano anterior, tinha arquibancadas com capacidade para 90 mil espectadores.

Mesmo com as reformas, Interlagos ainda deixava a desejar. Os ótimos *boxes* foram elogiados, mas ainda faltavam banheiros, uma pista auxiliar para bombeiros e ambulâncias, um muro que contivesse as invasões, mais arquibancadas e um recapeamento adequado do traçado, que não deixasse os pilotos inseguros e provocasse acidentes e reclamações. No Rio, tudo estava pronto (Quatro Rodas, mar. 1979, p. 144-151).

Se, em 1979, o prefeito do Rio Marcos Tamoyo, aparentemente em retaliação aos militares, que não o indicaram para o Governo do Estado, preterido por Chagas Freitas, não se

predispôs a receber o GP de F1, dessa vez, em 1980, o novo prefeito Israel Klabin, mesmo que indicado pelo novo Governador Chagas Freitas, foi logo destituído do cargo através de pressão federal, devido à sua proposta de reexaminar a lei da fusão, o que preocupava os militares. Isto leva a crer que Klabin também não favoreceria a vinda da F1 para o Rio de Janeiro. (GESTÃO..., 2015). A instabilidade política desfavorável parece ter sido um dos fatores responsáveis por dificultar a consolidação do GP de F1 no Rio de Janeiro, já que, de outra forma, isso iria ao encontro dos interesses federais e da fusão, promovendo a cidade, o novo estado e a sua economia.

Além dessa instabilidade local, no nível federal, o governo tinha outras preocupações. E a principal delas, a sucessão presidencial, impedia qualquer atenção que pudesse favorecer o retorno da F1 para o Rio de Janeiro. Um dos principais problemas enfrentados por Geisel era fazer com que as suas intenções e o seu projeto de abertura política fossem perpetuados pelo seu sucessor. O General João Baptista de Oliveira Figueiredo era sua opção, mas encontrava oposição nos meios militares, principalmente daqueles que seguiam a "linha dura" e queriam eleger o General Silvio Frota.

O MDB também entrou na disputa e apresentou como candidato o General Euler Bentes. Ao final do pleito, Figueiredo foi eleito, e a Arena continuou com a maioria das cadeiras na casa, o que ocorreu graças ao decreto de 1977 conhecido como Pacote de Abril, que reunia emendas constitucionais destinadas a garantir à Arena a maioria no Congresso Nacional nas eleições parlamentares de 1978. Entre as disposições, havia a determinação de que um terço do Senado seria escolhido pelo governo, nascendo aí o chamado Senador Biônico. Apesar de toda essa estratégia, a surpreendente votação no candidato do MDB, que teve 266 votos contra 355 do candidato opositor, dava sinais claros de que a ações do governo iam, cada vez mais, contra a vontade do povo. Sendo assim, é possível afirmar que, não fosse o Pacote de Abril, Figueiredo não teria sido eleito, já que os votos eram indiretos nesse período (SILVA, 1992).

Empossado em março de 1979, o novo presidente enfrentou crises sociais resultantes da pressão pela abertura política bem como greves que revelavam a insatisfação popular com a política econômica atual. O Milagre Econômico havia sido nocauteado pela crise do Petróleo em 1973, e as desigualdades sociais haviam sido expostas, já que o modelo econômico promoveu muito mais concentração que distribuição de renda, fato que se agravou após a crise. Em 1978, o AI-5 havia sido extinto e, com o novo presidente, as pressões

levaram à anistia geral dos condenados por crime político e à reforma partidária, com o retorno do pluripartidarismo (SILVA, 1992).

Nesse contexto, o poder simbólico da F1 era o que sustentava o jogo da sua disputa. No entanto, a presença de outros *campos*, com suas peculiaridades e competições internas, fazia com que essa disputa ganhasse diferentes contornos, com idas e vindas nesse primeiro momento. Essa interação entre os *campos* refere-se ao que Bourdieu (2003) denomina autonomia do *campo,* ou seja, um *campo* nunca é composto das suas próprias disputas e encerra-se em sim mesmo; há influências de outros campos que determinam as ações e rumos tomados.

> [...] a autonomia do campo de produção é uma autonomia parcial, que não exclui a dependência: as revoluções específicas, que alteram as relações de força no interior de um campo, só são possíveis na medida em que aqueles que importam novas posições encontrem por exemplo um apoio fora do campo (BOURDIEU, 2003, p. 221).

A medida de força da cidade do Rio de Janeiro acontece no momento em que o envolvimento político do estado possibilita a aquisição de condições de disputa em um campo que se formava concomitantemente. A reforma de Jacarepaguá ocorreu por intervenção estatal, e, consequentemente, levou à vinda da F1 para o Rio. Nesse instante, surgiu uma disputa e um *campo* formado diante de interesses que surgiram por esse evento, já que, a nova pista, criada por influência do *campo político,* era um agente que se opunha a Interlagos e que tinha características capazes de convencer outros agentes desse *campo,* podendo subverter a ordem de realização da F1 no Brasil.

Dessa forma, a disputa, seja por parte da Foca, em busca dos dividendos resultantes do evento, seja por parte da CBA, em prol da manutenção da F1 no Brasil e da sua distinção, somente se realizou porque os organismos urbanos aceitaram. Sendo assim, apesar de o *campo* em questão não apresentar somente uma disputa entre cidades, é apenas com a presença destas que esse *campo* se constitui, possibilitando outras disputas. Essa disposição é uma regra para eficácia do *habitus* de um campo, "espécie de programas (no sentido informático) historicamente montados que estão de certa maneira no princípio da eficácia dos estímulos que os desencadeiam, uma vez que essas estimulações convencionais e condicionais não podem exercer-se senão sobre organismos dispostos a percebê-las" (BOURDIEU, 2003, p. 79).

A ascensão da F1 no Rio de Janeiro não pode ser constatada de maneira estanque, levando-se apenas em consideração questões específicas – muitas vezes, somente econômicas –, mas sim a partir de uma construção que apresente as condicionantes que levam ao entendimento do *campo* como um todo, evitando assim "economismos" que tendem a simplificar a história e reduzir as disputas nos *campos* apenas a questões financeiras. Isso posto, não fossem as questões políticas que envolviam a fusão, a cidade do Rio de Janeiro não seria impedida de colocar-se em disputa pela corrida em 1979 e 1980. Nota-se, dessa forma, que o mesmo *campo* que trouxe a F1 para o Rio também dificultou a sua permanência.

O GP Brasil de F1 de 1980, em Interlagos/SP, foi mais do mesmo, com reclamações dos pilotos sobre a pista e com a CBA e Bernie Ecclestone tentando levar o GP para o Rio de Janeiro. Jody Scheckter, campeão de 1979 pela Ferrari, tinha sido escolhido para ser o representante da *Grand Prix Drivers Association* (GPDA) em 1980 e liderava as reclamações contra a pista de Interlagos. Bernie Ecclestone, guardando sua posição de líder do evento nessa disputa, reduzia a importância do piloto dizendo que a sua opinião não representava a do grupo. Finalizava dizendo que Interlagos estava ótimo, assim como o inspetor técnico da Fisa, Derek Ongaro, que aprovava o autódromo de Interlagos para a realização do GP. Já Francisco Rosa, administrador do autódromo, dizia que, se preciso, a corrida poderia ser realizada no mesmo dia (*O Globo*, 24 de janeiro de 1980, p. 33).

De fato, os dirigentes pareciam estar corretos, já que um acidente com Fittipaldi durante treinos a 260 Km/h não causou qualquer problema ao ídolo brasileiro, que saiu ileso do carro, comprovando a segurança da pista. No entanto, contrariando as próprias palavras e buscando o bom relacionamento com todos, Bernei Ecclestone "achou que os pilotos agiram bem em participar do GP, sem protestos ou boicote. Ele disse que, para 1981, exigirá obras totais em Interlagos. De qualquer modo, reafirmou sua vontade de trazer a Fórmula 1 de volta ao Rio, e para isso se reunirá com a RioTur, na próxima semana" (O Globo, 25 de Janeiro de 1980. p.26).

Wilson Fittipaldi Jr. se adiantou sobre a indefinição do local do evento com uma posição mais ponderada sobre a importância da corrida mais que do lugar onde ela poderia acontecer. Além disso, alertou e antecipou uma decisão logística sobre a vinda do GP para o Rio de Janeiro, como é possível observar a seguir.

(19) Importante é que o Grande Prêmio seja corrido aqui no Brasil. Agora no caso de ele ser realizado no Rio, acho que a data ideal seria a mesma em que é disputado o

> GP da Argentina, passando o GP do Brasil a ser o primeiro do campeonato. E isso porque coincidirá, caso sejam mantidas as atuais datas, com o carnaval. E seria muito desgastante dois eventos – carnaval e GP – ao mesmo tempo (*O Globo*, 24 de janeiro de 1980, p. 33).

Mario Patti, organizador da prova e presidente do Automóvel Clube Paulista, admitia as dificuldades para sustentar a prova em 1981. A manutenção da pista, que não acontecia adequadamente durante o ano, os custos com obras, inicialmente orçados em Cr$ 50 milhões e com potencial de aumento dada a inflação, bem como as invasões que reduziam a arrecadação eram grandes barreiras para o GP em São Paulo em 1981 (O Globo, 28 de Jan de 1980. p.2).

Bernie Ecclestone, por sua vez, admitia o desgaste de Interlagos, como se pode observar no trecho da notícia a seguir:

(24) Ele só não desistiu de realizar a corrida em Interlagos para não perder sua autoridade junto aos pilotos. Mas agora, para evitar novos problemas, está disposto a negociar com a RioTur – a corrida de ontem deveria ter sido realizada no Rio (*O Globo*, 28 de janeiro, p. 3).

Jody Scheckter afirmou, em entrevista à revista *Quatro Rodas*, que achava Interlagos o circuito mais perigoso do mundo (Fev. de 1980. p.149) e, para reafirmar ainda mais sua posição contra a pista paulista, ao abandonar o carro na décima volta, não ficou para ver o final da corrida. Para o piloto da Ferrari, "a corrida deveria ser disputada no Rio". O piloto dizia que a falta de acidentes graves foi sorte, fato corroborado pelo vencedor da prova, Rene Arnoux, ao comentar sua vitória, e pelo futuro campeão daquele ano, Alan Jones (O Globo 28 de Janeiro de 1980. p.2-3). Os dados a seguir asseveram o exposto.

(20) Medo da Vitória

> Emocionado com a primeira Vitória na Fórmula 1, Arnoux confessou que chegou a sentir medo. Outra preocupação de Arnoux, durante a prova, foi com a pista: – O circuito de Interlagos é muito difícil, mas o estado da pista, com várias ondulações o tornava ainda mais perigoso. É preciso atenção redobrada, por isso terminei a corrida muito cansado (*JB*, 28 de janeiro de 1980, p. 19).

(21) Os elogios de Frank Wiliams

> Alan Jones comentando. – Não esperava sequer terminar a prova, pois o autódromo acusa sérios problemas. Não ousei tentar ultrapassagens, pois poderia pôr tudo a perder. Procurei marcar pontos e evitei me envolver em lances de loucura (*JB*, 28 de janeiro de 1980, p. 20).

Outro problema, além das dificuldades reincidentes que marcaram o GP de 1980, foi a proibição de prática de *camping* nas proximidades do circuito, o que provocou muitos protestos, com algumas pessoas atirando pedras dentro do autódromo. Ademais, dentro de Interlagos, problemas com credenciais e seguranças violentos causavam diferenças e episódios de uso de força desnecessária. Revoltados com a situação de indefinição sobre o que as credenciais permitiam ou não e com a quantidade de penetras nos *boxes*, os jornalistas brasileiros e estrangeiros reforçavam o coro dos descontentes com as instalações sanitárias de Interlagos e pediam aos colegas brasileiros que fizessem força no sentido de que as reformas previstas para Interlagos incluíssem um local onde a imprensa pudesse assistir à prova com melhores condições de trabalho (JB, 28 de Janeiro de 1980. p. 20).

Em 29 de janeiro de 1980, o presidente da CBA, Charles Nacache, confirmou a realização do GP Brasil de F1 de 1981 no Rio de Janeiro, e como Wilsinho Fittipaldi havia previsto, "esta mudança de local seria acompanhada de uma alteração na data dos primeiros Grandes Prêmios da temporada. Assim, a corrida no Rio seria em março" (O Globo 29 de jan. 1980. p.24). Além disso, possivelmente o GP no Rio só se confirmou devido à mudança provocada pelo governo federal na prefeitura do Rio.

No lugar do prefeito Israel Klabin, declaradamente contra a fusão e destituído do cargo por pressão federal, foi nomeado Júlio Coutinho, o que ocorreu, entre outros motivos, pela sua boa gestão à frente da Secretaria Estadual da Indústria e Comércio (Seic), pelo fato de que, para Chagas Freitas (governador do Rio), ele não oferecia riscos à candidatura de Miro Teixeira[19] para prefeitura nas eleições de 1982 e pelo seu passado militar técnico. Formado no Instituto de Tecnologia da Aeronáutica (ITA), Coutinho fez carreira na área, ocupou cargos técnicos no governo e reformou-se como Tenente-Coronel no ano de 1968, um currículo que agravada os militares (COUTINHO...,2019).

[19] A aproximação das eleições de 1982, com voto direto, fazia fervilhar a política no estado, as lideranças se articulavam para eleger seus herdeiros – Chagas Freitas com Miro Teixeira e Amaral Peixoto com Moreira Franco –, porém Leonel Brizola foi quem ganhou a concorrência correndo por fora (MOTTA, 2001).

Assim que assumiu o cargo, Júlio Coutinho pediu afastamento por diferenças com outros políticos do Partido Progressista[20] (PP). Foi, contudo, convencido a continuar no cargo pelo governador. Entre as diversas obras que marcaram sua gestão na prefeitura, encontra-se a reforma do autódromo de Jacarepaguá para receber a F1 em 1981 (COUTINHO..., 2019). Dessa forma, as diferenças de Marcos Tamoio e Israel Klabin com o governo federal que levaram a não realização da F1 no Rio, que tinha ligação com as propostas governamentais federais, deixam de existir quando o novo prefeito alinhado à União assume o cargo. Além disso, sua experiência à frente da secretaria responsável pela captação de investimento para a cidade não o faria deixar passar um evento que traz benefícios econômicos como a F1.

Somado a isso, Bernie Ecclestone se interessava em trazer a corrida para o Rio de Janeiro, dado o caos em que Interlagos se encontrava. Sendo assim, já em 1980, iniciou novas tentativas de mudar o local da corrida quando autorizou Norman Casari, ex-piloto de corridas e, à época, administrador do Autódromo de Jacarepaguá, a marcar uma reunião com o presidente da Empresa de Turismo do Município do Rio de Janeiro (RioTur), Alan Caruso, como é possível observar a seguir (*O Globo*, 28 de janeiro de 1980, p. 3).

(22) Bernie Ecclestone inclusive disse:

> Nunca escondi que meu desejo é realizar as provas programadas para o Brasil naquele circuito, que é seguro e, por ter sido construído há pouco tempo, satisfaz todas as exigências da Fisa. Este ano não cheguei a um acordo financeiro com a RioTur, mas agora estou disposto até a fazer algumas concessões para definir com muita antecedência o local do GP do Brasil de 81 (*O Globo*, Caderno esportivo, 28 de janeiro de 1980, p. 3).

Nacache, nessa mesma matéria de *O Globo*, disse que o encontro aconteceu antes mesmo da largada do GP de 1980 em Interlagos, nos *boxes* da equipe Brabham, da qual Bernie era dono. O pedido da RioTur incluía apenas a mudança da prova brasileira para março, de forma a não coincidir com o Carnaval no Rio de Janeiro. Durante a tradicional festa carioca de 1980, houve mais uma reunião. Nela o acerto financeiro foi realizado e, em seguida, o plano de copatrocínio foi levado para aprovação do prefeito Israel Klabin, que, no início desse ano, ainda estava no cargo.

[20] Partido criado depois do fim do bipartidarismo, era também o novo partido de Chagas Freitas.

Nacache acreditava que a aprovação do plano não seria problemática, como aconteceu no ano anterior (1979) e acabou forçando a transferência da corrida para São Paulo Em entrevista, o presidente da CBA afirmou o seguinte:

(23)– Daquela vez o assunto não foi bem encaminhado, e o Prefeito Israel Klabin, com sérios problemas financeiros para resolver na área educacional, não quis discutir o assunto, quando vetou a prova de 1980. O presidente ainda declarava: temos uma vantagem: o autódromo do Rio precisa reformar somente as arquibancadas. O preço desta obra é de aproximadamente Cr$ 50 milhões, e a venda dos ingressos já será suficiente para cobrir os gastos (*O Globo*, 29 de janeiro de1980, p. 24).

Neste ponto, é importante observar que, tendo em vista as datas propostas na entrevista do presidente da CBA (Carnaval de 1980), foi realizado um apanhado dos fatos para confirmação de que Israel Klabin não estava mais gerindo a cidade quando da confirmação final do GP de F1 no Rio para 1981. Foram pesquisadas então as palavras-chave "Autódromo de Jacarepaguá", "Fórmula 1" e "Charles Nacache" no acervo *on-line* do jornal *O Globo*. Inicialmente, foram considerados os meses de fevereiro e março (época do Carnaval) de 1980 e matérias que revelassem a data de assinatura do contrato para realização da F1 no Rio em 1981.

Em O Globo de 6 de março de 1980 (p. 31), ainda na gestão de Israel Klabin, era noticiado que uma visita de Bernie para inspecionar o autódromo do Rio foi promissora e o contrato da Foca com a CBA garantindo corridas no Brasil foi acertado, mas não especificando o Rio de Janeiro como sede. O presidente da Foca, entusiasmado, elogiou o Rio e garantiu que vídeos promocionais da cidade seriam anexados às transmissões da corrida.

Em 3 de junho de 1980, Israel Klabin foi destituído da Prefeitura do Rio e, no mesmo dia, Júlio Coutinho assumiu (*O Globo*, 4 de junho de 1980, p.1). Até então, nenhuma matéria confirmando a F1 no Rio de Janeiro havia sido publicada e, somente em 25 de julho de 1980, O Globo (p. 30), noticiou na coluna de Ibrahim Sued que São Paulo havia perdido a corrida e um contrato seria assinado entre Bernie e Nacache. Na nota, havia a seguinte justificativa:

(24) A interdição da pista de Interlagos há alguns meses, sem que até agora tenham surgido providências para melhorá-la, determinou essa decisão (*O Globo*, 25 de julho de 1980. p.30).

Sendo assim, apesar de os paulistas terem empreendido todo esforço possível para não perder o GP, o Rio de Janeiro sediaria a prova até 1985. Tudo estava confirmado, mas a viagem de Charles Nacache para assinar o contrato definitivo aconteceu somente em outubro daquele ano, quando foi aos Estados Unidos por ocasião do GP Americano, marcado para 5 de outubro. Além disso, devido à burocracia turística, a assinatura final quase foi por água abaixo (O globo, 4 de outubro de 1980. p.26).

A inclinação para participar da F1 e/ou conquistá-la enquanto um espaço, um *campo*, envolve questões como a estrutura necessária e o capital político, econômico, social (urbano) e simbólico que uma cidade pode ter e fornecer. Tais questões confluem para a formação das qualidades que permitem a essa cidade estar apta para jogar o jogo da F1, o que exige investimento, no sentido de um interesse contínuo por tal jogo e da sua aceitação enquanto parte de si.

Nesse sentido, São Paulo lutou enquanto pode para sustentar aquilo que acreditava fazer parte do seu organismo urbano, porém, sem investimento nas reformas necessárias em Interlagos e com o Rio de Janeiro livre das amarras políticas, não pôde fazer mais nada além de assistir à cidade do Rio mergulhar no *campo* e incorporar a F1. Segundo Bourdieu (2003, p. 38):

> O investimento é a inclinação a agir que se engendra na relação entre um espaço de jogo propondo certas paradas em jogo (aquilo que chamo de *campo*) e um sistema de disposições ajustado a esse jogo (aquilo que chamo de *habitus*), sentido do jogo e das paradas em jogo que implica ao mesmo tempo a inclinação e a aptidão para jogar o jogo, tomar interesse no jogo, ser-se tomado pelo jogo. Com outras palavras o investimento é o efeito histórico do acordo entre duas realizações do social: nas coisas, pela instituição, e nos corpos, pela incorporação.

O que estava em jogo era o prestígio urbano, esportivo e político bem como os investimentos econômicos não só para as cidades na disputa, mas também para os outros atores envolvidos. As estratégias que envolveram a manutenção da F1 em São Paulo ou a transferência para o Rio de Janeiro voltavam-se para os benefícios capazes de convencer a Foca a decidir quanto à mudança da cidade sede e para a necessidade de acalmar a CBA quanto à manutenção do GP de F1 no Brasil. Bernie Ecclestone, visando aos negócios, tendia

para o Rio de Janeiro, considerando o seu maior potencial turístico, a sua pista moderna, as arquibancadas grandes para maior público e a maior arrecadação.

> Para que um *campo* funcione é necessário que haja paradas em jogo e pessoas prontas a jogar esse jogo, dotadas do *habitus* que implica o conhecimento e o reconhecimento das leis imanentes do jogo, das paradas em jogo, etc. [...] A estrutura do *campo* é um estado da relação de força entre os agentes ou as instituições envolvidas na luta ou, se se preferir, da distribuição do capital específico que acumulado no decorrer das lutas anteriores, orienta estratégias posteriores (BOURDIEU, 2003, p. 120)

Tendo em vista que o interesse pela manutenção da F1 no Brasil era maior que a disputa entre as duas possíveis cidades sede, a CBA buscava intervir com o objetivo fundamental de manter o evento no Brasil, independentemente do local. Essa importante posição foi reafirmada, inclusive, por respeitáveis atores do automobilismo, como Wilson Fittipaldi Júnior, que declarou que mais importante do que a cidade era a permanência da F1 no País. Nesse sentido, como afirma Bourdieu, "os que participam da luta contribuem para a reprodução do jogo contribuindo mais ou menos completamente segundo os *campos*, para produzir a crença no valor das paradas em jogo" (BOURDIEU, 2003, p. 122).

A preparação para a corrida de 1981 rendeu ao Rio de Janeiro elogios de dois observadores da Fisa e do inspetor Derek Ongaro. Foram elogiadas as instalações dos *boxes*, o bom estado da pista, o funcionamento da torre de controle, que contava com aparelhagem moderna, e o centro médico, também bem aparelhado. Nesse ano, foram gastos aproximadamente Cr$ 105 milhões na construção de mais arquibancadas, na realização de melhorias na segurança, como a elevação dos *guard rails* e a colocação de telas protetoras, no recapeamento da pista e na remodelação dos *boxes* (JB, 26 de março de 1981, p. 29-30).

(25) O Grande Prêmio do Brasil de Fórmula 1 renderá aos patrocinadores Cr$ 97 milhões, dos quais, segundo Joaquim Cardoso Melo, 40 mil dólares – cerca de Cr$ 3 milhões – serão pagos à prefeitura pelo aluguel do autódromo. [...] Joaquim Cardoso Melo, ao justificar o interesse pelo grande prêmio de domingo, disse ao prefeito que já foram credenciados 45 jornalistas estrangeiros que irão cobrir a prova para todo o mundo. "Esse interesse" – ressaltou – é muito significativo em termos de promoção do Rio de Janeiro que, desde a chegada das primeiras equipes, é notícia, principalmente na Europa e nos Estados Unidos [...]. Sobre o alto investimento feito pela prefeitura nas obras de remodelação do autódromo, o

> vice-presidente da confederação brasileira de automobilismo observou que, além dos Cr$ 3 milhões de retorno imediato que o município terá pelo aluguel das suas instalações, haverá uma receita indireta através dos gastos que as equipes farão em compras, passeios turísticos e na rede hoteleira, onde desde a semana passada, 468 apartamentos estão ocupados apenas pelas equipes que competirão (*JB*, 26 de março de 1981, p. 30).

O autódromo era considerado um dos mais bonitos e seguros do mundo por pilotos e chefes de equipe. Nelson Piquet elogiou as condições de segurança da pista de Jacarepaguá, reafirmando a posição de outros pilotos, como Emerson Fittipaldi e Jacques Lafitte, de que o circuito estava entre os três mais seguros do mundo (*JB*, 29 de março de 1981, p. 37). Já Alan Jones achou o circuito "muito monótono, com curvas longas e parecidas e, apesar de não apreciar Interlagos, [achou] superior. O ideal seria que Interlagos fosse no Rio", ou seja, para o seu gosto, com os cuidados de segurança e atualizações modernas, Interlagos seria melhor (*JB*, 30 de março 1981, p. 16).

Emerson Fittipaldi voltou à pista de Jacarepaguá em 1981, somente para uma despedida e uma entrevista sobre o fim de sua carreira na F1. Nessa entrevista, falou de Interlagos como uma pista perfeita, primeiramente utilizando um eufemismo[21] (BOURDIEU, 2003), uma licença para "falar franco" do assunto e evitar problemas, já que, por ter sido criado naquela pista, era considerado "suspeito" para falar.

> (26)– Não é porque eu aprendi a pilotar em Interlagos, que muitos dizem ser o quintal da minha casa. Na verdade, é perfeito. Tem curvas de alta, de baixa, curvas com cambagens positiva e negativa, além de retas longas e curtas. Como se isso não bastasse, mede mais de oito quilômetros, o que já não existe no mundo inteiro. Convêm dizer que Interlagos tem um charme todo especial e de qualquer lugar o público consegue ver 70% da corrida. Outro circuito interessante é o de

[21] "Quanto mais oficial é uma situação, mais aquele que acede à palavra deve ser ele próprio autorizado. Deve ter títulos escolares, deve ter uma boa pronúncia deve, portanto ter nascido onde deve ser. Quanto mais uma situação se aproxima do oficial, mais tem por lei a formação dos preços as leis gerais. Pelo contrário, quando se 'cavaqueia cá na terra', pode-se estar à vontade, como numa tasca popular: diz-se, vamos criar uma ilhota de liberdade relativamente às leis da linguagem que continuam a funcionar, bem sabemos, mas permitimo-nos uma licença (Licença é um termo típico dos dicionários). Podemos como costuma dizer, falar franco, não ter papas na língua, falar livremente. Este falar franco é o falar popular em situação popular quando se põem entre parênteses as leis do mercado" (BOURDIEU, 2003, p. 137).

> Nurburgring, na Alemanha, isto, é claro, sem falar em itens de segurança (*JB*, 29 de março de 1981, p. 37).

Percebe-se, na passagem, um certo saudosismo de Emerson em relação a Interlagos, por conta de a sua história de vida e a da pista confundirem-se. Ao mesmo tempo, contudo, ele assume as questões de segurança que envolviam o autódromo paulista e o alemão, também citado. Em seguida, o piloto, falou sobre negligência dos dirigentes que permitiram que corridas acontecessem mesmo com problemas nas pistas ao redor do mundo, o que, segundo Emerson, levou à morte de muitos pilotos. Em entrevista a *Quatro Rodas* na edição de março de 1981, o piloto reforçou sua posição em relação à segurança, afirmando o seguinte:

(31) Não foram acidentes, foram crimes. Na pista e no hospital (*Quatro Rodas,* março de 1981, p. 118).

Nos anos 1970, período em que Emerson pilotou na F1, a morte de pilotos era muito comum. Todo ano, era sabido que as chances de algum participante não terminar a temporada eram grandes. Em 1970, quando Emerson estreou na F1 pela equipe Lotus, sua primeira vitória na penúltima corrida da temporada garantiu o único título póstumo da F1 para o seu companheiro de equipe Jochen Rindt. Em 1976, no circuito alemão citado por Emerson, Niki Lauda quase morreu depois que seu carro pegou fogo em um terrível acidente. O piloto chegou inclusive a receber extrema unção do padre no hospital.

No GP de 1981 no Rio, a organização fora do autódromo foi um sucesso. Considerada até excessiva, tal organização evitou problemas graves, e mesmo a chuva que atingiu a pista no dia da corrida não pôde atrapalhar a festa. No entanto, dentro do autódromo, a única lanchonete instalada não foi capaz de dar conta do público (*JB*, 30 de março de 1981, p. 18) e os problemas com credenciais, que eram comuns em Interlagos, perpetuaram no Rio.

Com o relaxamento do credenciamento, a enorme quantidade de pessoas nos *boxes*, o despreparo, a falta de educação e a violência dos seguranças deram o tom das reclamações. Crianças, por exemplo, tinham maior acesso às diferentes áreas do autódromo que os jornalistas, e até o administrador do autódromo, Norman Casari, foi barrado nos portões (O Globo, 28 e 29 de Março de 1981. p. 22/40).

Derek Ongaro, inspetor da Fisa, também criticou a grande quantidade de credenciais para convidados, e Carlos Lima Cavalcanti, o novo presidente da CBA, rebateu as acusações

de que o trabalho da imprensa foi propositadamente atrapalhado. O presidente prometeu, para o ano seguinte, um responsável pela imprensa no *staff* de organização da prova. Bernie Ecclestone, por sua vez, disse não haver dúvidas quanto à realização do evento de 1982 no Rio de Janeiro, mas afirmou que muita coisa precisaria ser modificada. Segundo ele, um relatório seria enviado à CBA cobrando explicações, pois o único ponto positivo foi a segurança do autódromo. Nas suas palavras:

> (32) Teve um momento que eu imaginei ter visto um guia de turistas entrando pelos *boxes* com uma multidão de gente, ocupando os lugares destinados à imprensa. Mas olhando com atenção, observei que essa gente, inclusive crianças, portava credenciais oficiais.
>
> Além disso, o número de credenciais de imprensa – 700 – deixou Ecclestone assustado. – É difícil acreditar que existe no país uma quantidade tão grande de jornalistas especializados em automobilismo (*O Globo*, 31 de março de 1981, p. 26).

Entre os anos de 1981 e 1989, o Rio de Janeiro sediou a F1 no Brasil, até que um novo entrante – ou velho conhecido – no *campo* conseguiu subverter a ordem das relações de poder entres os seus protagonistas e alcançou a distinção de ser a sede do GP de F1: São Paulo. Sendo assim, a história da chegada da F1 no Rio de Janeiro revela mais do que simples questões políticas, técnicas e econômicas, mas um *campo* cujos acontecimentos faziam parte de uma disputa pelas vantagens e pela diferenciação que o objeto da F1 era capaz de conferir.

1.4 **Conclusão**

Conclui-se que a Fórmula 1 chegou ao Brasil por motivos que remetem à "Era de Ouro" do automobilismo nacional, quando, no governo do presidente JK, houve um forte investimento em indústrias de bens de consumo duráveis, principalmente em fábricas de automóveis e em todo setor de autopeças, transformando a economia agrária nacional em uma economia industrial.

As indústrias de automóveis instaladas em São Paulo, vedetes do Plano de Metas, criaram automaticamente uma simbiose com o Autódromo de Interlagos, dotando-o de uma

história rica, como muitas corridas e discussões acerca do futuro do automobilismo nacional. Pilotos foram forjados no asfalto paulista e, para que algum deles alcançasse a F1, seria uma questão de tempo. Emerson Fittipaldi fez as honras, sendo uma peça importante do quebra-cabeças que fez com que o circo da F1 se interessasse pelo Brasil.

Além do ídolo nacional, entre as peças desse quebra-cabeças, podemos citar o crescimento econômico do País baseado na industrialização, com destaque para os automóveis, os interesses políticos, dado o alcance mundial da F1, o crescimento do automobilismo nacional e o mercado consumidor interno, interessado tanto pelos carros quanto pelas corridas, lembrando que fábricas como a Ford, com sede no Brasil, investiam fortemente na F1.

Não se pode esquecer também das corridas de outrora, que compõem esse processo na primeira metade do século XX, como o Circuito da Gávea, bem como das equipes e dos tantos pilotos, como Chico Landi, ídolo do automobilismo nacional três vezes vencedor da corrida da Gávea e vencedor da corrida de Bari, na Itália, em 1948, feito que realizou com uma Ferrari. Landi foi o primeiro brasileiro a vencer uma corrida em outro país com um carro dessa icônica marca.

Percebe-se que, no Brasil, foi criada uma relação, uma cultura automobilística tanto com os carros quanto com as corridas ao longo do tempo e que essa cultura teve um grande ponto de transformação na industrialização empreendida por JK e na simbiose entre Interlagos e as indústrias instaladas no estado de São Paulo. No entanto, o Rio de Janeiro, capital até 1960 e cidade do Circuito da Gávea, não aproveitou os auspícios da industrialização e ainda sofreu o processo de (des)capitalização em 1960.

Mesmo tendo construído o autódromo em 1966 e, com isso, auxiliado a reavivar o esporte a motor carioca, o Rio não teve a sorte de fundir-se com as indústrias e promover a prosperidade econômica como fez o estado vizinho. Ao contrário, viveu uma crise política depois da perda da condição de capital: a criação do Estado da Guanabara em 1960, que parecia ser a solução dos problemas, acabou por esvaziar a cidade politicamente, como pretendido pelos militares. Sendo assim, o Estado da Guanabara/Rio de Janeiro não se aprumou e, consequentemente, não se tornou uma força econômica na Região Sudeste como São Paulo.

O automobilismo no Rio de Janeiro, mesmo com a sobrevida que o autódromo trouxe, nunca conseguiu, portanto, alcançar o mesmo patamar de São Paulo. Dessa forma, toda história recente da metade final dos anos 1950 e dos anos 1960, que justificou a manutenção

da F1 na Pauliceia, não foi suficiente para que o Rio de Janeiro se colocasse como concorrente à altura. O Rio precisou então de um diferencial para que o maior campeonato de automobilismo do mundo deixasse de realizar a etapa brasileira na cidade vizinha.

Esse diferencial ocorreu em função do foco dos militares, que queriam esvaziar o Estado da Guanabara de vez, transformando-o em um só ao uni-lo com o Estado do Rio de Janeiro. As justificativas apresentadas remetiam às dificuldades de desenvolvimento que a Guanabara e o Rio apresentavam e que poderiam ser solucionadas com a fusão. No entanto, o objetivo real era dotar o Rio de autonomia política, fazendo com que se ocupasse apenas dos próprios problemas, ao invés de envolver-se com problemas federais e constituir oposição à União.

A fusão, que se iniciou em 1975 e terminou em 1978, recebeu muitos investimentos federais para que os objetivos práticos fossem alcançados, como capacidade administrativa, industrialização e ocupação de territórios na Zona Oeste da cidade. Tais investimentos contaram também com intenções subentendidas, como o convencimento da população quanto às benesses da fusão e a manutenção do apoio aos militares no poder.

Justamente nos anos finais do processo de fusão, o autódromo no Rio de Janeiro foi reformado (em 1977) e a Fórmula 1 foi recebida de braços abertos (em 1978). Um evento com um poder propagandístico grande e que se alinhou a todos os objetivos do Governo Federal, ou seja, uma ótima vitrine para atrair investimentos industriais, apresentar à população o novo bairro da Barra da Tijuca e convencer a população do sucesso da administração pública.

Os anos seguintes, 1979 e 1980, revelam a formação de um campo de disputa com forte pressão política – do ponto de vista esportivo e, principalmente, do ponto de vista da política nacional e regional –, demonstrando porém que, mesmo após a fusão e o esforço federal, o sucesso não foi alcançado.

Marcos Tamoyo, prefeito da cidade do Rio de Janeiro durante a fusão, e Israel Klabin apresentaram diferenças com o governo militar logo após a fusão. Esse fato leva a crer que ambos, enxergando a importância do evento e suas relações com a União, vetaram-no. Sendo assim, a F1 voltou ao Rio de Janeiro somente em 1981, com a gestão de Júlio Coutinho na prefeitura, um administrador cuja carreira militar alinhava-se aos objetivos do Governo Federal e que havia pressionado o governador Chagas Freitas a destituir Klabin pela sua posição contra a fusão. Isso confirma, também, as expectativas da federação sobre Chagas Freitas, como um político que não causaria problemas, pois apesar de ter sido ele quem

indicou Israel Klabin para prefeitura, não ofereceu resistência para sua destituição quando o governo federal o pressionou para isso.

Para o Governo Federal, contudo, as expectativas políticas e econômicas desse processo não se confirmaram. As crises econômicas e políticas eram mais potentes que o processo de fusão, e o Rio de Janeiro, apesar de unificado com a Guanabara e enfraquecido politicamente, manteve a sua importância nacional e capacidade de ressonância. Além disso, ao longo dos anos 1980, a população fluminense, que enxergava a fusão com mágoa, favoreceu o surgimento de políticos opositores ao Governo Federal, como Leonel Brizola. Economicamente, o novo estado não se transformou na potência industrial capaz diluir os investimentos na Região Sudeste e, muito menos, rivalizar com São Paulo. O saldo do processo acabou sendo, portanto, negativo (LESSA, 2005).

As discussões sobre a F1, por sua vez, focavam os interesses das duas partes que definiam os seus rumos: a Foca, personificada em Bernie Ecclestone, e a CBA, na pele dos seus presidentes.

Bernie visava ao lucro e, por isso, era adepto do Autódromo de Jacarepaguá. Afinal, sem os problemas de invasão de Interlagos e com arquibancadas maiores, os ganhos seriam muito maiores no Rio de Janeiro. Além disso, queria paz na relação com os pilotos, que enxergavam muitos problemas de segurança na pista de Interlagos e, consequentemente, realizavam protestos na imprensa, maculando a imagem do campeonato, que ainda vivia os fantasmas dos acidentes e das mortes de pilotos.

A CBA, por sua vez, buscava mediar o problema da sede do evento visando não perder, enquanto órgão máximo do automobilismo no Brasil, a condição de sede do maior campeonato de automobilismo do mundo, fato que lhe trazia importância e poder político tanto local quanto internacional.

Com essas condições postas à mesa, de 1977 a 1981, pode-se observar a formação de um *campo* de disputa pela F1 entre Rio de Janeiro, São Paulo, Foca e CBA. Cada um desses agentes buscava garantir seus interesses, que, apesar de diversos, constituíam condição fundamental para manutenção desse *campo,* pois sem disputa não há *campo.* Esse *lócus* teve como principal característica as influências do *campo político,* para que o Rio de Janeiro surgisse como um agente capaz de subverter sua ordem e, consequentemente, permitisse que a sede da F1 se tornasse um elemento em contenda que passou a exigir de São Paulo uma imersão no jogo por meio da busca por apoio político e da incorporação de investimentos

estruturais públicos ou privados que não aconteceram, fazendo com que a corrida deixasse a cidade e o seu tradicional autódromo.

As forças políticas a favor Rio de Janeiro eram grandes, e as diferenças que surgiram entre os governos local e federal apenas atrasaram a inevitável transferência de sede, que foi capitalizada pelo Autódromo de Jacarepaguá, que depois de pronto passou a ser também um objetivo dos organizadores internacionais do evento dado os lucros que poderiam auferir sem se preocupar com tamanho dos muros e reclamações de pilotos. A partir de 1981, as perguntas que se impõem são: Como o evento se desenvolveu ao longo dessa década? Como esse campo de disputa se desenvolveu entre seus agentes até 1990, quando a F1 voltou definitivamente para São Paulo e instalou-se em Interlagos, onde acontece até hoje? Tais questionamentos serão respondidos com base em um estudo com foco no período, dando continuidade a esta pesquisa.

1.5 **Referências**

ABREU, M. **Evolução urbana do Rio de Janeiro**. 4. ed. Rio de Janeiro: IPP, 2008.

BALDER, J. **Nos bastidores do automobilismo brasileiro**. São Paulo. Tempo de Memória, 2004.

BARROS, José D'assunção. **O campo da história**: especialidades e abordagens. Petrópolis: Vozes, 2008.

BERLINCK, M. T. COHEN, Y. Desenvolvimento econômico, Crescimento Econômico e Modernização na Cidade de São Paulo. **Revista de Administração de Empresas**, Rio de Janeiro, v. 10, n. 1, p. 45-64, jan.-mar. 1970.

BERMAN, M. **Tudo que é sólido desmancha no ar**. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

BOURDIEU, P. **Coisas ditas**. São Paulo: Brasiliense, 2004.

BOURDIEU, P. **O poder simbólico**. Lisboa: Difel, 1989.

BOURDIEU, P. **Questões de sociologia**. Lisboa: Fim de Século, 2003.

BOURDIEU, P. **As regras da arte**: gênese e estrutura do campo literário. São Paulo: Companhia das letras, 2005.

BURKE. P. **O que é história cultural?** Rio de Janeiro. Jorge Zahar Ed. 2005.

CLEMENTE, Bird. **Entre ases e reis de Interlagos**. São Paulo: Tempo e Memória, 2008.

DELAMARE, M. TEIXEIRA, A. MAIA, B. Automobilismo. *In*: LAMARTINE, D. organizador. **Atlas do esporte no Brasil**. Rio de Janeiro: Shape, 2005. p. 375-379.

DRUMOND, Maurício. Pátrias em jogo: esporte e propaganda política nos governos de Vargas e Perón. *In*: MELO, Victor Andrade de (org.). **História comparada do esporte**. Rio de Janeiro: Shape, 2007. p. 61-75.

DUVAL, J. Distinção. *In*: CATANI, A. M. *et al.* (org.). **Vocabulário Bourdieu**. 1. ed. Belo Horizonte: Autêntica, 2017.

ELIAS, N. DUNNING, E. **A busca da excitação**. Lisboa: Difel, 1985.

ELIAS, R. V. **Automobilismo na cidade do Rio de Janeiro de 1954 a 1966**: das ruas para o autódromo. Rio de Janeiro. 2010. Dissertação (Mestrado em Educação Física) – Programa de Pós-Graduação em Educação Física. Rio de Janeiro: Universidade Gama Filho, 2010.

ELIAS, R. V.; TELLES, S. A indústria nacional de automóveis e o automobilismo brasileiro: contrastes entre o Rio de Janeiro e São Paulo de 1956 a 1966. **RBCE**, v. 37, p. 172-178, 2015ª.
ELIAS, R. V.; TELLES, S. Automóveis e automobilismo no Rio de Janeiro de 1954 a 1959. **RBEFE**, v. 29, n. 2, p. 245-258, 2015b.

ELIAS, R. V.; TELLES, S. O automobilismo brasileiro de 1960 a 1966: Investimento industrial e interesse governamental. **RBEFE**, São Paulo, v. 33, n. 4, p. 517-530, out.-dez. 2019.

GAY, L. R. **Educational research**: competencies for analysis and application. Columbus, Ohio: Cherles E. Merril Pub. Co., 1976.

GESTÃO Israel Klabin. Rio de Janeiro: Prefeitura do Rio de Janeiro: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2015. Acesso em 25 de Janeiro de 2019. Disponível em: http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4203403/4135222/GuiadefundosGabinetePrefeitoIsraelKlabinP.pdf. Acesso em: 9 abr. 2019.

GONÇALVES, Ayrton Luiz. **Barra da Tijuca, o lugar**. Rio de Janeiro: Thex, 1999.

HISTÓRIA: Grupo O Globo. **O Globo**, 2013. Disponível em: http://historiagrupoglobo.globo.com/hgg/index.htm. Acesso em: 22 abr. 2018.

HOLLANDA, B. B. O cor-de-rosa: ascensão, hegemonia e queda do Jornal dos Sports entre 1930 e 1980. *In*: HOLLANDA, B. B.; MELO V. A. (org.). **O esporte na imprensa e imprensa esportiva no Brasil**. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2012. p. 80-106.

JORNAL DO BRASIL. Rio de Janeiro: JB, 1977-1981. Disponível em: https://news.google.com/newspapers?nid=0qX8s2k1IRwC&hl=pt-BR. Acesso em: 11 abr. 2019.

JORNAL DO BRASIL. **Biblioteca nacional digital**, 2015. Disponível em: https://bndigital.bn.gov.br/artigos/jornal-do-brasil/. Acesso em: 22 abr. 2018.

JORNAL DOS SPORTS. Rio de Janeiro: Órgão Consultivo de Esportes do Estado do Rio de Janeiro, 24 jan. 1977. p. 8. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=112518_05&pagfis=1. Acesso em: 9 abr. 2019.

JÚLIO COUTINHO. *In*: PAULA, Christiane Jalles de; LATTMAN-WELTMAN, Fernando (coord.). **Dicionário histórico-biográfico brasileiro**: pós-1930. 2. ed. Rio de Janeiro: CPDOC; Editora FGV, 2010. 5 v. Disponível em: http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/julio-alberto-de-morais-coutinho. Acesso em: 20 jan. 2019.

KOSHIBA; Luiz, PEREIRA, **História do Brasil.** 7. ed. São Paulo: Atual, 1996. p. 388.

LATINI, S. **A implantação da indústria automobilística no Brasil**: da substituição de importações ativas a globalização passiva. São Paulo: Alaúde Editorial, 2007.

LE GOFF, Jacques. **História e memória**. 4. ed. Campinas: Editora da Unicamp, 1996.

LEME, R. **História do automobilismo Brasileiro**. Rio de Janeiro: Sextante Artes, 1999.

LESSA, C. **O Rio de todos os Brasis**: uma reflexão em busca de autoestima. 3. ed. Rio de Janeiro: Record, 2005.

LINHA do tempo. **O Globo**, [20--]. Disponível em: http://memoria.oglobo.globo.com/linha-do-tempo/primeira-sede-9657099. Acesso em: 24 mar. 2019.

MARICATO, E. As ideias fora lugar e o lugar fora das ideias: Planejamento urbano no Brasil. *In*: ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. **A cidade do pensamento único**: desmanchando consensos. 8. ed. Petrópolis: Vozes, 2013. p. 121-192.

MATTAR, R. Festival do álcool, 40 anos. **Grande Prêmio**, 14 set. 2019. Disponível: https://rodrigomattar.grandepremio.com.br/2019/09/festival-do-alcool-40-anos/#!prettyPhoto. Acesso em: 15 nov. 2019.

MARTINS, Lemyr. **A saga dos Fittipaldi**. São Paulo: Panda Books, 2004.

MELO, V. A. Antes de Fittipaldi, Piquet e Senna: o automobilismo no Brasil (1908-1954). **Motriz**, v. 1, p. 104-115, 2009.

MELO, V. A. *et al*. **Pesquisa histórica e história do esporte**. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2013.

MELLO, João Manuel Cardoso de; NOVAIS, Fernando A. Capitalismo tardio e sociabilidade moderna. *In*: SCHWARCZ, Lilia Moritz (org.). **História da vida privada no Brasil 4**: contrastes da intimidade contemporânea. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. p. 559-658.

MIRA, M. C. **O leitor e a banca de revistas**: o caso da editora Abril. Tese (Doutorado em Sociologia) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 1997.

MOTTA, M. S. **Saudades da Guanabara**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2000a.

MOTTA, M. S. Mania de estado: o chaguismo e a estadualização da Guanabara. **História Oral**, São Paulo, n. 3, p. 91-108, jun. 2000b.

MOTTA, M. S. A fusão da Guanabara com o Estado do Rio: desafios e desencantos. *In*: FREIRE, Américo; SARMENTO, Carlos Eduardo; MOTTA, Marly Silva da (org.). **Um estado em questão**: os 25 anos do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2001. p. 19-56.

NAESS, H. E. Sandwiched between sport and politics: Fédération Internationale de l'Automobile, Formula 1, and non-democratic regimes. **The International Journal of the History of Sport**, 2017. DOI: 10.1080/09523367.2017.1371700.

NEGRÃO DE LIMA. *In*: PAULA, Christiane Jalles de; LATTMAN-WELTMAN, Fernando (coord.). **Dicionário histórico-biográfico brasileiro**: pós-1930. 2. ed. Rio de Janeiro: CPDOC; Editora FGV, 2010. 5 v. Disponível em: https://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/AEraVargas2/biografias/Negrao_de_Lima. 25 jul. 2018. Acesso em 10 de novembro de 2018.

NEGREIROS, P. L. O Brasil no cenário internacional. *In*: DEL PRIORE, M.; MELO, V.A. (org.). **História do esporte no Brasil**: do império aos dias atuais. São Paulo: Editora Unesp, 2009. p. 293-330.

O GLOBO. Rio de Janeiro: Agência O Globo, 1966-1981. Disponível em: https://acervo.oglobo.globo.com/. Acesso em: 11 abr. 2019.

OLAVO EGYDIO SETÚBAL. *In*: PAULA, Christiane Jalles de; LATTMAN-WELTMAN, Fernando (coord.). **Dicionário histórico-biográfico brasileiro**: pós-1930. 2. ed. Rio de Janeiro: CPDOC; Editora FGV, 2010. 5 v. Disponível em: http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/olavo-egydio-setubal-1. Acesso em: 20 jan. 2019.

OLIVEIRA, M. M. **Como fazer pesquisa qualitativa**. Petrópolis: Vozes, 2007.

PAULO EGÍDIO MARTINS. *In*: PAULA, Christiane Jalles de; LATTMAN-WELTMAN, Fernando (coord.). **Dicionário histórico-biográfico brasileiro**: pós-1930. 2. ed. Rio de Janeiro: CPDOC; Editora FGV, 2010. 5 v. Disponível em: http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/paulo-egidio-martins. Acesso em: 20 jan. 2019.

PEREZ, M. D. **Lacerda na Guanabara**: a reconstrução do Rio de Janeiro nos anos 1960. Rio de Janeiro: Odisseia Editorial, 2007.

PETERS, C. **Formação de relações regionais em um contexto global**: a rivalidade futebolística entre Rio de Janeiro e São Paulo durante a Primeira República. Rio de Janeiro: História, Ciências e Saúde, 2013.

POLLAK, M. Memória e identidade social. Rio de Janeiro, **Estudos Históricos**, v. 5., n. 10, p. 200-212, 1992.

POLLAK, M. Memória, esquecimento e silêncio. Rio de Janeiro, **Estudos Históricos**, v. 2, n. 3, p. 3-15,1989.

QUATRO Rodas. Rio de Janeiro: Editora Abril, 1978-1981.

REIN, I.; KOTLER, P.; SHIELDS, B. **Marketing esportivo**: a reinvenção do esporte na busca de torcedores. Porto Alegre: Bookman, 2008.

REZENDE, V. F. LEITÃO, G. Lúcio Costa e o Plano Piloto para a Barra da Tijuca: A vida é mais rica e mais selvagem que os planos urbanísticos. **Urbana**, v. 6, n. 8, jun. 2014. Dossiê: Cidade e Habitação na América Latina – Ciec/Unicamp.

REZENDE, V. F. LEITÃO, G. Plano piloto para a Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá, a avaliação dos ideais modernistas após três décadas. *In*: SEMINÁRIO DOCOMOMO BRASIL, 5., 2003, São Carlos. **Anais...** [São Carlos: *s.n.*, 2003].

SÁ-SILVA, J. R; ALMEIDA, C. D; GUINDANI, J. F. Pesquisa documental: pistas teóricas e metodológicas. **Revista Brasileira de História & Ciências Sociais**, São Leopoldo, ano 1, n. 1, jul. 2009.

SAINT MARTIN, M. Capital simbólico. *In*: CATANI, A. M. *et al.* (org.). **Vocabulário Bourdieu**. Belo Horizonte: Autêntica, 2017. p. 109-112.

SARMENTO, C. E. **A morte e a morte de Chagas Freitas**: a (des)construção de uma imagem pública: trajetória individual e reelaboração memorialística. Rio de Janeiro: CPDOC, 1999. Disponível em: http://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/handle/10438/6848. Acesso em: 10 fev. 2019.

SILVA, F. A. **História do Brasil**: Colônia, Império e República. São Paulo: Moderna, 1992.

SILVA, T. Baixada de Jacarepaguá, Barra da Tijuca e plano piloto: o projeto Lúcio Costa e suas alterações urbanísticas ao longo quase 45 anos. *In*: XXIII ENCONTRO NACIONAL DO CONPEDI, 23., 2014, Florianópolis. **Anais...** Florianópolis: UFSC, 2014. Disponível em: http://www.publicadireito.com.br/artigos/?cod=c7f746b7939ba6db. Acesso em: 15 jan. 2018.

TELLES, Silvio de Cassio Costa. **A construção do campo do conhecimento sobre as atividades físicas para idosos no Brasil**. 2008. Tese (Doutorado em Educação Física) – Programa de Pós-Graduação em Educação Física. Rio de Janeiro: PPGEF/UGF, 2008.

THOMPSON, P. **A voz do passado**: história oral. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.

VEYNE, Paul. **Como se escreve a história e Foucault revoluciona a história**. Brasília, DF: Editora UnB, 1998.

2 ARTIGO 2 - PERMANÊNCIA EM QUEDA: A FÓRMULA 1 NO RIO DE JANEIRO (1981-1990)

Resumo: Em 1972, o Brasil recebeu pela primeira vez o Campeonato de F1 em caráter experimental e, de 1973 em diante, de maneira oficial. A chegada dessa corrida em Interlagos apresenta-se como resultado de uma cultura automobilística que se criou em São Paulo desde o fim dos anos 1950. A vinda da F1 para a cidade do Rio de Janeiro remete aos interesses políticos federais com a fusão entre o Estado da Guanabara e o Rio de Janeiro, que, ao que tudo indica, justificaram a reforma do autódromo carioca em 1977. A vinda dessa corrida para o Rio, em 1978, foi um sucesso, mas a tradição paulista com o automobilismo e os percalços da nova política fluminense fizeram a F1 voltar para São Paulo em 1979 e 1980, concretizando-se no Rio em 1981, depois que o meio político carioca se acalmou com o prefeito Júlio Coutinho. O Autódromo Internacional do Rio de Janeiro solucionava as deficiências da pista paulista, principalmente naquilo que tange à segurança. Somado a isso, para Bernie Ecclestone, presidente da Associação de Construtores da Fórmula 1 (Foca), Interlagos era um problema de bilheteria e organização, bem como para Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA). As questões políticas, econômicas e técnicas que envolviam a F1 e sua transição de sede entre 1977 e 1981 no Brasil apontam para formação de um *campo* de disputa pelo evento entre os seguintes atores: Rio de Janeiro, São Paulo, Foca e CBA. Dessa forma, o objetivo principal deste artigo é compreender como a F1 perpetuou na cidade do Rio de Janeiro durante a década de 1980. De maneira secundária, buscou-se encontrar respostas para as seguintes perguntas: i) Como esse *campo* de disputa se desenvolveu entre seus agentes? ii) Por que a F1 voltou para São Paulo (Interlagos) em 1990, onde acontece até hoje? Para dar conta dessas questões, realizou-se uma pesquisa documental e bibliográfica nos periódicos *Jornal do Brasil*, *O Globo*, *Jornal dos Sports* e *Revista Quatro Rodas*, bem como em livros sobre a modalidade. Além disso, foram realizadas entrevistas de elite com os repórteres, Lito Cavalcanti, Flávio Gomes e Celso Itiberê, que realizaram a cobertura jornalística dessas corridas. Para compreender os dados, foram utilizados os conceitos de *campo e habitus*, de Bourdieu. As conclusões apontam para uma década de inconformismo paulista, devido à perda da corrida e às incessantes tentativas de reconquistá-la nesse período. No Rio de Janeiro, apesar do sucesso de público, os problemas organizacionais e de manutenção do autódromo acumularam-se, transformando-se em uma briga sobre quem deveria arcar com esses custos: a Prefeitura ou a Foca. Os problemas relativos à distribuição de credenciais revelaram uma preocupação com a utilização política do evento, dada a sua importância e capacidade de promover distinção, o que gerou desentendimentos entre a Prefeitura do Rio, a CBA e a Foca. A saída da F1 da cidade ocorreu, portanto, devido ao acúmulo de problemas, e a questão recebeu sua *pá de cal* derradeira quando, em 1989, após a corrida, houve um pedido dos políticos cariocas para Bernie Ecclestone investir em campanhas eleitorais locais. Com isso, Ecclestone eliminou o GP do Brasil do calendário da F1, e a CBA, para não perder a corrida, conseguiu contornar o problema com o apoio da Prefeitura de São Paulo, que reformou Interlagos para o GP de 1990.

Palavras-chave: Rio de Janeiro. São Paulo. Automobilismo. Fórmula 1.

2.1 **Introdução**

Em 1960, o Rio de Janeiro deixou de ser a capital do Brasil, título que ficou com Brasília, construída como consequência do Plano de Metas do então Presidente Juscelino Kubistchek. A partir desse ano, o Rio de Janeiro passou a viver uma crise política cujo ponto inicial envolvia decidir o que seria da cidade: se seria anexada ao estado do Rio de Janeiro ou se ganharia outro título, considerando a sua importância histórica, a grande quantidade de aparatos federais, como a sede de diversas empresas estatais (Petrobras, Nuclebrás, Eletrobras), e a presença de aparatos militares estrategicamente importantes.

Em abril de 1960, a Lei San Tiago Dantas previu a formação do Estado da Guanabara, ou seja, o mais novo estado da federação. Segundo tal lei, por meio de uma confusa organização política, deveria ser escolhido o novo governador do estado em outubro desse ano, e um governador provisório seria indicado pelo Governo Federal, com aprovação do Senado, para assumir o cargo temporariamente, de abril até outubro.

Os governadores eleitos teriam a missão de dotar a cidade do Rio de Janeiro das características de um estado da Federação, fortalecendo sua economia e reorganizando sua política, de forma a afastar de vez o fantasma da fusão entre o estado da Guanabara e o estado do Rio de Janeiro, fato que foi tido como opção por meio de polêmica emenda do deputado carioca Menezes Côrtes, enquanto não se definia o que seria feito do antigo Distrito Federal. A fusão desagradava tanto os cariocas, que estavam acostumados com as vantagens de ser distrito federal (o *status* e os investimentos federais que isso conferia), quanto os políticos, que teriam reduzidas as possibilidades de eleição com menos um estado na União (MOTTA, 2000a).

Três foram os governadores da Guanabara: Carlos Lacerda (de 1960 a 1965) e Negrão de Lima (de 1966 a 1971), ambos eleitos diretamente, e Chagas Freitas (de 1971 a 1975), eleito indiretamente, devido ao arrocho político causado pelos Atos Institucionais n° 2 e n° 4, promulgados pelo governo militar que, respectivamente, promoviam a dissolução dos partidos políticos e a reorganização partidária do País com dois partidos; a Arena (partido da situação) e o MDB (partido de oposição).

Carlos Lacerda ficou conhecido pelas suas grandes obras, como o Parque do Flamengo e a adutora do Rio Guandu, que resolveu os problemas de abastecimento de água na cidade (PEREZ, 2007). Negrão de Lima, político de carreira que já tinha sido prefeito do Rio quando este ainda era Distrito Federal, pode ser lembrado pelo início do Projeto de Ordenamento e

Urbanização da Barra da Tijuca, que contou com a contratação do arquiteto Lucio Costa, e por sua postura opositora ao governo militar. Os dois, contudo, acabaram sendo tachados de "prefeitões" da Guanabara, não conseguindo transformar a cidade em um estado da Federação, missão que ficaria com Chagas Freitas (SARMENTO, 1999).

Nos anos 1970, o cenário político carioca ficou ainda mais conturbado. O novo governador, Chagas Freitas, surgiu por injunções políticas que, devido à radicalização militar contra partidos e políticos opositores, permitiram-no sobressair-se. Freitas foi indicado ao governo da Guanabara com aval do amigo e Ministro do Exército Orlando Geisel e pelo interesse dos militares nos jornais *A Notícia* e *O Dia*, dos quais era proprietário e cujo aparato constituía uma interessante máquina de propaganda política (MOTTA, 2000b). Chagas Freitas teve a última chance de transformar a cidade em um estado de verdade. No entanto, ao falhar nesse sentido, assim como seus predecessores, acabou sendo taxado pela população não por aquilo que fez, mas por aquilo que foi incapaz de evitar: a fusão.

Na década de 1960, o automobilismo apresenta duas fases bastante distintas no Rio de Janeiro. A primeira delas, na metade inicial dessa década, caracteriza-se pela realização das poucas corridas de rua que aconteciam, em sua maioria, no distante bairro da Barra da Tijuca. A segunda fase, a partir de 1966, caracterizada pela construção do autódromo, mudou completamente essa situação esportiva enfraquecida, e o Rio de Janeiro aproveitou o período de reforma da principal pista nacional, o Autódromo de Interlagos (fechado de 1967 a 1970), para capitanear todas as corridas nacionais, tornando-se, por um breve período, o centro do automobilismo brasileiro, até que a pista paulista voltasse a funcionar (ELIAS, 2015a).

É importante ressaltar que, até o momento da reforma, as corridas realizadas em São Paulo experimentaram um período de grande desenvolvimento, o que ocorreu em função das diversas indústrias automotivas que se instalaram na cidade ao longo do processo de industrialização iniciado com JK, em 1955. Criou-se então um ciclo virtuoso, com a utilização das provas em Interlagos para desenvolver carros e vendê-los por meio da imagem esportiva, fato que impactou e transformou o automobilismo nacional (ELIAS, 2015a). Nesse sentido, a cidade de São Paulo também se transformou, pois a intensidade com que esse esporte se desenvolveu deu origem, rapidamente, à invenção de uma tradição. Nos termos de Hobsbawm (1997), a necessidade da continuidade histórica de uma tradição está mais relacionada ao valor do objeto que a um passado distante (ANTUNES, 2019).

Latini (2007) confirma esse fato quando aponta que muito mais importante e impactante que a invenção do automóvel foi o desenvolvimento do seu modo de produção em

massa, pois isso foi o que permitiu o surgimento de uma nova forma de viver e a transformação da população e das cidades, bem como de outros pilares da cultura moderna, como os esportes – nesse caso, com o surgimento do automobilismo, que utiliza os automóveis em competições organizadas por entidades especializadas.

> A nítida contribuição americana ocorreu após ultrapassado o estágio da invenção pioneira da produção em massa na fabricação de automóveis e o desenvolvimento e refinamento dessas técnicas a um grau que levou a uma revolução tecnológica e econômica. Sob qualquer ângulo de avaliação, essa contribuição, foi de longe, mais importante do que a invenção original. Os avanços conseguidos nas áreas de organização da produção e da distribuição transformaram o automóvel, nos Estados Unidos, de artigo de luxo em artigo de consumo de massa. A indústria automobilística nos Estados Unidos tornou-se a mais tipicamente americana, e seu impacto sobre o sistema – do ponto de vista econômica, social e cultural – é inexcedível (LATINI, 2007, p. 85).

Ao longo do século XX, o automóvel foi a nova tônica social, determinando como aconteceria o desenvolvimento urbano, de modo que todos pudessem se locomover utilizando um veículo com motor à combustão interna, seja privado ou coletivo. Nesse sentido, de acordo com Bourdieu (2004), pode-se afirmar que o desenvolvimento no campo econômico influenciou o campo social e cultural, promovendo o surgimento de um *habitus* automotivo, ou seja, uma adaptação não consciente, uma disposição adquirida socialmente e ajustada à situação. Segundo Bourdieu (2004, p. 24), "o *habitus* mantém com o mundo social que o produz uma autêntica cumplicidade ontológica, origem de um conhecimento sem consciência de uma intencionalidade sem intenção e de domínio prático das regularidades do mundo."

Sendo assim, em 1970, quando Interlagos foi reinaugurado após as obras de modernização, o automobilismo nacional, que teve como casa o autódromo do Rio de Janeiro durante três anos, voltou para São Paulo, confirmando a força da tradição que havia sido construída. Nesse momento, voltaram a ter destaque não só as principais corridas nacionais mas também a Fórmula 1, que, em 1972, realizou seu primeiro Grande Prêmio no Brasil.

Os fatos históricos que se entrelaçaram e levaram a F1 para São Paulo foram, portanto, o crescimento do esporte, aliado ao crescimento das indústrias de automóvel na cidade, e o fato de Interlagos ter sido o centro desse movimento, com o adendo de ter o talento Emerson Fittipaldi, um piloto paulista que tinha a pista como sua casa e alcançou a F1 com êxito. Situação oposta à do Rio de Janeiro, que, mesmo depois da construção do seu autódromo, destacou-se apenas quando o vizinho paulista estava em obras.

Tendo em vista o poder de desenvolvimento das indústrias e a incapacidade dos governadores de tornar a Guanabara aquilo que o governo militar esperava – ou seja, um estado capaz de sustentar-se economicamente e preocupar-se com suas questões internas, reduzindo forças políticas que pudessem tornar-se oposição federal –, foi indicado um interventor para a temida fusão.

Para o lugar de Chagas Freitas foi indicado o Almirante Faria Lima, que tinha como objetivos (MOTTA, 2001):

- a modernização da estrutura administrativa;
- a ocupação racional do território, com especial atenção para a Zona Oeste, por meio do Plano Lucio Costa, com a criação de zonas industriais em Jacarepaguá e Santa Cruz, bem como a urbanização da Barra da Tijuca;
- a implantação de um ativo desenvolvimento industrial, capaz de reverter a perda carioca de espaço diante do quadro nacional para enfrentar seu esvaziamento econômico.

Tais objetivos locais se encaixavam nos planos nacionais do presidente Geisel, que buscava a formação de um "Brasil Grande", com uma proposta de distensão do regime militar e de formação de um novo estado para contrabalançar, no Centro-Sul, a força de São Paulo e Minas Gerais. O objetivo era a consolidação do polo econômico do Rio de Janeiro, com efeitos na economia nacional. O II Programa Nacional de Desenvolvimento (PND) defendia os complexos industriais e era base de defesa para a fusão defendida pelos empresários locais para uma possível competição com SP (MOTTA, 2001).

Além disso, a crise econômica e a aceleração inflacionária causaram um revés para a ditadura, quando o MDB quase duplicou suas cadeiras na Câmara dos Deputados e as triplicou no Senado. Isso quer dizer que, mesmo ainda minoritário, o partido ampliou sua penetração junto ao eleitorado, mudança que se apresentou como um recado claro de que, salvo pelo recrudescimento político, os militares não se sustentariam no poder. Esse foi o contexto que levou Geisel a promover a abertura política e o início da redemocratização, um processo de altos e baixos que, aos poucos, reestabeleceu direitos pela luta democrática. Enquanto isso, os militares cediam, postergando uma briga que envolvia as alas dura e moderada do regime. Nesse contexto, o início do desmantelamento dos órgãos repressores demonstrou a força do presidente e o comprometimento com a abertura. No entanto, essas

ações eram contrabalançadas com atitudes como a aprovação da Lei Falcão[22] em 1976 e o Pacote de Abril[23] em 1977 (SILVA, 1992).

Já a vinda da F1 para o Rio de Janeiro, movimento que durou de 1977 a 1981, envolve questões políticas que abrangem o processo de fusão dos estados da Guanabara e do Rio de Janeiro bem como as intenções do governo federal. Dado o seu reconhecimento e alcance internacional, o evento da F1 era interessante para atrair investimentos, promover a ocupação do novo bairro da Barra da Tijuca, situado na Zona Oeste da cidade, e convencer a população, a partir do sucesso do evento, quanto aos interesses federais com a fusão.

O fato de o processo de vinda da F1 para o Rio ter demorado tanto tempo para se consolidar encontra resposta nas questões políticas que envolviam os prefeitos da cidade durante e também após a fusão, apresentando injunções políticas que apontam para um período politicamente conturbado, iniciado nos anos 1980.

A reforma do autódromo carioca e o primeiro evento da F1 aconteceram nos dois últimos anos da gestão interventora para a fusão, 1977 e 1978 respectivamente. O fato de, em 1979, a F1 não ter ocorrido no Rio aponta para uma diferença política entre o prefeito do Rio durante a fusão, Marcos Tamoyo, e o governo de fusão, que não o indicou para o cargo de governador do estado do Rio de Janeiro pós-fusão. O indicado foi Chagas Freitas, que assumiu o cargo mais uma vez por não representar risco à fusão que estava concluída (MOTTA, 2001).

Em 1980, o prefeito era Israel Klabin. Indicado pelo governador Chagas Freitas para assumir o cargo, Klabin logo se apresentou contrário à fusão e, por pressão federal, o governador teve de trocá-lo. Assumiu a prefeitura Júlio Coutinho, um militar reformado, com experiência administrativa, que não traria qualquer risco para fusão imposta. Tal fato apresenta conexões que se relacionam indiretamente ao não acontecimento da F1 no Rio em 1980 e ao seu retorno definitivo em 1981: Klabin, contrário à fusão, não facilitou qualquer política a favor da mudança, enquanto Júlio Coutinho realizou uma reforma no autódromo para receber a F1 (JÚLIO..., 2010).

A cidade de São Paulo, por sua vez, esforçou-se para não perder o evento, mesmo com pouco suporte financeiro da prefeitura. Francisco Rosa, administrador de Interlagos, em

[22] Aprovada em 1976, a lei limitava a propaganda eleitoral no rádio e na televisão e tinha por finalidade evitar a derrota da Arena em futuras eleições (SILVA, 1992).

[23] O Pacote de Abril consistia em um decreto de emendas constitucionais após fechamento do Congresso. As medidas eram destinadas a garantir para a Arena a maioria no Congresso Nacional nas eleições parlamentares de 1978. Entre as disposições, havia a determinação de que um terço do Senado seria escolhido pelo governo, nascendo aí o chamado "senador biônico" (SILVA, 1992).

entrevista nos dias que antecederam a corrida, afirmou que a pista estava pronta e que a prova de 1979 poderia ser realizada a qualquer momento. Emerson Fittipaldi, natural de São Paulo e forjado no asfalto de Interlagos, também se esforçou nesse sentido e, mesmo após um acidente durante os treinos, disse que Interlagos era uma pista segura. Segundo o piloto, o fato de não ter saído machucado da sua escapada na pista comprovava isso (*O Globo*, 25 de janeiro de 1980, p. 26).

No entanto, a decisão quanto ao local de realização do evento não dependia somente de Rosa e Fittipaldi, e os fatos relacionados ao desastre que foi o GP de F1 de 1977 em Interlagos, como asfalto soltando na curva 3, muitos riscos e acidentes, reclamações dos pilotos, dificuldades organizacionais, poucos lugares nas arquibancadas e muros baixos que não impediam invasões e reduziam os lucros com bilheteria, macularam a imagem da pista paulista, principalmente depois da bem-sucedida experiência no Rio em 1978. Outra questão técnica que passou a contar a favor da pista carioca foi o seu tamanho e padrão moderno de construção, valorizando a segurança da corrida. A pista do Rio era larga, tinha grandes áreas de escape e possuía 5.031 metros. Já a pista de Interlagos, apesar da reforma entre 1967 e 1970, datava de 1940 e não havia sido atualizada no sentido suprir as exigências de segurança do fim dos anos 1970. Além disso, quando comparada à pista do Rio, os seus 7.960 metros (ESCOSTEGUY; OLIVEIRA, 2010) representavam menos voltas para completar uma corrida, condição que reduzia a quantidade de vezes que os patrocinadores apareciam na televisão.

Essas questões técnicas e financeiras diretamente relacionadas ao evento da F1 contrariavam os interesses do seu maior gestor, Bernie Ecclestone, presidente da Associação de Construtores da Fórmula 1 (Foca). Bernie queria transformar a F1 em um megaevento esportivo, com alto nível organizacional e muito lucro, e a reforma do Autódromo do Rio de Janeiro parecia poder resolver todas essas questões. Lovell (2004 *apud* NAESS, 2017, p. 10) aponta para essas intenções de Bernie, quando relata que mesmo com questões políticas complicadas envolvendo governos ditatoriais e até mesmo a Guerra Fria, nada o impedia de seguir em frente. Apesar das suas atitudes não agradar a todos, são inegáveis, a sua determinação e esforço para costurar todos os acordos necessários com quem quer que fosse para inserir outra pista no circuito da F1 ao custo de milhões de dólares.

A Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA), por sua vez, buscava mediar o problema visando não perder o evento, pois a condição de sede do maior campeonato de automobilismo no mundo conferia-lhe importância e poder político tanto nacional quanto

internacional, uma distinção proporcionada pela diferença, sendo essa a medida de distância que a separava do comum (BOURDIEU, 2003). Sendo assim, considerando os seus interesses e necessidades, a CBA conseguiu manter a F1 no Brasil. No entanto, por conta dos problemas políticos existentes no Rio em 1979, o evento aconteceu em Interlagos.

As questões políticas, econômicas e técnicas que envolviam a F1 e sua transição de sede entre 1977 e 1981 no Brasil apontam para a formação de um *campo* de disputa entre os seguintes atores: Rio de Janeiro, São Paulo, Foca e CBA. Cada um desses atores tinha os seus interesses, que, apesar de diversos, configuraram-se como condição fundamental para manutenção desse *campo*, que teve como característica as influências do *campo* político para que o Rio de Janeiro surgisse e, consequentemente, permitisse que a F1 se tornasse um elemento de disputa central. Isso exigiu de São Paulo a imersão nesse *campo* e a necessidade de incorporação de investimentos tanto estruturais quanto de interesse político local.

Segundo Bourdieu (2003), o investimento é a inclinação a agir dentro de um *campo* que apresenta questões em jogo de acordo com um sistema de disposições, o *habitus*, que implica tomar-se e ser tomado de interesse pelo jogo. As reformas feitas em Interlagos para a corrida de 1979 e 1980 apontam para esse investimento, comprovando o interesse na disputa pelo GP de F1.

> Em 1978, um ano após a Curva Três de Interlagos virar um estacionamento de carros por causa de várias rodadas naquele local durante a corrida, a categoria foi para Jacarepaguá, no Rio de Janeiro. Retornou à São Paulo em 1979, quando houve mais reformas. A pista passou de acordo com a nova medição, de 7.960 metros para 7.873, foram feitas melhorias nas áreas de escape e colocados *guard-rails* nas curvas do Sol, Sargento e da Junção. Além disso, ocorreram obras nos *boxes*, que passaram a poder abrigar 54 carros (ESCOSTEGUY; OLIVEIRA, 2010, p. 40).

No entanto, os interesses políticos alheios ao esporte bem como os interesses econômicos e técnicos da F1 apontavam para o Rio de Janeiro como favorito – desde que suas questões políticas fossem resolvidas, o que aconteceu quando Júlio Coutinho assumiu a prefeitura, em 1981. O Autódromo Internacional do Rio de Janeiro ou Autódromo de Jacarepaguá, como ficou mais conhecido, passou então a reunir os interesses não só da cidade naquele momento mas também dos outros agentes em *campo*. A Foca, que buscava o desenvolvimento da lucratividade do evento, e a CBA, que buscava a manutenção do título de entidade responsável pela organização do GP de F1, foram importantes aliados nesse sentido, ajudando a capitalizar todas as forças necessárias para que a cidade recebesse a corrida de F1 a partir de 1981.

Tendo isso em vista, o objetivo principal deste artigo é entender como a F1 se perpetuou na cidade do Rio de Janeiro durante a década de 1980. De maneira secundária, buscou-se encontrar respostas para as seguintes perguntas: i) Como esse *campo* de disputa se desenvolveu entre seus agentes? ii) Por que a F1 voltou para São Paulo (Interlagos) em 1990, onde acontece até hoje?

2.2 **Materiais e métodos**

Este artigo apresenta-se como um trabalho de cunho histórico político, já que busca em uma prática social o seu foco de estudo, preocupando-se em entender o surgimento e o funcionamento das suas relações de poder. Com um território ampliado pela noção de que seus objetos de estudo são todos aqueles atravessados pela ideia de poder (BARROS, 2008. p.107), não é surpreendente que esse fluxo histórico se direcione para o esporte, para a sua prática, para aqueles que a compõem e para a análise de como essa composição acontece entre entidades, praticantes, atletas, torcedores, política, economia e outros agentes.

Segundo Rèmond (2003, *apud* MELO, 2013, p. 67), "Só é política a relação com o poder na sociedade global: aquela que constitui a totalidade dos indivíduos que habitam um espaço delimitado por fronteiras que chamamos precisamente de políticas".

Dessa forma, por meio do esporte, podemos verificar sua relação com; identidades nacionais e regionais; com grupos sociais e como estes se mobilizam a fim de construir símbolos de *status* e distinção; com valores na medida em que isso contribui para apropriações individuais e coletivas; com conceitos que indicam sobre a riqueza e variedade de apropriações (Melo, 2013).

Sendo assim, por meio da pesquisa documental, buscou-se o caminho metodológico indicado para alcançar as propostas de análise da história política, já que, a partir da análise de documentos, têm-se condições de observar o processo de construção das relações entre indivíduos, grupos, associações, entidades, etc. Essa pesquisa se apresenta como documental, portanto, porque buscou em fontes de cunho não científico as informações para sua construção, ou seja, foi construída a partir da análise de documentos que ainda não receberam tratamento científico, como jornais e revistas (SÁ- SILVA *et al*, 2009).

Foram utilizados os seguintes documentos: jornal *O Globo*, *Jornal do Brasil* (JB), *Jornal dos Sports* (JS) e revista *Quatro-Rodas*, todos periódicos de relevância nacional que

marcaram e guardaram, nas suas edições, importantes fatos sobre o automobilismo e informações de bastidores relativas à organização das corridas de F1 no Brasil.

O *Jornal do Brasil* foi publicado de 1891 a 2010, totalizando 119 anos de existência. Decisivo para os caminhos da imprensa no País, o periódico documentou nas suas páginas acontecimentos que fazem parte da história do Brasil e do mundo (BRASIL, 2015). O jornal *O Globo*, completou 95 anos de existência em 2020, atualmente, caracteriza-se como o principal jornal impresso do estado do Rio de Janeiro. Sua publicação é parte de um conglomerado midiático, as Organizações Globo, do qual fazem parte rádio, TV e internet (VIEIRA, 2020).

Tão presente no dia a dia do carioca quanto os dois jornais já citados foi o *Jornal dos Sports* (JS). Com uma história em que se destaca Mario Filho, que adquiriu o periódico em 1936, o jornal de páginas rosas ganhou notoriedade por meio da cobertura de eventos esportivos (HOLLANDA, 2012). O periódico esportivo também se caracterizou pelos cronistas que preencheram suas páginas, entre os quais podemos destacar José Lins do Rêgo, que, além de literato reconhecido pelas milhares de crônicas que revelavam a sua paixão por esportes, trabalhou no Conselho Nacional de Desportes e na Confederação Brasileira de Desportos. Sua presença era motivo de prestígio para o JS (HOLLANDA, 2012).

Até os anos 1990, esse diário esportivo dominou as bancas da cidade do Rio de Janeiro, sendo a principal publicação esportiva no período desta pesquisa. Questões administrativas e tragédias familiares envolveram seu fim em 1996, quando o surgimento do diário esportivo *O Lance* sacramentou sua derrocada (HOLLANDA, 2012).

A revista *Quatro Rodas* foi publicada pela primeira vez em agosto de 1960, momento marcado pela industrialização nacional promovida por JK e pela consequente vinda de diversas fábricas de automóveis para o Brasil. Formou-se, dessa forma, um mercado nacional para a revista, que surgiu para preencher uma lacuna de consumo relacionado ao automóvel e a todos os assuntos que o cercavam, inclusive as corridas. Seu sucesso pode ser comprovado no período de lançamento, com um crescimento de 63 mil edições para 90 mil no seu quarto mês de publicação. A revista é publicada até hoje e completou 60 anos em 2020.

Além de aproveitar o crescimento da indústria automotiva para lançar a revista, a Editora Abril, que havia iniciado suas atividades em 1950 com a publicação de revistas em quadrinhos com personagens de Walt Disney, aproveitou o momento de expansão do mercado de mídia impressa nacional e, baseando-se no modelo norte-americano de publicações, promoveu o lançamento de diversas revistas que apresentavam o País aos seus habitantes.

Além da *Quatro Rodas*, foram lançadas a revista *Cláudia* (1961), destinada ao público feminino, e a *Veja* (1968), destinada a cobrir assuntos políticos e econômicos (MIRA, 1997).

No período em questão, caracterizado por investimentos industriais e pela expansão econômica – iniciada por JK e, posteriormente, desenvolvida pelo governo militar –, a indústria cultural sofreu uma forte expansão, aproveitando-se do momento não só econômico mas também social de interesse em novidades culturais que era calcado no consumo e composto, entre outras coisas, pelo automóvel. Foi o que ocorreu com a Editora Abril e a revista *Quatro Rodas*.

Segundo Ortiz (2006, p. 114):

> [...] o estado militar aprofunda medidas econômicas tomadas no governo Juscelino, às quais os economistas se referem como "a segunda revolução industrial" no Brasil. Certamente os militares não inventam o capitalismo, mas 64 é um momento de reorganização da economia brasileira que cada vez mais se insere no processo de internacionalização do capital; o Estado autoritário permite consolidar no Brasil o "capitalismo tardio". Em termos culturais essa reorientação econômica traz consequências imediatas, pois, paralelamente ao crescimento do parque industrial e do mercado interno, fortalece-se o parque industrial de produção de cultura e o mercado de bens culturais.

Após a seleção dos documentos a serem analisados, iniciou-se uma pesquisa sobre a F1 no Rio de Janeiro, inicialmente promovendo uma seleção das edições de cada periódico que seriam compulsadas e analisadas. Para tanto, foram pesquisadas as datas das corridas em diversos sítios da internet, a fim de confirmar as informações que surgiam a cada clique. Com as datas confirmadas, seguiu-se com a proposição de selecionar datas anteriores e posteriores às corridas, já que analisar dados referentes somente ao dia da corrida seria um erro, pois se deixariam de lado fatos relativos à chegada do evento nas cidades do Rio e de São Paulo na semana da corrida, bem como sobre sua partida após a corrida. Nesse sentido, concordamos com Sá Silva *et al* (2009, p. 4), quando este afirma o seguinte:

> Quando um pesquisador utiliza documentos objetivando extrair dele informações, ele o faz investigando, examinando, usando técnicas apropriadas para seu manuseio e análise; segue etapas e procedimentos; organiza informações a serem categorizadas e posteriormente analisadas; por fim, elabora sínteses, ou seja, na realidade, as ações dos investigadores – cujos objetos são documentos – estão impregnadas de aspectos metodológicos, técnicos e analíticos.

Com esse pensamento, tomou-se a decisão de procurar nos jornais informações sobre os bastidores das corridas de F1 a partir da quinta-feira antes da corrida e até a terça-feira após

o evento, que sempre aconteceu aos domingos. Esses foram os dias que se mostraram mais propensos a trazer matérias sobre os Grandes Prêmios de F1, e tentativas de ampliar esse espectro de análise não se mostraram interessantes. Quanto à pesquisa realizada na revista *Quatro Rodas*, que se apresenta em edições mensais, realizou-se uma análise que envolveu o não só o mês da corrida mas também os meses anterior e posterior, sustentando o mesmo critério de escolha do material. De acordo com a tabela a seguir, ao todo, foram analisadas 60 edições de cada jornal e 30 edições da revista considerando o período de 10 anos em análise neste artigo.

Tabela 2 – Organização da pesquisa com os periódicos e datas dos eventos (1981-1990).

Fórmula 1 no Rio de Janeiro		
O Globo, *Jornal do Brasil* e *Jornal dos Sports*		
ano	data da corrida	edições
1981	29 de março	26, 27, 28, 29, 30 e 31 de março
1982	21 de março	18, 19, 20, 21, 22 e 23 de março
1983	13 de março	10, 11, 12, 13, 14 e 15 de março
1984	25 de março	22, 23, 24, 25, 26 e 27 de março
1985	7 de abril	04, 05, 06, 07, 08 e 09 de abril
1986	23 de março	20, 21, 22, 23,24 e 25 de março
1987	12 de abril	09, 10, 11, 12, 13 e 14 de abril
1988	3 de abril	31 de março, 01, 02, 03, 04 e 05 de abril
1989	26 de março	23, 24, 25, 26, 27, 28 de março
1990	25 de março	22, 23, 24, 25, 26 e 27 de março
Quatro Rodas		
ano	data da corrida	edições
1981	29 de março	fev. 1981, mar. 1981 e abr. 1981
1982	21 de março	fev. 1982, mar. 1982 e abr. 1982
1983	13 de março	fev. 1983, mar. 1983 e abr. 1983
1984	25 de março	fev. 1984, mar. 1984 e abr. 1984
1985	7 de abril	mar. 1985, abr. 1985 e maio 1985
1986	23 de março	fev. 1986, mar. 1986 e abr. 1986
1987	12 de abril	mar. 1987, abr. 1987 e maio 1987
1988	3 de abril	mar. 1988, abr. 1988 e maio 1988
1989	26 de março	fev. 1989, mar. 1989 e abr. 1989
1990	25 de março	fev. 1990, mar. 1990 e abr. 1990

Com essas condições criadas, procuramos verificar os documentos a partir da noção de que não são "um material bruto, objetivo e inocente, mas que exprime o poder da sociedade do passado sobre a memória e o futuro" (LE GOFF, 1996, p. 10). Reconhece-se assim a existência do simbólico na realidade histórica, ao mesmo tempo em que se confrontam as

representações históricas com as realidades que representam e que o pesquisador pode encontrar em documentos e métodos diversos (LE GOFF, 1996).

Dito isso, concordamos com Veyne (1998), que elucida a necessidade de interpretação dos documentos para promover a profundidade da pesquisa, pois, por mais fatos que se consiga levantar, a sua incompletude gera a necessidade da inclusão de um contexto por trás, de maneira que esses fatos possam ser conectados em uma trama. Para isso, uma análise sobre as principais questões políticas, econômicas, urbanas e esportivas também foi feita, a fim de entrelaçar os fatos e acontecimentos que vão além do esporte e, ao mesmo tempo, o compõem.

Para proceder a essa análise e composição da trama, utilizaram-se as teorias de *campo* e *habitus*, de Pierre Bourdieu. Por *campo* pode-se entender um local de disputas por um objeto com valor simbólico para aqueles o habitam. Nesse campo, ocorrem disputas por controle e posições privilegiadas por parte dos seus agentes. Dessa maneira, a existência do *campo* depende das disputas internas necessárias para sustentar o valor simbólico de determinado objeto em questão. Com isso, pode-se inferir que a subjetividade da disputa e dos valores em jogo é o que torna o objeto objetivado. Bourdieu (2003, 225) apresenta o campo como:

> [...] espaço de tomadas de posição, que é o produto da acumulação histórica, é o sistema de referências comum relativamente ao qual se veem definidos, objetivamente, todos os que entram no campo. O que faz a unidade de uma época é menos uma cultura comum que a problemática comum que não é outra coisa senão o conjunto das tomadas de posição ligadas ao conjunto das posições marcadas no campo.

A percepção dessas questões em jogo e daquilo pelo que se luta depende da compreensão da gênese do campo, ou seja, da sua formação, de maneira que seja perceptível a confiança dos seus integrantes naquilo pelo que lutam, que é, justamente, o que sustenta o *campo*.

Já o *habitus*, segundo Bourdieu, significa o conjunto de disposições e ações tacitamente assumidas e praticadas explicitamente a partir de estratégias organizadas de acordo com o interesse de cada agente ou grupo de agentes, ou seja, é um arbitrário cultural inconsciente que promove formas específicas de agir.

> *Habitus* é uma noção que auxilia a pensar as características de uma determinada identidade social e de uma experiência biográfica; um sistema de orientação que ora

> tende para o consciente ora para o inconsciente. *Habitus* é uma matriz cultural que predispõe os indivíduos a fazerem suas escolhas (MURAD, 2009, p. 123).

Além de seguir a linha metodológica apresentada, este trabalho aliará ao seu método entrevistas de elite com atores que participaram do processo. Decidiu-se utilizar as entrevistas no segundo artigo pelo fato de que as fontes bibliográficas e documentais deixaram dúvidas sobre alguns fatos específicos. Concluiu-se, portanto, que seria necessário buscar informações que esclarecessem os problemas que os eventos da F1 no Rio de Janeiro apresentavam.

As entrevistas realizadas foram as do tipo não estruturado guiado, em que se elabora um roteiro e, a partir dele, buscam-se informações com todos os entrevistados. Isso proporciona uma flexibilidade de palavras e abordagem que permite ao entrevistador adaptar-se ao entrevistado.

O roteiro foi construído de acordo com as necessidades que surgiram a partir da análise das fontes bibliográficas e permitiu a cobertura de *áreas cinzentas* dos acontecimentos analisados, ou seja, informações que os veículos da mídia impressa não deixaram claras, bem como pontos-chave que precisavam de confirmação, a fim de trazer maior fidedignidade à sequência de fatos, garantindo racionalidade, sentido e coerência para a história, em função dos cruzamentos e conexões entre diversos atores e acontecimentos (GAY, 1976).

Dessa forma, as entrevistas aconteceram como conversas sobre a F1 nos anos 1980 no Rio de Janeiro, deixando os entrevistados à vontade para, com espontaneidade, explicar como foi sua experiência relacionada aos assuntos elencados no roteiro. Para as entrevistas, a amostra selecionada foi intencional, ou seja, os entrevistados foram escolhidos com base na sua história de vida profissional e relevância para o automobilismo e a Fórmula 1 no Brasil.

Foram entrevistados os seguintes repórteres especializados em automobilismo que vivenciaram a F1 no Rio de Janeiro:

- Celso Itiberê – repórter esportivo especializado em automobilismo, realizou a cobertura *in loco* de diversos Grandes Prêmios de F1 e foi colunista de F1 no jornal O Globo por mais de 30 anos;
- Lito Cavalcanti – repórter esportivo especializado em automobilismo, realizou a cobertura *in loco* de diversos Grandes Prêmios de F1, foi comentarista das transmissões das corridas de F1 dos canais SporTV e correspondente internacional da revista *AutoSport*. Atualmente, é colunista do sítio de notícias *UOL* e possui canais independentes nas redes sociais *YouTube* e *Instagram*;

- Flávio Gomes – repórter esportivo especializado em automobilismo, realizou a cobertura *in loco* de diversos Grandes Prêmios de F1 entre 1988 e 2005, foi repórter e apresentador esportivo nos canais de televisão ESPN e, atualmente, trabalha nos canais Fox Sports, além de ser colunista do sítio de notícias especializado em automobilismo Grande Prêmio.

A história oral permite encontrar evidências mais penetrantes e fundamentais, contribuindo para a formação de uma narrativa mais rica, viva, comovente e verdadeira (THOMPSON, 1992). No entanto, sabe-se da sua subjetividade, passível de falhas, fantasias e visões distorcidas, que dificultam a obtenção de relatos fidedignos. A revalorização das experiências individuais deslocou, contudo, o interesse das estruturas para as redes de relações e, paralelamente, ganhou novo impulso na história cultural; ocorreu um renascimento do estudo do político e incorporou-se à história o estudo do contemporâneo (FERREIRA, 2002, p. 319).

Tal postura se relaciona com Bourdieu (2015) quando toma a cultura como estrutura estruturante e não estruturada, valorizando as funções políticas e econômicas dos sistemas simbólicos, de maneira que as práticas devem ser tratadas como fatos simbólicos os quais é preciso decifrar (MICELI, 2015).

> Bourdieu recusa-se a tornar o agente social mero "suporte" de estruturas investidas de poder de determinar outras estruturas e institui como objeto "as leis segundo as quais as estruturas tendem a se reproduzir produzindo os agentes dotados do sistema de disposições capaz de engendrar práticas adaptadas às estruturas e contribuído, por esta via, para reproduzir tais estruturas" (MICELI, 2015, p. XX).

Dessa forma, "a história do século XX [...], definida por alguns como a história do tempo presente, portanto portadora da singularidade de conviver com testemunhos vivos que, sob certo aspecto, condicionam o trabalho do historiador, coloca obrigatoriamente em foco os depoimentos orais" (FERREIRA, 2002, p. 324). As críticas sobre suas vantagens e desvantagens precisam ser certamente assumidas, de modo que a análise do discurso oral seja comparada à de outras fontes, ampliando a confiabilidade dos dados colhidos.

Sendo assim, para realizar o cruzamento de dois métodos de pesquisa, este trabalho se apoia em Bourdieu (1989), que prega maior liberdade metodológica para as pesquisas, evitando assim a rigidez que engessa e reduz o seu potencial. O autor não nega, contudo, o rigor necessário como condição de vigilância para utilização de técnicas diferenciadas.

> Em suma, a pesquisa é uma coisa demasiado séria e demasiado difícil para se poder tomar a liberdade de confundir com a rigidez, que é o contrário da inteligência e da invenção, com o rigor, e se ficar privado deste ou daquele recurso entre os vários que podem ser oferecidos pelo conjunto das tradições intelectuais da disciplina – e das disciplinas vizinhas: etnologia, economia, história. [...] Evidentemente, a liberdade extrema que eu prego, e que me parece ser de bom senso, tem como contrapartida uma extrema vigilância das condições de utilização das técnicas, da sua adequação ao problema posto e às condições de seu emprego (BOURDIEU, 1989, p. 26).

Acredita-se que "é em função de uma construção do objeto que tal método de amostragem, tal técnica de recolhimento ou de análise dos dados e etc. se impõem" (BOURDIEU, 1989, p. 24), o que implica uma reponsabilidade para interpretação dos fatos, dos problemas abstratos empíricos, em operações científicas inteiramente práticas. O cruzamento com as fontes de jornais, revistas e livros permitirá a análise dos acontecimentos com base na teoria do *campo*, cuja gênese é preponderante para caracterizar tais acontecimentos no período escolhido.

Para seguir com essa caracterização, além da sua gênese, há um processo de interação entre os *campos* que revela a força relativa de cada um, ou seja, *campos* que possuem maior autonomia possuem maior capacidade de refração, sofrem menos influências externas e têm maior condição de perpetuar. Com isso, torna-se importante averiguar, além da gênese do *campo*, a sua capacidade refração, ou seja, sua autonomia relativa. Para isso, é interessante saber a origem das pressões externas, de que maneira elas incidem, como ocorrem as resistências e que mecanismos internos são acionados para escapar dessas pressões. Em consequência disso, os agentes que compõem o *campo* podem ser identificados agindo de acordo com as normas que regem os *campos*, o que permite, tendo vista essa semelhança de normas, realizar analogias e percepções formativas (TELLES, 2008).

A partir dessa teoria, buscaremos entender o funcionamento do *campo* da F1 no Brasil nos anos 1980 e, assim, alcançar os objetivos propostos neste artigo.

Como a execução deste trabalho segue uma linha cronológica para o entendimento do acúmulo de acontecimentos que levaram ao fim do GP de F1 no Rio de Janeiro, a discussão com base nos dados será dividida em três fases que, naturalmente, sobressaíram-se ao longo da análise das fontes. Essa divisão visa facilitar a compreensão dos acontecimentos por meio da criação de marcos que balizaram a história da permanência e queda da F1 na cidade. Tais fases serão organizadas nas seguintes seções deste artigo:

1. O primeiro contrato (1981-1984) – seção em que são apresentados os acontecimentos ao longo da vigência do primeiro contrato da F1 firmado com a cidade e em que são analisados fatos que apontam para como o campo em questão se organizou, estruturando uma disputa dentro de uma hierarquia que se perpetuaria ao longo de toda a década;
2. A política e a RioTur (1985-1986) – seção em que será analisado o novo contrato firmado, com a participação mais efetiva dos órgãos públicos para manutenção do GP na cidade, o que favorece a sua utilização política, principalmente com as mudanças que estavam ocorrendo no País devido ao processo de redemocratização;
3. O não contrato (1987-1990) – seção em que serão apresentados os anos de intensa crise política desse campo esportivo, o será feito a partir dos fatos que se desencadeiam, de maneira derradeira, para o GP de F1 no Rio de Janeiro, como o descaso político, as tentativas inábeis de subversão da ordem, os acidentes e as manobras políticas que envolvem a primeira corrida presidencial no País por voto direto após o fim do regime militar.

2.3 **Fórmula 1 no Rio de Janeiro (1981-1990)**

2.3.1 O primeiro contrato

O Grande Prêmio de F1 de 1981 no Rio de Janeiro foi um sucesso e rendeu muito elogios por parte dos inspetores e observadores da Federação Internacional de Automobilismo Esportivo (FISA). Toda a estrutura – desde a pista, passando pelos *boxes*, até as arquibancadas – foi considerada moderna e apta à realização da prova, o que comprova que os valores gastos (em torno de 105 milhões de cruzeiros em investimentos) surtiram efeito. Segundo Joaquim Cardoso de Melo, ex-presidente da CBA, o Grande Prêmio do Brasil de Fórmula 1 renderia diretamente aos cofres públicos Cr$ 3 milhões, pagos à prefeitura pelo aluguel do autódromo. Além disso, o dirigente apontava que, somado a isso, outros retornos com os impostos devidos ao turismo e a exposição midiática da cidade no exterior seriam muito interessantes (*JB*, 26 de março de 1981, p. 29-30).

Além da estrutura – com destaque para a segurança da pista, destacada por diversos pilotos, como os brasileiros Emerson Fittipaldi e Nelson Piquet –, a organização também foi elogiada, mesmo com as chuvas que atingiram a cidade no fim de semana do evento. Os únicos pontos negativos foram a pequena estrutura montada para alimentação, que não deu conta de atender todos os torcedores, e a enorme quantidade de credenciais distribuídas, que lotou os *boxes* com muitos curiosos (*JB*, 30 de março de 1981, p.16-18)

Derek Ongaro, inspetor da Fisa, destacou a grande quantidade de credenciais para convidados. Bernie Ecclestone, por sua vez, dizia não haver dúvidas quanto à realização do evento de 1982 no Rio de Janeiro, mas dizia que muita coisa precisaria ser modificada, principalmente aquilo que se referia às credenciais. O presidente da Foca presenciou cenas que pareciam grupos de turismo com guias e suspeitou da enorme quantidade de credenciais para repórteres (*O Globo*, 31 de março de 1981, p. 26).

Em 1982, a corrida aconteceu no Rio de Janeiro como Bernie Ecclestone havia dito, porém em meio a boatos e rumores de que voltaria para São Paulo no ano seguinte. No jornal *O Globo* de 18 de março de 1982, quinta-feira antes da corrida, uma das primeiras notícias sobre a F1 era essa, além daquelas que envolviam a preparação da pista para a prova e a chegada de equipes, carros e pilotos. Segundo o jornal, a CBA queria realizar o GP do Brasil de 1983 em Interlagos, porém Bernie Ecclestone, que detinha os direitos de comercialização da prova e arrendou o autódromo de Jacarepaguá até 1984, dizia que não conversaria sobre isso.

No *Jornal do Brasil* também de 18 de março de 1982 (p. 28), uma matéria apresentava uma controvérsia que envolvia o presidente da CBA, Carlos Cavalcanti, e Bernie Ecclestone, motivo que, possivelmente, levou *O Globo* a anunciar os rumores do retorno da F1 para São Paulo. A matéria, com o título *Briga entre CBA e Ecclestone ameaça GP*, dava o tom da conversa e do clima nos bastidores do Grande Prêmio Brasil de Fórmula 1, cuja gravidade levou até o presidente da CBA a enviar um telex ao governador do estado do Rio de Janeiro, Chagas Freitas, pedindo uma audiência urgente para esclarecer a situação, que levava riscos à realização da prova. A razão era um sério desentendimento entre a CBA e Bernie Ecclestone, considerado pelos dirigentes brasileiros "o dono do autódromo". Cavalcanti, que chegou a ser expulso do quarto do hotel do inglês, queria apresentar ao governador "aspectos do contrato que a antiga diretoria da confederação assinou com Bernie, que 'denigrem inclusive a imagem do Brasil no exterior'" (*JB*, 18 de março de 1982, p. 28).

Com isso, uma entrevista coletiva foi convocada justamente para mostrar o contrato, e os poderes da Foca, para organizar as corridas no Brasil, sem a menor ingerência da CBA. "O contrato, explicam pessoas ligadas a Cavalcanti, impede a realização de qualquer corrida internacional no Brasil sem autorização da Foca" (*JB*, 18 de março de 1982, p. 28). O presidente da CBA tentou inclusive o apoio da Federação Internacional de Esportes Automobilísticos (Fisa), presidida pelo francês Jean Marie Ballestre (inimigo de Bernie), e do Governo Federal que ainda era militar, como é possível observar a seguir.

> (32) Além do Governador, o presidente tentará hoje um contato com o General Cesar Montagna, presidente do Conselho Nacional de Desportos, a fim de expor a situação. Cavalvanti pedirá também apoio do General Coelho Neto, Chefe do Gabinete do Ministro do Exército, que já conhece aspectos que envolvem corridas de Fórmula 1 no Brasil (*JB*, 18 de março de 1982, p. 28).

No entanto, as ações da CBA não foram coerentes. Afinal, ameaçar o GP de 1983 levando-o para São Paulo e pedir ajuda ao governo do estado do Rio de Janeiro e do Governo Federal, que, ao que tudo indica, promoveu a mudança da prova para o Rio, não fazia sentido. Surgem então duas questões: i) Interlagos teria condições de realizar as obras estruturais necessárias para voltar a receber a F1? ii) O que, realmente, a CBA queria, ou seja, não haveria outro problema além do contratual?

São Paulo, realmente, não deixava de constituir-se como um candidato a receber a F1 no Brasil, permanecendo como uma ameaça para a corrida no Rio de Janeiro. As dúvidas quanto a essa disputa confirmaram-se com uma matéria publicada no *Jornal dos Sports* em 22 de março de 1982 (p. 15) cujo título foi "Em 83, GP pode ser em Interlagos".

Segundo a reportagem do JS, o Secretário Municipal de Esportes de São Paulo, seu assessor, o chefe de gabinete do vice-governador do estado de São Paulo e o presidente da Federação de Automobilismo de São Paulo (Fasp) estiveram presentes na corrida para manter contatos com Ecclestone, o que denota a importância da corrida para São Paulo e seus esforços para recuperá-la. Todos estavam otimistas quanto ao retorno da F1 para SP no ano seguinte. Falavam, inclusive, que não faltariam investimentos para realização da prova. O presidente da Fasp disse, em entrevista, não admitir que São Paulo, com sua tradição no automobilismo, fosse relegada a um segundo plano e colocou-se a favor de um revezamento entre as duas cidades, negando qualquer monopólio sobre a corrida e buscando assim uma brecha, uma forma de alinhamento e união no *campo*, ou seja, uma estratégia – que pode ser

entendida como um senso prático, de acordo com Bourdieu (2004) – que pudesse favorecer seu retorno ao *status* de sede da F1 sem criar conflitos.

> [...] é preciso inscrever na teoria o princípio real das estratégias, ou seja, o senso prático, ou, se preferirmos, o que os esportistas chamam de "sentido do jogo", como domínio prático da lógica ou da necessidade imanente de um jogo, que se adquire pela experiência de jogo e que funciona aquém da consciência e do discurso (BOURDIEU, 2014, p. 79).

Isso quer dizer que a solução do caso aconteceria de acordo com as relações entre as posições ocupadas por cada um, de acordo com a distribuição de recursos que são e podem-se tornar operantes e eficientes, revelando consequentemente o peso desses recursos em dada situação. Esses recursos seriam, segundo Bourdieu (2004, p. 154), "o capital econômico, em suas diferentes formas, o capital cultural, além do capital simbólico, forma de que se revestem as diferentes espécies de capital quando percebidas e reconhecidas como legítimas."

> As espécies de capital, à maneira dos trunfos num jogo, são os poderes que definem as probabilidades de ganho num campo determinado (de fato, a cada campo ou subcampo corresponde uma espécie de capital particular, que ocorre, como poder e como coisa em jogo, neste campo). [...] A posição de um determinado agente no espaço social pode assim ser definida pela posição que ele ocupa nos diferentes campos, quer dizer, na distribuição dos poderes que atuam em cada um deles , seja sobretudo, o capital econômico – nas suas diferentes espécies -, o capital cultural e o capital social e também o capital simbólico, geralmente chamado de prestígio, reputação, fama, etc. que é forma percebida e reconhecida como legítima das diferentes espécies de capital. Pode-se assim construir um modelo simplificado do campo social no seu conjunto que permite pensar a posição de cada agente em todos os espaços de jogo possíveis (BOURDIEU, 1989, p. 134-135).

Na hierarquia da disputa pela F1, o mais alto agente era a Foca, que detinha poder privilegiado sobre o evento e, por isso, decidia seus rumos. A CBA, por sua posição, costumava lutar pela manutenção do País como sede do maior campeonato de corrida de automóveis do mundo e pela manutenção dos seus privilégios simbólicos, que advinham do prestígio da F1, como ficou claro na transição da corrida de Interlagos para Jacarepaguá.

Nesse caso, contudo, a CBA não brigava especificamente pelo privilégio de receber a F1, o que suscitou a dúvida quanto aos reais motivos desse impasse. A instituição entrava em conflito, pois, ao fechar os contratos em 1980 para receber a F1 em 1981, o Autódromo de Jacarepaguá teria sido cedido de maneira quase irrestrita à Foca, que era superior à CBA, em uma praça esportiva que deveria ser de sua responsabilidade. No entanto, ameaçar a F1 com

uma mudança de sede, ação que estava além dos seus poderes, era uma provocação à Foca e uma tentativa de subverter a hierarquia do *campo* sem ter capital suficiente para isso.

Dessa forma, reconhecendo a sua posição no campo de disputas, o presidente da CBA, insatisfeito com o poder da Foca e o contrato com a F1, buscava parceiros que pudessem auxiliá-lo e respaldá-lo para:

> (33) [...] quebrar a hegemonia da Foca nas corridas do Brasil. O presidente da CBA estava em contato com a Organização dos Estados Americanos, OEA, visando a fundação da confederação pan-americana de automobilismo.
>
> A OEA, soube Cavalcanti ao iniciar seus contatos, dispõe de verba para o automobilismo em seu orçamento, mas só libera para uma entidade pan-americana. Daí a ideia de criá-la, livrando-se um pouco da exclusividade da Foca. Cavalcanti já teria apoio, comenta-se, de todos os países sul-americanos mais Estados Unidos e Canadá (*JB*, 18 de março de 1982, p. 28).

Além do problema quanto à organização de qualquer corrida internacional no autódromo do Rio sem a participação ou autorização de Bernie, os dirigentes da CBA também estavam insatisfeitos com a impossibilidade de interferir na organização do GP de F1:

> (34) Nós estamos totalmente à margem por causa desse contrato. Até para entrar no autódromo precisamos de autorização da Foca (*JB*, 18 de março de 1982, p. 28).

Outros esclarecimentos e explicações sobre o fato foram encontrados na revista *Quatro Rodas* de março de 1982. Em sua coluna, Roberto Ferreira analisou o impasse e informou que, até 1979, a organização dos GPs de F1 ficou a cargo da CBA e, daquele momento em diante, com a presença de Bernie Ecclestone à frente da Foca, isso não seria mais possível. O colunista comentou que a CBA, representada pelo seu então presidente Charles Nacache, tinha aceitado o contrato por dificuldades financeiras de realizar a corrida e que Bernie tinha a intenção de ser o único dono da F1. Com isso, não negociaria mais os GPs nos moldes antigos, já que não faltavam cidades interessadas no negócio, e citava inclusive a saída da Argentina do calendário da F1 por esse impasse político.

O colunista tentou contrapor a falta de dinheiro alegada pelo ex-presidente da CBA, Charles Nacache, o que, de acordo com o primeiro artigo desta tese, não se confirma. Ele

disse que nunca faltaram patrocínios até o GP 1979, último realizado em São Paulo, fato esse controverso, pois, se assim fosse, Interlagos não teria tido os problemas estruturais que fizeram com que a pista paulista perdesse a F1, afinal o investimento de patrocinadores teria sido utilizado, entre outras coisas, para reformas. No entanto, as reformas foram feitas, na verdade, pela prefeitura de São Paulo em 1980 e, mesmo assim, não foram suficientes para manter a corrida na cidade (*O Globo*, 28 de janeiro de 1980, p. 2). A falta de dinheiro era, portanto, uma realidade e, não fosse o contrato assinado com Bernie, provavelmente não haveria GP de F1 no Brasil a partir de 1981.

No mês seguinte, a mesma coluna trazia mais informações sobre a corrida de 1982 e, no que se refere a essa disputa, apresentava informações esclarecedoras:

(35) Quase aconteceu o rompimento de relações entre a Confederação Brasileira de Automobilismo e Bernie Ecclestone. Isto porque Carlos Lima Cavalcanti solicitou um determinado número de credenciais a Ecclestone, e este entregou apenas a metade. É claro que Cavalcanti ficou louco da vida e resolveu desancar o presidente da Foca numa entrevista coletiva.

Agora Cavalcanti quer de Ecclestone algumas modificações no contrato assinado entre o inglês e a CBA em 1979 que lhe permite comercializar o GP do Brasil até 1983. Como Ecclestone também fez um contrato com a RioTur, dificilmente o GP do Brasil deixará o autódromo de Jacarepaguá (*Quatro Rodas*, abril de 1982, p. 140).

Tal informação vai ao encontro daquele que seria o principal objetivo da CBA: sustentar a F1 no País para manter sua importância local e internacional. O interesse pelas credenciais surge como uma resposta reveladora para a discordância relativa à cláusula de realização de corridas internacionais com a autorização da Foca, pois coloca o problema contratual em segundo plano quando confirma a importância da F1 por meio da sua subjetividade simbólica, capaz de promover distinção a partir da sua objetivação em práticas como a de receber convidados de importância política no *paddock* da corrida, que era o lugar mais disputado, já que era o melhor para estar, ver e ser visto. Esse fato só ocorreu com as credenciais disponibilizadas pela Foca, nova organizadora do GP, e não mais pela CBA.

Nesse momento, a F1 estava em grande processo de mudança, com Bernie Ecclestone na direção da Foca buscando cada vez mais o domínio comercial da categoria. A postura

agressiva de Bernie deixou a CBA atônita, pois, sem o poder sobre as credenciais, não conseguia efetivar a distinção que a F1 poderia prover-lhe, o que deixa clara a importância da F1 para CBA.

Naess (2017) confirma a postura de Bernie e afirma que o inglês costumava arrendar autódromos onde a corrida acontecia, como ocorreu com o Autódromo de Kyalami, na África do Sul. O fato relacionado a Bernie que mais chamava atenção, contudo, era a sua vontade de transformar a F1 em uma marca internacional, um produto de entretenimento mundialmente reconhecido. Para tanto, Bernie não media esforços, o que se comprova pelo fato de ter conseguido, inclusive, separar a F1 comercialmente da Fisa, ficando o evento a cargo da Foca, que ele controlava enquanto presidente.

> Bernie Ecclestone wanted to make Formula 1 into a global entertainment product. Ecclestone's key argument was that a separation of commercial and governing responsibilities would comply with the European Union's competition regulation. As it happened, Ecclestone had a complete commercialization strategy for Formula 1 available. A less spoken-of reason was that this division of labour, enshrined in the 1981 Concorde agreement, left Ecclestone free to engage in negotiations with investors (NAESS, 2017, p. 5).

O estilo de negociação do inglês chocou os dirigentes brasileiros, e as fontes orais levam a crer que essa postura foi responsável pela maior parte dos problemas existentes, não por conta de Bernie ter uma relação de poder com o Autódromo de Jacarepaguá, mas sim pela questão das credenciais, com as quais a CBA contava para sustentar sua posição política, afinal esse era o privilégio que marcava a distância entre aqueles que tinham um acesso diferenciado ao circo da F1 e os que não tinham. Acredita-se que essa contenção de credenciais em 1982 se fez pela desordem que o GP de 1981 apresentou, quando os *boxes* estavam lotados de pessoas atrapalhando a organização do evento.

Para Celso Itiberê, as credenciais faziam parte do sistema de privilégios da F1 – ou de distinção, como diria Bourdieu. Nas palavras do jornalista:

(a) – [...] você vai lá no autódromo de Interlagos na, no Grande Prêmio do Brasil agora, você vai ver que tem o Hospitality da Confederação Brasileira de Automobilismo, e todos aqueles caras têm direito, tem uma credencial, que dá direito num determinado momento a irem ao *boxe*, a ficar lá olhando o movimento, como é que é, ao *paddock*, entende? Aquela toda coisa.

> É uma estrutura de privilégios, porque toda concepção é baseada nessa ideia, entendeu? É uma coisa feita para determinado público que é aquele público que conduz você; ou politicamente, ou economicamente a poder ter a corrida.

Enquanto uma estrutura estruturada e, por isso, estruturante, é possível perceber o poder que a F1 legitima àqueles que estão em posição de maior domínio. Além disso, como há um conformismo lógico, uma realidade sustentada entre os agentes do campo sobre o significado simbólico da F1, permite-se que exista um sistema tácito de distinção por meio dos poderes relacionados. Esse sistema provê à F1 uma força capaz de alcançar aqueles que, inconscientemente, a valorizam e, conscientemente, a praticam, formando assim um *habitus*, que seria justamente essa inconsciência do campo objetivada em ações de sobrevivência pela codificação simbólica existente. Dessa forma, "o *habitus* seria o princípio da maior parte das práticas" (BOURDIEU, 2004, p. 84).

Em depoimento, o jornalista Lito Cavalcanti confirma essa necessidade da CBA ao explicar, de maneira dura, por que havia tanta disputa para que a entidade continuasse dentro desse sistema de privilégios:

> (b) Rodrigo: É. Aí o que eu reparei é que a CBA maquinava para não perder a F1 no Brasil, porque é o que fazia ela ser, ter o diferencial dela no resto do mundo.
> Lito: Sim, eles eram absolutamente desimportantes.
> Rodrigo: Sim e sem isso não tinha importância nenhuma, isso procede né?
> Lito: Nenhuma, nem dentro nem fora, aí quando o Brasil começou a ter campeões mundiais, eles começaram a participar do conselho da FIA, iam para lá (França) de primeira classe, ficavam em hotéis cinco estrelas e grande parte deles não compareciam as reuniões do conselho porque não sabiam falar inglês nem francês.

Supreendentemente, no dia 19 de março de 1982, o jornal *O Globo* anunciou que uma carga de 350 credenciais fornecida ao presidente da CBA por Bernie Ecclestone visava acalmar os ânimos da entidade. O presidente Carlos Cavalcanti comentou que, não fosse isso, até ele precisaria comprar uma credencial, fato estranho, pois credenciais não eram vendidas, mas sim distribuídas a figuras de interesse para o evento, o que confirma ainda mais o sistema de privilégios e a necessidade a CBA buscar manter-se nele inclusa.

A cessão de credenciais contra a vontade de Bernie, provavelmente para evitar desgastes que interferissem na corrida, não passaria desapercebida. No dia 23 de março, os jornais *O Globo* e *Jornal do Brasil* destacaram que, em 1983, não haveria mais corrida no Brasil, ou seja, o País estava fora do calendário para o ano seguinte. Nem Rio com Jacarepaguá, nem São Paulo com Interlagos. No jornal *O Globo* (23 de março de 1982, p. 24), dizia-se que, provavelmente, as desavenças com a CBA foram as responsáveis por isso, pois Bernie enfatizou, inclusive, que não havia qualquer problema com o autódromo carioca.

A ameaça de Bernie por meio do anúncio de que o Brasil estava fora do calendário mostra o quanto astuto era o inglês e o quanto conhecia o jogo da F1. Bernie sabia, inclusive, quais eram as principais necessidades de cada um dos agentes, de forma a constrangê-los quando necessário e assim alcançar seus objetivos. Dessa forma, ao surgir o impasse, as notícias de que o Rio ou o Brasil perderiam o evento apareceram nos jornais revelando "formas de dominação específicas que não são de maneira nenhuma redutíveis à dominação estritamente econômica" (BOURDIEU, 2003, p. 134), pois podemos dizer que a dominação da Foca sobre os atores brasileiros nas negociações contratuais fazia-se muito mais pelo capital simbólico de que o evento foi imbuído.

O ano de 1982 não foi conturbado somente para a F1 no Rio de Janeiro, que sentia os efeitos políticos e econômicos da fusão. Nesse mesmo ano, o Brasil conheceu um revés econômico que fez desvanecer na população qualquer possibilidade de um segundo "Milagre Econômico" por meio do III PND planejado pelo Ministro da Fazenda Delfim Neto. As eleições para governador atestaram esse fato: nos principais estados da Federação e na Câmara Federal foram eleitos majoritariamente líderes de oposição, o que fez surgir a campanha das "Diretas Já", que buscava ao fim do mandato de Figueiredo em 1985 e eleições diretas para presidente.

João Batista Figueiredo era o presidente desde março de 1979, quando assumiu a função com o compromisso de levar adiante o processo de abertura política. No entanto, a crise econômica que assolava o País negava qualquer possibilidade de melhor distribuição de renda e salários para os trabalhadores, fato que acentuou a pressão popular e gerou muitas greves, com destaque para as que ocorreram na região do ABC paulista. Entre as ações do presidente para cumprir a sua promessa de abertura, destacam-se a anistia para os exilados políticos, a reforma partidária, com o retorno do pluripartidarismo, e o reestabelecimento das eleições diretas para os governos de estado em 1980 (SILVA, 1992).

No estado do Rio, depois de encerrar seu mandato em 1983 como governador e após o governo de fusão do Almirante Faria Lima, Chagas Freitas passou a ser repudiado pela população. Isso se deveu à percepção de que este promoveu a política local por meio de arranjos clientelistas e utilizou-se do caciquismo para realizar negociações entre os poderes Legislativo e Executivo (SARMENTO, 1999).

Tendo isso em vista, o ano de 1982 transcorreu sob a tensão da eleição carioca, que seria a primeira, após a fusão, com voto direto. As esperanças de recondução do estado do Rio a estado da Guanabara foram as armas e fraquezas que fizeram com que Chagas Freitas fosse derrotado nas urnas por Brizola, com um discurso que agradava, mas não se fazia real, tanto que a Guanabara não foi reconduzida a estado (SARMENTO, 1999).

No âmbito federal, a disputa entre as alas moderada e dura relativa à abertura política fez com que surgissem reações políticas no País. Contra o pluripartidarismo, um dispositivo chamado "voto vinculado" foi criado. Seu mecanismo de ação obrigava a escolha de candidatos do mesmo partido, na tentativa de impedir "o avanço dos pouco estruturados partidos oposicionistas" (SARMENTO, 1999, p. 4)

> O caso fluminense, neste aspecto, é emblemático. Leonel Brizola, que conseguira com seu discurso radicalizado transformar a escolha do governador em um plebiscito avaliativo sobre o regime militar, transferiria seus votos tanto para a eleição de senador e deputados federais, quanto para a Assembleia Legislativa e a Câmara de Vereadores do Rio de Janeiro (SENTO SÉ, 1999 *apud* SARMENTO, 1999, p. 4).

O período também foi marcado pelas reações violentas dos militares contra a abertura política. Foram inesquecíveis os atentados à bomba na sede da OAB e na Câmara dos Deputados do Rio de Janeiro, assim como no Centro de Convenções Rio Centro, local bem próximo ao extinto autódromo[24]. O famoso ataque ocorreu em dia 30 de abril de 1981, cerca de um mês após a corrida (em 29 de março).

Os acontecimentos pelos quais o Brasil passava reforçam a personalidade de Bernie Ecclestone como um dirigente que não via as questões políticas locais como problemas que pudessem atrapalhar o calendário da F1. Naess (2017) cita um conhecido caso em que a F1 se viu pressionada na África do Sul por conta da política de Apartheid e que levou, somente no

[24] A partir de 2007, com a realização dos Jogos Pan-Americanos no Rio de Janeiro, a área do Autódromo de Jacarepaguá passou a ser posta em cena como o local onde os aparatos deveriam ser construídos para esses Jogos e, mais adiante, para os Jogos Olímpicos de 2016. A ideia, levada a diante, concretizou-se com a demolição do autódromo para a construção das arenas dos jogos.

último instante, ao cancelamento do GP em 1986, depois que as companhias de televisão se recusaram a transmitir a corrida. O problema, no entanto, arrastava-se desde 1979: "In the days of the Berlin Wall, he was not deterred by either the political limitations imposed by a deeply divided Europe, nor by unfavorable economic conditions or currency regulations" (NAESS, 2017, p. 10).

O Grande Prêmio Brasil de F1 de 1983 não resultou em qualquer notícia relacionada à sua realização que não fossem elogios à organização, com exceção à notícia de Roberto Ferreira na coluna Alta Rotação da *Quatro Rodas* de abril (p. 140). Com o título "Goiânia. Pode ser esse o próximo endereço do F1 Brasil", o repórter revelou que havia rumores quanto ao local onde seria realizado o próximo GP, depois de 1984, quando o contrato da F1 com o Rio chegasse ao fim. O fato de o Rio receber a F1 desde 1981 gerava ciúme nas demais federações, que propunham a utilização de Goiânia ou Brasília. Interlagos, nesse momento, estava fora de cogitação em função dos custos de obras para adequar a pista.

Além disso, as principais notícias davam o tom do poder da Fisa e da Foca sobre a F1 e o GP do Brasil, assim como demonstravam o interesse da cidade pelo evento. O prefeito Júlio Coutinho recebeu Bernie Ecclestone e Jean-Marie Ballestre em cerimônia festiva para entregar a chave da cidade a ambos, que elogiaram bastante a organização da corrida. Carlos Cavalcanti não era mais o presidente da CBA, tendo sido substituído por Joaquim Melo, e nenhuma notícia sobre problemas contratuais surgiu, como em 1982, o que sugere, conforme Bourdieu (2004, p. 147), que, "se o campo funciona, portanto como censura, é porque aquele que entra nesse campo está imediatamente situado numa certa estrutura, a estrutura da distribuição do capital: o grupo concede-lhe ou não lhe concede a palavra; concede-lhe ou não lhe concede o crédito." Nesse caso, à CBA não foi concedido o crédito; pelo contrário, a entidade foi submetida ao constrangimento por meio da ameaça de expulsão, que a forçou a recuar para não perder seu *ticket* de privilégio.

O ano de 1984 prometia ser conturbado para a F1 no Rio de Janeiro, pois, em 1982, as discussões contratuais entre CBA e Foca deixaram claro que uma mudança era possível, já que nada garantia que a F1 permaneceria na cidade após o fim do contrato, que terminava naquele ano. Dessa forma, as notícias sobre o que seria da F1 no Brasil afirmavam que se iniciava um "leilão" da corrida entre as cidades do Rio de Janeiro, de São Paulo, de Brasília e de Goiânia. Todas tinham um autódromo e contavam com promessas financeiras, porém nem todas dispunham da estrutura mínima necessária, como uma rede hoteleira com capacidade suficiente para receber o GP, ponto impeditivo e importante. No entanto, dada a capacidade

de investimento, isso poderia ser superado. Os entrevistados foram unânimes ao afirmarem que, apesar dos protocolos e exigências da corrida, o que move a F1 entre suas sedes é a "grana", principal interesse de Bernie Ecclestone.

Como exemplo, podem-se citar as seguintes cidades que, nos anos 1980, realizaram corridas de rua: Las Vegas (1981-1982), Detroit (1982-1988), Dallas (1984), Long Beach (1976-1983), Phoenix (1989-1991) e Monte Carlo (1950, 1955-2019). Além dessas, e confirmando a fala dos entrevistados, recentemente, as seguintes cidades realizaram e/ou ainda realizam corridas de rua: Melbourne, Austrália (1996-2019), Yeongam County, Coreia do Sul (2010-2013), Valência, Espanha (2008-2012), Baku, Azerbaijão (2016-2019) e Singapura (2008-2019) (ARCHIVE..., 20--).

Em entrevista, Celso Itiberê afirmou:

(c) a F1 não se preocupa com autódromo porque se a F1 não se preocupa com nada disso, a F1 só se preocupa com grana! Flávio Gomes especificando nomes revela; Para o Bernie o que interessava era grana, era dinheiro.

Lito Cavalcanti, também em entrevista, apresentou mais detalhes sobre essa questão:

(d) Grana, grana, grana! O Deus Dinheiro. O Bernie Ecclestone, por dinheiro, ele não tinha amigo, ele não tinha consideração, não tinha grandes parceiros, nada. Tudo isso era argumento de negociação. A única coisa que havia era o Bernie querendo arrancar o máximo possível de grana e de um lado ou de outro, para onde fosse não seria muito problema, porque o Rio era a cidade preferida dos pilotos, por sua beleza natural, pelo clima, pela mulherada, era o Rio. A pista tão boa ou quase tão boa quanto Interlagos, tá, o autódromo ainda novo, então para eles Rio, São Paulo, a terra da grana, sabe e não queria perder de jeito nenhum para o Rio, perder para o Rio não, não queria perder para lugar nenhum, pior ainda se para o Rio, tá, então, o que se criou foi isso, e o Bernie explorava muito bem, ele era um gênio comercial, tá, que não quer dizer que ele fosse um anjo, que ele fosse um modelo ético, não, mas ele era um gênio comercial, ele jogava aquele xadrez brilhantemente e usava todas as ferramentas sem o menor pudor, o que acontecia era isso.

Essa passagem revela o funcionamento do campo, que acontece a partir de uma lógica específica, devido ao "reconhecimento tácito do valor dos interesses envolvidos" (MAUGER, 2017, p. 46) entre os agentes, de acordo com suas posições. Nesse caso, destaca-se a figura de Bernie Ecclestone como um ator que, ao internalizar o campo em si por meio de suas ações, marca a interiorização das estruturas desse mundo e a sua aceitação evidente. Não só o inglês mas todos os outros envolvidos revelam isso, pois, ao aceitarem esse jogo, reafirmam posições, lutas e o capital simbólico da F1. A essa relação de posições Bourdieu (2004) denomina "sense of one's place e sense of other's place".

> O *habitus* é ao mesmo tempo um sistema de esquemas de produção de práticas e um sistema de percepção e apreciação das práticas. E, nos dois casos, suas operações exprimem a posição social em que foi construído. Em consequência, o *habitus* produz práticas e representações que estão disponíveis para a classificação, que são objetivamente diferenciadas; mas elas só são percebidas enquanto tal por agentes que possuam o código, os esquemas classificatórios necessários para compreender-lhes o sentido social. Assim, o *habitus* implica não apenas um *sense of one's place*, mas também um *sense of other's place* (BOURDIEU, 2004, p. 158).

Além dessa questão relativa à marcação de posições e ações, destaca-se, na passagem da entrevista com Lito Cavalcanti , a força do campo econômico. Apesar de concordamos com a força de outros campos e poderes, como o político, enquanto determinantes para o rumo das disputas sobre um objeto em questão, é inegável o poder campo econômico, já que ele exerce pressão sobre os outros campos enquanto estrutura (BOURDIEU, 1997. p.77).

Tendo em vista essa situação e o fim do contrato com o Rio, a Foca não precisou se esforçar tanto para obter todas as vantagens que pudesse. O próprio campo se encarregou disso, pois a CBA buscou, por meio da criação de uma disputa entre as cidades pelo evento, mais investimentos para a realização da corrida no ano seguinte. Para tanto, a CBA valeu-se da sua posição de poder no automobilismo nacional e da distinção que a F1 lhe conferia como organização responsável pela manutenção do GP de F1 no Brasil – ou seja, a CBA era portadora da *fides implicita*[25] que a legislação esportiva nacional lhe conferiu enquanto órgão máximo regulador desse esporte.

Em *O Globo* de 22 de março de 1984 (p. 30), a reportagem intitulada "CBA: quem oferecer mais vantagens será sede do GP" marcava as intenções implícitas da CBA com a

[25] A *fides implicita*, ou fé implícita, exprime uma ideia de confiança prática, "uma fé que está para aquém do discurso, reduzida ao senso prático [...]. Na ideia de fides implícita, há a ideia de confiança numa delegação" (BOURDIEU, 2003, p. 256-257).

renovação do contrato. O presidente Joaquim Mello deixou claro que a decisão seria baseada naquilo que fosse mais vantajoso para os organizadores e dava como exemplo "a prefeitura do Rio, que, até o ano passado, dava um apoio de 90% e este ano está dando de 60%" (*O Globo*, 33 de março de 1984, p. 30). A Fisa procurava manter-se alheia ao problema, resguardando-se na posição hierárquica acima da CBA e aproveitando para, em função disso, obter também os benefícios financeiros do melhor contrato e sede para a F1.

No *Jornal dos Sports* de 22 de março de 1984 (p. 9), as notícias intituladas "Mello lamenta falta de apoio" e "Em 85, corrida pode ser no Rio" seguiam o mesmo tom do jornal *O Globo*, ou seja, demonstravam que a CBA tinha, claramente, preferência pelo Rio, mas procurava conseguir mais investimentos ameaçando a prefeitura e o governo do estado do Rio com a possibilidade de São Paulo e Brasília receberem a corrida. Além disso, as notícias deixavam claro que o presidente da CBA preferia que a corrida continuasse no Rio, mas se dizia a favor de um revezamento com São Paulo. A estratégia de negociação que a Foca teve com a CBA em 1982 era utilizada, agora, pela CBA contra a cidade do Rio de Janeiro, uma repetição que confirma o *habitus* de funcionamento do campo por meio de sua hierarquia.

No dia seguinte, o *Jornal dos Sports* (23 de março de 1984, p. 9) afastou Brasília dos planos por falta de estrutura hoteleira para atender a todo o circo da F1 e, em 24 de março, o *Jornal do Brasil* (p. 19) noticiou que o governador do estado do Rio de Janeiro, Leonel Brizola, teve um encontro profícuo com Bernie Ecclestone para deixar praticamente confirmado que a sede do GP Brasil de F1 de 1985 seria no Rio Janeiro. O jornal *O Globo*, também de 24 de março de 1984 (p. 9), fez o mesmo em uma matéria cujo título foi "Brizola inicia contatos para manter GP no Rio", e a Fisa, satisfeita com os rumos das negociações, anunciou: "Mudança para Interlagos somente em 1986" (*O Globo,* 24 de março de 1984, p. 9).

Interlagos, mesmo não recebendo a corrida, era presença marcante nos jornais todos os anos. Sabia-se que a pista não comportava mais a F1 devido aos avanços técnicos, mas, pela sua tradição e relação com esse esporte, Interlagos era sempre uma ameaça e, com isso, era sempre utilizado para negociar os GPs ano a ano. Wilsinho Fittipaldi, uma personalidade de importância no automobilismo nacional e que viveu seus tempos de piloto em Interlagos, assumiu que o Rio tinha uma pista mais adequada naquele momento, apesar de ser a favor de uma alternância. Fittipaldi sabia, contudo, que tal alternância somente poderia acontecer se grandes investimentos fossem feitos no autódromo paulista, o que, segundo o piloto, não seria adequado dada a situação econômica vivida pelo Brasil (*JS*, 24 de março de 1984, p. 7).

Pode-se concluir, portanto, que a ameaça paulista era real. Sendo o estado mais rico da União, não seria difícil reunir esforços para realizar as obras necessárias, fato que provavelmente não aconteceu pela instável situação econômica.

O início dos anos 1980 foi marcado "pelo combate à inflação, à crise externa e, sobretudo, pelo máximo aprofundamento da recessão no período 1981-83 e início da recuperação em 1984" (COUTO, 1999, p. 305). A recessão econômica ganhava ainda mais instabilidade, dado o fortalecimento do movimento das "Diretas Já" e a pressão política pelas eleições com voto direto. Tais acontecimentos tornavam o cenário não aconselhável para investimentos, pois as consequências econômicas não eram previsíveis. Segundo Couto (1999, 326-327):

> Desde o início de 1984 foram feitos comícios nas capitais brasileiras, com crescente participação popular e cobertura de parte da imprensa. Rapidamente a campanha se torna o maior movimento cívico da história do país.
> [...]
> No início de 1984, todo o país está mobilizado. Vive e respira o sonho das Diretas-já. Uma espantosa energia política foi libertada. No dia 10 de abril, quase um milhão de pessoas comparecem ao comício do Rio de Janeiro, maior da história do país. Mas, em 16 de abril, o de São Paulo reúne mais de um milhão de pessoas no Vale do Anhangabaú e a adjacências, novo recorde nacional.

O local em que ocorreria o GP de 1985 começou a ser confirmado em uma notícia do *Jornal dos Sports* publicada em 26 de março de 1984. Nessa notícia, Ballestre (presidente da Fisa) descartou SP pelas obras necessárias. A confirmação do GP no Rio veio, de fato, no jornal *O Globo* de 27 de março (p. 24), com a notícia "CBA e Foca fazem planos para 85". Isso, contudo, não significa que o GP de 1984 tenha sido um *mar de rosas*. Ao contrário, os problemas eram muitos, dessa vez com péssimas condições de trabalho para a imprensa e, como de costume, com a farra das credenciais que lotava os *boxes*, inclusive com garotas de programa entre a multidão (*JB*, 27 de março de 1984, p. 22).

Sem notícias quanto à decisão acerca dos rumos da F1, a *Quatro Rodas* apostou em outro tipo de informação, a turística, que, aliás, sempre fez parte da revista. Dessa vez, as informações turísticas apontavam as belezas da cidade da F1 no Brasil, com destaque para a florescente região da Barra da Tijuca: "Rio-F1: a imensa região da Barra da Tijuca prepara-se para viver sua apoteose anual. No dia 25 de março, em Jacarepaguá, será corrido mais um Grande Prêmio Brasil de F1" (*Quatro Rodas*, fevereiro de 1984, p. 124).

O texto começava com uma breve apresentação da Barra da Tijuca: um bairro em crescimento, com grandes condomínios de luxo e um estilo de vida tranquilo, sem muita

badalação, caracterizado pela proximidade com o mar, pouca roupa e pele morena. Outros destaques eram o Rio Centro, maior pavilhão de convenções da América latina, e os grandes supermercados da região. Segundo o senso de 1980, a população era de 50 mil habitantes, e a própria matéria afirmava que esse número já devia ter dobrado. O metro quadrado valia 120 mil cruzeiros, um dos mais elevados do País à época, mas a falta de saneamento se apresentava como um considerável problema.

A relação da Barra da Tijuca com o automobilismo é antiga e o seu desenvolvimento tem como figura importante Negrão de Lima. Em 1958, enquanto prefeito do Rio de Janeiro, Negrão liberou a pavimentação de algumas ruas do bairro para realização de corridas de automóveis. Mais tarde, em 1966, já no mandato de governador da Guanabara, inaugurou o Autódromo do Rio de Janeiro e, em 1968, contratou o arquiteto Lucio Costa para criar um plano piloto de ocupação da Zona Oeste da cidade do Rio de Janeiro, plano este em que se destacava a ocupação da Barra da Tijuca. As ações que cercam as gestões de Negrão de Lima na região anteciparam e apontaram o caminho natural do crescimento urbano no Rio de Janeiro.

A Barra da Tijuca foi planejada sob a inspiração de Brasília, que também recebera a assinatura de Lucio Costa. No entanto, o projeto tinha como característica clara a preservação, a fim de proporcionar um equilíbrio entre o desenvolvimento e aquilo que mais chamava atenção no bairro: a natureza. Nas palavras de Lucio Costa, procurou-se "conciliar a urbanização na escala que se impõe, com a salvaguarda, embora parcial, dessas peculiaridades que importam preservar" (REZENDE; LEITÃO, 2003, p. 4). Além do plano piloto, um grande problema precisava ser resolvido: o acesso à região. Para tanto, foi construído um elevado que, beirando o mar, ligava o bairro de São Conrado à Barra da Tijuca, o que facilitaria a ligação com a Zona Sul da cidade. Segundo Rezende e Leitão (2004, p. 679), "Em 1974, conclui-se o Elevado do Joá, parte do complexo viário que viabiliza a ocupação da região como extensão da Zona Sul da cidade. Com isso, a partir da segunda metade da década de 1970, são construídos diversos empreendimentos privados imobiliários."

A tendência urbanística que foi aplicada ao novo bairro apresenta relação com um movimento que data da década 1930, quando Nova York passou por um processo de transformação em que Robert Moses (gestor local) modificou a cidade ligando-a por meio de vias expressas, destruindo bairros e um estilo de vida que acontecia a cada esquina (BERMAN, 1986). A ultrapassada modernidade das ruas e avenidas, dos encontros na calçada, do comércio de bairro e da organização orgânica da vida dava lugar à modernidade

das autoestradas urbanas e dos encontros em centros comerciais e condomínios fechados dos bairros afastados

A vida mecanizada da cidade planejada passava a ser vista da janela dos automóveis, e a paisagem só fazia sentido com estes em movimento, já que o cotidiano dos bairros antigos, onde andar a pé era comum, não tinha mais razão de ser para aqueles que assumiram a vida nos bairros e cidades planejados, completamente dominados pela locomoção viária. Nas palavras de Lucio Costa:

> "O Novo Mundo não está mais à esquerda ou à direita, mas acima de nós; precisamos elevar o espírito para alcançá-lo, pois não é mais questão de espaço, mas de tempo, de evolução e de maturidade. O Novo Mundo agora é a Nova Era, e cabe a inteligência retomar o comando". Apresentando o mesmo Plano Piloto em 1969, assim, se expressa o então Secretário de Obras, Raimundo de Paula Soares: "[...] O Rio do futuro nasce com filosofia própria, planejado, medido, calculado [...]" (REZENDE; LEITÃO, 2003, p. 2).

Uma das grandes diferenças entre os projetos da Barra da Tijuca e de Brasília, sua inspiração mais próxima, era a posse da terra que, no caso da capital, estava nas mãos do governo e, no caso da Barra, com a propriedade privada. Além disso, a especulação imobiliária no bairro carioca logo se acentuou. Consequentemente, a força do setor imobiliário em busca de crescimento e lucro foi, aos poucos, forçando modificações no plano original. Isso foi sendo reforçado ao longo dos anos, considerando a aceitação da população, que, aos poucos, mudou-se para o local ou adquiriu imóveis de fim de semana e temporada. A capacidade turística da região era outro ponto de disputa que incluía a rede hoteleira, que via no bairro uma possibilidade de expansão. Nesse sentido, a F1 vem a favorecer o setor imobiliário e turístico, funcionando como uma grande vitrine.

> Em 1974, a transformação do Grupo de Trabalho em Superintendência de Desenvolvimento da Barra da Tijuca – Sudebar permite antever a tensão que se avizinha do processo de implementação do Plano e as ameaças potenciais às suas restrições sobre o uso e ocupação do solo, pelo aumento da valorização dos terrenos. Entre 1972 e 1975, seis anos após a sua aprovação, a Barra da Tijuca com 1903% de valorização fundiária bateria o recorde em relação a outros bairros. O acréscimo no valor da terra nos bairros do núcleo da cidade iria atingir 451%, enquanto na periferia da cidade seria da ordem de 134%. (WETTER; MASSENA, 1982, p. 69 *apud* REZENDE; LEITÃO, 2014, p. 678).

De acordo com as últimas e mais modernas tendências urbanísticas, a Barra da Tijuca – e, consequentemente, o Rio de Janeiro – conectava-se com o mundo. De forma análoga,

podemos inferir que Pereira Passos fez o mesmo no centro da cidade no início do século XX. Conhecido como a Paris dos trópicos, o Rio de Janeiro foi remodelado por meio da chamada Reforma Passos, que, inspirada na urbanização da capital francesa, era uma forma de colocar a capital em consonância com a modernização do primeiro mundo. Segundo Berman (1986, p. 147), "Por volta de 1880, os padrões de Hausmann foram universalmente aclamados como o verdadeiro modelo do urbanismo moderno. Como tal, logo passou a ser reproduzido em cidades de crescimento emergente, em todas as partes do mundo, de Santiago a Saigon."

Essa conexão com o mundo é mais que econômica. Trata-se também de uma posição política, por meio de bens materiais e imateriais que buscam uma transformação cultural e a aceitação de um novo paradigma moderno. Tem-se assim um mercado de bens simbólicos e de dominação que, apoiado na arquitetura e no urbanismo, é reforçado pelo automobilismo, apontando para um público que o traduz e incorpora naturalmente como um *habitus* da modernidade (BOURDIEU, 2015).

Essa incorporação de símbolos é apresentada por Berman (1986, 143-145) como uma mudança que se faz sentir na alma dos cidadãos de uma cidade:

> Baudelaire nos mostra algo que nenhum escritor pôde ver com tanta clareza: como a modernização da cidade inspira e força a modernização da alma dos seus cidadãos [...]. O novo bulevar parisiense foi a mais espetacular inovação urbana do séc. XIX, decisivo ponto de partida para a modernização da cidade tradicional.

Faz sentido então que esse período de investimentos e crescimento do bairro coincida, justamente, com a época em que GPs de F1 foram realizados no Rio de Janeiro (de 1981 a 1989). Apesar de não haver direta relação factual, considerando a atenção total da mídia nacional e de grande parte da mídia internacional durante a semana do evento, é inegável que a realização dos GPs ajudou a promover a ocupação do Bairro.

> Consideramos os anos entre 1981 a 1990 como o período, que se caracteriza pela evidente alteração dos princípios do Plano original. Ainda que não seja revogado, ocorre o distanciamento de Costa da direção do seu processo de implementação, o que faz com que se coloque de forma firme em sua defesa (REZENDE; LEITÃO, 2014, p. 681).

A simbologia moderna que o campeonato de F1 carregava encaixava-se na personalidade e no estilo de vida que o bairro representava. Era o novo Rio de Janeiro ou, no mínimo, sua face mais moderna. Organizado nos mesmos moldes das novas grandes cidades,

como Brasília, ele era setorizado, com centros comerciais (*shopping centers* e grandes mercados) e condomínios fechados ligados por vias expressas que visavam tornar pequenas as grandes distâncias que esse tipo de urbanização gerava em relação ao resto da cidade.

Paradoxalmente, se "o signo distintivo do urbanismo oitocentista foi o bulevar, uma maneira de reunir explosivas forças materiais e humanas; o traço marcante do urbanismo do século XX tem sido a rodovia, uma forma de manter separadas essas mesmas forças" (BERMAN, 1986, p. 159). Dessa forma, espalhados por uma cidade muito mais ampla, bairros distantes diferenciavam-se por classes, unindo as pessoas em alguns centros comerciais. Os privilégios de classe determinavam o valor dos novos terrenos, e as obras eram feitas para criar novos espaços a serem habitados, espaços esses unidos por rodovias que reduziam as distâncias métricas, mas ampliavam as sociais.

> A perspectiva do novo homem do carro gerará os paradigmas do planejamento e *design* do século XX. Assim, a arquitetura e o planejamento modernistas criaram uma versão modernizada da pastoral: um mundo espacialmente e socialmente segmentado – pessoas aqui, tráfego ali; trabalho aqui, moradias acolá; ricos aqui, pobres lá adiante; no meio, barreiras de grama e concreto (BERMAN, 1986, p. 161-162).

A Barra da Tijuca seguiu essas mesmas ideias, favorecendo a locomoção acelerada em automóveis ou no transporte coletivo e visando a uma organização que colocasse cada coisa e pessoa no seu lugar. A produção do espaço no bairro gerou, portanto, uma zona cujo preço da terra só poderia ser destinado às camadas mais altas da sociedade, com maior poder econômico. Nesse caso, o ônus social da distância para outros bairros era reduzido pela infraestrutura dos grandes condomínios projetados para o local e o acesso ao custoso transporte pessoal – os automóveis.

Nesse sentido, Kowarick (2009, p. 23) ressalta o seguinte:

> [...] a principal fatia do investimento público tem sido no caso de metrópoles como; São Paulo e Rio de Janeiro, dirigida para áreas onde vivem e trabalham classes sociais de renda média e alta, bem como para maximizar a realização do capital, gerando grande parte das assim chamadas condições necessárias para o processo de acumulação se reproduzir em escala ampliada.

Corroborando esse fato, Maricato (2013, 158) aponta que "há uma simbiose entre a abertura de grandes vias e a criação de oportunidades para o investimento imobiliário. Trata-se de obras que são mais imobiliárias que viárias." Esse processo é perfeitamente visto na

Barra da Tijuca, já que toda a região foi planejada para apropriação do capital imobiliário, orientado para uma expansão urbana que promoveu as mazelas urbanas brasileiras. A F1 foi então um veículo de propaganda não só do espaço urbano mas também de toda uma ideia de modernidade calcada no automóvel e que era vendida como o futuro da cidade, ou melhor, do capital imobiliário. A segregação territorial pode ser vista, nesse sentido, como "produto de um mercado que, entre outras coisas vende o cenário como signo de distinção" (MARICATO, 2013, p.159).

> É evidente que a publicidade insistente e a mídia, de um modo geral, têm um papel especial na dissimulação da realidade do ambiente construído e na construção da sua representação, destacando os espaços de distinção. É evidente também que a representação ideológica é um instrumento de poder – dar a aparência de "natural" e "geral" a um ponto de vista parcial, que nas cidades está associado a expedientes de valorização imobiliária. A representação da cidade encobre uma realidade científica. Uma imensa companha publicitária leva uma ficção à população: o que se faz em território restrito e limitado ganha foros de universal (MARICATO, 2013, p. 165).

A utilização da F1 não só alardeava o novo lugar da cidade mas também contribuía com os seus valores modernos de vanguarda para tornar real a ficção que ainda era a Barra da Tijuca. A F1 emprestou ao lugar – e à cidade – as características modernas necessárias para qualificar e tornar real um projeto que se queria confirmar. Soma-se a isso a situação que emergiu como o maior problema do plano diretor para Baixada, Jacarepaguá e Barra da Tijuca, pois, ao contrário de Brasília, onde as terras eram da União, as terras da região oeste carioca eram privadas e os interesses de seus proprietários não se coadunavam com os interesses da população. Os órgãos municipais, por sua vez, adotaram os interesses privados como públicos, transformando a região de acordo com aquilo que seria melhor para o capital imobiliário.

2.3.2 A política e a RioTur

A corrida de 1985 foi marcada pelo suspense do cancelamento, devido o recém-eleito presidente da República, Tancredo Neves, capitalizar para si toda a atenção da mídia e as preces da população. Por conta de uma diverticulite, seu estado de saúde debilitado e com risco de morte colocava em xeque os sonhos da população brasileira, que via em Tancredo

uma esperança de mudança para o País. As manchetes sobre a F1 noticiaram o suspense da seguinte forma:

(36) Mais uma vez o presidente da Foca negou a possibilidade de ser cancelado o GP do Brasil por causa do agravamento de saúde do Presidente Tancredo Neves nas últimas horas, Ecclestone explicou que existem contratos acertados com televisões de 68 países e, mesmo que o ocorra o falecimento, - "o que todos nós torcemos para que não aconteça" – não haverá mudanças (*O Globo*, 5 de abril de 1985, p. 21).

(37) Bernie não teme a crise
GP CONFIRMADO
Em que pese o estado se saúde o presidente eleito, Tancredo Neves, a realização do Grande Prêmio está confirmada. O Presidente da CBA, Joaquim Melo, afirmou que teve o cuidado de manter o contato com o Ministro da Educação, Marco Maciel, antes de tomar qualquer decisão.
– Fui informado inclusive de que o Presidente em Exercício, José Sarney, acha que "a vida tem que continuar". O Brasil apesar de toda comoção, não pode parar – explicou Joaquim Mello (*JB*, 5 de abril de 1985, p. 23).

(38) Foca desmente boato sobre adiamento do GP
Ecclestone informou que as palavras do presidente em exercício, José Sarney, foram claras: "Aconteça o que acontecer, toda vida da Nação tem que continuar". (*JS*, 5 de abril de 1985, p. 2).

A tensão quanto ao futuro da Nação e ao estado de saúde do presidente terminou em choro e comoção na noite do dia 21 de abril, 14 dias após a corrida, com o anúncio da morte do presidente e também da esperança de um Brasil melhor. Nesse momento, dúvida que pairava era que futuro poderiam esperar os brasileiros diante da morte do líder escolhido para o retorno da democracia.

O vice José Sarney assumiu o cargo sem a mesma confiança que a população nutria por Tancredo Neves. No entanto, a opinião geral de que o processo democrático era o melhor caminho fez o presidente levar ao Congresso uma série de medidas democratizantes que, mais

tarde, foram transformadas em leis, como: o restabelecimento de eleições diretas para presidente, governadores e prefeitos, a liberação das atividades sindicais, a liberação da organização de novos partidos bem como a legalização dos que estavam em clandestinidade, como os partidos comunistas (SILVA, 1992).

Em meio aos acontecimentos, por um lado, a F1 deixava claro que nada podia pará-la, nem mesmo a morte do líder de uma nação. Por outro, nada podia fazer contra os possíveis usos políticos que seriam feitos do evento. Na verdade, para quem sabe jogar o jogo da política, grandes eventos são uma enorme oportunidade, e a Foca provavelmente se valia disso, de maneira subjetiva, para conseguir o que queria.

Em 4 de abril de 1985, os jornais *O Globo* e *Jornal do Brasil* apresentaram na cobertura do GP matéria sobre a visita ao autódromo de uma comitiva política que, além do governador Leonel Brizola e do prefeito Marcello Alencar, contava com Trajano Ribeiro, secretário de turismo e esportes e presidente da RioTur[26].

Nos dois jornais, o governador aproveitou o momento para elogiar a corrida comparando-a com o *Rock in Rio*, que tinha acontecido em janeiro. Ao jornal *O Globo* (4 de abril de 1985, p. 23) Brizola disse que "a Fórmula 1 trouxe mais turismo do que o *Rock in Rio*" e ao JB fez algumas declarações no mesmo sentido:

(39) Com "picardia" como ele mesmo fez questão de frisar, o Governador disse que o Grande Prêmio do Brasil é um evento bem mais gratificante e significativo que o Rock in Rio.

– O Rock in Rio não trouxe grandes benefícios para o Estado. Quando os Medina o idealizaram, pensaram muito mais no que poderiam conseguir em termos de faturamento do que propriamente no lazer da população. O que se viu foi aquela multidão cercada por um muro, quando na verdade deveria ser feito num local aberto, numa colina – e aqui no Rio tem tantas. Ofereci-me para acompanha-los num helicóptero a um local mais apropriado. Construiríamos um anfiteatro e depois toda aquela região ficaria para o povo passear nos feriados, fazer piqueniques. – Isto sim. Disse o Governador na sua maneira pausada de se expressar.

[26] Descobriu-se que Trajano Ribeiro acumulava os dois cargos ao pesquisar sobre o político e perceber que numa matéria do O Globo sobre o Carnaval no Rio em 1985 ele era apresentado com os dois cargos acumulados (O Globo, 22 de fevereiro de 1985. p.9).

> E o Grande Prêmio do Brasil é para o Governador um evento que satisfaz plenamente todo o investimento a ser feito pelo Estado.
> – No Rock in Rio quem faturou não foi o Estado e sim os Medina. Os próprios turistas que aqui vieram se alojaram na praia de Copacabana. Já o Grande Prêmio não. Trata-se de um evento transmitido para o mundo todo. O turista que o segue não é predatório. Fica alojado nos melhores hotéis. E o Rio de Janeiro é falado durante toda semana de treinos. Só de repórteres que vieram do exterior para fazer a cobertura é um número superior ao dos turistas que assistiram ao Rock in Rio (JB, 4 de abril de 1985, p. 23).

A principal razão das críticas eram as eleições municipais, que aconteceriam ainda em 1985. Rubem Medina havia se licenciado do cargo de deputado federal para concorrer à prefeitura do Rio contra Saturnino Braga, candidato do PDT de Brizola, tentando aproveitar o embalo da mídia por meio do *Rock in Rio* para se promover, já que tinha assumido o cargo de vice-presidente da ArtPlan, agência de propaganda do seu irmão, Roberto Medina, que produzia e promovia o festival. Além disso, Rubem Medina deixou o PDS e filiou-se ao PFL, partido que, em coligação com o PMDB, competiria com o PDT de Brizola, que tentava eleger Darcy Ribeiro contra Moreira Franco nas eleições para governador do estado do Rio em 1986 (RUBEM..., 2010).

Dessa forma, para não arriscar uma derrota política nas urnas, Brizola usou a F1, evento promovido pelos governos estadual e municipal que ocorreu meses após o festival de música, para fortalecer a sua imagem, a de seu partido e a de seu candidato, uma forma de uso político da F1 contra o *Rock in Rio*, que estava na mão de um opositor. Sendo assim, a visita da comitiva política ao autódromo não foi sem sentido. Marcello Alencar, prefeito do município do Rio de Janeiro entre 1983 e 1986, tinha sido conduzido ao cargo pelo governador, como regia a lei até 1984. Ele, assim como Trajano Ribeiro, era do PDT, mesmo partido de Brizola.

Para combater a força de Saturnino Braga como candidato do governo, a campanha de Rubem Medina foi marcada pelo combate à gestão do governador do estado, Leonel Brizola. Apesar de não ter conseguido eleger-se prefeito, Rubem Medina:

> [...] obteve a segunda colocação nas eleições, com quase quinhentos mil votos, resultado que considerou uma "vitória pessoal diante das dificuldades que enfrentou, sem partido e lutando contra a máquina governamental estadual", que, segundo ele,

> teria sido colocada à disposição do candidato do PDT, o senador Saturnino Braga, vitorioso no pleito (RUBEM, 2010).

Essa disputa se deu em um cenário político histórico, pois, em 1985, houve eleições indiretas para presidente e diretas para prefeito. As mudanças políticas nesse ano ocorreram devido à Emenda Dante Oliveira[27] e às pressões populares pela abertura política, que levaram à eleição indireta de Tancredo Neves com presidente e de José Sarney como vice (SILVA, 1992). Somado a isso, o Congresso Nacional aprovou a proposta do deputado Navarro Vieira Filho que restabelecia as eleições municipais diretas nas capitais, estâncias hidrominerais e áreas de segurança nacional. Até então, os prefeitos eram nomeados pelos governadores (RUBEM..., 2010).

> As primeiras eleições da Nova República, em 1985, escolheram os prefeitos das capitais brasileiras, bem como os de cidades situadas em áreas de segurança nacional e de estâncias hidrominerais. Nesse pleito, o PDT repetiu o desempenho de 1982, ou seja, saiu-se bem no Rio de Janeiro e em Porto Alegre, conquistando, com Saturnino Braga, no Rio, e Alceu Colares, em Porto Alegre, duas prefeituras de capitais. Além disso, elegeu no estado do Rio os prefeitos de Duque de Caxias (Juberlã de Oliveira) e de Volta Redonda (Marino Clinger) (JOFFILY *et al*., 2016).

Nesse ano, a F1 realizou sua corrida sem maiores problemas. Inclusive, antes do evento, foi anunciado que mais três anos de GPs Brasil estavam garantidos no Rio. A extensão do contrato até 1988 sem maiores discussões pode estar relacionada à proximidade com as eleições e à busca por forças e mídia para o candidato do governo. Como a F1 agradava a população, criar problemas e discussões contratuais não era recomendável em um momento de disputa política, principalmente sabendo que um de seus opositores havia feito parte da organização de um evento de *rock* que acabou entrando para a história da cidade e da música naquele ano.

(40) A garantia de que a prova será mantida em Jacarepaguá, informou o prefeito, foi dada por Bernie Ecclestone, no encontro que ambos tiveram na última quarta-feira. Na ocasião o presidente da Foca afirmou ao prefeito que se não for possível

[27] Emenda Constitucional apresentada em 1984, pelo deputado federal mato-grossense, Dante Oliveira, que visava o reestabelecimento das eleições diretas para presidente e vice em 1985. Mesmo derrotada na câmara por uma diferença de 22 votos; nas eleições indiretas, o PDS partido de situação, não conseguiu não levar a frente a candidatura do Coronel Mario Andreazza, derrotado por Paulo Maluf na convenção desta legenda. O PMDB junto com o PFL, na chamada Aliança Democrática, lançou Tancredo e Sarney que foram eleitos pelo colégio eleitoral em 15 de janeiro de 1985 (Silva, 1992).

> a realização da prova no Rio, até 88, não será em qualquer outro autódromo brasileiro (*JB*, 5 de abril de 1985, p. 24).

A única crítica encontrada sobre essa renovação contratual veio do colunista André Queiroz, do *Jornal dos Sports*, que falou não especificamente sobre a extensão do contrato, mas sobre os poderes que a RioTur e a CBA – mais uma vez, como em 1980 – entregaram à Foca ao assinarem um contrato que ele definiu como "leonino", pois os valores de arrecadação nunca eram completamente divulgados e a distribuição de credenciais era sempre ditatorial, de acordo com os interesses dos organizadores (*Jornal dos Sports*, 7 de abril de 1985, p. 11).

Apesar da pequena demora na liberação da pista – o que fez com que algumas equipes, inusitadamente, fossem testar seus carros na pista de pouso e decolagem do Aeroporto de Jacarepaguá, próximo ao autódromo (*O Globo*, 4 de abril de 1985, p. 22) –, o GP de 1985 passou incólume a maior parte do tempo (*Jornal dos Sports*, 4 de abril, 1985, p. 11), apresentando apenas alguns delitos, como problemas no credenciamento e evasão de renda, questão que a CBA já estava investigando (*Jornal dos Sports*, 9 de abril de 1985, p. 14).

Até 1984, apesar de ser o órgão responsável por executar as políticas públicas de turismo da Secretaria Municipal de Turismo e, por isso, estar incumbida do autódromo, a RioTur não teve destaque como representante da cidade do Rio de Janeiro para negociar com a F1[28]. Sendo assim, a necessidade de negociação recaía, diretamente, sobre a figura dos prefeitos ou governadores quando preciso fosse discutir com a Foca os contratos de permanência da F1 na cidade. No entanto, em 1985, a participação da RioTur na comitiva do governador marcou um ponto de inflexão no que se refere à sua participação na F1. A entidade passou de coadjuvante a protagonista, e os agentes em *campo* – Foca, CBA e São Paulo – tiveram de lidar com o fato de a RioTur ser a representante do Rio de Janeiro, o que veio a consumar-se na corrida de 1986.

Pode-se associara introdução da RioTur nesse *campo* à relação existente entre capital político e poder simbólico, de forma que um agente – nesse caso, a RioTur – adquiriu o poder necessário para figurar no meio a partir da força do capital político que outros agentes lhe conferiram, como prefeitos e governadores, introduzindo-a no *campo* com a função de representá-los e representar a cidade.

[28] Disponível em: http://www.rio.rj.gov.br/web/riotur/politicas-e-normas#. Acesso em: 24 mar. 2020.

> O capital político é uma forma de capital simbólico, crédito firmado na crença e no reconhecimento ou, mais precisamente, nas inúmeras operações de crédito pelas quais os agentes conferem a uma pessoa – ou a um objeto – os próprios poderes que eles lhes reconhecem. [...] O poder simbólico é um poder que aquele que lhe está sujeito dá àquele que o exerce, um crédito com que ele o credita, uma *fides*, uma *auctoritas*, que ele lhe confia pondo nele a sua confiança. [...] o homem político retira a sua força política da confiança que um grupo põe nele. Ele retira o seu poder propriamente mágico sobre o grupo da fé na representação que ele dá ao grupo e que é uma representação do próprio grupo e da sua relação com os outros grupos (BOURDIEU, 1989, p. 188).

A cobertura do GP Brasil de 1986 de F1 começou com boas notícias. Os jornais *O Globo*, *Jornal do Brasil* e *Jornal dos Sports* noticiaram a aprovação e liberação da pista para o evento sem necessidade de teste de carga nas arquibancadas, como ocorreu em 1985. Os diretores da RioTur, representando a cidade e cumprindo as exigências dos promotores da F1, deram a entrevista anunciando que o autódromo estava em condições.

(41) Vistoria da Fisa aprova pista e elogia organização do autódromo
Em Jacarepaguá, tudo pronto para dar segurança aos espectadores (*O Globo*, 20 de março de 1986, p. 28).

(42) Arquibancada será aberta sem teste
O diretor executivo da RioTur, Clemente Neto, que vistoriava as instalações na manhã de ontem na companhia do presidente da empresa, Warner Teixeira e sua Vice-Presidente, Danuza Leão, garantiu que além das arquibancadas seriam entregues também ontem à noite os 46 banheiros restaurados e que o dia de hoje seria reservado à limpeza das arquibancadas e a parte de serviço. [...] O inglês Derek Ongaro liberou a pista na vistoria oficial, realizada ontem pela manhã. Como nos anos anteriores, Ongaro, percorreu os 5,31Km de pista a pé e sozinho, prestando atenção a cada detalhe que pudesse comprometer a segurança dos pilotos. (*JB*, 20 de março de 1986, p. 32).

(43) Arquibancada do autódromo não terá o teste de carga.
Fisa libera pista para o GP do Brasil. (*Jornal do Sports*, 20 de março de 1986, p. 16-17).

No dia 22 de março, o *Jornal do Brasil* (22 de março de 1986, p. 38) noticiou um pedido da Fisa para que o evento não tivesse problemas, pois seria um exemplo para o resto do mundo, afinal era a corrida de abertura da temporada. O pedido acabou, contudo, não surtindo efeito e, no dia seguinte, a pista foi interditada. Policiais militares invadiram os *boxes* e fecharam sua saída após um acidente rotineiro, sem gravidade, que forçou a paralisação do treino. Clemente Neto, Diretor Executivo da RioTur, exigiu uma conversa com Bernie Ecclestone para entender por que as 654 credenciais para aqueles que iriam trabalhar no evento não tinham sido liberadas. Ao chegar, Bernie determinou que fosse acatado o pedido, mesmo já tendo cedido 5.000 credenciais. No *O Globo* e no *Jornal do Brasil*, o acontecido foi noticiado com detalhes, deixando dúvidas quanto ao destino das credenciais:

(44) Ao todo foram concedidas 654 credenciais para 19 órgãos públicos envolvidos na organização do GP e as sete empresas que estão a serviço da RioTur. Ecclestone mesmo diante das evidências e com o treino paralisado quis minimizar o episódio.
– Não há problema algum. E eu cedi 5000 credenciais.
Clemente atribuiu toda confusão a desorganização da Foca, já que o assunto vinha sendo tratado há 15 dias sem resultado. (*O Globo*, 22 de março de 1986, p. 34).

(45) Vinte minutos se passaram até que os carros pudessem voltar a pista. Mesmo assim o desentendimento entre a Foca e a RioTur não acabou. Enquanto Bernie Ecclestone declarava que nenhum problema estava ocorrendo e que a Foca tinha dado 5mil credenciais a RioTur, Clemente o desmentia, dizendo que além do médico e da ambulância da Secretaria Municipal de Saúde, o comandante da PM já tinha sido "barrado na porta de entrada".
Mais alguns minutos foram gastos a portas fechadas, até que Clemente Neto, ainda muito irritado e declarando que só queria garantir a tranquilidade para a realização do evento, conseguiu as credenciais pedidas para os 26 órgãos públicos que deveriam estar no espetáculo. (*JB*, 22 de março de 1986, p. 38).

O fato trouxe consequências imediatas não para a RioTur, mas para CBA, órgão ao alcance da Fisa para qualquer sanção dentro da hierarquia organizacional do automobilismo

mundial. Assim, uma multa foi aplicada e, sentindo-se injustiçada, a CBA culpou a RioTur pelo transtorno, fazendo surgir uma crise local no *campo*. Junto ao prejuízo pelo acontecido vinham as ameaças de retirar o GP de F1 do Rio de Janeiro e as críticas diversas ao evento, que, no ano anterior, foi elogiado. O fato abriu novas possibilidades, colocando São Paulo e Goiânia como possíveis sedes do GP Brasil de F1 de 1987. Não só as notícias comprovavam isso, mas tal retorno era um sonho para o ex-piloto Chico Landi, que, como administrador de Interlagos em 1986, queria ver a categoria de volta ao seu autódromo (LEME, 1999). A situação foi uma mancha na festa, que teve uma dobradinha brasileira no pódio, com Nelson Piquet em primeiro e Ayrton Senna em segundo.

(46) CBA multada – A Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA) foi multada em 25 mil dólares (cerca de Cr$ 425mil) pela Federação Internacional de Automobilismo Desportivo (Fisa) por causa das suas paralisações ocorridas no primeiro treino oficial e da invasão da Polícia Militar no segundo andar da torre de controle, reservada a Fisa. O presidente da CBA, Joaquim Melo, já acionou o departamento jurídico da entidade, procurando repassar essa multa aos causadores do incidente: à RioTur, que exigiu 654 credenciais e à, Polícia Militar, que invadiu a torre e, praticamente expulsou os comissários da Fisa do segundo andar, onde pretendia instalar seu QG (*JB*, 23 de março de 1986, p. 39).

(47) O Gerente do Autódromo de Interlagos – José Carlos Pace -, Antônio Mansur, se reunirá amanhã com o presidente da Foca, Bernie Ecclestone, para negociar a transferência do Grande Prêmio do Brasil de 1987 para São Paulo. Segundo Mansur, a obra que precisará ser feita no autódromo, caso o contrato seja acertado, será de US$ 1,5 milhão (Cz$ 20,7 milhões) (*O Globo*, 22 de março de 1986, p. 9).

(48) **Em cena, São Paulo.**

A crise alimentou mais uma vez a pretensão de São Paulo de voltar a organizar o Grande Prêmio do Brasil. O diretor do autódromo de Interlagos, Antônio Mansur, garantia ontem já ter acertado uma visita do Presidente da Foca, Bernie Ecclestone, à capital paulista amanhã.

– Ele vai vistoriar a pista de helicóptero e vou apresentar a ele o plano de reformulação do autódromo.

Em cena, Goiânia.

O presidente da Federação Goiana de Automobilismo, Luís Fernando Rocha Lima, também está na luta pelo GP do Brasil há 4 anos.

– O autódromo de Goiânia está em vantagem sobre Interlagos. A pista é ótima e a capacidade do público pode aumentar de 80 mil para 150 mil pessoas. Basta instalar arquibancadas metálicas.

(*JB*, 24 de março de 1986, p. 25).

(49) São Paulo – Um milhão e duzentos mil dólares (cerca de Cr$ 16,5 milhões). Com esse dinheiro seria possível, realizar as obras que deixariam Interlagos novamente em condições de receber o Grande Prêmio Brasil de Fórmula 1, conforme cálculo revelados ontem pelo administrador do autódromo, Antônio Mansur.

– Logo que assumiu a prefeitura, o prefeito determinou que estudássemos uma forma de trazer de novo o GP para Interlagos. A reforma é o ponto de honra de Jânio Quadros, que deve dar sinal verde para as obras no máximo até dia 10, quando começar sua licença para viajar ao exterior (*JB*, 25 de março de 1986, p. 33).

O jornal *O Globo* duvidava das explicações dadas quanto à necessidade de mais credenciais, o que aponta para relação de privilégio e utilização do evento para fins políticos em data tão importante para a cidade, como afirmado por Celso Itiberê e Lito Cavalcanti.

(50) A RioTur exigira a modesta quantia de 654 credenciais para o seu pessoal e não tendo sido atendida interditou a pista com força policial, no primeiro dia dos treinos. Difícil acreditar que em total tão expressivo não se embutisse uma dose gigantesca de mordomia. (*O Globo*, 25 de março de 1986, p. 1).

O erro da RioTur nesse ano foi o mesmo da CBA em 1982, porém com a utilização da Polícia Militar para aumentar sua pressão sobre a Foca, ameaçando a realização do seu evento. Foram recusados com isso os limites da sua posição, ao atuar com violência para conseguir as credenciais da distinção, o que, consequentemente, criou todas as condições

necessárias para sua exclusão do *campo* e acarretou o fim da F1 no Rio de Janeiro, como foi noticiado. Segundo Bourdieu (2003, p. 208), "a condição de entrada no *campo* é o reconhecimento da parada em jogo e no mesmo acto, o reconhecimento dos limites a não ultrapassar sob pena de exclusão do jogo."

No *Jornal dos Sports* de 24 de março de 1986 (p. 19), o repórter e colunista André Queiroz discordou da multa aplicada pela Fisa aos organizadores do GP no Rio. Ele afirmou que os dirigentes dessa federação vinham ao Brasil com tudo pago pela CBA e que, enquanto Piquet e Senna estivessem entre os principais pilotos, teriam de aceitar as atitudes dos dirigentes brasileiros de qualquer instância. Para o colunista, foi um ato de coragem o enfrentamento pelas credenciais.

A posição do colunista era oposta à do jornal *O Globo*, que duvidou das justificativas relativas às credenciais. Além disso, sua posição não se sustentava, pois se fosse a origem dos pilotos que fizesse o circo se mover, os GPs de Mônaco, Portugal e Hungria não deveriam figurar no calendário, pois não havia pilotos dessas nações no *grid*. Se, somado a isso, fosse contado o sucesso dos pilotos no *grid* por títulos conquistados para determinar sedes de corrida, somente o Brasil (com Nelson Piquet), a França (com Alain Prost), a Austrália (com Alan Jones) e a Finlândia (com Keke Rosberg), que, aliás, não tinha corrida no calendário, poderiam receber GPs[29], já que esses eram os detentores de títulos em atividade. Na realidade, a escolha das sedes era realizada de acordo com as decisões de Bernie, com o que ele ponderava como oportunidade financeira.

Na sua coluna do jornal *O Globo* (25 de março de 1986, p. 30), Celso Itiberê comentou todo o acontecido e a desproporção alcançada dado os proventos que o sucesso do evento concedia aos seus organizadores. Em nenhum momento, contudo, disse ser contra qualquer multa. Apenas ponderou que eram desnecessárias todas as ameaças quanto à realização do evento no Brasil e no Rio de Janeiro.

(51) Os pilotos saíram daqui encantados. Os chefes de equipe foram só elogios. Bernie Ecclestone olhava para o autódromo lotado e sorria... sorria. Então vamos deixar de histórias. Se for para multar, que se multe. Mas sem ameaças, que elas são descabidas.

O Brasil faz, a dois ou três anos, um dos mais irrepreensíveis Grandes Prêmios e não pode ser tratado como se todos daqui fossem irresponsáveis. Talvez alguns,

[29] Disponível em: https://www.formula1.com/en/results.html/1986/races.html. Acesso em: 25 mar. 2020.

> alheios à organização da corrida, o sejam. Mas, por favor, nada de generalizações. (*O Globo*, 25 de março, p. 30).

Opiniões a parte, o que se percebe é que a atitude da Foca e da Fisa com a multa e os excessos, por meio das ameaças de cancelamento do GP Brasil de F1, remete a estratégias que visam ao constrangimento a partir da importância simbólica do que está em jogo e do poder simbólico que essas duas instituições consubstanciam como agentes de maior poder por meio do reconhecimento que alcançaram. Dessa forma, a multa e as ameaças fazem parte de uma atitude reativa para a defesa de uma posição no *campo* e, ao mesmo tempo, a manutenção da sua organização e ordem.

> [...] o capital simbólico se incorpora no capital simbólico, não só porque a autonomia, real, do campo de produção simbólica não impede que ele permaneça dominado, no seu funcionamento, pelos constrangimentos que dominam o campo social, mas também porque as relações de força objetivas tendem a reproduzir-se nas relações de força simbólicas, nas visões do mundo social que contribuem para garantir a permanência dessas relações de força (BOURDIEU, 1989, p. 145).

O Prefeito Saturnino Braga, ao tomar parte do incidente e opinar, revelou desconhecimento sobre a F1 tanto quanto a RioTur e pormenorizou a multa, exigindo que uma maior quantia dos lucros do GP fosse repassada à prefeitura, dado tudo o que o evento conseguia arrecadar. O prefeito dizia ainda que a Câmara de Vereadores tinha motivos, por isso, para vetar o evento (*JS*, 25 de abril de 1986, p. 18).

Sobre os custos da F1 para a prefeitura e os lucros da Foca, a coluna de Sérgio Cabral apresentou outro ponto de vista, tratando do potencial da F1 para o turismo na cidade e do quanto mexia com a economia local, o que colocava em xeque não só o pedido do prefeito por mais dividendos, mas sua visão e dos seus correligionários sobre os benefícios que eventos de grande porte podiam trazer a uma cidade, principalmente em um momento em que a Prefeitura se encontrava a beira da falência.

(52) Não há uma vaga sequer nos hotéis do Rio de Janeiro e os bares, restaurantes, locais de shows e teatros estão lotados. Anteontem, um lugar para ver o show do vascaíno Paulinho da Viola, no People, era disputado quase a tapa. O que está acontecendo em nossa cidade, nesses tempos de cruzado e de austeridade econômica?

> É a corrida de Fórmula 1 – me informa o empresário Sérgio Pedreira, cansado de telefonar para os hotéis, em busca de uma vaga para um amigo que vem de fora. Através do Sérgio, soube também que não há, desde o início da semana, lugar nos aviões que se destinam ao Rio. A cidade está cheia de gente.
>
> Isso posto, cheguei a duas conclusões. A primeira é de que o Rio tem que fazer de tudo para assegurar a realização da corrida de Fórmula 1 em nossa cidade. É um acontecimento extremamente saudável para a nossa economia.
>
> Diante de tanto interesse, porém, estou disposto a acompanhar o automobilismo – logo eu que nem aprendi a dirigir automóvel. Mas como poderei ignorar um acontecimento que enche o Rio de Janeiro de gente, num mês tradicionalmente de baixa no turismo? Não sei se o leitor acompanha de perto essas coisas, mas o fato é que, em Março e em Agosto, o Rio esvazia. Os empresários de espetáculos fogem desses meses como o diabo foge da cruz. Precisamos arranjar outra corrida em agosto. (*O Globo*, 22 de março de 1986, p. 34).

A coluna de Sérgio Cabral revelava o potencial econômico de grandes eventos, uma questão muito atual que tem povoado o planejamento de muitas cidades ao redor do mundo. Apesar de haver algumas divergências, tende-se a afirmar que eventos anuais cuja identificação com a cidade seja visível são mais capazes de gerar retorno (VAROTTI; NASSIF, 2019). Economicamente, a passagem a seguir palpabiliza monetariamente os bares e hotéis citados por Sérgio Cabral.

> Assim, pode-se considerar que, do ponto de vista da sua capacidade de gerar impactos econômicos, certamente o investimento da no evento possui PMSP para cada de R$ 1,00 um dos maiores coeficientes de alavancagem de recursos: recurso investido no evento, a consegue induzir que sejam injetados na R$ 3,20 PMSP economia da cidade. E como se verá a seguir, é esse fator o responsável pelos substantivos impactos econômicos dessa política da PMSP (HADDAD, KADOTA, RABAHY, 2004. p.239).

Em 1986, a gestão do prefeito Saturnino Braga estava no seu primeiro ano e as condições financeiras que o novo prefeito havia encontrado não eram as melhores. Os municípios tinham muitas despesas e poucas formas de arrecadação. Nas palavras de Saturnino:

> Quando eu assumi a Prefeitura, meu amigo de PSB, Jamil Haddad, me disse: "Saturnino, a prefeitura não tem um tostão furado, está falida". Primeiro porque os militares fizeram uma reforma tributária, uma minirreforma da Constituição, tirando recursos do município para o governo federal. O estado ficou mais ou menos, mas os municípios, só com o ISS e o IPTU. Estavam todos em situação difícil, mas o Rio em particular, porque tinha sido capital federal, tinha a maior rede escolar municipal do país, a maior rede hospitalar (FEIJÓ *et al*., 2016, p. 11).

A condição financeira em que se encontrava a cidade tornava a F1 um ótimo negócio, como citado na coluna de Sergio Cabral. No entanto, as autoridades pareciam não enxergar o movimento econômico que poderia resultar do turismo, como explica Celso Itiberê em entrevista:

(e) O retorno da F1 basicamente é um retorno indireto você vai, você vai a... Grande Prêmio, vou te dar um exemplo, Grande Prêmio da Bélgica né, o Grande Prêmio da Bélgica fica entre nada e coisa alguma né, fica em Spa-Francorchamps é um lugar absolutamente vazio, mas na corrida leva 90, 100 mil pessoas só no domingo, entende? Então não da, 90, 100 mil pessoas é mais do que a população de todos os municípios que circulam o autódromo, tá tudo... não tem um hotel no raio de 50Km, você não encontra um hotel. Não tem, encontra, um restaurante vazio. Tudo isso é dinheiro. E dinheiro que gera imposto para o lugar, gera, gera, prestígio, traz novos, traz novas pessoas para passear por ali, etc. etc. etc. Esse é a coisa. O Rio de Janeiro, por exemplo, é um, quando tinha corrida, você não encontrava hotel, os restaurantes, vivi... estavam super lotados, tudo, quer dizer... esse movimento é um movimento que gira o dinheiro, entende? E que só em impostos gera uma grandeza de dinheiro. Esse é o retorno que tem. A RioTur reclamava por puro desconhecimento de causa.

Além das credenciais, ponto de discórdia que não podia ser assumido pela CBA nem pela RioTur dada a utilização política que faziam disso, outros tipos de discussão revelavam como a prefeitura desconhecia o impacto do evento. Não se sabia, por exemplo, que o ganho deveria ser calculado de acordo com o retorno sobre o movimento turístico criado, que era arrecadado por meio do Imposto sobre Serviços (ISS), uma das únicas formas de arrecadação possíveis, junto com o IPTU, segundo o próprio Saturnino.

A revista *Quatro Rodas* de abril de 1986 não trazia informações relevantes sobre a corrida, contudo duas matérias chamavam a atenção. A primeira sobre o novo pacote econômico do governo e o mercado de automóveis, e a segunda sobre a retomada das exportações de automóveis.

O contexto apresentado pela revista decorria das medidas econômicas ainda do governo militar, que, para combater a recessão, tomou providências que subsidiavam as exportações, favorecendo a balança comercial com um extraordinário superávit. No entanto, para que isso fosse alcançado, uma das medidas foi a maxidesvalorização da moeda nacional, o que levou a uma enorme inflação e começou a favorecer o mercado financeiro, em contrapartida dos investimentos empresariais na indústria. Com isso, práticas relacionadas a aplicações financeiras tornaram-se muito mais lucrativas e seguras, pois a inflação garantia a renda sem riscos. A prática do *overnight* talvez tenha sido a manobra que mais marcou esse período, caracterizando-se como uma aplicação financeira em que o dinheiro rendia enquanto os investidores dormiam (SILVA, 1992).

Para coibir a fuga de investimentos no setor produtivo e alcançar as expectativas da população, o governo tomou como medida a implantação do Plano Cruzado. A classe mais pobre brasileira ansiava pelo aumento de salários, pela redução da jornada de trabalho, pelo piso salarial e por reajustes trimestrais. As reivindicações acabaram em uma quantidade enorme de greves até o início de 1986.

O Plano Cruzado conseguiu, durante um breve período, solucionar as questões que envolviam o investimento no setor produtivo e as ansiedades da população mais pobre, pois a intervenção do governo ao transformar o Cruzeiro em Cruzado e buscar o controle dos preços com o congelamento aumentou a participação dos trabalhadores assalariados na renda nacional, estimulou o consumo e, consequentemente, elevou a produção industrial para suprir a nova demanda (SILVA, 1992).

No entanto, a euforia consumista tinha seu preço, como o desequilíbrio entre oferta e procura, ou seja, os produtos acabavam rapidamente, e o empresariado não podia aumentar seu preço. Sendo assim, o Plano Cruzado cometia o pecado de impedir o capitalismo de aplicar a lei da oferta e da procura. Para contornar o problema, o mercado começou a criar mecanismos de elevação de preços, como esconder os produtos para vendê-los com ágio, mudar o rótulo para fazer com que parecessem novos e até reduzir a qualidade para aumentar a margem de lucro (SILVA, 1992).

Após oito meses, por falta de mecanismos de controle para inibir os abusos e desacelerar o consumo, o plano fracassou, mas deixou para Sarney e a base governista uma popularidade enorme. Isso fez com que, nas eleições para governadores em 1986, o PMDB, partido de base do governo, elegesse 260 deputados e 22 dos 23 governadores – o vigésimo terceiro era do PFL, partido do presidente (SILVA, 1992).

No Rio de Janeiro, a competição pelo governo do estado ocorreu entre Darcy Ribeiro, do PDT, e Moreira Franco, do PMDB, que foi eleito com pequena margem. Nessas eleições para governador, Darcy Ribeiro, vice-governador na gestão de Leonel Brizola, que fazia oposição ao governo federal, ficou conhecido pela autoria do projeto dos Centros Integrados de Educação Pública (Cieps), sistema escolar revolucionário que previa educação em turno integral, escolas com ginásio, biblioteca, teatro, atendimento médico e odontológico. Além disso, uma característica dos Cieps, que depois ficaram conhecidos como "Brizolões", era a sua arquitetura, assinada por Oscar Niemayer. Isso não foi, contudo, suficiente para superar o apoio federal a Moreira Franco e uma coalizão de pequenos partidos que o ajudaram a eleger-se. Seu partido, o PMDB, tinha apenas uma cadeira a mais na Câmara que a do ex-governador Brizola (PDT), o que dava uma noção do quanto seria complicada sua gestão (SARMENTO, 2000).

> Este mesmo núcleo de deputados, reeleitos para mais um mandato em 1986, orquestraria a composição da maioria parlamentar que viabilizaria o sistema de atendimento a pleitos apelidado de "chuveirinho" (pelo qual se atendia parcialmente as reivindicações dos parlamentares, em um processo de rodízio não formalizado), marca da relação do governador Moreira Franco com a Assembleia (SARMENTO, 2000, p. 7).

A política do "chuveirinho", dada a pouca margem de cadeiras a mais na Câmara, fez parte do fisiologismo e do nepotismo que marcaram o processo de redemocratização no Brasil, ou seja, a troca de favores para conseguir apoio governamental que prostituiu os governos desde a esfera federal até a municipal.

Nesse sentido, consegue-se perceber por que as credenciais da F1 eram tão importantes para os órgãos do governo: entre outras coisas, eram, provavelmente, mais um favor de alguém que concederia qualquer tipo de apoio necessário ao governo no momento oportuno. Por esse motivo, a exigência tão alta de credenciais: para agradar a maior quantidade possível de "correligionários".

2.3.3 O não contrato

Apesar do novo governador, a corrida de 1987 aconteceu sob a batuta do prefeito Saturnino Braga, do PDT, que visitou o autódromo com mulher e filhos para acompanhar os treinos e recebeu agradecimentos de Bernie Ecclestone pelo apoio à realização do evento (*JB*, 13 de abril de 1987, p. 30). Esse ato de cordialidade aconteceu apesar de, dois dias antes, um atraso nos treinos livres por dificuldades operacionais ter causado uma multa de 15 mil dólares ao Rio Motor Racing Club, organizador da corrida naquele ano (*JB*, 11 de abril de 1987, p. 25; *O Globo*, 11 de abril de 1987, p. 27).

Os agradecimentos do Inglês tinham razão de ser, afinal ele mesmo, dias antes de encontrar o prefeito, havia elogiado as reformas feitas no autódromo pelo Centro de Equipamentos Turísticos de Esporte e Lazer (Cetur). Os dirigentes do automobilismo nacional também estavam satisfeitos e pediram ao prefeito que mantivesse esse órgão responsável pela pista (*JS*, 9 de abril de 1987, p. 5).

> (53) Os trabalhos de reformas no autódromo da Cidade do Rio de Janeiro, em Jacarepaguá, foram iniciados há quatro meses e a palavra do Prefeito Saturnino Braga de que tudo estava pronto para o GP do Brasil foi cumprida. Até mesmo as exigências da Fisa, feitas há vinte dias, apesar do pouco tempo foram realizadas. A verdade é que o plano de trabalho elaborado pela Cetur deu um resultado altamente positivo e a própria Foca está satisfeita (*JS*, 9 de abril de 1987, p. 5).

Quem gostou da organização da corrida e também a elogiou foi o novo presidente da CBA, Piero Gancia. Apesar de assumir que houve falhas e que aquele era apenas o primeiro GP da sua gestão, Piero disse que acreditava ter visto um público satisfeito com o espetáculo (*O Globo*, 13 de abril de 1987, p. 8). O novo presidente havia conseguido inclusive uma grande conquista, noticiada três dias antes no *Jornal dos Sports*. Ele tinha logrado, após negociação com Bernie Ecclestone, a liberação do autódromo do Rio da cláusula de monopólio sobre provas internacionais. A partir de então, os dirigentes e promotores de corridas puderam realizar outras provas internacionais, como a da categoria americana Fórmula Indy, na qual Emerson Fittipaldi estava pilotando e a qual queria trazer para o Rio. O

pedido de quebra de tal cláusula era inclusive uma exigência do CND, presidido à época pelo professor Manoel Tubino. (*JS*, 10 de abril de 1987, p. 5).

> (54) Em meio ao tumulto de pedidos de credenciais, como o telefone tocando sem parar em seu gabinete na CBA, Gancia, revelou: Acho que os resultados dos meus contatos com Mr. Ecclestone foram muito satisfatórios. Tenho a palavra dele que depois do GP do Brasil manteremos uma reunião definitiva para revisão do contrato da F1 para atender as exigências do Professor Manoel Tubino, presidente do CND (*JS*, 10 de abril de 1987, p. 5).

Essa matéria, escrita pelo repórter André Queiroz, ia mais a fundo na discussão contratual entre Foca/Fisa e CBA, com críticas sobre como, até então, os contratos haviam sido negociados. O jornalista apoiava-se nos ídolos Piquet e Senna, dois grandes pilotos da época, para levar adiante sua ideia de que a negociação na era vantajosa para o Brasil. Com dois dos maiores astros do circo, ele acreditava que era possível conseguir mais retorno financeiro na partilha dos lucros da corrida, e não somente o famigerado aluguel de 5 mil dólares do autódromo e os 10% da bilheteria, considerados uma das menores parcelas arrecadatórias do evento. No entanto, não era discutido o retorno para a cidade com impostos, em função da geração de renda pelo turismo, e como os dirigentes e prefeitos poderiam valer-se disso.

A corrida no Rio também recebeu elogios dos pilotos, que diziam ser uma das pistas que tinham menor risco de acidentes. O *status* e o elogio eram consequência de 92 sinalizadores, 23 comissários de pista, 60 comissários de boxe e 20 homens de resgate espalhados na pista pelo Rio Motor Racing Club, organizador da prova (*O Globo*, 13 de abril de 1987, p. 8).

O único piloto que talvez não tivesse muitos elogios a fazer era Nelson Piquet, que teve sua chance de vitória atrapalhada por papéis picados lançados pela torcida. Sugados pelo seu carro, os papéis se depositaram na frente do radiador e superaqueceram o motor, cuja potência máxima não pôde ser exigida, para evitar uma quebra. Com isso, Piquet chegou em segundo, atrás de Alain Prost (*O Globo*, 13 de abril de 1987, p. 7). Os outros delitos da prova relacionavam-se à sua organização, como os problemas de atendimento no bar que dava assistência à imprensa, os penetras que roubavam credenciais (*JB*, 12 de abril de 1987, p. 48), o "beijoqueiro" que invadiu os boxes e as confusões nas arquibancadas, noticiadas com um

título tão folclórico quanto o de beijoqueiro: “Tumulto, prisão e mulher bonita. É o público na arquibancada. Na briga por um lugar, o jeito é usar o charme” (*O Globo*, 13 de abril de 1987, p. 9).

A corrida de 1987 foi, de maneira geral, tranquila e um sucesso Nenhuma notícia de transferência para São Paulo, Goiânia ou Brasília; nenhum desentendimento entre Fisa, Foca, CBA e prefeitura; nenhuma renegociação de contrato que abalasse essa relação. Acredita-se que isso ocorreu devido à coerção sofrida no ano anterior, com tantas ameaças sobre o fim do GP, a substituição da RioTur pela Cetur e a eleição do novo presidente da CBA.

Com o jogo organizado entre agentes que respeitavam a hierarquia existente no *campo*, o equilíbrio de forças mantinha o seu funcionamento sem problemas, desde que cada um soubesse os limites de sua posição. Bourdieu (2015), ao analisar o campo artístico, realiza uma descrição da relação entre seus agentes, que, pela analogia existente entre diferentes *campos*, podem apresentar homologias com o *campo* da F1, como as que, nesse caso, referem-se aos limites das relações entre seus atores.

> A cada uma das posições típicas no campo corresponde uma forma típica de relação entre a fração dominante-dominada e as frações dominantes. Em termos mais precisos, é através da relação que as categorias de agentes vinculados a cada uma destas posições mantêm com o mercado e através dos diferentes tipos de gratificações econômicas e simbólicas corresponde às diferentes formas desta relação que se define o grau em que se enfatiza objetivamente a pertinência ou a exclusão e, paralelamente, a forma da experiência que cada categoria de agente pode ter a respeito da relação objetiva entre a fração dos artistas e as frações dominantes (BOURDIEU, 2015. p.193).

O novo presidente da CBA foi uma figura crucial para isso. O italiano, Piero Gancia, veio para o Brasil em 1952 a negócios e, por aqui, resolveu ficar depois de apaixonar-se pelo País e por Lulla Gancia, esposa com quem teve filhos. Sua família italiana era dona de uma fábrica de bebidas que trouxe para o Brasil os vinhos e espumantes Asti e Vermouth Gancia. Nos anos 1970, o negócio foi fundido à gigante de bebidas Martini Rossi, e Piero passou a ser o presidente da empresa no Brasil, cargo em que se manteve durante 25 anos. Gancia foi campeão brasileiro de automobilismo em 1966, além de participar de inúmeras corridas. Ele foi também concessionário Alfa Romeo, marca de carro com a qual se notabilizou correndo. Piero era conhecido por sua elegância, porte de nobreza, educação e inteligência (PIERO..., 2005).

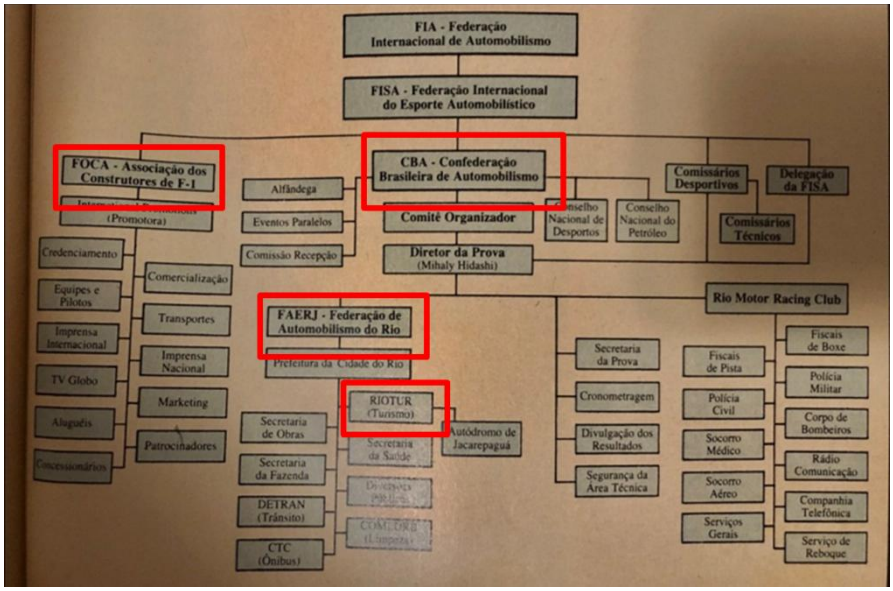
Quando assumiu a CBA em 1987, cargo que exerceu até 1991, Gancia tinha experiência tanto com administração quanto com corridas, tendo inclusive exercido um cargo administrativo no automobilismo quando foi presidente da Associação Paulista de Volantes de Competição (APVC), de 1965 a 1966 (PIERO..., 2005).

Em março de 1987, a revista *Quatro Rodas* apresentou o novo presidente da CBA por meio de uma entrevista. Com uma visão ampliada do automobilismo nacional e do poder da F1 para gerar receitas, sua proposta consistia em um rodízio de F1 pelo Brasil, de forma que outras federações pudessem beneficiar-se dos proventos do megaevento. Segundo Gancia, a Federação de Automobilismo do Rio de Janeiro era a mais rica do País, apesar de não ser a mais tradicional ou com maior quantidade de corridas por ano. Outra ideia sua consistia em levar a sede da CBA para Brasília, capital do País (*Quatro Rodas*, março de 1987, p. 124).

Mesmo coerentes, essas ideias esbarravam em limitações, como as condições dos autódromos brasileiros, a estrutura urbana para receber o evento e a possibilidade de investimento financeiro pelos estados e municípios interessados. Vale destacar também que sua declaração sobre o quanto a F1 tornava a Federação de Automobilismo do Rio de Janeiro (Faerj) rica esbarra no fato de que esta nunca foi citada em reportagens nem em entrevistas com participação da organização do GP de F1. A conclusão a que se chega é a de que estava em jogo mais do que dinheiro para que reclamações sobre isso fossem feitas.

No mês anterior, a revista *Quatro Rodas* (março de 1987, p. 119) analisou e descreveu todo o problema com credenciais ocorrido em 1986, além de apresentar um quadro com um organograma dos organizadores da corrida de F1 no Rio. Nessa hierarquia de posições, a RioTur se encontrava em uma posição abaixo da Fisa, da Foca, da CBA e da Faerj. É interessante observar que, apesar de a Foca e a CBA estarem alinhadas, o domínio da Foca sobre a comercialização da F1 colocava-a em uma posição que o organograma não revelava. A percepção disso somente se destaca ao analisar a gênese do *campo*, para saber como cada agente se amarra a capitais específicos e assume estratégias que promoverão sua distinção como "lei implícita do campo em todos os sentidos do termo" (BOURDIEU, 2003, p. 210).

Figura 6 – Organograma da F1 veiculado pela revista *Quatro Rodas* em março de 1987.



Fonte: QUATRO RODAS. São Paulo: Grupo Abril, mar. 1987. p. 119.

Na página 114 dessa mesma edição, foi publicado um texto dedicado à Barra da Tijuca. O novo bairro, local de natural crescimento urbano da cidade, guardava belezas que, pela pouca exploração e ocupação, eram bastante preservadas. Os seus 20 quilômetros de praias, lagoas limpas e natureza abundante tornavam sua paisagem peculiar em meio a uma metrópole com milhões de habitantes como o Rio de Janeiro. Planejada para o automóvel, como a própria reportagem afirmava, a Barra guardava para si o maior evento do Rio de Janeiro depois do Carnaval, o GP Brasil de F1, capaz de, no mês da corrida, transformar o bairro na capital da cidade, como dito no texto da revista. O bairro com pouco mais de 180 mil habitantes que estava acostumado a receber os cariocas nos fins de semana apenas para desfrutar de sua praia, recebia outras 100 mil pessoas na semana da F1, formando uma romaria rumo às arquibancadas, uma antevisão do sucesso e potencial de um evento de magnitude não alcançada e explorada na época pelos políticos e dirigentes que permitiam a realização da corrida.

(55) A Barra é toda lazer. E é em busca de diversão e também de boa dose de emoção que cerca de 100 mil torcedores invadirão o autódromo de Jacarepaguá no próximo dia 12 de abril para a Fórmula 1. Para quem não conhece a Barra pode ser uma grande descoberta, no caminho para o autódromo (*Quatro Rodas*, março de 1987, p. 114).

Possivelmente, a definição de lazer seja uma das que mais se encaixam naquilo que sustentou, e sustenta até hoje, a ideologia de um bairro pensado de acordo com aquilo que melhor oferecia, a natureza, bem como com um novo tipo de vida que priorizava a tranquilidade, a saúde e o corpo. Apesar de inspirada em Brasília, o próprio Lucio Costa diferenciava seu projeto para o bairro do projeto para a capital: "[...] sua paisagem com mar, lagoa, dunas e pedras é diferente da Capital, que não tem paisagem natural, além do céu e das nuvens, sempre se movendo" (*O Globo*, 27 mar. 1988 *apud* LEITÃO, 1999, p. 82). Leitão, confirmando a construção ideológica do bairro, afirma:

> [...] não é possível realizar uma análise correta do processo de construção do espaço sem abordar, também, as questões ideológicas que dele fazem parte. Almada cita algumas questões: "a ideologia do lazer e do culto do corpo" – porque morar perto da praia é "melhor" do que morar longe? Terrenos próximos à praia assumem um valor econômico a partir do momento em que surge uma ideologia que diz que a praia é bem mais desejável; a ideologia do verde e da ecologia (LEITÃO, 1999, p. 82-83).

A F1, um chamariz para as qualidades do bairro, compunha ainda a ideologia do lazer com a ideia de entretenimento, de opções de divertimento que tornavam a vida naquele local melhor que nos outros, pois congregava tudo o que se buscava e valorizava à época. A busca por esse ideal, fortalecida ainda pelas construtoras, encontra uma redução de investimentos a partir de 1986, por conta da crise econômica que o País passava. Somadas a isso, as discussões acerca da segregação social característica do bairro ameaçavam a ideia dos condomínios e de empreendimentos turísticos e de lazer como a F1 (LEITÃO, 1999).

Nesse sentido, surge a ideia de criação do município da Barra da Tijuca como única solução para redução de investimentos e ameaça ao que se queria com a região. A briga se fez entre dois grupos: os partidários do sim, grandes construtores e especuladores do mercado imobiliário que afirmavam ver na criação do município a única possibilidade de garantia da manutenção dos princípios do plano piloto, e os partidários do não, pequenos e médios empresários e associações de moradores que denunciavam o fato como uma manobra de especulação imobiliária. A disputa, que começou em 1986 e estendeu-se até 1988, terminou com a derrota daqueles favoráveis à municipalização em um plebiscito realizado no dia 3 julho (LETÃO, 1999).

A derrota não significou, porém, que a Barra da Tijuca seria transformada em um bairro democrático, com acesso facilitado ao seu estilo de vida e à moradia para população de baixa renda. Ao contrário, apontava para um grupo cujos interesses imobiliários nada tinham

a ver com a popularização do bairro. Essa foi apenas mais uma prova de que "o urbanismo brasileiro (entendido aqui como planejamento e regulação urbanística) não tem comprometimento com a realidade concreta, mas com uma ordem que diz respeito a uma parte da cidade apenas" (MARICATO, 2013, p. 122).

O ano de 1988 foi conturbado não só para o País mas também para o Rio de Janeiro e o GP de F1 na cidade: uma Constituição foi votada – com muitas tensão e instabilidade política –, o município do Rio decretou falência e a F1 chegou ao fim de mais um contrato, o que gerou incertezas sobre a permanência da corrida. Nesse momento, consenso e estabilidade não eram qualidades sustentadas entre os atores em *campo* e, coincidentemente, na política brasileira e carioca.

A votação da Constituição foi mais uma decepção do que um motivo de comemoração pelo avanço democrático que a sociedade civil havia conquistado depois do fim do período militar. O fato começou a ser delineado quando da demora em aprovar a Carta Magna, que, desde 1986, estava sendo escrita pela Assembleia Nacional Constituinte. Além disso, o conservadorismo presente foi o primeiro motivo de desencanto diante das expectativas populares e perpetuou por meio de *lobbies* ruralistas e urbanos bem como da formação de um "Centrão", que reunia políticos que visavam boicotar as propostas progressistas. Apesar da desilusão, a nova Constituição, promulgada em cinco de outubro de 1988, afirmou o regime democrático, as conquistas da classe trabalhadora, os direitos civis e as liberdades individuais (SILVA, 1992).

No Rio de Janeiro, a tensão na prefeitura era de ordem econômica, e o Prefeito Saturnino Braga se encontrava acuado diante das dificuldades de sanar uma crise financeira que se arrastava desde os anos 1970. No governo Geisel, o II PND reservou para o Rio de Janeiro uma autoritária fusão que veio acompanhada de muitos investimentos, originando a instalação da Nuclebrás, o fortalecimento da Fundação Oswaldo Cruz, a instalação da Companhia Brasileira de Computadores (Cobra), a formação do maior programa de Pós-Graduação da América do Sul em Engenharia, na UFRJ, entre outros projetos. Mesmo assim, o estado apresentou dificuldades ao tentar atrair indústrias depois que a fusão se deu por encerrada e o poder passou às mãos de um governador civil. Nos anos 1980, o fechamento da Fábrica Nacional de Motores (FNM), a crise da indústria naval e a escapada de investimentos tornaram visível o fracasso da retomada da industrialização no Rio de Janeiro e, principalmente, da fusão (LESSA, 2005).

Nessa década, as ideias de instalação de complexos industriais, de criação de um polo petroquímico em Itaguaí e de conversão da região da Baixada em um ABC Fluminense falharam, assim como a proposta do prefeito Saturnino Braga de instalar polos tecnológico-industriais baseados na ideia de que o desenvolvimento tecnológico seria a melhor saída para a falta de investimentos. Somado a isso, o avanço da crise financeira brasileira encurtou ainda mais o alcance das administrações locais, que, no Rio, tinham sido reduzidas desde a fusão por conta de uma confusão institucional, devido a uma divisão conturbada entre o que era do município e o que era do estado. Essa limitação provocou uma reação econômica que, aos poucos, foi esgotando a cidade e o estado do Rio. Como consequência, a sua participação no PIB nacional diminuiu e a de São Paulo, por exemplo, cresceu, atraindo cada vez mais investimentos (LESSA, 2005).

> O processo de fusão restringiu o Rio aos reduzidos impostos puramente municipais, provocando uma forte diminuição da capacidade da administração local em investir. [...] A progressiva crise fiscal sufocou diversas administrações municipais e finalizou pela humilhante situação de penúria, dramatizada pela admissão de falência na administração Saturnino Braga (LESSA, 2005, p. 360).

Além de toda dificuldade que se agrava ao longo dos anos, as diferenças políticas se acentuavam contra o Rio, pois o governo federal e a prefeitura eram geridos por partidos de oposição, o PMDB e o PDT respectivamente. Isso significou falta de apoio, como no caso de um telex enviado pelo Banco Central às agências bancárias do Rio determinando o bloqueio das contas da prefeitura, o que, segundo o prefeito, significava uma orientação para os bancos não emprestarem dinheiro à prefeitura (*O Globo*, Acesso em 14/02/20). Essa situação impediu o recebimento de ajuda federal para resolver outros problemas que a cidade enfrentava e que Saturnino esperava solucionar com outros tipos de empréstimo.

(56) Salários do funcionalismo em atraso, greves, dívidas com fornecedores, hospitais funcionando precariamente, falta de professores e de merenda nas escolas eram alguns dos problemas que ele esperava solucionar com as emissões de 18 milhões de Obrigações do Tesouro Municipal (OTMs), conhecidas como carioquinhas. Mas os pedidos de emissão desse lote de títulos eram sempre negados pelo ministro da Fazenda Maílson da Nóbrega, do Governo Sarney (*O Globo*, Acesso em 14/02/20).

Acuado, Saturnino entrou em discordância com o próprio partido quando, ao demitir cerca de 3 mil funcionários e fechar a Fábrica de Escolas[30], contrariou o discurso pedetista e perdeu apoio de metade da bancada de vereadores do Rio. Com isso, o pedido de reajuste do IPTU foi negado e a situação se agravou.

> (57) A Prefeitura também fizera um pedido de empréstimo à Caixa Econômica Federal de 8,6 milhões de Obrigações do Tesouro Nacional (OTNs) para a recuperação dos estragos provocados pelas enchentes ocorridas em fevereiro daquele ano, que, apesar de aprovado, não era liberado, além de outro de US$ 48 milhões (cerca de R$ 190 milhões), via Banco Mundial, que não saíra porque dependia de aprovação de mensagem do Executivo pela Câmara. A mensagem fora arquivada por ter sido vetada pelas comissões técnicas, numa manobra política do PDT para pressionar a Prefeitura a pagar reajuste de 100% do IPC aos servidores do Legislativo (*O Globo*, Acesso em 14/02/20).

O pedido de falência acabou sendo uma manobra para tentar mobilizar a opinião pública e, no fim de 1988, teve êxito ao conseguir aprovar propostas rejeitadas em 1987. No entanto, com a Caixa Econômica e o Banco do Brasil se recusando a participar da liberação de recursos (*O Globo*, Acesso em 14/02/20), a solução para a crise somente teria saída com a Constituição de 1988, que promoveu uma descentralização fiscal e possibilitou a cidade recuperar algum investimento público a partir da gestão de Marcello Alencar, em 1989 (LESSA, 2005).

Em meio a essa situação, a F1 era uma forma de arrecadação, atração de investimentos e oportunidade de vitrine política. Sendo assim, com autorização do prefeito Saturnino Braga, a RioTur – representando a cidade por meio do seu presidente, Alfredo Laufer –, que tinha a intenção de manter o GP de 1989 no Rio, realizou um encontro com Bernie Ecclestone para discutir os detalhes do novo contrato e conseguir algumas vantagens financeiras sempre reclamadas, voltadas para relação entre o custo do aluguel da pista e a sua manutenção. Não havia muito tempo a perder, pois a corrida seria no dia três de abril e o contrato terminava no dia oito (*O Globo*, 31 de mar de 1988, p. 30).

Esse encontro prometia, contudo, não ser dos mais brandos. No dia anterior, o *Jornal do Brasil* (31 de mar de 1988. p. 29) apresentou uma reportagem com declarações de Bernie

[30] A Fábrica de Escolas era uma política do PDT para criação de escolas com custo mais baixo como uma resposta às críticas de alto custo para construção dos Cieps (JOFFILY *et al.*, 2016).

apontando que o autódromo era maltratado, o que soou muito mal para a RioTur. Alfredo Laufer retrucou criticando o contrato com a Fisa, que rendia ao "município o equivalente a CZ$ 2.461.260,00 e [...], de acordo com os cálculos feitos pela RioTur, o órgão gastou CZ$ 80 milhões para colocar o autódromo em condições nesta temporada." Laufer buscou basear-se nessas contas aparentemente deficitárias para tentar uma negociação mais favorável e equivalente aos custos de manutenção exigidos pelo autódromo, respondendo assim às declarações de Bernie.

Os dois atores ainda nem haviam se encontrado, mas as negociações já haviam começado, tanto que, além das declarações de ambas as partes, nessa mesma reportagem, a ameaça de transferência do GP para outra cidade voltou a rondar o Autódromo de Jacarepaguá. Apesar da aprovação das reformas da pista pelos comissários da Fisa, foi afirmado que eles haviam confidenciado a algumas pessoas que o autódromo de Goiânia era o que tinha melhores condições de receber a F1 naquele momento. As coações e os constrangimentos voltaram então à cena como mecanismos de negociação.

A entrevista de Bernie que deixou a RioTur em uma "saia justa", apesar de ter sido publicada em uma quarta-feira (30 de março), ou seja, fora do período padronizado para essa pesquisa – entre a quinta-feira antes da corrida e a terça-feira após a corrida –, foi analisada pois consistia em importante fonte de informações para entender os acontecimentos relativos ao desenrolar das negociações de mais um contrato entre a RioTur, a CBA, a Foca e a Fisa para manter a F1 no Rio.

A entrevista se revelou esclarecedora, profética e objetiva. O esclarecimento aconteceu na medida em que Bernie falou que nenhuma corrida poderia ser olhada isoladamente, já que, em todas as corridas, havia altos custos envolvidos, principalmente quando o local era distante da Europa, onde as equipes têm suas sedes. No Rio, por exemplo, Ecclestone dizia que dois aviões Jumbo e 800 pessoas eram necessários para fazer a corrida acontecer. Sendo assim, somente olhando o campeonato como um todo era possível tornar as corridas viáveis, fato que ia contra os lucros que a RioTur dizia que a Foca costumava ter em detrimento dos seus prejuízos.

A profecia de Bernie se concretizou quando, em 2012, maltratado e sem receber eventos internacionais há muito tempo, o autódromo foi demolido para dar lugar ao Parque Olímpico das Olimpíadas Rio 2016.

Nas palavras de Bernie:

(58) Além da distância da Europa, o Brasil tem ainda o problema de seu circuito, o de Jacarepaguá, não ter padrões elevados como os europeus. É deixado como uma casa abandonada, sem qualquer uso, ou pior, com mau uso durante o ano. É permanentemente temporário: todo ano temos que vir aqui e ver o que precisa ser feito para deixá-lo em condições para a prova, consertar o que deteriorou. Tenho a impressão de que se deixássemos a coisa correr solta, ele iria acabando, acabando e, em poucos anos, adeus, não haveria autódromo algum (*JB*, 30 de março de 1988, p. 30).

A objetividade se deu ao final da entrevista. Quando perguntado sobre as ameaças de a F1 sair do Rio e talvez do Brasil, Bernie disse que todo ano era procurado por pessoas com propostas e que tais propostas se tornavam cada vez mais possíveis, pois, apesar de estar com a corrida no Rio há muito tempo, os níveis de manutenção e organização vinham caindo a cada ano e estavam bem abaixo dos de outros GPs, o que tornava uma saída viável. Bernie disse também que a corrida acontecia aqui independentemente dos grandes pilotos (Piquet e Senna) que tínhamos à época, pois o público era muito receptivo e o relacionamento com a TV Globo era ótimo, ou seja, ainda era um bom negócio vir para o Rio e para o Brasil, restava saber por quanto tempo.

A entrevista com Celso Itiberê corrobora esse fato de a F1 estar mais preocupada com o negócio que Bernie queria fechar do que com qualquer outra coisa, ou seja, a sede de um GP será sempre na cidade que oferecer as melhores vantagens, que não causar perturbações políticas ao campo da F1, que tiver um público fiel e uma emissora com propagação nacional, tornando o circo um *show* de entretenimento e sucesso televisivo. Nas palavras de Celso Itiberê:

(f) A F1 esse negócio de achar que é esporte, aí não tem nada a ver com a F1. F1 é business. Então o automobilismo de uma maneira geral é business. Stock-car é business. [...] Então você tem que, você tem que pensar nisso, quer dizer, tem patrocínio? Tem apoio financeiro de alguma parte? Agrada a TV Globo, por exemplo, que é hoje praticamente, se você não tiver o apoio da TV Globo, você não consegue transmitir a sua corrida. Então como é que é esse negócio? [...] Essa que é a grande coisa da televisão... do automobilismo brasileiro. Da F1 então nem se fala.

Para Flávio Gomes, a deterioração de Jacarepaguá era grande e uma reforma seria necessária para adequar o autódromo, ou seja, um investimento que tornasse todo o complexo tão atrativo quanto era à época de sua reinauguração, em 1977. Inevitavelmente, o autódromo estava ficando velho e apresentando problemas, assim como Interlagos apresentou no fim dos anos 1970, mas não realizou os investimentos necessários para garantir a manutenção da F1 na cidade.

(g) Flávio: Se o Rio quisesse continuar com a corrida ia precisar gastar dinheiro no autódromo.
Rodrigo: Ia ter que fazer uma reformazinha que não queriam fazer?
Flávio: Reformazona! E alguém precisava pagar a conta e não ia ser a Foca, do mesmo jeito que em São Paulo não é a Foca, a F1 nunca botou um centavo no autódromo, quem botou dinheiro lá sempre foi a prefeitura.
[...] o problema é que Jacarepaguá ele não evoluiu na mesma velocidade que o resto da F1 naquele momento histórico. F1 naquele momento histórico ela realmente deu um salto muito grande deee, de exigência mesmo de todos os participantes daquilo, de imprensa, de pilotos, de equipes, hotelaria, estrutura de boxe, porque as equipes começaram a crescer, começou a ser necessário muito mais espaço e, e, Jacarepaguá sempre foi igual.

Os acontecimentos com Interlagos e Jacarepaguá revelam a conturbada experiência da modernidade na relação entre o tempo, o espaço, os monumentos e os homens, em uma fugacidade desenfreada que não deixa escapar nada que não evolua, que pare no tempo, por mais sólido que seja. Segundo Berman (1986, p. 16), "no séc. XX, são justamente os processos sociais que dão vida a esse turbilhão mantendo-o num perpétuo estado de vir a ser." Dessa forma, sendo capaz de tudo, menos da solidez, a modernidade do século XX aturdiu o mundo, confirmando que "a perenidade das coisas e da vida talvez seja uma característica tão marcante quanto a velocidade" (BERMAN, 1986, p. 95).

Segundo Berman (1986, p. 98), nem mesmo as grandes construções escapam disso.

> Ainda as mais belas e impressionantes construções burguesas e suas obras públicas são descartáveis, capitalizadas para rápida depreciação e planejadas para se tornarem obsoletas; assim, estão mais próximas, em sua função social, de tendas e

> acampamentos que das pirâmides egípcias, dos aquedutos romanos, das catedrais góticas. Por outro lado, Levando em conta a rapidez e a brutalidade do desenvolvimento capitalista, a verdadeira surpresa não está no quanto nossa herança arquitetônica foi destruída, mas no fato de alguma coisa chegou a ser preservada.

O autódromo do Rio de Janeiro, nesse sentido, encaixa-se no padrão dos acampamentos e tendas de curto prazo. Não por uma obsolescência programada, mas pela falta de interesse e de investimentos constantes que sustentassem sua existência não só com a F1, mas de acordo com a experiência dinâmica da modernidade, por um período maior que os seus 46 anos de existência. Construído em 1966, encerrou as suas atividades em 2012, quando da sua demolição e da construção do Parque Olímpico, que, inevitavelmente, também é um aparato moderno tão fugaz quanto o autódromo.

Na reformulação do contrato, Ecclestone propunha alugar o autódromo do Rio o ano todo, fato que poderia eliminar os prejuízos de que a RioTur tanto reclamava. A situação era delicada e Tamas Rohonyi, representante da Foca no Brasil, afirmou o seguinte: "Se Bernie e o Presidente da RioTur não encontrarem um acordo para cobrir os custos de manutenção do Autódromo de Jacarepaguá, este foi o último GP do Rio" (*O Globo*, 1° de abril de 1988, p. 18).

No *Jornal do Brasil*, foram apresentados os detalhes da negociação, que ocorreu no Hotel Intercontinental, em São Conrado, durou 45 minutos e contou com a participação de Bernie, Laufer, Tamas e Piero Gancia. Os resultados pareciam promissores, pois, aparentemente, agradaram gregos e troianos. Realmente, a cessão do autódromo o ano todo parecia ser uma possibilidade, já que, explorando o espaço com outros eventos, Bernie poderia gerar arrecadação e lucro. Além disso, a prefeitura não se intrometeria mais, pois estaria livre dos custos de manutenção. A ideia foi colocada à prova em um encontro entre Laufer, Tamas e Piero Gancia, quando estes organizariam um calendário de eventos para o autódromo considerando os próximos cinco anos, tempo de vigência, a princípio, acertado para o contrato (*JB*, 1 de abril de 1988. p.18).

No *Jornal dos Sports,* outras informações foram agregadas, como a que dizia que a Foca pagaria à prefeitura um milhão de dólares para investir no autódromo e que uma comissão seria formada para definir as cláusulas do contrato. Fazia parte dessa comissão o jornalista André Queiroz, que escreveu essa matéria e tinha uma coluna nesse jornal. A reportagem trazia ainda a opinião de Piero Gancia, que, ao contrário da RioTur, contava com palavras mais comedidas e, segundo ele, mais apropriadas ao momento, pois não se aconselha a divulgação de resultados prematuros de negociações

(59) Eu participei da reunião inicial com o Laufer e não sabia que ele já podia revelar o resultado inicial dela. No campo das finanças ainda não obtivemos novas posições com Mr. Ecclestone. No entanto, no campo esportivo conseguimos importantes novas conquistas (*JS*, 1 de abril de 1988, p. 7).

As palavras de Gancia pareciam mais verdadeiras que todo o anúncio do que seria o novo contrato entre o Rio e a F1, com uma solução muito rápida e fácil para um problema que sempre foi cercado por uma complicada relação entre as partes em disputa e que incluía incidentes vergonhosos, como a invasão da pista em 1986, fato devido às credenciais não distribuídas.

A preocupação de Gancia foi confirmada no dia seguinte, no próprio *Jornal dos Sports*, com uma matéria revelando que, apesar da reunião, nada estava decidido, inclusive a manutenção do GP na cidade. Na reportagem, foi dito que Bernie lembrou aos participantes dos ganhos indiretos com o turismo, a circulação de dinheiro e a exposição internacional da cidade. Segundo cálculos da própria Foca, a Prefeitura arrecadava em torno de 15 milhões de dólares na semana da F1. Sendo assim, Bernie enfatizou que os cálculos não deveriam basear-se somente no aluguel do autódromo, como a RioTur insistia.

Fato é que a Foca não queria arcar com os custos de manutenção da pista, pois, como Flávio Gomes frisou, no seu entendimento e com os ganhos que promovia para a cidade, essa conta não era de sua responsabilidade. Tamas Rohonyi, por sua vez, admitia a possibilidade de a corrida ser disputada em São Paulo, mas não em Interlagos. Segundo ele, deveria ser construído um outro autódromo com o dinheiro da venda de Interlagos, que não tinha condições técnicas de receber a corrida. Ainda segundo Tamas, o mais provável era que a F1 ficasse no Rio, desde que um contrato resolvesse o impasse financeiro em até 60 dias (*JS*, 2 de abril de 1988, p. 6).

O amadorismo no trato com a pista de Jacarepaguá era contrário ao profissionalismo da Foca, elogiado por Henrique Lago em sua coluna do Caderno de Esportes do jornal *O Globo*, em 3 de abril (1988, p. 47), onde apresentou a maneira como Bernie tratava o circo e como este devia ficar aturdido com as falhas e o descompromisso que encontrava todo ano na pista carioca: "Bernie está pensando sempre em aumentar o faturamento do circo. As despesas são enormes. Na F1 só se pensa em milhões de dólares" (*O Globo*, 3 de abril de 1988, p. 47). Como exemplo, o colunista utilizou o rigor com os horários a serem cumpridos,

principalmente nas transmissões televisivas, que rendiam maior faturamento por meio dos patrocinadores. O horário das corridas (às 13h) era justificado pela necessidade de o campeonato alcançar mais países e fãs ao redor do mundo. Apesar de isso ser ruim para os carros, os pilotos e os torcedores *in loco*, agradava os investidores, que expunham sua marca no evento.

Sendo assim, todos os problemas que ocorriam em um fim de semana de GP eram uma dor de cabeça para os organizadores, o que tornava o autódromo um dos mais ameaçados da história, apesar de ser um dos favoritos dos pilotos e de ser sempre elogiado por sua segurança (*JS*, 1 de abril de 1988, p. 6; *JB*, 3 de abril de 1988, p. 37).

Os problemas noticiados em 1988 foram os seguintes:

- o vento derrubou Paddock Club, lugar onde a Foca receberia seus convidados com todo conforto (*JB*, 3 de abril de 1988, p. 38);
- houve inundação na torre de controle e goteiras na sala de imprensa (*JB*, 3 de abril de 1988, p. 39);
- a torcida pulou o muro e invadiu a pista (*O Globo*, 4 de abril de 1988, p. 7);
- os seguranças truculentos causaram problemas (*JS*, 4 de abril de 1988, p. 9).

Temendo a perda da corrida, a RioTur defendeu o contrato de cessão do autódromo para Bernie, pois queria se livrar de sua dívida e atrair novos eventos para cidade (*O Globo*, 5 de abril de 1988, p. 22). Para isso, Laufer iria conversar com o prefeito Saturnino Braga, enquanto Bernie, cumprindo sua palavra de investir em corridas locais, apoiou a realização do Campeonato Brasileiro de F3 com etapa no Rio, garantindo aos três primeiros colocados a inscrição em uma prova do Campeonato Intercontinental de Fórmula 3000, com todo apoio necessário. "Além disso, o Campeão Brasileiro de Fórmula 3 teria automaticamente assegurada a superlicença da Fisa, que permite a participação no Campeonato Mundial de Fórmula 1" (*O Globo*, 3 de abril de 1988, p. 45). O apoio de Bernie era estratégico, pois transformava o campeonato em um trampolim para F1 e outras competições internacionais, atraindo pilotos e investimentos, fortalecendo a competição e, consequentemente, convocando espectadores para os autódromos e as corridas televisionadas.

Em 5 de abril, no jornal *O Globo* (1988, p. 23), a coluna de Celso Itiberê dava pistas de possíveis problemas que poderiam impossibilitar a concretização do contrato, que poderia garantir até 10 anos de F1 no Rio de Janeiro:

(60) É patriotada e não patriotismo catalogar de “entreguismo” a cessão do autódromo por 10 anos para a Foca. Vejamos por outro lado: é a única maneira de manter no Rio de Janeiro do GP do Brasil, um grande negócio em (Cz$) para a cidade em termos de arrecadação (*O Globo*, 5 de abril de 1988, p. 23).

A crítica e a preocupação do colunista se justificavam por rumores que envolviam uma cláusula do antigo contrato, dito “leonino”, impedindo a realização de corridas internacionais no autódromo carioca, fato que envolveu o CND, pois tal condição era contra a soberania nacional. No atual caso, contudo, levar isso à frente seria uma contradição, dado que, apesar de o autódromo ser cedido à administração privada, o acordo visava ao benefício de todos, inclusive com a realização de outras corridas.

A crítica, classificando de “patriotada” essa possibilidade, foi comprovada na coluna de André Queiroz no *Jornal dos Sports*, também em 5 de abril (1988, p. 7). André, enquanto membro da comissão formada para avaliar o novo contrato, expôs a sua preocupação quanto ao que poderia acontecer se o contrato não fosse bem delineado, de forma que problemas antigos não viessem à tona.

(61) Com qualquer pulo bilionário nas cifras, algo precisará ser feito no sentido de não perder a soberania nacional do autódromo.

Em todos os GPs do Brasil disputados em Interlagos e no Rio, as benesses dos contratos que estiveram vigendo permitem aos organizadores da Fórmula 1 transformar os circuitos em territórios independentes com imunidades maiores que as concedidas às sedes de embaixadas no Brasil [...] De nossa parte, só admitiremos pactuar com condições de equilíbrio nas obrigações e vantagens para as partes envolvidas. Qualquer resultado diferente vai continuar merecendo nosso repúdio (*Jornal dos Sports*, 5 de abril de 1988, p. 7).

Em 1987, as 90 mil pessoas que foram ao autódromo assistir à corrida de F1 (*Quatro Rodas*, março de 1988, p. 118) foram uma prova do poder de penetração da corrida e do quanto valia a pena ter a F1 no Rio. Sendo assim, concordando com Celso Itiberê, não havia motivos para retornar a um ponto de discordância, já que o novo contrato não versava sobre isso e a F1 era uma enorme oportunidade de arrecadação, negócios e turismo para a cidade, que atravessava uma crise.

Para se ter uma ideia do quanto era válido o investimento na corrida, de acordo com a *Quatro Rodas* (março de 1988), o aparato da TV Globo para cobertura do evento envolvia uma unidade de geração de 1000 m² e custava 1 milhão de dólares. Além disso, sete quilômetros de cabos e 16 câmeras somadas a um helicóptero faziam parte da cobertura que tinha alcance de mais de 1 bilhão de telespectadores. Até então, isso só havia acontecido em 1986, na primeira corrida de F1 a ocorrer em um país do bloco socialista, a Hungria.

Destaca-se, dessa forma, que entre os fatores que pesavam a favor da F1 no Rio estava a transmissão televisiva, não só pela boa relação que a Rede Globo mantinha com a Foca, mas pelo fato de a sede da emissora ser no Rio, tornando mais fácil toda uma logística de deslocamento, equipamentos e suporte. Flavio Gomes aponta essa influência como uma das possíveis causas da saída definitiva da F1 de Interlagos em 1981. Por analogia, presume-se a mesma influência na manutenção do GP no Rio, mesmo com problemas organizacionais ao longo dos anos 1980. O jornalista remete a influência da TV Globo ao crescimento que vinha apresentando:

(h) A Globo aqui no Rio e tudo mais e tal, a Globo crescendo para caralho, negociação daqui, negociação dali...

Celso Itiberê, por sua vez, confirma o fato ao afirmar o seguinte:

(i) [...] houve um interesse da, um interesse grande da... do governo na época e havia também o interesse da TV Globo, entende? Que, que estava pensando em fazer essa coisa tal, não sabia muito bem o que fazer, e que, pelo menos pelo que eu entendi naquele momento seria uma experiência interessante para ela de fazer, qual era a possibilidade de patrocínio etc., etc., etc., porque a F1 é ainda hoje, apesar de toda perda, um dos fortíssimos patrocínios que a TV Globo consegue todos os anos [...]

Nesse sentido, o sucesso televisual da F1 no Brasil foi uma condição de importância para sua permanência, bem como para o aumento do poder simbólico da F1 sobre os agentes do campo. O poder midiático pesava, portanto, sobre Bernie ao negociar, mesmo com as desvantagens encontradas no Rio. Nesse sentido, Bourdieu (1997, p. 125) afirma que "As

pressões da difusão televisiva afetam também cada vez mais a escolha dos esportes olímpicos, dos lugares e dos momentos que lhe são concedidos, e o próprio transcurso das provas e das cerimônias." Esse fato corrobora também aquilo que Rein, Kotler e Shields (2008) apresentam como a "Geração da Televisão": período histórico entre os 1950 e o início dos anos 1990 em que as emissoras de TV passam a influenciar as decisões políticas e econômicas do esporte.

Dessa forma, "o peso relativo dos diferentes esportes nas organizações esportivas internacionais tende a depender cada vez mais de seu sucesso televisual e dos lucros econômicos correlatos" (BOURDIEU, 1997, p. 125). Esse peso se estende aos campos de disputa que se formam por tais esportes, como no caso da F1 no Rio de Janeiro nos anos 1980. Como consequência do seu sucesso, o poder simbólico da F1 aumentou, assim como a disputa entre os agentes em campo, que passam a ter em determinada emissora de TV uma aliada ou uma inimiga.

Ao falar sobre fatias de mercado e concorrência no campo televisivo, Bourdieu (1997, p. 57), destaca o canal de TV francês TF1 e aponta o seguinte: "A TF1 mudou a paisagem audiovisual pelo simples fato de que acumulou um conjunto de poderes específicos que se exercem sobre esse universo e que se traduzem efetivamente por fatias de mercado." Analogamente, pode-se dizer que da Rede Globo de televisão contribuiu para uma mudança na paisagem do campo de disputa pela F1 a favor do Rio de Janeiro, pois acumulou poderes específicos que se traduziram no aumento de poder da cidade sobre o campo e, consequentemente, sobre a F1.

Considerando que Interlagos se encontrava sem condições técnicas e que Goiânia e Brasília não passavam de ameaças, acredita-se que, em 1989, o GP Brasil de F1 teve sua corrida garantida no Rio não só pela incapacidade da concorrência mas também pelos fatores relacionados à influência da força televisiva e à capacidade turística da cidade, que encantava pilotos, mecânicos, chefes de equipe e comissários técnicos.

Entretanto, sem o mirabolante contrato de cessão do autódromo à Foca por até 10 anos, o GP de 1989 trazia consigo, como de costume, o fantasma da sua transferência para outra cidade. O desenrolar dessa corrida diria mais do que o destino do GP de F1 no Brasil nos anos 1990, mas sim como cada agente empenharia e confirmaria "em sua concorrência com os outros, a força (relativa) que detém e que define sua posição no campo e, em consequência, suas estratégias" (BOURDIEU, 1997, p. 57).

Em 1989, o otimismo por um novo contrato de até 10 anos não se confirmou. O *Jornal dos Sports* anunciou que um jantar a ser realizado na casa do ex-presidente da CBA Charles Nacache serviria para regularizar a situação da corrida, que aconteceria sem um contrato renovado (*JS*, 23 de março de 1989, p. 7).

Com isso, na revista *Quatro Rodas* de fevereiro de 1989 (p. 108), os prognósticos quanto à permanência do GP no Brasil não eram dos melhores. Tamas Rohonyi, presidente da *International Promotions* – empresa que cuidava da F1 no Brasil – e braço de direito de Bernie, afirmou que a F1 estava prestes a deixar o País. Rússia e países do Oriente, como a Coreia do Sul, que acabara de receber os Jogos Olímpicos, estavam cotados para tomar o lugar do Brasil no calendário. Nas palavras de Tamas:

> (62) No calendário da F1, há GPs que dão lucro e não dão chateação. É o caso da Austrália, do Japão. Há outros que só dão lucro, como Portugal e Mônaco. E há os que dão prejuízo e chateação. É o caso do Brasil (*Quatro Rodas*, fevereiro de 1989, p. 108).

Roberto Aranha, administrador do Autódromo de Jacarepaguá, rebateu as críticas dizendo que Jacarepaguá era um dos autódromos mais seguros do mundo, sendo apoiado pela imprensa especializada e por pilotos como Prost e Piquet. Aranha citou a depredação que houve no jogo entre Liverpool e Juventus em Bruxelas[31] para contrapor algumas críticas, afirmando que o "vandalismo não era privilégio nosso" (*Quatro Rodas*, abril de 1989, p. 118). Já sobre as obras pedidas pela Fisa e pela Foca, ele afirmou: "estão sendo feias, só que a cada ano eles pedem um item a mais" (*Quatro Rodas*, abril de 1989, p. 118). A resposta de Aranha era mais uma no bate-boca que já durava quase uma década, e o administrador acabou apresentado inconsistências ao responder sobre a posição do autódromo carioca no *ranking* da F1. Entre os itens citados por ele para avaliação, Jacarepaguá só não pecava na segurança da pista, que tinha sido construída com padrões modernos, como as largas áreas de escape que possuía. No entanto, a quantidade de pessoas nos boxes sempre excedia o número permitido

[31] No dia 25 de maio de 1985, o Estádio de Heysel, na Bélgica, foi palco de uma das maiores tragédias do futebol. Durante a final da Liga dos Campeões entre a Juventus de Turim e o Liverpool, 39 pessoas morreram e centenas se feriram em um confronto entre torcidas que teve como responsável a violência dos torcedores ingleses conhecidos como *Hoolingans*. Disponível em: https://www.terra.com.br/esportes/futebol/juventus-e-liverpool-homenageiam-vitimas-da-tragedia-de-1985,00799329da49a310VgnCLD200000bbcceb0aRCRD.html. Acesso em: 17 mar. 2020.

por conta da farra das credenciais e o atendimento médico provou sua insuficiência, como poderá ser visto adiante.

> (63) [...] já ficamos em segundo lugar e ninguém disse nada. Como ninguém diz nada quando um circuito famoso da Europa cai para os últimos lugares. E é comum. O ranking avalia 20 itens, entre eles segurança, número de pessoas nos boxes e atendimento médico (*Quatro Rodas*, abril de 1989, p. 118).

Entre as coisas que poderiam evitar a perda do circo da F1 no Brasil, Tamas destacava o bom relacionamento de Bernie Ecclestone com o presidente da CBA, Piero Gancia. Confirmando isso, Bernie, no jornal *O Globo* (23 de março de 1989, p. 26) disse que o Rio tinha a cara da F1 e, na revista *Quatro Rodas* (abril de 1989, p. 118), declarou: "Sair do Brasil? Não há por que pensar nisso. O Rio é uma cidade linda, com pessoas bonitas, e que se identifica com a F1. A corrida aqui é uma das mais bonitas do calendário."

A fala do presidente da Foca surgia para acalmar os ânimos daqueles que estavam sendo levados pelo boato de que o cancelamento da vinda do presidente da Fisa, Jean Marie Ballestre, para a corrida de domingo teria relação com uma possível transferência do GP de F1 do Rio para outra cidade e país. Na verdade, segundo a reportagem, Ballestre não veio por conta de uma orientação médica, já que tinha problemas de saúde.

Com isso, a dúvida que surge é a seguinte: por que o cancelamento da vinda do presidente da Fisa causaria tanto temor, com boatos de cancelamento? O péssimo histórico de negociação de contratos do Rio com a F1, a baixa manutenção do autódromo e as constantes ameaças de saída do Rio ao longo da década talvez fossem motivos suficientes para isso. Nesse caso, contudo, o fato é que um acidente durante os tradicionais testes de pneus[32] antes no início da temporada quase retirou a vida do piloto francês da equipe AGS, Phillipe Streiff.

[32] Todo ano na F1, antes do início do campeonato, ocorrem os testes de pneus ou testes de pré-temporada, que são organizados em algum autódromo do calendário da F1. Atualmente, os testes são realizados tradicionalmente na Espanha, sendo organizados pela Federação Internacional de Automobilismo (FIA) e *Liberty Media*, atual dona da F1. No entanto, nos anos 1980, não havia tanto controle, e as próprias equipes organizavam esses testes, que costumavam acontecer na pista onde ocorreria a primeira corrida do calendário. Sendo assim, como o Rio era o local da primeira corrida, foi também o palco desses testes durante o período em que a F1 esteve na cidade e proporcionava um acesso mais fácil à imprensa e fãs, sem tanto controle de acesso, fato que proporcionava boas oportunidades de matérias para a imprensa e aproximação com o público, mas, por outro lado, criava condições de segurança questionáveis. Disponível em: https://www.grandepremio.com.br/f1/noticias/gp-as-10-testes-de-pneus-da-f1-em-jacarepagua-nos-anos-1980-eram-uma-zona-e-tudo-isso-era-bem-legal. Acesso em: 17 mar. 2020.

Acidentes são comuns na F1, e o próprio Bernie, nessa reportagem, contemporizou o fato, dizendo que o risco fazia parte da profissão: "É um risco que qualquer piloto corre, não vejo por que relacionar a manutenção do Grande Prêmio ao acidente com Streiff" (*Quatro Rodas*, abril de 1989, p. 118). No entanto, o problema não estava no acidente em si, mas no atendimento de emergência que foi prestado ao piloto: a demora em resoluções quanto ao que seria feito e quem seria o responsável pelos procedimentos médicos levou Streiff a ficar tetraplégico. A Clínica São Vicente, que ficava na Gávea e mantinha uma equipe de emergência de prontidão para F1, deixou de prestar o atendimento, encerrando sua participação na F1 depois dessa semana de testes de pneus. Tal decisão foi tomada depois de uma discussão entre a Clínica e a Unicor, empresa que fazia os resgates na pista.

O *Jornal do Brasil* (24 de março de 1989, p. 19) explicou a discussão entre a Unicor, representada por Renato Duprat, médico presidente, e a Clínica São Vicente, representada Roberto Cooper, médico diretor. As críticas feitas pela Unicor colocavam em dúvida a capacidade não só da Clínica mas também do estado do Rio de Janeiro para realizar socorros de emergência. Roberto Cooper, ao responder, preferiu evitar o bate-boca e polemizar com São Paulo, já que as críticas envolviam a capacidade de atendimento dos dois estados. Cooper apenas indagou por que a clínica que foi aprovada com seu esquema de atendimento no ano anterior (1988) neste não tinha condições já que estavam preparados para as situações que haviam sido prevenidos tendo dificuldades apenas com grandes queimados que não foi o caso do acidente que envolvia ortopedia.

A Unicor, que fazia o transporte dos pilotos acidentados, passou então a levar os pilotos para serem atendidos em São Paulo, com um avião ambulância que ficava de prontidão nos aeroportos Santos Dumont e Galeão, além de dois helicópteros e sete ambulâncias no autódromo. O culpado do acidente não foi determinado, e a história sobre o fato envolvia acusações de que a Clínica São Vicente não tinha os equipamentos necessários, fato que foi respondido por Roberto Cooper da seguinte forma:

(64) Não houve desleixo nosso. Streiff deu entrada na Clínica às 12 horas, porém o pessoal da Unicor custou a se decidir se a operação seria feita aqui ou São Paulo. Com isso, às 19 horas, quando chegou o médico Carlos Giesta e diagnosticou que o caso era de operação imediata, tomamos a iniciativa e iniciamos a cirurgia (*O Globo*, 24 de março de 1989, p. 21).

Segundo Lito Cavalvanti, a sucessão de erros que levou à tragédia pode ter se iniciado por conta da própria equipe do piloto, que o liberou antes de a pista estar aberta.

(j) Lito: [...] Não sei até que ponto, não sou médico. Mas ele não teve, ele não foi retirado do carro da forma que se aconselhava, agora quando ele estava fazendo um treino também se diga isso e que as condições de, de, deeee resgate não eram as ideais, eu não tenho certeza disso, eu tenho a impressão que a ambulância não estava presente, ela chegou...
Lito: Você não começa hoje em dia uma atividade de pista aqui em Interlagos, atividade num track-day, você não começa sem ambulância, presente. Se a ambulância atrasou, sinto muito senhores pilotos, não posso abrir a pista porque a ambulância não está presente.
Lito: Agora isso, culpa da equipe.
Rodrigo: Sim, culpa da equipe do Philippe Streiff, ou da equipe do autódromo?
Lito: Da equipe do Philippe Streiff de entrar na pista, de se expor a isso.
Lito: Ela tem a responsabilidade.

Segundo Flávio Gomes, o atendimento ao piloto foi uma tragédia desde o início, o que colocou os organizadores em estado de alerta quanto à viabilidade da corrida em Jacarepaguá. O fato colocava em xeque a maior qualidade da pista, sua segurança, que era maculada pela incompetência ao atender acidentados.

(k) Flávio: [...] do jeito que tiraram ele do carro também, éé, se você vir, assistiu alguns vídeos da época, a perícia inclusive, uma coisa, tem uns caras da CBA, acho que o Mihaily Hydasi, se eu não estou enganado, ele está junto, o cara está dentro, aqueles boxes lá de Jacarepaguá, de qualquer jeito, entendeu, os caras fumando em volta, público em volta, gente em volta olhando o carro todo arrebentado, porque foi teste de pneu. Se na F1 na corrida era uma zona, imagina o que que era o teste de pneu. Mas essa é uma zona multiplicado por 10, porque não tinha éé, controle de credencial, tinha nada, zero.
Flávio: Não, não dava 1988, 1989 a F1 já estava num grau de profissionalização muito alto e aí eu posso te dizer por que eu ia às corridas no exterior e via as daqui e aqui não dava cara, aqui no Rio não tinha a menor condição.

A dúvida quanto a quem foi o culpado pelo agravamento das condições de saúde de Streiff permanece até hoje. No entanto, se o problema começou na pista, a Unicor tem responsabilidade, assim como a Clínica São Vicente, se as críticas à instituição de saúde forem verdadeiras.

Como consequência dos fatos, os rumores sobre a retirada da corrida do Rio, e talvez do Brasil, aumentaram. Teimando, porém, em não acreditar, os diretores da RioTur diziam que tudo não passava de uma jogada de Bernie para conseguir um melhor negócio. Além disso, insistiam que a corrida era uma das mais lucrativas do calendário, retomando uma discussão que já havia sido esclarecida em 1988, quando se tratou de uma renovação contratual.

(65) Diretores da RioTur acreditam que as notícias sobre a possível retirada do GP do Brasil do calendário da Fórmula 1 fazem parte de uma campanha permanente de pressão sobre a opinião pública , permitindo que, Bernie Ecclestone, Presidente da Foca, consiga o melhor negócio possível.

A corrida no Rio, além de ser a preferida dos pilotos e permitir que o campeonato comece mais cedo, é uma das mais lucrativas para Ecclestone segundo jornalistas estrangeiros (*O Globo*, 26 de março de 1989, p. 46).

Nesse momento, as esperanças recaíam sobre os resultados que surgiriam da reunião realizada na casa de Charles Nacahe, como reportado no *Jornal do Sports* (23 de março de 1989, p. 7) e confirmado pelo *O Globo*, que afirmou ser uma reunião para regularizar a corrida de 1989 e conversar sobre o GP de 1990 e mais três.

(66) Prefeito acelera para manter a prova no Rio

A prefeitura do Rio deu na quinta-feira à noite a arrancada para garantir por mais quatro anos a realização do GP do Brasil no Autódromo de Jacarepaguá. Foi num jantar na casa de, Charles Nacache, ex-presidente da CBA.

Participaram o Prefeito Marcello Alencar, o vice Roberto D'ávila, além dos presidentes da Foca, Bernie Ecclestone, da CBA Piero Gancia e da RioTur, Trajano Ribeiro. Foram discutidas formas de garantir a realização da corrida na cidade (*O Globo*, 25 de março de 1989, p. 22).

Como prefeito do Rio (1989-1993), Marcello Alencar (PDT) assumiu uma administração que vinha junto a um decreto de falência afirmado pelo ex-prefeito Saturnino Braga e que, em termos financeiros, resumia-se a uma dívida de 440 milhões de dólares e um funcionalismo em greve, exigindo 153% de reajuste amparado por lei. Sendo assim, sua gestão começou antes mesmo de assumir o cargo, quando, no fim de 1988, convenceu a bancada de vereadores a aprovar um pacote de mudanças para o imposto predial (IPTU) que promovia um aumento de 700% na arrecadação municipal, garantindo assim um orçamento melhor para 1989 (MARCELO..., 2010). Sua gestão foi marcada por combates a greves e uma recuperação fiscal que, apesar de sanear a cidade falida, onerou a população com impostos mais altos e um funcionalismo que não alcançou todo o aumento pretendido.

> Empossado em 1º de janeiro de 1989, anunciou um plano de emergência com a finalidade de recuperar as finanças e os serviços públicos. Cobrou do governo do estado o repasse do Imposto de Circulação de Mercadorias (ICM) em três dias, como previa a lei, tendo também convocado o funcionalismo em greve para uma reunião na qual propôs o parcelamento dos salários atrasados. Novos impostos foram incorporados pela administração municipal, como o Imposto de Transmissão de Bens Imóveis Inter Vivos (ITBI), até então arrecadado pelo Estado, e o Imposto sobre a Venda a Varejo de Combustíveis (IVVC), além da Taxa de Licenciamento e Fiscalização que seria cobrada diariamente pelo município da concessionária do serviço público, correspondendo a 10% da unidade fiscal (Unif). Anunciou a operação tapa-buraco com o objetivo de tapar mais de cem mil buracos na cidade, a reconstrução de escolas e a religação de 40 mil pontos de luz, além da desobstrução de galerias de águas pluviais, limpeza de ralos e aceleração das obras de contenção de encostas, cuja conclusão dependia de um empréstimo do Banco Mundial no valor de 96 milhões de dólares (MARCELO..., 2010).

Mesmo assim, a imagem do prefeito não sofreu uma antipatia que lhe causasse danos políticos ao fim do seu mandato, pelo contrário. O fim da sua gestão como prefeito foi também o fim da sua relação com Leonel Brizola, governador do Rio desde 1990, e com o seu partido, o PDT. As desavenças surgiram por diferenças quanto à decisão de quem seria o candidato à prefeitura do Rio pelo PDT: Luiz Paulo, secretário de obras da sua gestão, ou Cidinha Campos, preferência de Brizola, que acabou sendo a escolhida. Além disso, havia o apoio conferido por Brizola ao presidente Fernando Collor, o qual Marcelo Alencar considerava um inimigo do povo brasileiro. Depois de negar apoio à Cidinha e ser ameaçado de expulsão, Marcelo Alencar voltou atrás e apoiou o partido. No entanto, dizia-se que, veladamente, Alencar apoiava Cesar Maia, principal concorrente do PDT nas eleições para

prefeitura. Maia venceu as eleições e assumiu o cargo em 1º de janeiro de 1993 (MARCELO..., 2010).

> Em outubro, às vésperas do primeiro turno da eleição para a prefeitura, já se delineavam duas correntes distintas no PDT carioca: os "brizolistas" e os "marcelistas", contra os quais pesava a acusação de apoiar veladamente a candidatura do peemedebista César Maia, que por anos fora filiado ao PDT e ao deixar a legenda tornara-se desafeto de Brizola.
> Marcelo recebia, segundo as pesquisas de opinião, a aprovação de 76% da população carioca, contra 57% de Brizola, que cumpria o segundo ano de mandato. Tal fato, aliado a outros, teria influído na derrota de Cidinha, que obteve a terceira colocação na disputa, não logrando passar para o segundo turno, marcado para novembro seguinte, no qual César Maia derrotou Benedita da Silva, candidata do Partido dos Trabalhadores (MARCELO..., 2010).

O sucesso do prefeito na recuperação financeira da cidade e a esperança de que pudesse sustentar a F1 no Rio sofreram, contudo, um baque que tornou os prognósticos para 1990 difíceis. Além do acidente na semana de testes de pneus da F1, houve a tentativa de assassinato de Tamas Rohonyi por um agente de segurança, uma falsa ameaça de bomba no Hotel Intercontinental (onde os atores da F1 se hospedavam), o fato de haver policiais concorrendo com cambistas e a morte de um espectador, que caiu da arquibancada do autódromo por conta da desorganização. Os jornais noticiaram esses fatos da seguinte forma:

(67) Tiro falhou, sorte de Rohonyi (*O Globo*, 26 de março de 1989, p. 51);
(68) Torcedor morre ao cair de arquibancada (*O Globo*, 27 de março de 1989, p. 8);
(69) Segurança acha bomba de mentira no Hotel (*O Globo*, 27 de março de 1989, p. 8);
(70) Policiais concorrem com cambistas (*O Globo*, 27 de março de 1989, p. 8);
(71) Arquibancada é do madrugador (*JB*, 27 de março de 1989, p. 17);
(72) Por Cz$ 50 mil, credencial é fácil (*JB*, 27 de março de 1989, p. 17);
(73) Torcedor tem dia de cão na arquibancada (*JS*, 27 de março de 1989, p. 10).

A estrutura do autódromo de Jacarepaguá no fim dos anos 1970 foi o grande diferencial técnico que fez com que a F1 permanecesse no Brasil e viesse para o Rio de Janeiro. Contra um autódromo de Interlagos deteriorado, a pista carioca foi um bálsamo para a CBA, que tinha uma opção viável para manter a F1 em terras brasileiras. Percebe-se, com isso, que as características do Autódromo do Rio foram uma exigência, um diferencial

específico do *campo* para que o GP continuasse no País e o Rio pudesse começar a participar da disputa pela F1.

De 1977, ano em que ocorreu a primeira corrida de F1 no Rio, até 1989 passaram-se 12 anos, mas a estrutura da pista continuou basicamente a mesma, ou seja, sem as reformas de atualização que a F1 passou a exigir para manter em consonância corrida e autódromo. Sem atualizações, o Autódromo do Rio entrou em descompasso com a F1 e, apesar de o seu traçado sempre ter sido elogiado, assim como a cidade, a estrutura que envolvia boxes, arquibancadas, *paddock*, centro de imprensa, atendimento médico e organização geral do evento deixava a desejar.

Dessa forma, pode-se afirmar que os motivos que fizeram Interlagos perder condições de sustentar a F1 alcançaram Jacarepaguá. O capital técnico, que outrora havia sido um dos grandes diferenciais do Rio, já não tinha mais forças para sustentar estratégias de permanência a favor da cidade nessa disputa. Isso também deixava o Brasil em situação crítica, pois, apesar das ameaças e da vontade dos paulistas, goianos e brasilienses, a F1 parecia, não se interessar tanto por qualquer uma dessas opções. Isso fazia com que alternativas internacionais pudessem vir à tona substituindo o Brasil no calendário.

Negligenciar o autódromo do Rio foi, entre outras coisas, negar o *campo* e, consequentemente, o mercado que valorizava as competências especificamente exigidas para que a cidade, enquanto agente nessa disputa, permanecesse no calendário. De acordo com Bourdieu (2003, p. 130-131):

> Lembrar que há leis de formação dos preços é lembrar que o valor de uma competência particular depende do mercado particular no qual é aplicada [...]. Portanto, reintroduzir a noção de mercado é lembrar o facto simples de que uma competência não tem valor a não ser enquanto exista para ela um mercado.

Com suas características técnicas reduzidas, restou aos agentes a capacidade política de negociar os termos da permanência da F1 no Rio e, consequentemente, no Brasil. No entanto, mais uma vez, negando a hierarquia do *campo* e passando por cima da CBA, as notícias sobre a atitude da RioTur colocaram tudo a perder.

Como já visto, tudo começou com um jantar na casa de Charles Nacache, ex-presidente da CBA, do qual participaram o prefeito Marcelo Alencar, o vice Roberto D'ávila e os presidentes da Foca, Bernie Ecclestone, da CBA, Piero Gancia, e da RioTur, Trajano Ribeiro. O encontro aconteceu para discutir formas de garantir a realização da corrida na

cidade nos anos vindouros. Segundo Ecclestone, as exigências para promoção de um Grande Prêmio aumentavam a cada ano e, por isso, o circuito do Rio precisava ser modernizado e ter suas instalações atualizadas. Essa era sua única exigência há alguns anos. As partes ficaram de estudar a situação e voltar a conversar depois da corrida (*O Globo*, 25 de março de 1989, p. 9).

Sem aguardar nova reunião, Trajano Ribeiro disse que as negociações com a Foca seriam feitas diretamente com a RioTur, sem intermediação da CBA e da *International Promotions*. O presidente da RioTur estava, inclusive, disposto a não ceder mais o autódromo, pois dizia ter outras possibilidades de evento, como a F-Indy e o MotoGP. Com isso, afirmou que enviaria uma proposta a Bernie e esperaria sua resposta. Para justificar sua atitude agressiva, Trajano disse que, apesar de ter assumido um autódromo abandonado em janeiro, quando foi indicado ao cargo da RioTur pelo novo prefeito Marcelo Alencar, entregou o local pronto para os testes de pneus em duas semanas – tão pronto que o resgate feito após o acidente com o piloto Philippe Streiff foi um desastre e a desorganização levou um torcedor a óbito (*O Globo*, 25 de março de 1989, p. 9).

Além disso, Tamas Rohonyi não era mais reconhecido como representante da Foca e Renato Duprat, diretor da Unicor, vinha sendo criticado. O vice-prefeito Roberto D'ávila confirmou as atitudes de Trajano, dizendo que as negociações ocorreriam diretamente com a Foca (*JS*, 27 de março de 1989, p. 13). Piero Gancia, depois de saber das declarações do presidente da RioTur, ficou surpreso com as colocações e Manuel Tubino, presidente do CND, lembrou que a CBA era a responsável pelos pedidos de autorização de provas automobilísticas no Brasil (*O Globo*, 27 de março de 1989).

Dessa forma, baseado no que o CND determinava, o vice-presidente da CBA, Dione Rodrigues, disse que, sem a participação da entidade que controla o automobilismo no País, o Rio corria um sério risco de perder o GP. Com a discussão aberta e sem censuras, Dione afirmou (referindo-se a RioTur):

(74) Eles querem dinheiro [...], mas não haverá GP (*JB*, 27 de março de 1989, p. 5).

Em 28 de março de 1987, uma nova cifra surgiu: 120 mil dólares que seriam pagos a prefeitura como resultado de um acordo feito pela CBA. Tamas negou o valor e disse que, se a CBA confirmou alguma coisa, ela que deveria entender-se com a prefeitura (*JS*, 28 de março de 1989, p. 7).

O imbróglio levou, naturalmente, ao fim da F1 no Rio de Janeiro, que, em 1990, voltou para Interlagos. Negar a hierarquia do *campo* foi um erro que se repetiu ao longo da década, sem qualquer sucesso por parte daqueles que tentaram alterar sua ordem e cujo fim todos já conheciam. Sendo assim, surgem três perguntas: i) Por que a RioTur quis passar por cima da CBA? ii) Que condições sustentavam, aparentemente, essa atitude? iii) Por que pedir dinheiro?

A resposta à primeira pergunta, relacionada ao pedido de dinheiro relatado pelo vice-presidente da CBA em 1989, encontra evidências em Piero Gancia, pelas características que o descreviam e pela boa relação que tinha com Bernie, fazendo com que tal atitude, provavelmente, não fosse aceita por ele. A resposta à segunda pergunta encontra elementos no fato de a RioTur não acreditar que a F1 pudesse sair do Rio, pois tinha uma grande quantidade de fãs e apresentava belas imagens da corrida mundo a fora. Além disso, tendo em vista que Interlagos não tinha condições técnicas para receber a F1, e Brasília e Goiânia não tinham capacidade hoteleira, a RioTur sentiu-se confortável e confiante para tomar tal atitude.

A resposta à terceira pergunta pode ser observada na entrevista com Celso Itiberê, que revelou o fato a partir das fontes que alcançava, à época, como colunista da F1 no jornal *O Globo*.

(l) Rodrigo: É, e aí me pareceu ali que o Piero Gancia já chegou com essa vontade de levar a F1 de volta para SP, né e você tinha em função dessas questões de problemas contratuais muitos problemas...

Celso: Não, mas aí foi basicamente um problema político importante, aí foi basicamente um problema político, porque éééé, pelo menos até onde eu sei, e eu transitava razoavelmente, eu com... eu tinha razoavelmente boas informações sobre a Confederação Brasileira de Automobilismo, sempre tinha ligações ali, éééé, eles queriam fazer a corrida no Rio de Janeiro, mas a Rio.. até onde eu sei, eu estou te vendendo o que que me disseram...

Celso: ... não posso assinar em baixo (que) isso aqui é verdade total. O que eu me, que eu consegui descobrir foi que no momento de discutir o contrato, a CBA foi surpreendida por um pedido da RioTur de grana para, por fora, para a campanha, o Brizola prefeito, para a campanha do Brizola para governador.

Celso: E era uma grana alta. E aí o Bernie...

> Celso: Falou, não, o meu negócio não é esse, o meu negócio é vender uma corrida, eu não vou patrocinar campanha de ninguém, não vou dar dinheiro para fazer nada disso.

A trajetória política do presidente da RioTur, Trajano Ribeiro, traz mais substância a isso, pois este foi indicado à Secretaria de Turismo e Esporte da cidade do Rio de Janeiro e à presidência da RioTur por Marcelo Alencar no seu mandato como prefeito do Rio entre 1983 e 1986, quando esses agentes ainda eram indicados pelo governador (à época, Leonel Brizola), e mais uma vez, no segundo mandato de Marcelo Alencar, entre 1989 e 1993. Coincidentemente, Trajano foi um dos fundadores do PDT e um dos autores da biografia de Brizola (BRIGAGÃO; RIBEIRO, 2015).

A reportagem que confirma essa ligação foi veiculada no *Jornal dos Sports* em 18 de março de 1983[33] (p. 10) e apresentou Trajano como novo Secretário de Turismo e Esportes do prefeito Marcelo Alencar. A reportagem dizia que Trajano Ribeiro havia realizado um encontro com diversos dirigentes, inclusive da Federação de Automobilismo, para discutir uma maior integração, de forma a fortificar e dinamizar o esporte amador, e tinha ficado satisfeito com o presidente da Faerj, Julio Lopes Cristiano, por ter aberto as portas do autódromo para realização de eventos de outras entidades esportivas. O autódromo, suas corridas e possibilidades de utilização eram conhecidos há anos por Trajano, assim como as possibilidades de utilização política do espaço e seus eventos.

No fim dos anos 1980, a política brasileira testemunhou a primeira eleição direta para presidência após o Regime Militar. Foi uma eleição que ficou marcada pelo caráter ideológico entre candidatos de direita e esquerda, tendo o governo Sarney como pano de fundo, e que terminou com o País em uma grave crise econômica e com uma política marcada pelo nepotismo e fisiologismo. O surgimento repentino de Fernando Collor de Melo, ex-governador de Alagoas, por meio de um grande programa de marketing político, fez com que, no segundo turno, a disputa fosse perdida por Luiz Inácio Lula da Silva, que tinha feito carreira como sindicalista em São Paulo. No entanto, até que as eleições se polarizarem entre os dois, Leonel Brizola também era candidato, ficando em terceiro lugar no primeiro turno

[33] A data dessa reportagem não está entre aquelas que compreendem os dias que se seguem após as corridas. Em 1983, a corrida ocorreu no dia 13 de março, e os periódicos diários foram pesquisados até dois dias após a corrida (nesse caso, 15 de março), eliminando assim essa reportagem. No entanto, ela foi encontrada ao pesquisar-se sobre a figura de Trajano Ribeiro e, sendo esclarecedora, foi anexada às fontes utilizadas.

com menos de 1% de votos de diferença para Lula – 13,6% contra 14,16% dos votos respectivamente (SILVA, 1992, p. 328).

Sendo assim, presume-se que, ao citar Brizola como candidato a governador, Celso Itiberê tenha, na verdade, tido a intenção de citar o cargo de Presidente da República, já que Brizola somente concorreu ao cargo de governador do Rio em 1990, após derrota nas eleições para Presidente em 1989.

Dessa forma, a RioTur, baseada em uma suposta segurança e em um poder de barganha que não se confirmou, teve sua sobreposição hierárquica punida com o banimento do *campo* e, consequentemente, o banimento da cidade que representava, o Rio de Janeiro. Sua estratégia de negociação no *campo* fracassou, pois a instituição negou constrangimentos anteriores que denotavam a falta de força que sua posição lhe conferia e foi incapaz de reconhecer que a relação de dependência não ocorria da F1 com o Rio, mas ao contrário. Essa falta de reconhecimento quanto à sua posição e às suas limitações impediu que a RioTur, para manter-se no *campo*, negociasse de maneira que houvesse uma entrega, e não uma ruptura com a F1.

> Os constrangimentos do mercado pesam em primeiro lugar sobre os membros das classes dominadas que não tem outra escolha a não ser a demissão ou a entrega de si ao partido, organização permanente que deve produzir a representação da continuidade da classe, sempre ameaçada de cair na descontinuidade da existência atomizada (com recolhimento a vida privada e a procura de vias de salvação individual) ou na particularidade das lutas estritamente reivindicativas (BOURDIEU, 1989, p. 166).

Consequentemente, a CBA se viu pressionada a tomar uma atitude que sustentasse sua posição no *campo*, ou seja, sua distinção no mundo da F1, por ser a confederação responsável por uma das corridas do maior campeonato automobilístico do mundo. Dessa maneira, buscou uma estratégia de manutenção da F1 no Brasil, ou seja, assumindo-se como o agente dependente da F1 no Brasil, a CBA repetiu, em seu proveito – porém, em sentido contrário –, a ação que trouxe a F1 para o Rio em 1981.

A mudança da F1 para São Paulo em 1990 foi um manejo que começou em 1989, quando Piero Gancia se viu pressionado a tomar uma atitude que pudesse evitar a saída da F1 do Brasil, confirmada após o pedido de dinheiro feito pelos políticos cariocas a Bernie. No País, não havia outro autódromo nem outra cidade que fossem capazes de receber a F1, porém o interesse de São Paulo pela corrida nunca deixou de existir, assim como sua tradicional relação com o automobilismo. Além disso, a situação política do País, polarizada entre

esquerda e direita após as eleições para presidência, encontrou políticos ávidos por propostas que pudessem propagandear suas gestões e trazer para si os eleitores.

O presidente da CBA vislumbrou então uma possibilidade de levar a F1 para São Paulo se a prefeita Luiza Erundina, do PT – partido que havia acabado de ser derrotado nas eleições para presidente –, aceitasse fazer os investimentos necessários no Autódromo de Interlagos. Para que se tornasse apto a receber a F1, Interlagos precisava passar por obras que garantissem os novos padrões de segurança e estrutura que a categoria exigia. Apesar de necessitar de obras, o autódromo era a opção óbvia, pois a relação da cidade de São Paulo com o automobilismo e sua capacidade hoteleira eram pontos a favor, garantindo, respectivamente, arquibancadas lotadas e hospedagem para todos os pilotos, chefes de equipe e torcedores. Além disso, o retorno da F1 para Interlagos era um ótimo *slogan* de marketing. Nas palavras de Flávio Gomes, as negociações ocorreram da seguinte maneira:

(m) Flávio: Mas, 89, depois de 89, do que aconteceu, éé́é, não ia ter mais corrida no Brasil, não ia ter corrida no Brasil.

Flávio: Não ia mesmo. E aí o Piero Gancia foi para o Rio tentar salvar a corrida, foi para o Rio, foi para, Paris, tentar salvar a corrida, tentar salvar o Grande Prêmio do Brasil, né, eee, para isso ele recorreu a Erundina. A Erundina tinha acabado de assumir, ela ganhou a eleição em 88, final de 88 ela foi eleita, então 89 ela já tinha um ano de governo, e aí o Piero Gancia meio que ao mesmo tempo ali simultaneamente, ele falou com ela falou – escuta, nós temos que ter a corrida, tal, não vai ser no Rio, dá para fazer alguma coisa aqui? A Erundina – da tem o autódromo, vai lá – foi lá para Paris conversou, falou com os caras da FIA – olha, dá para fazer em São Paulo. Aí quando os caras falaram, tá bom, então apresente um projeto, apresente um cronograma antes que saia ooo, antes que a gente divulgue, oficialize o calendário. Aí ele voltou chegou na Erundina e falou – olha Erundina, os caras topam. Perfeito os caras topam fazer, nós precisamos só, e a Erundina foi um gênio cara, porque ela, ela em muito pouco tempo, ela conseguiu fazer o que se chama hoje de parceria público privada, ela chamou a Shell, ela botou o Senna na parada, foi muito inteligente porque o Senna estava no auge completo, eeee então tinha sempre ali um grande apelo para você convencer qualquer um a fazer a corrida na no Brasil. Senna corria na McLaren que era Shell, então foi muito fácil fazer as coisas com a Shell, ela

prometeu terrenos para instalar posto de gasolina, ãããã, chamou a Sopave que era uma umaaaa a, a Sopave era a empresa que fazia coleta de lixo em São Paulo e era meio empreiteira também, e botou a Sopave para fazer a obra, ããã, tinha dois projetos de pista basicamente, o Chico Rosa que era o administrador de Interlagos na época apresentou um que tinha, que era bem melhor do que esse, que tinha uma chicane no final do retão, você não precisava matar o autódromo antigo, eee depois cortava, fazia um pedaço da ferradura e voltava para onde é hoje o laranjinha e ooo aí foi o Senna lá se meteu aaaa na conversa também deu aquela sugestão do S do Senna e em 3 meses, em 3 meses, reformaram o autódromo, foi muito rápido, derrubaram os boxes, eu lembro direitinho, isso foi, começou as obras. As obras começaram em novembro aaa fevereiro estava pronto, não janeiro estava pronto. Novembro, dezembro, janeiro, foi isso, 3 meses de obras, as datas devem ser fáceis de encontrar.

Essa condição suscitou uma dúvida sobre possíveis influências dos pilotos em momentos distintos da presença da F1 no Rio, ou seja, quando o paulista Emerson Fittipaldi estava encerrando carreira e o carioca Nelson surgindo como novo campeão teria força para somar na transferência da F1 para o Rio assim como o paulista Senna poderia ter feito o mesmo quando Piquet estava parando e a corrida voltou para SP? Sobre isso, Flávio Gomes esclareceu:

(n) Rodrigo: Mas de maneira nenhuma ele maquinou por trás de alguma forma para... porque eu me lembro que na época que saiu do Rio ooo, não que o Emerson tenha éééé, digamos assim mexido os pauzinhos, mas você via que ele, tinha ali, estava um pouco angustiado porque era a casa dele Interlagos aí de repente vem para o Rio

Flávio: Mas ele também não tem absoluta influência nenhuma.

O Senna teve, o Senna teve, éééé, pela figura dele, pelo, pela figura dele, pelo que ele representava na época ããã, você ter o Senna envolvido em qualquer coisa era, porra, o cara lá com trator...

Flávio: É é, porque o Senna foi nas obras acompanhar, de período de férias, ele ia lá com trator, apontava ali, pareceu o JK falando de Brasília, então funcionou.

> Funcionou para caralho! E nisso a Erundina foi muito ligeira, não gastou nada, foi muito rápida.

O que se conclui sobre Senna no momento dessa mudança é que sua figura, apesar de não ter exercido nenhuma influência, capitalizava – enquanto representação de um ídolo nacional – uma força de propaganda que a prefeita Erundina utilizou para costurar a parceria com a Shell, patrocinadora da equipe do piloto. Sua presença em Interlagos em uma visita para ver as obras transformou-se naquilo que Erundina queria, ou seja, gerou a visibilidade necessária para convencer os investidores de que o negócio era bom tanto financeira quanto visualmente, agregando valor à marca.

Figura 7 – Ayrton Senna durante as obras em Interlagos.



Fonte: Nobres do grid[34].

Antes da largada em 1990, Interlagos viveu uma corrida para que o GP do Brasil tivesse um palco. O inspetor de segurança de autódromos da Fisa, o belga Roland Bruynceraede, não parecia muito preocupado com o que faltava e disse acreditar que as obras em andamento na sala de imprensa e em outros pontos isolados do autódromo estariam prontas a tempo de iniciar os treinos livres. Nas palavras do inspetor: "A pista, os boxes e a torre de controle estão em condições e isso é o que importa" (*O Globo*, 21 de março de 1990, p. 22).

[34]Disponível em: http://www.nobresdogrid.com.br/site/index.php?option=com_content&view=article&id=2527:interlagos-e-do-brasil&catid=88:coluna-pit-wall&Itemid=180. Acesso em: 18 mar. 2020.

Para Bernie, Interlagos era a melhor pista do mundo e, agora, um padrão a ser copiado. O gestor inglês não estava impressionado e empolgado somente com o autódromo, mas com o novo presidente do País, e não hesitou em elogiá-lo atribuindo-lhe características como sinceridade e coragem, além de ter ficado impressionado com os seus conhecimentos sobre F1. Bernie chegou a afirmar: "Tudo será mais fácil com o Presidente Collor" (*O Globo*, 21 de março de 1990, p. 22).

Não só Bernie acreditava no momento que o Brasil atravessava. Piquet, elogiando o presidente pelo plano econômico que havia apresentado, disse que teria ajudado até a financiar sua campanha se soubesse que seria assim. Como Piquet, boa parte da população também tinha essa sensação e, mais do que isso, esperança de que o Brasil pudesse sair da crise financeira que atravessou durante toda a década de 1980.

Inicialmente, o plano econômico lançado assustou os brasileiros, pois contou com o bloqueio de ativos financeiros[35], que seriam depositados no Banco Central para, a partir de setembro de 1990, serem resgatados em 12 parcelas iguais. Isso impactou, inclusive, a F1: o congelamento de preços, que influenciou no câmbio do dólar para os estrangeiros, e a redução do dinheiro circulante fizeram com que a Foca não tivesse cruzeiros suficientes para pagar a Petrobras pelo armazenamento do combustível que seria usado. O fato foi, contudo, solucionado pelo presidente da Petrobras Carlos Sant'Anna, que aceitou o pagamento posterior à corrida (*O Globo*, 23 de março de 1990, p. 24).

Provavelmente, esse foi um dos pontos sobre os quais Bernie conversou com Collor e que o fez atribuir-lhe tantos elogios, pois amenizou o prejuízo dos promotores do evento, que também não podiam retirar o dinheiro ganho no País até que fosse permitido pelo Banco Central. Quanto a esse último ponto, Bernie disse entender e apoiar o novo plano econômico. Ballestre, por sua vez, mesmo tendo sua ameaça de cancelamento do GP ignorada por Bernie, queria garantias financeiras para o GP de 1991 (*JS*, 23 de março de 1990, p. 8).

Apesar do susto inicial, o plano conseguiu, durante determinado período, reduzir a taxa inflacionária, gerando a sensação de que resolveria o problema financeiro do País. Entre as ações que contribuíram para essa percepção inicial podem ser citadas as seguintes: o retorno do cruzeiro como moeda nacional, uma reforma administrativa para reduzir gastos, a abertura das importações para aumentar a base tributária, o congelamento parcial de preços e a prefixação de salários, aluguéis e alguns rendimentos (SILVA, 1992, p. 328).

[35] Contas-correntes e poupanças de pessoas físicas e jurídicas.

Para um plano que havia sido lançado no dia 16 de março de 1990 e uma corrida que seria realizada no dia 25 do mesmo mês, não era possível sentir os reais efeitos do plano, porém havia esperanças quanto ao seu sucesso. Naquele momento, Fernando Collor gozava de grande aprovação pública, e o seu nível de rejeição em pesquisas de opinião pública era de apenas 4%, bem menor que em 1992, quando atingiu 48% após o plano econômico afundar, o esquema de corrupção com Paulo César Farias ser descoberto e o *impeachment* ser inevitável (SILVA, 1992, p. 330).

No entanto, em 1990, Collor ainda era um sucesso e não vilão, e o inimigo da vez era Jean Marie Ballestre, presidente da Fisa. Os brasileiros passaram alimentar antipatia por Ballestre após a sua decisão quanto ao acidente entre Senna e Prost no GP de Suzuka, no Japão, beneficiar o piloto francês com seu terceiro campeonato e retirar do ídolo brasileiro as chances do bicampeonato.

Para aumentar ainda mais o estresse da população, o dirigente esperou até o último instante, com ameaças de cancelamento do GP, para liberar a homologação da pista, fazendo isso somente quando foi informado pelos comissários de que as pendências relativas à drenagem, à sala de imprensa e às condições do tempo foram solucionadas. A antipatia dos torcedores era tanta que Ballestre chegou ao Brasil para acompanhar a corrida com muita descrição, justamente para evitar problemas que poderiam surgir a partir do seu encontro com a imprensa e o público local. A real preocupação do dirigente com o evento era financeira, mas as exigências relacionadas à drenagem da pista e às informações sobre as condições climáticas tinham razão de ser, já que a chuva que ocorreu causou inundação nos boxes (*JB*, 22 de março de 1990, p. 1).

Os problemas relativos à organização do evento não foram grandes, o que confirma a fala de Flávio Gomes quando este afirma que o GP de 1990 em Interlagos apresentou uma grande diferença de organização em relação ao GP de 1989 em Jacarepaguá:

> (o) Não que tenha sido um primor, mas comparado com o que era o Rio de Janeiro, 90, porra! Primeiro tinha sala de im... jornalista pesa muito nessa hora, jornalista estrangeiro. Rio de Janeiro não tinha sala de imprensa.

Corrida à parte, o que estava em discussão era a manobra da prefeita Luiza Erundina. A Câmara dos Vereadores de São Paulo pediu a anulação do acordo feito pela prefeita com a Shell, alegando falta de concorrência pública e solicitando uma votação na Câmara para

aprovação do projeto. (*O Globo*, 27 de março de 1990, p. 20). No entanto, não se pode dizer que a Shell teve prejuízo. De acordo com Flávio Gomes:

> (p) Sim, a Shell se fodeu! Só não perdeu muito dinheiro porque a obra não foi muito cara porque depois de, de, a Erundina fez tudo aquilo de roldão, foi fazendo e aí na hora que chegou a conta a Shell, o tribunal, a câmara dos vereadores e o tribunal de contas do município e, vetaram a negociação, mas aí já estava feito.
> [...] a Shell deve ter tido as suas compensações, e ela, durante muito tempo ela teve um HC, um Hospitality Center, o melhor do, do autódromo, era o dela, então como ela sempre esteve lá com a McLaren depois com a Ferrari e tudo mais, então isso deve ter havido uma compensação nos anos seguintes.

A ação rápida de Erundina não permitiu a atuação da burocracia política, com votações e concorrência de preços. O tempo era o maior inimigo da reforma e do retorno do GP, e a Shell, com sua clara relação com Senna, sua equipe de F1 e seus investimentos no Brasil, era a patrocinadora ideal para as obras. Pode-se, dessa forma, entender a atitude da prefeita como uma estratégia relacionada às exigências do *campo*. Segundo Bourdieu, há adaptações e atitudes práticas que exigem que o participante assuma o jogo como parte de si.

> Ela é produto do senso prático como sentido do jogo, de um jogo social, particular, historicamente definido [...]. O bom jogador, que é de algum modo o jogo feito homem, faz a todo o instante o que deve ser feito, o que o jogo demanda e exige. Isso supõe uma invenção permanente, indispensável para se adaptar às situações indefinidamente variadas, nunca perfeitamente idênticas (BOURDIEU, 2004, p. 81).

Tais estratégias advêm de um senso inconsciente do *campo* que leva os agentes a reagirem em função disso, ou seja, de acordo com aquilo que ele inculca nos seus integrantes. Não se pode dizer que a prefeita Luiza Erundina era pertencente ao *campo* da F1, pois não há um histórico seu de disputa pela corrida, relação que pode ser feita com a CBA e o seu presidente Piero Gancia, que foi quem liderou o movimento para manutenção do GP Brasil de F1, não só por ele ser o maior responsável pelo órgão controlador do automobilismo no País, mas por ter uma história com a F1 e, naturalmente, entender o tamanho da sua representatividade. Erundina, por sua vez, tomou parte da situação e assumiu sua estratégia de acordo com aquilo que, como política, sabia fazer dentro do *campo* político. Dessa forma,

a reconhecida importância da F1 para a cidade de São Paulo, em momento político oportuno, foi o gatilho para suas ações. Sua estratégia envolveu o *habitus* do seu *campo*.

> O *habitus* como sentido do jogo é jogo social incorporado, transformado em natureza. Nada é simultaneamente mais livre e mais coagido do que a ação do bom jogador. Ele fica naturalmente no lugar em que a bola vai cair, como se a bola o comandasse, mas, desse modo, ele comanda a bola. O *habitus* como social inscrito no corpo, no indivíduo biológico, permite produzir a infinidade de atos de jogo que estão inscritos no jogo em estado de possibilidades e de exigências objetivas; as coações e as exigências do jogo, ainda que não estejam reunidas num código de regras, impõe-se somente àqueles que, por terem o sentido do jogo, isto é, o senso da necessidade imanente do jogo, estão preparados para percebê-las e realizá-las (BOURDIEU, 2004, p. 82).

A perda do GP de F1 para São Paulo, com acusações relacionadas a pedidos de dinheiro para campanhas políticas, deixou os envolvidos impelidos a tomar alguma atitude, pelo menos em causa própria, já que o sucesso da corrida de 1990 acabava com qualquer chance de volta para o Rio. Dessa forma, Bernie Ecclestone, o maior responsável pela comercialização da corrida, foi interpelado pela justiça a pedido da RioTur para dar explicações sobre as acusações que envolviam o pedido de dinheiro para campanhas políticas. Bernie, evitando problemas, negou qualquer declaração desse tipo (*O Globo*, 23 de março de 1990, p. 27).

(75) Bernie Ecclestone [...] foi intimado, ontem, a prestar esclarecimentos na justiça paulista, para explicar declarações que deu a imprensa brasileira, afirmando que "membros da RioTur", tentaram extorquir-lhe US$ 2 milhões para organizar o GP do Brasil em Jacarepaguá, este ano. A ação foi impetrada por Trajano Ribeiro, presidente da RioTur, que se sentiu atingido [...]. Ecclestone garante que não foram exigências de dinheiro que o levaram a transferir o GP do Rio de Janeiro para São Paulo. Mas esta história corre na Fórmula 1, e embora ninguém acuse formalmente Trajano, não realmente quem duvide que houve pedido de dinheiro (*JB*, 24 de março de 1990, p. 21).

Com isso, a RioTur saiu como culpada pelo fato de a cidade do Rio de Janeiro ter pedido a oportunidade de seguir como sede do GP Brasil de F1. No *Jornal dos Sports*, uma reportagem com o título "RioTur, grande culpada pela mudança do GP para São Paulo"

explicou a sucessão fatos e apresentou crítica à forma como o órgão municipal geriu as negociações com a F1 (*JS*, 25 de março de 1990, p. 9).

O jornal listou os problemas, atendo-se somente ao ano de 1989 e desconsiderando o histórico de problemas e ameaças que acompanhavam a corrida desde o GP de 1981. Os pontos destacados foram: a falha no resgate de Philippe Streiff, a insistência da RioTur ao forçar a cobrança de um aluguel que cobrisse os gastos com a manutenção do autódromo, a eliminação da CBA das negociações, o não reconhecimento da arrecadação de impostos para a cidade devido à corrida e a não credulidade de que a corrida pudesse deixar a cidade.

Finalizando, a reportagem explicou como Piero Gancia se movimentou enquanto Bernie "cozinhava" a RioTur e como Erundina não pôde perder essa oportunidade de projeção política, principalmente em 1989, ano em que seu partido, o PT, levou Lula ao segundo turno da eleição presidencial. O jornal trouxe a notícia da intimação de Bernie citando o pedido de dinheiro no dia seguinte e disse que, ao fim do processo, Trajano Ribeiro havia sido crucificado como incompetente, já que suas manobras afundaram junto com o GP de F1 no Rio de Janeiro (*JS*, 26 de março de 1990, p. 11).

2.4 **Conclusão**

O GP Brasil de F1 chegou ao Rio de Janeiro após uma disputa caracterizada por injunções políticas externas ao *campo* que marcam a pouca autonomia deste em relação ao *campo* político. A fusão do estado da Guanabara com o estado do Rio de Janeiro foi condição primordial para que a mudança da cidade sede da corrida promovesse uma disputa pela F1 entre Rio de Janeiro e São Paulo, assim como o interesse de outros agentes, como a CBA e a Foca.

Em 1981, o fato de a corrida voltar a ser realizada, definitivamente, no Autódromo de Jacarepaguá pode ser percebido como uma solução para a CBA, que não queria perder o *status* de confederação responsável por um GP de F1, e para a Foca, que não queria perder o Brasil como um mercado promissor, com bons patrocinadores e boa quantidade de torcedores. Para a cidade do Rio de Janeiro, essa foi uma vitória que confirmou a sua identidade regional com o automobilismo, marcada por uma história que remonta às corridas do Circuito da Gávea, contribuindo assim para fortalecer uma fronteira com a cidade de São Paulo, marcada pela disputa pelo protagonismo no cenário nacional. O regionalismo posto aqui se refere a

uma luta simbólica não só pela liderança e pelo domínio do automobilismo nacional por meio do significado da F1, mas também pelo título de capital de maior destaque e importância no País.

> O regionalismo (ou o nacionalismo) é apenas um caso particular das lutas propriamente simbólicas em que os agentes estão envolvidos quer individualmente e em estado de dispersão, quer coletivamente e em estado de organização, e em que está em jogo a conservação ou a transformação das relações de força simbólica e das vantagens correlativas, tanto econômicas quanto simbólicas; ou, se se prefere, a conservação ou a transformação das leis de formação dos preços materiais ou simbólicos ligados às manifestações simbólicas (objetivas ou intencionais) da identidade nacional (BOURDIEU, 1989, p. 124).

Essa luta se faz presente a todo instante e pode ser atestada pela quantidade de vezes que a cidade de São Paulo era citada como candidata a receber a corrida toda vez que algum problema surgia na organização da corrida no Rio de Janeiro, fato que, entre outras circunstâncias, contribuiu para que a corrida no Rio ficasse conhecida como uma das mais ameaçadas da F1. Com exceção dos anos de 1983, 1985 e 1987, pode-se observar na tabela a seguir um resumo dos principais problemas que envolveram a corrida ano a ano e como São Paulo se manteve como ameaça.

Tabela 3 – Organização, por ano, dos principais problemas de organização da F1 no Rio de Janeiro.

ano	local	problema	consequência
1981	RJ	Excesso de pessoas nos boxes.	Advertência.
1982	RJ	Discussão contratual e credenciais.	Ameaça de cancelamento.
1983	RJ	Sem delitos.	
1984	RJ	Leilão de renovação contratual.	Ameaça Paulista.
1985	RJ	Sem delitos.	
1986	RJ	Fechamento da pista por credenciais.	Ameaça paulista e de cancelamento.
1987	RJ	Sem delitos.	
1988	RJ	Impasse na renovação contratual.	Ameaça paulista e de cancelamento.
1989	RJ	Acidente, morte, dinheiro e eleições.	Ameaça paulista e de cancelamento.
1990	SP	Manobra política.	Confirmação da ameaça paulista.

Como consequência dos problemas listados, reconhece-se que, entre estratégias de distinção e tentativas de subversão da ordem, a manutenção da hierarquia local reforçava as formas de dominação. Os anos em que não houve problemas com a corrida confirmam isso, pois foram edições que ocorreram após graves problemas no GP anterior, ou seja, foram GPs organizados após a utilização de estratégias de constrangimento e coação pelos dominantes, estratégias essas materializadas em ameaças de cancelamento e transferência da corrida.

Entre os problemas observados, destacam-se as "credenciais do privilégio": cartões de visita políticos que, em poder da CBA e da RioTur em momentos distintos, provocaram diversas crises, já que esses dois agentes lutavam pelo "ganho de distinção que é o ganho proporcionado pela diferença, a distância que separa do comum" (BOURDIEU, 2003, p. 14).

As credenciais, assim como qualquer outra característica distintiva que a CBA e a RioTur poderiam ter, estavam atreladas ao poder simbólico da F1, o que, para esses dois agentes, traduzia-se em um capital social que os distinguia dos demais e que era utilizado para confirmar e perpetuar a sua importância nos cenários nacional e local. As credenciais podem ser vistas como um "ticket" para isso, pois o *paddock* da F1 era, e ainda é, uma vitrine social baseada no privilégio de estar ali. Privilégio esse reforçado pelos atores do *campo*, que comungam e reforçam o poder simbólico do evento. O *status* social de esportes elitistas como o automobilismo também reforça esse simbolismo para além do *campo* analisado nesta tese. Nesse sentido, concorda-se com Bourdieu (2003, p. 190), quando este afirma que a "prática de desportos como o tênis, a equitação, a vela, o golfe, deve sem dúvida uma parte do seu interesse, hoje como na origem, aos ganhos de distinção que proporciona".

Ao longo deste estudo, também puderam ser observados dois agentes que, apesar de não fazerem parte especificamente do *campo* da F1, utilizaram-na como ferramenta: os agentes dos *campos* político e imobiliário. Essa apropriação se comprovou na relação existente entre a F1 e a fusão da Guanabara com o Rio de Janeiro no final dos anos 1970 bem como na sua relação com as disputas eleitorais, como em 1985, quando Brizola utilizou a F1 para opor-se a Rubem Medina e ao *Rock in Rio*, visando às eleições para prefeitura do Rio, e em 1989, quando houve uma tentativa de obter patrocínio para a campanha presidencial de Leonel Brizola.

Do ponto de vista do *campo* imobiliário, a F1 fez parte do processo de construção do novo bairro da Barra da Tijuca, que trazia consigo o ideal pós-moderno de vida, baseado no planejamento do espaço urbano para a rápida circulação de automóveis em grandes avenidas, na qualidade vida atrelada à natureza, no entretenimento como lazer, na construção de

comunidades condominiais e no comércio organizado em *shoppings centers*. Esse ideal reproduziu os interesses das classes dominantes por meio da especulação do capital imobiliário, que utilizou o poder público para a construção de um bairro direcionado às classes com alto poder aquisitivo. Nesse contexto, a F1 foi utilizada por compor os valores simbólicos que fundavam a proposta da Barra e ainda servia como vitrine para isso.

Apesar da presença da Fisa, maior autoridade mundial sobre o automobilismo, as estratégias de constrangimento se faziam por meio da Foca, entidade presidida por Bernie Ecclestone que era detentora dos direitos comerciais da F1. O seu poder comercial sobre a corrida é corroborado pelas declarações de todos os informantes de que a sua maior preocupação era a "grana", o que, no entanto, não reduz o *campo* apenas aos interesses econômicos. Fica claro que os valores financeiros envolvidos nas corridas eram proporcionais ao seu valor simbólico e às suas possibilidades distintivas, o que vai ao encontro da tese de Bourdieu, bem assinalada em Hey (2017):

> Mesmo quando repousa sobre a força nua e crua, a das armas ou a do dinheiro, a dominação possui sempre uma dimensão simbólica. Por sua vez, os atos de submissão, de obediência, são atos do conhecimento e do reconhecimento os quais, nessa qualidade, mobilizam estruturas cognitivas susceptíveis de serem aplicadas a todas as coisas do mundo e, em particular, às estruturas sociais (HEY, 2017, p. 152).

Nesse sentido, Bernie Ecclestone, devido às suas intenções de transformar a F1 em um produto mundialmente reconhecido e valorizado, assumiu posições controversas e negociou a F1 de forma a rejeitar quaisquer questões que não se atrelassem ao seu objetivo final. Não havia regras; somente a vontade de Bernie, que variava de acordo com seus interesses comerciais, o que significava que as exigências para realização de corridas variavam em função dos lucros simbólicos e financeiros que ele poderia conseguir. Bernie tomou para si a garantia da qualidade e transformação da F1 ao longo dos anos 1980 e exigia isso das sedes que recebiam seu produto.

Por analogia ao *campo* da arte, pode-se concluir que Mr. Ecclestone foi um *marchand* da F1, ou seja, um comerciante de corridas. O presidente da Foca, como em uma paráfrase aos comerciantes de arte descritos por Bourdieu (1996), explorava não o artista, mas a F1 ao comercializá-la por meio de suas corridas e, envolvendo-as em um mercado de bens simbólicos pela exposição midiática, assegurava às corridas sua consagração, o que seria tão importante quanto a própria F1 era consagrada.

No campo da arte, o *marchand* fazia valer a crença na qualidade do trabalho artístico pelo reconhecimento da sua galeria de arte, assegurando-lhe distinção por meio do seu capital simbólico. Bernie inverteu essa condição ao utilizar a F1 como arte e, considerando o seu capital simbólico, ofereceu às cidades, aos autódromos e às entidades sede das corridas (nesse caso, representativas das galerias de arte) reconhecimento por meio dos GPs, com seu capital simbólico como garantia, avalizando assim distinção para os agentes dominados (sedes das corridas) e dominação para si.

Dessa forma, na F1, o produtor do valor das corridas não seria Bernie Ecclestone ou os famosos pilotos com seus carros voadores, mas, assim como na arte, "o campo de produção enquanto universo de crença que produz o valor da obra de arte [F1] como fetiche ao produzir a crença no poder criador do artista [GPs]" (BOURDIEU, 1996. p. 259). Percebe-se, nesse sentido, a F1 como uma entidade, um agente que empresta às corridas o seu poder simbólico e que, na realidade, é produto daqueles que, inconscientemente, acreditam, fortalecem e promovem esse poder.

Ainda como no campo artístico, todo esse jogo de poder, dominação e distinção fica escondido por aquilo que o GP, como uma poderosa distração, mascara e que é justamente o que contribui para a crença no valor e poder da F1.

> Da mesma maneira que, na produção artística, a atividade diretamente visível do artista mascara a ação de todos os agentes, críticos, diretores de galeria, conservadores de museu etc., em que por sua concorrência colaboram para produzir o sentido e o valor da obra de arte e, mais profundamente, a crença no valor da arte e do artista que está no fundamento de todo jogo artístico, assim também, no jogo esportivo, o campeão [...] (BOURDIEU, p. 1997, p. 126-127).

O poder simbólico da F1 aliado a Bernie constituiu uma relação simbiótica em que esse agente podia ser descrito como dominante. Sendo assim, investido de toda dimensão simbólica da F1, Bernie utilizou – por meio da arbitrariedade que essa condição lhe permitia – estratégias de constrangimento que, mais do que coagir os outros agentes, promoviam a ordenação do *campo*.

> Ao falar de dominação, ele está se referindo aos mecanismos sociais disponíveis para engendrar a reprodução social, não meramente no plano da garantia da perpetuação econômica, mas, sobretudo, no âmbito da reprodução cultural. No intuito de afastar a dominação da caracterização de seu pertencimento apenas ao reino da apropriação econômica ou determinada por ele e, ainda, como um processo que envolve coação ou submissão exterior ao indivíduo, Bourdieu desloca o foco

> para a dimensão simbólica dos processos sociais e à maneira como os agentes ordenam a realidade (HEY, 2017. p. 152).

O ano de 1989 apresentou a última tentativa de subversão da ordenação do *campo* e envolveu todos os agentes dispostos. Feita pela RioTur, a proposta de eliminação da CBA das negociações foi uma tentativa de reordenação da hierarquia entre os dominados, seguida de uma desastrosa tentativa de submeter a F1 ao Autódromo de Jacarepaguá, por acreditar-se que as vantagens inerentes ao Rio como sede eram suficientes para promover um aliança com a Foca, que se submeteria à RioTur caso aceitasse a mudança, indicando uma segunda subversão hierárquica.

Diante dessa crise, a realização do GP de 1989 acabou se desdobrando na reorganização do *campo*, com a substituição do Rio de Janeiro por São Paulo, em uma tríplice aliança entre CBA, Prefeitura de São Paulo e Foca, o que manteve a ordem e o domínio do *campo* por meio das ações dos agentes dominados (CBA e São Paulo), e não do agente dominante (Foca). Na verdade, ao pretender eliminar o Brasil do seu calendário de corridas, a Foca acabaria por tornar inexistente esse campo de disputas.

Isso aponta também para uma Foca que se apresentou, nesse caso e em todo o período estudado, como uma estrutura de gestão esportiva em rede que exercia seu poder em campos locais, ou seja, ao mesmo tempo em que ultrapassava localismo também estava neles, fato que se afirma pelo seu domínio sobre o turismo carioca na semana da corrida, tendo a F1 como moeda de negociação e também de opressão.

Completando o padrão de comportamento do *campo*, toda essa disputa de bastidores contou com a presença de um campeão (um artista), Ayrton Senna, para distrair a atenção da luta interna que se travava e desviar a sua atenção para a expectativa de realização da F1 em 1990 no remodelado autódromo de Interlagos, que passaria a contar com uma curva em sua homenagem, o "S" do Senna.

O não aceite da negociata para permanência da F1 no Rio pode significar que houve uma mudança nesse *campo*, reduzindo a interferência de *campos* externos, como o político, e elevando o seu grau de autonomia e refração. No entanto, a necessidade da interferência política da prefeitura de São Paulo para que a transferência de cidade fosse concluída, confirma a visão inicial sobre a influência do *campo* político no *campo* da F1 no período deste estudo.

2.5 **Referências**

ANTUNES, M. M. Hobsbawn: a invenção das tradições. *In*: TELLES, S.; NOVAES, R. **Reflexões sobre corpo, esporte e sociedade**. Rio de Janeiro: Autografia, 2019. p. 183-208.

ARCHIVE 1950-2019. **Formula 1**, [20--]. Disponível em: https://www.formula1.com/en/results.html/1950/races.html. Acesso em: 27 jan. 2020.

BERMAN, M. **Tudo que é sólido desmancha no ar**. São Paulo. Companhia das Letras, 1986.

BOURDIEU, P. **O poder simbólico**. Lisboa. Difel, 1989.

BOURDIEU, P. **As regras da arte**: gênese e estrutura do campo literário. São Paulo: Companhia das letras, 1996.

BOURDIEU, P. **Sobre a Televisão**: a influência do jornalismo e os jogos Olímpicos. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1997.

BOURDIEU, P. **Questões de Sociologia**. Lisboa: Fim de Século, 2003.

BOURDIEU, P. **Coisas ditas**. São Paulo: Brasiliense, 2004.

BOURDIEU, P. **A economia das trocas simbólicas**. 8 ed. São Paulo: Perspectiva, 2015.

BRIGAGÃO, C. RIBEIRO, T. **Brizola**. Paz e Terra: Rio de Janeiro, 2015.

COUTO, R. **História indiscreta da ditadura e da abertura**. Brasil: 1964-1985. 2. ed. Rio de Janeiro: Record, 1999.

ELIAS, R. V.; TELLES, S. A indústria nacional de automóveis e o automobilismo brasileiro: contrastes entre o Rio de Janeiro e São Paulo de 1956 a 1966. **RBCE**, v. 37, p. 172-178, 2015ª.

ESCOSTEGUY, F.; OLIVEIRA, M. **Interlagos 2010**: 70 anos de velocidade. São Paulo. Public, 2010.

FEIJÓ, C. *et al*. Roberto Saturnino Braga. **Revista Cadernos do Desenvolvimento**, Rio de Janeiro, v. 11, n. 18, p. 138-157, jan.-jun. 2016. Disponível em: http://www.cadernosdodesenvolvimento.org.br/ojs-2.4.8/index.php/cdes/article/viewFile/85/85. Acesso em: 24 mar. 2020.

FERREIRA, M. M. História, tempo presente e história oral. Rio de Janeiro, **Revista Topoi**, p. 314-322, dez. 2002.

GAY, L. R. **Educational research**: competencies for analysis and application. Columbus, Ohio: Cherles E. Merril Pub. Co., 1976.

HADDAD, E. A.; KADOTA, D. K.; RABAHY, W. A. Impactos econômicos do Grande Prêmio Brasil de Fórmula 1. São Paulo, **Revista Turismo em Análise** (USP), v. 15, n. 2, p. 229-249, nov. 2004.

HISTÓRIA: Grupo O Globo. **O Globo**, 2013. Disponível em: http://historiagrupoglobo.globo.com/hgg/index.htm. Acesso em: 22 abr. 2018.

HOBSBAWM, E. A produção em massa das tradições: Europa, 1879 a 1914. *In*: HOBSBAWM, E.; RANGER, T. (org.). **A invenção das tradições**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1997.

HOLLANDA, B. B. O cor-de-rosa: ascensão, hegemonia e queda do Jornal dos Sports entre 1930 e 1980. *In*: HOLLANDA, B. B.; MELO, V. A. (org.). **O esporte na imprensa e imprensa esportiva no Brasil**. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2012. p. 80-106.

HEY, A. P. Dominação. *In*: CATANI, A. M. *et al*. (org.). **Vocabulário Bourdieu**. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2017. p. 151-155.

JOFFILY, Bernardo; JOFFILY, Mariana; CENTRO DE PESQUISA E DOCUMENTAÇÃO DE HISTÓRIA CONTEMPORÂNEA DO BRASIL. **Atlas histórico do Brasil**. Rio de Janeiro: FGV-CPDOC; Finep: 2016. Disponível em: https://atlas.fgv.br/. Acesso em: 17 dez. 2019.

JORNAL do Brasil. Rio de Janeiro: JB, 1981-1990. Disponível em: https://news.google.com/newspapers?nid=0qX8s2k1IRwC&hl=pt-BR. Acesso em: 11 abr. 2019.

JORNAL dos Sports. Rio de Janeiro: Órgão Consultivo de Esportes do Estado do Rio de Janeiro, 1982-1990. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=112518_05&pagfis=1. Acesso em: 9 abr. 2019.

JÚLIO COUTINHO. *In*: PAULA, Christiane Jalles de; LATTMAN-WELTMAN, Fernando (coord.). **Dicionário histórico-biográfico brasileir**o: pós-1930. 2. ed. Rio de Janeiro: CPDOC; Editora FGV, 2010. 5 v. Disponível em: http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/julio-alberto-de-morais-coutinho. Acesso em: 12 nov. 2020.

KOVARICK, L. **Escritos urbanos**. 2. ed. São Paulo: Editora34, 2009.

LATINI, S. **A implantação da indústria automobilística no Brasil**: da substituição de importações ativas a globalização passiva. São Paulo: Alaúde Editoria, 2007.

LE GOFF, Jacques. **História e memória**. 4. ed. Campinas: Editora da Unicamp, 1996.

LEME, R. **História do automobilismo brasileiro**. Rio de Janeiro: Sextante Artes, 1999.

LESSA, C. **O Rio de todos os Brasis**: uma reflexão em busca de autoestima. 3. ed. Rio de Janeiro: Record, 2005.

LINHA do tempo. **O Globo**, [20--]. Disponível em: http://memoria.oglobo.globo.com/linha-do-tempo/primeira-sede-9657099. Acesso em: 24 mar. 2019.

MARCELLO ALENCAR. *In*: PAULA, Christiane Jalles de; LATTMAN-WELTMAN, Fernando (coord.). **Dicionário histórico-biográfico brasileir**o: pós-1930. 2. ed. Rio de Janeiro: CPDOC; Editora FGV, 2010. 5 v. Disponível em: http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/marcelo-nunes-de-alencar. Acesso em: 12 nov. 2020.

MARICATO, E. As ideias fora lugar e o lugar fora das ideias: planejamento urbano no Brasil. *In*: ARANTES, O. VAINER, C. MARICATO, E. **A cidade do pensamento único**: desmanchando consensos. 8. ed. Petrópolis: Vozes, 2013. p. 121-192.

MAUGER, G. Autonomia e homologia dos campos. *In*: CATANI, A. M. *et al.* (org.). **Vocabulário Bourdieu**. Belo Horizonte: Autentica, 2017. p. 45-48.

MELO, V. A. *et al*. **Pesquisa histórica e história do esporte**. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2013.

MIRA, M. C. **O leitor e a banca de revistas**: o caso da editora Abril. Tese (Doutorado em Sociologia) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 1997.

MOTTA M. S. **Saudades da Guanabara**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2000a.

MOTTA M. S. Mania de estado: o chaguismo e a estadualização da Guanabara. **História Oral**, São Paulo, n. 3, p. 91-108, jun. 2000b.

MOTTA M. S. A fusão da Guanabara com o Estado do Rio: desafios e desencantos. *In*: FREIRE, Américo; SARMENTO, Carlos Eduardo; MOTTA, Marly Silva da (org.). **Um estado em questão**: os 25 anos do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2001. p. 19-56.

MURAD, M. **Sociologia e educação física**: diálogos, linguagens do corpo, esportes. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2009.

MICELI, S. Introdução: a força do sentido. *In*: BOURDIEU, P. **Economia das trocas simbólicas**. São Paulo. Perspectiva, 2007. p. VII-LXI.

NAESS, H. E. Sandwiched between sport and politics: Fédération Internationale de l'Automobile, Formula 1, and non-democratic regimes. **The International Journal of the History of Sport**, 2017. DOI: 10.1080/09523367.2017.1371700.

O GLOBO. Rio de Janeiro: Agência O Globo, 1980-1990. Disponível em: https://acervo.oglobo.globo.com/. Acesso em: 11 abr. 2019.

ORTIZ, R. **A moderna tradição brasileira**: cultura brasileira e indústria cultural. São Paulo: Editora Brasiliense, 2006.

PIERO GANCIA. *In*: PERALTA, Paulo Roberto. **Bandeira Quadriculada**, 2 mar. 2005. Disponível em: http://www.bandeiraquadriculada.com.br/Piero_Gancia.htm. Acesso em: 6 fev. 2020.

PREFEITO Saturnino Brasil decretou falência no Rio de Janeiro em 1988. **O Globo**, Rio de Janeiro, 19 jul. 2017. Disponível em: https://acervo.oglobo.globo.com/em-destaque/prefeito-saturnino-braga-decretou-falencia-do-rio-de-janeiro-em-1988-18436051#ixzz6DxKHlSpH. Acesso em: 14 fev. 2020.

QUATRO RODAS. Rio de Janeiro: Editora Abril, 1982-1989.

PEREZ, M. D. **Lacerda na Guanabara**: a reconstrução do Rio de Janeiro nos anos 1960. Rio de Janeiro: Odisseia Editorial, 2007.

REIN, I.; KOTLER, P.; SHIELDS, B. **Marketing esportivo**: a reinvenção do esporte na busca de torcedores. Porto Alegre: Bookman, 2008.

REZENDE, V. F.; LEITÃO, G. Lúcio Costa e o plano piloto para a Barra da Tijuca: a vida é mais rica e mais selvagem que os planos urbanísticos. **Urbana**, v. 6, n. 8, jun. 2014. Dossiê: Cidade e Habitação na América Latina – Ciec/Unicamp.

REZENDE, V. F.; LEITÃO, G. Plano piloto para a Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá, a avaliação dos ideais modernistas após três décadas. *In*: SEMINÁRIO DOCOMOMO BRASIL, 5., 2003. **Anais...** [São Carlos: *s.n.*, 2003].

RUBEM MEDINA. *In*: PAULA, Christiane Jalles de; LATTMAN-WELTMAN, Fernando (coord.). **Dicionário histórico-biográfico brasileir**o: pós-1930. 2. ed. Rio de Janeiro: CPDOC; Editora FGV, 2010. 5 v. Disponível em: http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/medina-rubem. Acesso em: 12 nov. 2020.

SÁ-SILVA, J. R; ALMEIDA, C. D; GUINDANI, J. F. Pesquisa documental: pistas teóricas e metodológicas. **Revista Brasileira de História & Ciências Sociais,** São Leopoldo, ano 1, n. 1, jul. 2009.

SARMENTO, C. E. **A morte e a morte de Chagas Freitas**: a (des)construção de uma imagem pública: trajetória individual e reelaboração memorialística. Rio de Janeiro; CPDOC, 1999. Disponível em: http://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/handle/10438/6848. Acesso em: 10 fev. 2019.

SARMENTO, C. E. **O novo quadro da política fluminense**: administração pública e representação política no Rio de Janeiro pós-fusão. Rio de Janeiro: CPDOC, 2000.

SILVA, F. A. **História do Brasil**: colônia, império e república. São Paulo: Moderna, 1992.

TELLES, Silvio de Cassio Costa. **A construção do campo do conhecimento sobre as atividades físicas para idosos no Brasil**. 2008. Tese (Doutorado em Educação Física) – Programa de Pós-Graduação em Educação Física, Universidade Gama Filho, Rio de Janeiro, 2008.

THOMPSON, P. **A voz do passado**: história oral. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.

VAROTTI, F. P.; NASSIF, V. M. GP Brasil de Fórmula 1: um megaevento esportivo e sua relação com a cidade de São Paulo. Florianópolis, **Motrivivência,** v. 31, n. 57, p. 01-23, jan./mar. 2019.

VEYNE, Paul. **Como se escreve a história e Foucault revoluciona a história**. Brasília, DF: Editora UnB, 1998.

VIEIRA, Danilo. Missa celebra 95 anos de fundação do jornal O Globo. **Portal G1**, 29 jul. 2020. Disponível em: https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2020/07/29/missa-celebra-95-anos-de-fundacao-do-jornal-o-globo.ghtml. Acesso em: 5 nov. 2020.

CONCLUSÃO GERAL DA TESE

A formação de um campo de disputa pela Fórmula 1 no Brasil confirma-se a partir do momento em que um novo agente surgiu com condições de disputar esse evento. Isso aconteceu quando o Autódromo do Rio de Janeiro foi reformado, em 1977, passando a apresentar as qualidades necessárias para entrar na disputa pela F1 com o Autódromo de Interlagos, que se apresentava defasado, com problemas de estrutura e segurança na pista. A condição de entrada do Rio de Janeiro revela como o *campo* esportivo constitui-se, entre outras coisas, como uma ferramenta de propagação de interesses políticos governamentais.

Para que isso acontecesse, houve um processo que, relacionado à história do automobilismo no Brasil, envolveu as cidades do Rio de Janeiro e de São Paulo. Ambas sofreram transformações diversas que se iniciaram no fim dos anos 1950, resultantes dos objetivos de Juscelino Kubistchek quanto à industrialização nacional e à construção da nova capital, Brasília.

O surgimento das indústrias automotivas promoveu um enorme desenvolvimento econômico no estado paulista, que já se destacava nesse quesito, e a transferência da capital para Brasília iniciou um processo de esvaziamento político no Rio de Janeiro.

Para o automobilismo, as transformações em São Paulo foram marcantes, pois as indústrias utilizaram o automobilismo como ferramenta para desenvolver seus carros e propagandeá-los, surgindo com isso um casamento perfeito com o Autódromo de Interlagos, que já existia desde 1940.

Já no Rio de Janeiro, esse casamento funcionou como uma espécie de "pá de cal" derradeira para o automobilismo. Desde o fim do Circuito da Gávea, em 1954, a modalidade decrescia na cidade, com corridas de rua que não se encaixavam na sua organização urbana e não tinham o mesmo prestígio das corridas paulistas. Eram corridas que, apesar do interesse popular, não contavam com muitos participantes e sofriam com a falta de organização.

Durante 10 anos, de 1954 a1966, Interlagos e as indústrias fizeram surgir o período que se denomina *fase de ouro do automobilismo brasileiro*. Nesse período, organizou-se a mais importante corrida do calendário nacional, as Mil Milhas Brasileiras, em Interlagos. Além disso, discutiu-se a organização desse esporte e iniciou-se a criação da Confederação Brasileira de Automobilismo diante do Automóvel Clube do Brasil, que era acusado de má administração e corrupção. Também nessa época, as equipes oficiais de fábricas surgiram,

promovendo investimentos nas corridas, e o primeiro grande ídolo nacional das pistas, Emerson Fittipaldi, começou a ser forjado em Interlagos.

O Rio de Janeiro testemunhou muito pouco disso e teve alguma sobrevida quando as corridas de rua foram para o remoto bairro da Barra da Tijuca e lá, ainda em um circuito de rua, conseguiram ter algum destaque. A grande virada de mesa carioca aconteceu em 1966, quando o Autódromo Internacional do Rio de Janeiro foi inaugurado e, dessa forma, confirmou a importância das corridas na cidade.

Essa pista foi construída em terreno muito distante, no bairro de Jacarepaguá, Zona Oeste do Rio. A região, que devido à especulação imobiliária foi atrelada à Barra da Tijuca, foi a sede da principal pista de corridas em atividade no Brasil de 1967 a 1970, quando Interlagos fechou para reformas.

Essa foi uma grande oportunidade para o Rio voltar à cena e, dali em diante, brilhar, como acontecia nos anos do Circuito da Gávea (1933-1954). No entanto, a força do desenvolvimento do automobilismo em São Paulo não possibilitou a benesse e, em 1970, Interlagos, já reformado, estrelou mais uma vez. Em 1972, a superioridade de São Paulo se confirmou quando a F1 realizou sua primeira corrida no Brasil, mesmo caracterizada como um evento teste. Pode-se dizer que, com isso, a tradição paulista no automobilismo se sedimentou.

A cidade e o estado do Rio de Janeiro viviam um período de turbulência política. Com a transição da capital para Brasília, a cidade do Rio, distrito federal até 1960, foi transformada em estado da Guanabara. Sendo assim, todo um novo cenário político foi criado, com eleições para governador, deputados e todo aparato político necessário. Instantaneamente, a Guanabara passou a ser ameaçada pelo fantasma da fusão com o estado do Rio Janeiro, que tinha como capital a cidade de Niterói.

Essa possibilidade desagradava os políticos locais, que viam no novo cenário político possibilidades de perpetuação e vantagens pela condição que a Guanabara congregou, não só pelo tamanho reduzido, mas por ser prestigiada politicamente e pelas vantagens financeiras que advinham do processo, ou seja, era uma cidade com *status* de estado.

Depois do golpe de 1964 e da instituição do governo militar, a possibilidade de fusão tornou-se cada vez mais presente e a política local, visando aos seus interesses, fazia campanhas contra o governo federal. Com isso, não só os políticos mas também a população da Guanabara tornaram-se opositores ao governo militar.

Negrão de Lima, governador da Guanabara entre 1965 e 1971, elegeu-se aproveitando essa polarização e posicionou-se contra a União. Sua eleição desagradou, portanto, o Governo Federal, que via na Guanabara um estado com grande capacidade de desestabilização nacional, principalmente por ter um governador opositor. Nesse momento, não só para desfazer o sistema partidário vigente mas também para instituir eleições indiretas que dariam mais condições aos militares de eleger os políticos do seu interesse, foi instituído o AI-2. Posteriormente, foi estabelecido o AI-4, que instituiu o sistema de bipartidarismo, com o MDB e a Arena somente.

A partir dessa nova reorganização política, surgiu a figura de Chagas Freitas, um político que, apesar de ser do partido de oposição (MDB) ao dos militares (Arena), não oferecia ameaças à União e, com isso, conseguia agradar a todos – tanto o povo carioca quanto o governo federal. O novo governador tinha a missão de tentar impedir a fusão dotando a Guanabara de características de um estado independente, que não causasse problemas ao governo militar. No entanto, Chagas Freitas não obteve sucesso e acabou ficando mais conhecido por aquilo que não fez do que por aquilo que fez.

Em 1974, o Almirante Faria Lima foi indicado interventor do processo de fusão. O fantasma se tornava realidade e fazia com a população carioca nutrisse ainda mais antipatia pelo governo militar. O objetivo dessa fusão era, principalmente, promover o esvaziamento político local, fato que incomodava a União.

Os investimentos para que a fusão fosse um sucesso foram grandes, e o crescimento da economia local nesse período foi marcante, justamente para convencer o povo de que aquela era a decisão mais acertada. O foco na economia do Rio de Janeiro tinha por objetivo tornar o estado um polo industrial, assim como São Paulo. Dessa maneira, a Zona Oeste do Rio de Janeiro, região que compreendia a Barra da Tijuca e a Baixada de Jacarepaguá, foi eleita estrategicamente para a instalação de indústrias e a ampliação urbanística. Tal ampliação já havia sido iniciada em 1968quando Negrão de Lima contratou o arquiteto Lucio Costa para promover o Plano Diretor.

Nesse cenário, o autódromo, que ali existia desde 1966, passou a figurar como uma ferramenta para o alcance das intenções federais; com o investimento correto, poderia atrair investimentos econômicos e propagandear as ações governamentais direta e indiretamente. A reforma da pista em 1977 confirmou essas intenções, e a adequação aos padrões internacionais de construção e segurança revelaram o desejo de atrair grandes eventos para o remodelado autódromo. Dessa maneira, não foi coincidência a pista carioca conseguir superar

todas as dificuldades que o Autódromo de Interlagos apresentava, como insegurança na pista, boxes pequenos, poucas arquibancadas e muros baixos que permitiam invasões e prejuízos.

Defende-se, desse modo, a tese de que a ascensão da F1 no Rio de Janeiro em 1978 aconteceu por motivos políticos, especificamente por conta dos objetivos do Governo Federal, já que, de outra forma, a cidade não teria forças para superar a tradição paulista no automobilismo.

No entanto, o retorno da F1 para São Paulo em 1979 e 1980 lançou dúvidas sobre o motivo pelo qual a corrida não se manteve no Rio, como se esperava. Nesse caso, as investigações apontaram outras questões políticas, envolvendo o fim do governo de fusão e o descontentamento dos políticos locais com o fato de os militares terem escolhido Chagas Freitas para assumir o governo do estado do Rio de Janeiro novamente, já que ele não oferecia ameaças à fusão, que era dada como um sucesso.

O imbróglio político envolveu o prefeito Marcos Tamoyo, que esperava ser escolhido para assumir o governo e, ao perceber que isso não aconteceria, assumiu posição contrária à Federação, dificultando a vinda da F1 para o Rio em 1979. Em 1980, o prefeito Israel Klabin era contra a fusão e queria rever o processo. Sendo assim, receber a F1 significaria apoiar aquilo que foi feito para promover o sucesso da junção dos dois estados. Klabin, que havia sido escolhido por Chagas Freitas, foi destituído do cargo após pressões federais e, no seu lugar, foi escolhido Júlio Coutinho, um militar reformado mais alinhado ao Governo Federal. Entre as ações de Coutinho quando assumiu a prefeitura, em 3 de junho de 1980, pode-se citar uma reforma no autódromo para receber a F1 em 1981.

Em paralelo, não se pode negar que, apesar dos problemas de Interlagos, havia um grande interesse em manter a F1 em São Paulo por parte dos administradores da pista, tanto que estes buscaram investimentos e dirimiram alguns problemas para os GPs de 1979 e 1980 – ainda insuficientes para competir com a moderna estrutura do autódromo carioca, com os interesses financeiros de Bernie Ecclestone, com a CBA, que queria manter a F1 no Brasil, e com os interesses governamentais.

Nesses dois anos de negociação para definir o local da F1 no Brasil, defende-se a formação de um *campo* com disputas entre os agentes que valorizavam a F1 com interesses específicos e buscavam, por meio de suas estratégias de ação, não só alcançar esses objetivos mas também sustentar suas posições e a distinção conferida a partir desse lugar.

Em 1981, o retorno da F1 para o Rio de Janeiro com um contrato longo – até 1984 – reorganizou o cenário do automobilismo no Brasil. A F1 passou a conferir ao território

carioca uma vantagem no ambiente nacional do automobilismo que retirava de São Paulo o protagonismo nessa modalidade, mesmo com toda sua tradição. Essa disputa entre as duas cidades era mais um capítulo na histórica de disputa entre as duas capitais, que, desde o início do século, buscaram protagonizar o País. Os esportes, assim como a arte, a política e a economia, foram mais um palco dessa rivalidade.

Nesse primeiro contrato com a F1, algumas características foram marcantes e perpetuaram ao longo da década até 1989, quando a última corrida aconteceu no Rio de Janeiro. A primeira foi a disputa relativa à distribuição de credenciais. A segunda se refere às críticas relativas à organização do evento como um todo e a terceira tem relação com as tentativas constantes de São Paulo – por meio de prefeitos, governadores, secretários, presidentes de federações, entre outros – levar o evento de volta para terra da garoa. Essa possibilidade era aventada sempre que algum problema mais sério surgia com o GP de F1 no Rio.

Dessa forma, como se percebeu nessa trama permeada por disputas, com ameaças e conflitos na maioria dos anos, defende-se a ideia de que a permanência da F1 no Rio reforça a tese sobre o surgimento do campo de disputa pela sede da F1 no período que se inicia após a reforma do autódromo de Jacarepaguá. Além disso, entende-se que a F1 não alcançou plenitude e estabilidade no Rio. Ao contrário, as dificuldades que apresentou apontam para uma vigência em constante crise, até seu o colapso em 1989.

Durante a década de 1980, alguns fatos foram marcantes e decisivos, culminando na saída da F1 da cidade. O desenrolar de três deles resume bem os principais problemas enfrentados.

Primeiramente, pode-se citar, no período do primeiro contrato, devido à troca de presidências na CBA, uma tentativa de modificação do contrato em 1982, por meio da alegação de que a forma como havia sido firmado dava plenos poderes a Bernie Ecclestone sobre o autódromo, impedindo a realização de outras corridas internacionais. No entanto, ao fim da discussão, o que estava em jogo era a quantidade de credenciais, motivo de reclamação por parte do presidente da CBA, Carlos Lima Cavalcanti. Bernie acabou liberando a carga de credenciais desejadas, mas ameaçou a realização do GP de 1983, fato que logo soou como esperança para os paulistas.

Em um segundo momento, no período de maior inserção política da prefeitura do Rio de Janeiro na organização do evento, há mais um episódio envolvendo as credenciais. Dessa vez, em 1986, quem pedia os valorosos *tickets* era a RioTur e, para isso, com a Polícia Militar,

fechou a pista durante os treinos de sábado e acuou na torre de controle Bernie Ecclestone e Jean Marie Balestre, presidente da Federação Internacional de Automobilismo. A RioTur alegava que o número de credenciais não alcançava nem mesmo a quantidade de agentes envolvidos na organização da corrida. Bernie, por fim, liberou as credenciais, porém, mais uma vez, o evento ficou ameaçado para o ano seguinte, com os paulistas se candidatando ao posto de sede da F1. A CBA, nesse caso, teve que contemporizar o fato e pagar a multa imposta pela Federação Internacional.

Esses dois momentos revelam a importância da F1 enquanto fator de distinção social que se fazia valer, objetivamente, para os envolvidos por meio das "credenciais do privilégio". Como Celso Itiberê bem definiu, a F1 se apresentava como um jogo de privilégios, ou seja, nem todos podiam estar ali, e os que estavam posicionavam-se no local para onde todos os olhares estariam voltados: os *paddocks* do autódromo. Sendo assim, as credenciais se tornavam uma moeda de troca social e política, e aqueles que tinham tais passes podiam utilizá-los a seu favor, de acordo com os seus interesses.

Destaca-se, por meio disso, como esse campo de disputas era permeado pelo campo político e como os atores envolvidos tomavam atitudes estratégicas de acordo com as suas posições e os poderes que essas posições lhes investiam.

Os agentes representantes do Rio de Janeiro equivocaram-se ao manter a confiança quanto à impossibilidade de a concorrência paulista conseguir retirar do Rio a corrida, tendo em vista que o GP carioca agradava pilotos e tinha um bom retorno do público presente. Além disso, Interlagos era uma pista que não tinha aprovação de segurança da Federação Internacional. Somado a isso, considerando que o Brasil tinha um mercado de automóveis interessante para investidores e dois dos principais pilotos da categoria no auge de suas carreiras (Nelson Piquet e Ayrton Senna), não se imaginava que Bernie seria capaz de eliminar o País do calendário.

O terceiro evento destacado ocorreu em 1989: uma reunião entre os organizadores locais e Bernie Ecclestone para discutir a renovação do contrato para a década de 1990. No encontro, ao presumirem erroneamente uma posição de controle sobre o evento e sobre o *campo*, os representantes locais propuseram à Bernie Ecclestone que investisse em campanhas eleitorais para que fechassem o contrato.

O inglês não aceitou a proposta e "agiu conforme as suas" estratégias de dominação sobre o *campo*, eliminando o Brasil do calendário de 1990. Os cariocas, ainda incrédulos, não perceberam que a movimentação do presidente da CBA, Piero Gancia, ao firmar parceria com

a prefeitura de São Paulo, poderia resultar na reforma de Interlagos em tempo recorde para o GP de 1990.

Quando toda negociação foi confirmada e os tratores entraram no autódromo de Interlagos, não havia mais nada que os representantes da cidade do Rio pudessem fazer, principalmente quando a imagem de Ayrton Senna, com grande capital específico e simbólico, foi associada a Interlagos. A CBA, nesse sentido, buscou na estratégia de negociação em que apostou, com a prefeitura de SP, uma forma de sustentar sua distinção atrelada ao fato de ser uma das confederações de automobilismo responsável por sediar um GP de F1.

Em 1989, o acidente que aconteceu no GP do Rio com o piloto Phillipe Streiff, quase o levando à morte, revelou uma enorme desorganização para atendimentos de emergência, fato que não foi o motor principal do fim do GP no Rio, mas se apresentou como consequência do equívoco dos gestores locais, que, sentindo-se seguros na posição que ilusoriamente assumiram, não tratavam, entre outras coisas, dos investimentos necessários para sustentar a corrida no Rio e visavam a outros interesses, como o eleitoreiro. Além do acidente na pista, a morte de um espectador, que caiu das arquibancadas por falta de manutenção no autódromo, é mais uma fatídica lembrança do último ano de F1 no Rio de Janeiro.

Dessa forma, nos 14 anos de GP Brasil de F1 analisados, de 1977 a 1990, conclui-se que houve uma sucessão de fatos que confirmam a formação de um campo de disputa pela sede da F1 e que, em seguida, remontam a disputas internas nesse *campo*, onde o *habitus* do privilégio foi o motor das ações e estratégias em busca de distinção e dominação. Tal condição se confirma pela repetição de ações, em uma contenda pelo poder, que reforçam a característica simbólica da F1 como um objeto em disputa subjetivamente valorizado, de acordo com as necessidades de cada agente, e objetivado por meio do jogo inerente a esse espaço social estruturado.

APÊNDICE A – O autódromo de Deodoro e o possível retorno da F1 ao Rio Janeiro

Apresentação

Este anexo se apresenta como um ensaio, e propõe-se ao entendimento dos fatos que surgiram no ano de 2019 e no início de 2020 sobre um possível retorno da F1 ao Rio de Janeiro, mediante a construção de um novo autódromo no bairro de Deodoro. Procurou-se fazer uma descrição dos fatos e ao final apresentar considerações apontando semelhanças com o estudo apresentado na tese.

Para isso foi feito um levantamento de todas as notícias que foram publicadas no jornal O Globo em 2019 e 2020 que informassem sobre o tema, através do acervo digital deste jornal com as palavras chaves; Autódromo, Fórmula 1 e Deodoro. No ano de 2020 devido à baixa quantidade de reportagens no acervo do jornal ampliou-se a pesquisa, com estas palavras, para o sítio do O Globo on-line, que apresenta notícias que nem sempre são ou foram publicadas nos jornais impressos reunidos no acervo.

Decidiu-se por fazer este anexo, pois o tema é pertinente e, também, uma oportunidade que confere a tese mais importância, já que, os assuntos tratados se fazem presentes no cenário esportivo brasileiro atual.

O texto a seguir foi divido em cinco partes:

1. Deodoro e a F1: Aqui é apresentada uma breve introdução sobre o retorno da F1 que envolve problemas relacionados a construção do novo autódromo desde os Jogos Pan-Americanos de 2007.
2. A política no grid: Nesta parte é descrita a utilização política deste esporte, numa precoce disputa presidencial, que o retorno da F1 para a cidade do Rio Janeiro foi envolvido.
3. Os problemas de Deodoro: Nesse momento são apresentadas as dificuldades que a construção do Autódromo de Deodoro encontra entre questões ecológicas e legais.

4. Opiniões jornalísticas contrárias: Em tempo, são apresentadas as opiniões divergentes entre as colunas de opinião do jornal e de seus colunistas sobre os benefícios desse projeto.
5. Considerações finais: Finalizando, as questões elencadas através das reportagens são concluídas visando uma relação com as características da F1 no Rio nos anos 1980 e possíveis desdobramentos futuros.

Deodoro e a F1

Em 2019, vinte e nove anos depois da F1 voltar para São Paulo em 1990, o Rio de Janeiro ressurgiu como uma possível sede para esta corrida em 2021 após a reportagem com o título; *A F1 quer o Rio. Interesse foi transmitido, só falta a pista* – surpreender ao apontar o interesse da F1 pela cidade, que em 2012 amargou a demolição do seu autódromo (26 de abril de 2019. p.28. Esportes).

O processo para que a corrida voltasse para o Rio, no entanto, não era uma ideia nova, ela fazia parte das intenções do ex-prefeito Eduardo Paes em 2008, na época da candidatura do Rio aos Jogos Olímpicos de 2016, quando um novo autódromo fazia parte das intenções olímpicas da cidade, pois seria construído e entregue antes que o antigo circuito de Jacarepaguá fosse demolido (26 de abril de 2019. p.28. Esportes).

Nessa época o antigo Autódromo de Jacarepaguá já estava sofrendo com os rumos olímpicos que a cidade do Rio de Janeiro assumiu quando recebeu em 2007 os Jogos Pan-Americanos. Para este evento foram construídas duas arenas esportivas dentro do autódromo, o Ginásio Esportivo, atual Jeunesse Arena, e o Parque Aquático Maria Lenk, fato que mutilou parte da pista e provocou protestos que impediram maiores danos ao autódromo até que a candidatura para 2016 fosse vencida. A promessa de um novo autódromo era uma esperança para os profissionais e amantes do automobilismo diante da pá de cal derradeira que colocaria abaixo o circuito.

Em 2012 o antigo Autódromo Internacional do Rio de Janeiro Nelson Piquet foi demolido e nenhum havia sido construído em substituição, fato que confirmou todas as desconfianças sobre o governo e seu (des)compromisso firmado através da lei complementar

nº108 de 25 de novembro de 2010 que liberava entre outras coisas a exploração do terreno de Deodoro para construção do novo circuito (O Globo, 28 de Janeiro de 2019. p.10).

Mediante desconfianças um embate se acirrava desde 2012 entre Poder público, ambientalistas e representantes do automobilismo, pois o terreno de Deodoro de 1,6 milhões de metros quadrados abriga a Floresta do Camboatá, defendida por ambientalistas como região remanescente de Mata Atlântica e que segundo laudos da Prefeitura não apresenta mais nenhuma mata nativa (O Globo, 28 de Janeiro de 2019. p.10).

O terreno de Deodoro surgiu através de um acordo entre a União e a Prefeitura do Rio em que o Exército cederia a área mediante pagamento de 69,5 milhões de reais através do extinto Ministério do Esporte ao Exército Brasileiro, que entregaria o mesmo a Prefeitura do Rio para iniciar o processo de licitação para construção do autódromo. O vencedor da licitação poderia explorar a área por 35 anos depois de realizar a obra orçada em 697 milhões de reais (O Globo, 28 de Janeiro de 2019. p.10).

O terreno era um local onde o exército mantinha um paiol de armas que explodiu em 1958 e espalhou artefatos por toda a mata, e que depois passou a ser utilizado como área para instruções militares. Quando um desses artefatos explodiu durante um exercício militar em 2012 e levou a morte um soldado, surgiu uma preocupação com novas explosões e uma varredura foi feita pelo próprio exército em toda área para evitar novos acidentes. Segundo o exército o terreno está limpo e sem risco de novas explosões (O Globo, 28 de Janeiro de 2019. p.10).

Não só a F1, através da Liberty Midia[36] mostrou interesse pelo Rio, mas a DORNA SPORTS, também, entidade responsável pelas corridas do Campeonato Mundial de Motovelocidade (MotoGP) e o escritório de arquitetura TILKE, do arquiteto alemão Hermann Tilke, conhecido por desenhar alguns dos últimos circuitos construídos para a F1 (O Globo, 26 de abril de 2019. p.28. Esportes).

O interesse começou a tomar ares de realidade quando o Presidente Jair Bolsonaro assinou a entrega do terreno do Exército para a Prefeitura do Rio, que com isso procurava adiantar o processo de licitação para construção do autódromo, anunciada através de uma Parceria Público-Privada (PPP) com o consórcio Rio Motorsports, único candidato para a licitação (O Globo, 9 de maio de 2019. p. 27. Esportes).

Imediatamente a Interpub, empresa representante do GP de F1 em São Paulo, que tinha como Presidente Tamas Rohonyi, velho conhecido de Bernie Ecclestone e da F1 desde

[36] Novo Grupo detentor dos direitos comerciais da categoria desde 2016, substituiu a antiga gestão liderada por Bernie Ecclestone.

os anos 1980, reagiu dizendo que apesar de seu contrato estar terminando em 2020, já estava em negociação para renovação desde 2018, e defendendo seu espaço apresentava Interlagos como o único autódromo da América do Sul com aprovação da FIA para receber a F1 (O Globo, 9 de maio de 2019. p. 27. Esportes).

As notícias sobre a construção do autódromo ganhavam destaque e o jornal fazia uma entrevista com JR Pereira, Presidente do Consórcio Rio Mortorsports. O empresário acreditava que o momento era propício, pois o Rio gozava de reconhecimento mundial e estrutura de transportes como legado olímpico. Além disso, o investimento seria todo privado, sem causar prejuízos para os cofres públicos. A discussão com São Paulo envolvia o valor da taxa paga pela cidade para receber a F1, valor que oneraria ainda mais o custo do projeto para receber a corrida, já que, além da obra ainda teria que se pagar para a F1 vir ao Rio. Segundo ele, mesmo com isso as contrapartidas eram boas e poderiam chegar a 2 bilhões de reais (O Globo, 10 de maio de 2019. p.28. Esportes).

JR Pereira, apontava ainda que São Paulo estava com problemas financeiros que dificultavam a renovação do contrato com a Liberty Midia. Para ele o pagamento da taxa através da SPTuris tornava o investimento público, e nos últimos anos quando a União e Prefeitura eram do mesmo partido, o Partido dos Trabalhadores (PT), através de Dilma Rousseff, Presidente, e Fernando Haddad, Prefeito de São Paulo, havia interesse. Com a nova presidência isso ficaria em dúvida, pois a verba para reforma e investimento deixaria de existir. Somado a isso ele ainda dizia que Interlagos parou no tempo e não cumpre mais com exigências estruturais da F1. Os 65 mil lugares são poucos, falta segurança para provas de motociclismo e os 1800 lugares no Paddock não alcançam a exigência atual de cinco mil. Por isso a F1 procurou outra sede (O Globo, 10 de maio de 2019. p.28. Esportes).

No dia seguinte, 11 de maio (p.28. Esportes), o Prefeito de São Paulo, Bruno Covas e o Governador João Doria prometiam união para manter a F1, afinal o GP rendia 334 milhões reais anualmente aos cofres públicos. No dia 14 (p.22. Esportes) era a vez de Tamas Rohonyi, dar uma entrevista para defender São Paulo e rebater as críticas de JR Pereira sobre as deficiências de Interlagos. Rohonyi afirmava que a F1 não sairia de SP, dizia que não era só dinheiro que envolvia a construção de uma pista, mas muita burocracia, ele questionava, com isso, o tempo apresentado, de aproximadamente dois anos, para construir o autódromo carioca, ainda mais com questões ambientais envolvidas e a origem do dinheiro não estar clara. Tamas explicava, também, como era complicada a logística de manutenção e investimentos em Interlagos, feitos pela Interpub, que chegavam a 50 milhões anuais.

A Liberty Midia, por sua vez, sondava as duas cidades e, ainda sem decidir nada, enviava ao Brasil, Chloe Targett-Adams, Diretora de Relações Comerciais e Promoções da FOM (Empresa adquirida pela Liberty Midia que faz administração comercial da F1). Numa entrevista a diretora dizia que o Brasil era um mercado importante com 56 milhões de torcedores e que o Rio era um destino sugestivo com força nesse mercado. Apesar da história com São Paulo, ela revelava que o olhar atual da F1 era maior e que estava buscando todas as oportunidades para ficar no Brasil. O projeto do Rio apresentava-se empolgante e oportuno com o compromisso dos governos locais. Sobre São Paulo a diretora dizia que a todo instante cidades candidatas surgem, que o calendário estava sendo ampliado e todas as oportunidades deveriam ser analisadas, mas que a ótima relação com São Paulo era um ponto a favor (O Globo, 17 de maio de 2019. p.26. Esportes).

Os problemas financeiros eram esclarecidos pelo jornal, nesta mesma edição em outra reportagem, ao comparar o tipo de contrato que São Paulo e Mônaco mantêm com a F1. Assim com o Principado, a reportagem dizia que o GP de SP não pagava taxas anuais, o que para o principado se justificava pelo valor histórico da corrida e em São Paulo pelas dificuldades financeiras. Desta forma, São Paulo, teria pago em 2016, 31 milhões de dólares pelo contrato que vai até 2020. O jornal interpretava a taxa paga, como generosíssima, pois o cenário convencional variava entre 18 a 77 milhões de dólares anuais.

A reportagem confirmava a fonte do dinheiro paulista na União como foi apontado por JR Pereira em entrevista dias antes. A reportagem disse que o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do Governo Dilma, liberou 160 milhões entre 2013 e 2018 para a manutenção da estrutura do autódromo, nos anos de Governo do Prefeito Fernando Haddad. A matéria apontava ainda que os gastos com a manutenção da pista, feitos pela Prefeitura de SP, giravam em torno de 40 milhões anuais, contrariando a declaração de Tamas Rohonyi, com gastos de 50 milhões anuais em investimentos feitos pela Interpub sem gerar custos para prefeitura.

Caminhando com o processo de licitação, a Prefeitura do Rio aprovava o projeto do Consórcio Rio Motorsports para construção do autódromo, e o Consórcio fazia oferta a Liberty Midia para promover o GP Brasil de F1 a partir de 2021. Tudo parecia indicar que a F1 realmente voltaria ao Rio (O Globo. 21 e 26 de maio de 2019. p.26 e 42. Esportes).

A política no grid

Após o anúncio sobre a licitação do autódromo, a disputa pela F1 ganhava proporções políticas que colocavam no grid o Presidente Jair Bolsonaro e os Governadores e Prefeitos dos Estados e Cidades do Rio de Janeiro e São Paulo. Tomando uma posição a favor da F1 na cidade do RJ, Bolsonaro, depois de um encontro com o Presidente da Liberty Midia, Chase Carey, afirmava que havia 99% de chances da F1 ir para o Rio em 2021. Dizia que não havia uma briga com SP, mas que o importante era a corrida ficar no Brasil, já que segundo ele ela ia sair. Carey, disse que nada estava definido e que ainda tinha negociações com São Paulo, mas que se viesse para o Rio assinaria com o Consórcio Rio Motorsports. Na capa desta edição do jornal, denotando a importância da notícia, estavam posando para foto o presidente do país, o governador do Rio Wilson Witzel, o presidente da Liberty Mídia, e o Senador pelo Estado do RJ e filho do Presidente, Flávio Bolsonaro (O Globo, 25 de Junho de 2019. p.26. Esportes).

Com isso, não tardou para que as intenções políticas surgissem utilizando a projeção da F1. Admitindo uma candidatura à reeleição em 2022, Bolsonaro, via João Dória, Governador de São Paulo como possível adversário e antecipava um possível cenário das próximas eleições. Sobre a possível mudança, Bolsonaro dizia que Dória devia pensar no Brasil e não em SP se quisesse alcançar a presidência. Caso quisesse a reeleição como governador, ele dizia que Dória poderia oferecer vantagens para que a corrida permanecesse em seu estado, mas como não acreditava nisso, repetia que era melhor se preocupar com o Brasil e deixar a F1 no Rio ao invés de lugar nenhum (O Globo, 25 de junho de 2019. p.5 País).

No dia seguinte na capa do jornal, a charge do cartunista, Chico, colocava os dois políticos em carros de corrida como os de F1, com as siglas dos estados RJ e SP em cada um, marcando a disputa e os lados que cada um assumia e chamando a atenção para matéria no interior do jornal, onde era publicado que em seis meses de governos surgia uma disputa com as próximas eleições ao fundo, e o futuro da F1 era a discussão, ao invés de uma questão nacional. A batalha política passou a medir forças entre os dois possíveis candidatos. Doria dizia que não havia decisão tomada e que a F1 não estava 99% no Rio, ainda mais por não ter autódromo e não haver como chegar ao local onde querem construí-lo. Menosprezando o

projeto disse que só seria possível chegar a Deodoro à cavalo, de helicóptero ou com um drone (O Globo, 26 de junho de 2019 p.10. País).

As declarações do Presidente sobre o GP no Rio fizeram surgir ataques a Doria nas redes sociais devido a possibilidade da perda da F1 em SP, e ainda deixou-o numa saia justa quando insinuou sua intenção para presidência, antes do que Doria, provavelmente, pretendia. O governador do Rio, Wilson Witzel, não poderia deixar as declarações do governador paulista sem resposta e disse que ia ter autódromo, estrada, heliponto e policial bem pago, afirmando que o GP viria para o Rio (O Globo, 26 de junho de 2019 p.10. País).

A resposta do Governador Fluminense foi uma prévia de como o jornal anunciaria que ele e o Prefeito Carioca Marcelo Crivella se utilizariam da oportunidade para selarem a paz, já que andaram criticando uma ao outro. O encontro, entre os dois, acontecia um dia após a Câmara de Vereadores do Município derrubar o processo de impeachment contra o Prefeito e após pesquisas revelarem o mesmo perfil de eleitor para os dois, que agora buscavam a realização de projetos em conjunto, entre eles o autódromo de Deodoro. Os políticos citavam, ainda, uma possível dupla de GPs de F1 no Brasil, voltando a uma velha discussão quando a corrida era em Jacarepaguá e pensava-se num revezamento com Interlagos (O Globo, 27 de Junho de 2019. p.10. Rio).

Os problemas de Deodoro

No dia 11 de maio, três dias após serem noticiadas as intenções da F1 vir para o Rio, começava-se a discutir as dificuldades para a concretização do projeto milionário, e O Globo (p.28. Esportes) resumia as três principais questões até então que cercavam o projeto; o impacto ambiental, a infraestrutura de transportes e a segurança.

O problema ambiental foi apresentado como o maior entrave, pois há um projeto que pretende transformar o lugar em uma Área de Proteção Ambiental (APA), assim o autódromo deveria ser construído em outro lugar para não ferir a área que vinha sendo apresentada como resquício de Mata Atlântica, de acordo com o Vereador Renato Cinco do Partido Socialismo e Liberdade (PSOL, partido de oposição ao Partido Republicano Brasileiro - PRB - do Prefeito Marcelo Crivella), depois de promover debate na Câmara sobre o tema, através de audiência

pública. Como contraproposta, terrenos em Santa Cruz e Campo Grande eram apresentados por sofrerem menos impacto ambiental.

O MP, por sua vez, seguia as orientações processuais e afirmava que somente com os estudos de impacto ambiental qualquer movimento poderia ser feito. JR Pereira, criticando as ações que atrasavam as obras, dizia que até a ideia do autódromo surgir não havia qualquer preocupação com o lugar e que sua construção foi uma consequência dos acordos para os Jogos Olímpicos de 2016, não sendo necessárias tais discussões.

Sobre o transporte, um sistema de ônibus dedicado resolveria o problema, ainda mais pelo público da corrida ser alta renda, podendo arcar com os custos deste bilhete, como no Rock in Rio. Para a segurança a solução seria criar uma rota de acesso em uma região com histórico de roubo de cargas e presença de traficantes que tem como característica não fugir de confrontos com a polícia, que dizia que era viável montar esse esquema pelos cinco dias que o evento costuma durar.

Somado a isso, outras questões legais, passaram a rondar o projeto, com o MP questionando a licitação por favorecer a empresa vencedora. O MP baseava-se no fato do presidente da empresa que venceu a licitação, JR Pereira, ser sócio da empresa que ajudou a fazer a licitação. Além disso, sua organização não possuía capital mínimo correspondente à 10% do valor da obra, situação mais grave para especialistas que desconfiavam de uma manobra de "laranjas", através de uma empresa de fachada. JR, negou haver direcionamento no edital e dizia que o edital era um processo de manifestação de interesse, diferente de uma licitação. E que sobre o patrimônio era necessário que fosse positivo apenas (O Globo, 30 de junho de 2019. p.40. Esportes).

Com a possibilidade de laranjas estarem envolvidos e a fonte financeira não estar esclarecida, a Comissão de Valores Imobiliários (CVM) preocupava-se com o fato do dinheiro para construção do autódromo vir de fundos de investimentos que poderiam ser fundos de pensão. Apontava-se a falta de clareza sobre que fundos seriam utilizados e que a situação cadastral da Rio Motorpark, empresa responsável pelo consórcio Rio Motorsports, não era compatível com o tamanho do investimento. Ao investigar e visitar a empresa no endereço cadastrado, os técnicos da CVM foram recebidos por uma mulher que negou receber o ofício dos técnicos e disse não trabalhar para JR Pereira, além disso, outras cinco empresas estavam cadastradas no mesmo endereço (O Globo, 3 de julho de 2019. p.22. Economia).

JR Pereira, esclareceu um mês depois que não havia definição sobre a captação de recursos, fato julgado pouco razoável pela CVM. JR, negou captar recursos em fundos de

pensão ou RPPS (Regime próprio de previdência social) forma que disse desconhecer. Disse que sempre foi executivo de multinacionais e nunca trabalhou no Brasil, *Graças a Deus*! Dizia que iria captar recursos no exterior, pois os investidores preferiam a lei americana e que dois bancos estavam à frente disso (O Globo, 3 de julho de 2019. p.22. Economia).

Sobre o endereço disse que era provisório e que um escritório de verdade foi montado apesar da sede da Rio Motorsports ser nos EUA. O empresário aproveitava para reclamar de uma caça às bruxas, pois achava estranho a CVM, uma instância federal, investigar um processo municipal. Ele aproveitou para negar ligações com Delúbio Soares, tesoureiro do PT citado na Operação Lava Jato. Segundo a operação, a Crown Holding e Aquisições de que JR Pereira era sócio, fez pagamentos a Delúbio. JR Pereira negava qualquer irregularidade e não era citado da lava jato. (O Globo, 3 de julho de 2019. p.22. Economia).

O mês de julho traria ainda mais duas notícias sobre os desdobramentos legais do projeto. A primeira dizia que a carta apresentada pela Rio Motorpark, do Maxximus Bank no valor de 7 milhões não tinha autorização do Banco Central. A Prefeitura do Rio, afirmava que o banco era de primeira linha e que já tinha recebido outras cartas fiança dessa origem, e a Rio Motorpark alegou que usou a empresa, justamente, pelo histórico com a prefeitura (O Globo, 4 de julho de 2019. p.14. Economia).

A segunda notícia, e principal entrave para construção do autódromo, informava que uma liminar concedida pela Justiça Federal impedia qualquer obra até que o Estudo e Relatório de impacto ambiental fossem acatados. No processo era pedida a suspensão da licitação, pois as obras estavam em fase iminente. Além do Município do Rio e do Instituto Estadual do Ambiente (Inea), a Rio Motorpark passava a ser ré no processo também. O MPF sustentava a importância da floresta e a Rio Motorpork dizia que cumpriria com todas as exigências judiciais e que um estudo de impacto ambiental já estava em curso. Defendendo-se a Rio Motoropark falava: *a empresa registra profunda estranheza com o pedido liminar, uma vez que este pede cumprimento de obrigações que já estavam previstas no edital para serem cumpridas pela empresa antes da celebração do contrato* (O Globo, 20 de julho de 2019. p.27. Esportes).

Nova reportagem sobre o assunto surgiria somente em fevereiro de 2020, com a informação de que a Comissão Estadual de Controle Ambiental aprovou a licença prévia para obra de construção do Autódromo de Deodoro, e uma audiência pública seria convocada para entregar o documento. A licença definitiva seria concedida após acordos de compensação.

Assim o processo estava dentro do previsto com a exigência dos estudos de impacto ambiental[37].

Em Janeiro de 2020, a Fórmula-E (F-E), corrida de carros elétricos, surgia como uma possibilidade de evento automobilístico para a cidade. Capitaneada pela família Piquet, a ideia de realizar a corrida no Rio existia desde 2013 e não requeria a construção de um autódromo, pois a categoria corre somente em circuitos de rua ao redor do mundo, um diferencial para resguardar sua posição evitando comparações com qualquer outra categoria, principalmente a F1. Enquanto Nelson Piquet e seu filho Nelson Ângelo Piquet, primeiro campeão da F-E em 2014 buscavam trazer a corrida para o Rio de Janeiro e discutiam entre um circuito em Copacabana ou no Parque Olímpico, Lucas DiGrassi, outro brasileiro campeão da F-E em 2018, tentava levar a categoria para São Paulo, marcando mais uma disputa entre as duas cidades por protagonismo no Brasil (O Globo, 17 de janeiro de 2020. p.24).

Em 17 de março de 2020 (p.27. País) a última notícia, envolvendo o autódromo, apontava a influência da pandemia devido ao Corona Vírus, que ao colocar o mundo de quarentena domiciliar para combater as contaminações em massa e reduzir a quantidade de óbitos, cancelou, consequentemente, diversos eventos esportivos entre eles as corridas de F1 do primeiro semestre e as negociações em curso, como as que envolviam as cidades do Rio de Janeiro e São Paulo. Nesse caso, a audiência pública para análise do estudo de impacto ambiental do autódromo em Deodoro na Floresta do Camboatá era remarcada contra o decreto estadual sobre as medidas contra o corona vírus, e o MP pedia que fosse suspensa qualquer tentativa de remarcar a audiência enquanto as medidas contra a pandemia global durassem.

Opiniões jornalísticas contrárias

Ao longo desse processo, as opiniões no Jornal sobre vinda ou não da F1 para o Rio divergiam entre o editorial de opinião do O Globo e seus colunistas semanais. A primeira posição surgiu em janeiro de 2019, logo após a primeira notícia do processo de concessão do terreno em Deodoro. O jornal apontava a construção da pista, como estratégica para o Rio, pois acreditava que: *Se a cidade que sediou a Copa de 2014 e a Olimpíada de 2016 pretende*

[37] O Globo, 27 de fevereiro de 2020. Disponível em: https://oglobo.globo.com/esportes/construcao-de-autodromo-de-deodoro-obtem-licenca-previa-de-comissao-de-controle-ambiental-24276382 . Acesso em: 9 abr. 2020.

retomar seu ciclo virtuoso, não pode abrir mão do autódromo. O atual impasse não beneficia ninguém. Portanto, é melhor acelerar. (O Globo, 30 de Janeiro de 2019. p.2).

Trazendo dados para a opinião do Jornal, o colunista convidado Pedro Trengouse, Advogado e Professor da Fundação Getúlio Vargas, escrevia no seu artigo que um evento de F1 era uma grande oportunidade para gerar receitas diretas e indiretas a partir do turismo. Dados, apresentados pelo autor, diziam que o impacto total do evento seria de 1,6 bilhão de reais e somente com a geração de empregos alcançaria 1 bilhão. Em dias de GPs o público de 300 mil pessoas geraria um impacto de 200 milhões, o que em 10 anos alcançaria 20 bilhões. Em comparação, era dito que, o GP do Azerbaijão gera anualmente impacto de 1bilhão e o de Cingapura de 800 milhões. Contudo ele não queria dizer que por isso o sucesso está posto, vide Copa do Mundo e Jogos Olímpicos que não promoveram o impacto esperado passadas suas realizações, ainda mais no turismo, ou seja, eventos sem investimentos inteligentes e permanentes não funcionam (O Globo, 8 de maio de 2019. p.2. Primeiro Caderno).

A segunda opinião do Jornal surgiu no fim de maio depois das notícias sobre a F1 acentuarem-se apontando possibilidades reais de um retorno do GP Brasil de F1 para a cidade do Rio de Janeiro. O artigo defendia a construção do autódromo, apesar dos problemas que envolviam a defesa da Floresta do Camboatá apresentada como um resquício de Mata Atlântica esbarrar em estudos da Prefeitura que dizem que não há mais vegetação nativa na área. Como um evento que fazia parte do calendário da cidade nos anos 1980 e era capaz de atrair grandes investimentos seria ótimo, como dizia o jornal, que a ideia fosse abraçada e levada a frente, ainda mais com o apoio federal, estadual e municipal. Além disso, os novos gestores da F1, também, apresentavam uma expectativa em poder trabalhar com este novo projeto. Com capacidade para 130 mil pessoas e um custo de 697 milhões, pagos pela iniciativa privada, o projeto era encarado um oportunidade de atrair investimentos para o Rio com retornos de 1.6 bilhão de reais. A favor de um consenso que aproveitasse o momento oportuno, O Globo era do partido que os entraves precisavam ser superados (O Globo, 20 de maio de 2019. p.2).

Ao contrário do Jornal, os colunistas, Elio Gaspari e Artur Xexéo, em datas distintas se posicionavam contra a construção da pista de corridas. O primeiro colunista discutia a utilidade das corridas de automóvel e colocava em pauta prioridades do estado como escolas, hospitais e a violência. Apresentava Interlagos e o antigo Autódromo de Jacarepaguá com histórias que os desmereciam, porém sem dizer as fontes de onde conseguiu os dados. Apresentava o autódromo paulista como parte de projeto para um bairro ajardinado que

acabou se tornando um autódromo depois que o empreendimento imobiliário ruiu. Além disso, dizia que a ideia de transformar Interlagos num parque, era abafada pelos interesses sombrios que movem a F1. O colunista dizia que SP não precisava de F1, pois a Parada Gay, a Marcha para Jesus e a Virada Cultural atraem mais visitante e tem mais apelo popular, porém, mais uma vez, sem dados comprobatórios. Elio Gaspari questionava, também, a necessidade de um autódromo no Rio, já que o antigo foi demolido, e comparava sua construção aos malfadados projetos da Copa e dos Jogos Olímpicos, eventos que ao contrário dos Jogos Olímpicos de Londres que legaram progresso, sacralizaram o atraso (O Globo, 26 de junho de 2019 p.3).

Artur Xexéo, na sua coluna, também questionava a construção do autódromo frente outras prioridades públicas e, utilizando-se da malfadada experiência carioca com os Jogos Olímpicos, lembrou que este demoliu o autódromo e deixou para a cidade arenas pouco utilizadas que nenhum órgão faz manutenção, além de não cumprir com a construção de escolas no lugar de alguns estádios que seriam desmontados após os Jogos. Em comparação ao colunista apresentou a história do Sambódromo, um projeto que, também, abrigaria escolas depois de construído e teria shows na praça da apoteose, mas como nos Jogos, as escolas no sambódromo não foram para frente e poucos shows são produzidos anualmente, como no Parque Olímpico. Por fim, temendo a repetição do mesmo enredo com a obra do autódromo, concluía que o Rio era uma cidade que tem uma tendência para obras gigantes, mas que depois pouco usa ou cuida (O Globo, 30 de junho de 2019. p.8. Segundo caderno).

Considerações finais

A vinda da F1 para o Rio de Janeiro remete a questões que envolvem a candidatura e organização dos Jogos Olímpicos no Rio de Janeiro com a promessa de construção de uma nova pista de corridas tendo em vista um acordo antes da demolição da antiga.

O novo autódromo é previsto numa área que se apresenta em debate não definido claramente sobre suas características ambientais, o que promove desconfiança dos fatos apresentados por ambas as partes, Prefeitura e Ambientalistas, pois a discussão perde-se através dos interesses políticos escusos, com os quais a política brasileira, infelizmente, passou a se caracterizar. JR Pereira, reclamou do fato que surgiu com as notícias sobre o

autódromo e a F1, porém tentando se valer do fato para promover seus objetivos e não para esclarecer com transparência as reais condições ambientais do local e a origem dos investimentos.

A política eleitoreira que tomou parte da discussão confirma como a F1 e outros esportes, principalmente os Megaeventos, são utilizados como vitrine política denotando que os interesses não referem-se somente aos lucros financeiros, mas aos interesses políticos, também, em virtude do capital simbólico de que esses certames esportivos são imbuídos.

Com isso as opiniões divergentes sobre a vinda ou não da F1 para o Rio de Janeiro remetem à desconfianças baseadas em necessidades básicas não atendidas que lembram um ciclo vicioso de maus investimentos na cidade, não só nos esportes, com os recentes acontecimentos da década esportiva, mas em outros momentos, como na história do Sambódromo citada por Artur Xexéo. Tal condição cria uma confusão de julgamentos que impede um olhar racional sobre os diferentes esportes que podem se aproveitar de grandes investimentos.

Assim a opinião mais sensata, apresenta-se nas palavras de Pedro Trengouse que ao avaliar positivamente as possibilidades de retorno para a cidade, não se opõe ao automobilismo ou a construção do autódromo, como o mal original da situação posta, e pondera que a oportunidade somente se efetivará, como qualquer outra, se os investimentos forem racionais.

O editorial do jornal parece seguir a mesma linha de pensamento, porém, remete a interesses que as organizações Globo podem ter com a F1 como nos anos 1980, já que como um produto que possibilita patrocínios e tem uma base de milhões de fãs, a saída do GP do Brasil poderia representar um distanciamento do público com a corrida que ela transmite e informa notícias nos seus programas esportivos e jornais televisivos, incluindo o Jornal Nacional, tido como mais importante.

As notícias sobre a F1 em 2019 fizeram ressurgir um campo de disputas que estava adormecido de 1990 quando a F1 voltou para Interlagos, depois de uma década no Rio de Janeiro. A importância de uma nova pista adequada às exigências atuais da F1, a presença de agentes políticos externos, o envolvimento com questões eleitorais, a presença dos interesses midiáticos, as acusações e defesas entre as cidades, a renegociação que surge ao fim de um contrato e o interesse financeiro da Liberty Midia, remontam às características presentes ao longo da tese que buscaram apresentar esse campo e entender o seu funcionamento para responder as perguntas sobre seus rumos entre as cidades apresentadas. A única exceção se

faz pela não presença da CBA defendendo sua parte de distinção e dominação no campo do automobilístico nacional através do poder simbólico da F1, que, mesmo assim, continua sendo confirmado como nos anos 1980.

A disputa pela F-E, não faz parte deste campo, mas sua presença compõe aquilo que foi apresentado na tese como a disputa entre RJ e SP por protagonismo e liderança no cenário nacional, o que comprova como estas cidades carregam uma rivalidade que tem o automobilismo como um de seus palcos. Além disso, a briga por esta corrida não surge como opção à F1, dependendo de uma derrota. As duas cidades apresentam-se como candidatas para os dois eventos, ou seja, não houve abandono de um em detrimento do outro, como uma estratégia para conseguir um dos eventos e muito menos uma negociação com um acordo de cavalheiros, fato que reforça a ideia de busca por dominação entre esses agentes.

A pandemia mundial devido ao corona vírus provocou uma pausa neste jogo, e colocou dúvidas sobre o rumo da F1 no Brasil. Acredita-se que até o momento desta crise o interesse e vontade política do Rio de Janeiro e da Liberty Midia que se apresentaram nas notícias do jornal O Globo pareciam aos poucos tornar a mudança real. Contudo o cenário econômico que se prevê após o período de quarentena é de crise, e tende a favorecer a cidade de São Paulo, pois a falta de recursos públicos e privados, para investimentos no mundo todo coloca um entrave na captação financeira para a construção do Autódromo de Deodoro. Por sua vez, a necessidade de recursos financeiros de todos os promotores de eventos esportivos no mundo, incluindo a Liberty Midia, após o cancelamento de diversas atividades do primeiro semestre de 2020, cria uma chance de São Paulo conseguir uma renovação contratual com menor custo sobre a taxa para realização dos GPs de F1.

Referências

O Globo, 26 de abril de 2019. p.28. Esportes

O Globo, 28 de Janeiro de 2019. p.10. 1º Caderno

O Globo, 30 de Janeiro de 2019. p.2. 1º Caderno

O Globo, 8 de maio de 2019. p.2. 1º Caderno

O Globo, 9 de maio de 2019. p. 27. Esportes

O Globo, 10 de maio de 2019. p.28. Esportes

O Globo, 11 de maio de 2019. p.28. Esportes

O Globo, 17 de maio de 2019. p.26. Esportes

O Globo, 20 de maio de 2019. p.2. 1º Caderno

O Globo, 21 de maio de 2019. p.26. Esportes

O Globo 26 de maio de 2019. p. 42. Esportes

O Globo, 26 de junho de 2019 p.3. 1º Caderno

O Globo, 25 de Junho de 2019. p.26. Esportes

O Globo, 25 de junho de 2019. p.5. País

O Globo, 26 de junho de 2019 p.10. País

O Globo, 26 de junho de 2019 p.10. País

O Globo, 27 de Junho de 2019. p.10. Rio

O Globo, 30 de junho de 2019. p.40. Esportes

O Globo, 30 de junho de 2019. p.8. Segundo caderno

O Globo, 3 de julho de 2019. p.22. Economia

O Globo, 3 de julho de 2019. p.22. Economia

O Globo, 3 de julho de 2019. p.22. Economia

O Globo, 4 de julho de 2019. p.14. Economia

O Globo, 20 de julho de 2019. p.27. Esportes

O Globo, 17 de janeiro. de 2020. p.24. 1º Caderno

O Globo. 17 de março de 2020. p.27. País



Ascensão e queda da Fórmula 1 no Rio de Janeiro (1977-1990)

CURSO DE DOUTORADO

Doutorando: Rodrigo Vilela Elias

Orientador: Silvio de Cássio Costa Telles

APÊNDICE B – Termo de consentimento livre e esclarecido (TCLE)

Você está sendo convidado(a) a participar, como voluntário, da pesquisa de doutorado intitulada: "Ascensão e queda da Fórmula 1 no Rio de Janeiro (1977-1990)", desenvolvida pelo pesquisador Rodrigo Vilela Elias, aluno do Programa de Pós-Graduação em Ciências do Exercício e do Esporte da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ).

O objetivo desse estudo consiste em investigar, a ascensão, o desenvolvimento e a queda da F1 no Rio de Janeiro no período de 1977 até 1990. As transformações neste esporte foram cercadas de influências modernas, urbanas, políticas, econômicas e culturais, que com a construção do Autódromo de Jacarepaguá abriram um novo capítulo na história do automobilismo no Rio de Janeiro.

O autódromo creditou ao automobilismo um endereço à sua certidão de nascimento e acenava, consequentemente, com muitas possibilidades de desenvolvimento. Foi assim que surgiu a possibilidade de trazer a F1 para o Rio de Janeiro. Este evento, durante os anos 1980, determinou ao mesmo tempo o, crescimento, auge e declínio de utilização mais acentuado da história do autódromo carioca, o que configura sua importância e justifica este estudo que visa entender como esse processo se desenrolou. Além disso, apontamos a existência de poucos estudos sobre este esporte pelas ciências do esporte.

Quaisquer despesas que a pesquisa possa acarretar ao participante, incluindo itens como locomoção, combustíveis e alimentação, serão totalmente ressarcidos pelo pesquisador em moeda local oficial, sem previsão de limites no montante, em cumprimento a resolução 466/2012 IV 3.g. Tal ressarcimento estende-se aos acompanhantes dos participantes da pesquisa, quando da necessidade de suas presenças.

A sua participação na pesquisa consiste em responder uma entrevista que será aplicada sem qualquer prejuízo ou constrangimento para o pesquisado. Informamos também que não há qualquer método invasivo ou manipulativo que exponha o participante a riscos em sua integridade física, psíquica ou moral. Ao entrevistado fica garantido o direito de não responder a perguntas as quais não se sinta confortável, bem como o direito de solicitar a desistência de sua participação a qualquer tempo, sem penalização alguma e sem prejuízo ao mesmo.

Fica assegurada ao pesquisado a garantia de esclarecimentos sobre a metodologia que será empregada, antes e durante o desenvolvimento da pesquisa.

O pesquisador assume a responsabilidade de ressarcimento de caráter indenizatório previsto na lei, nos casos em que o participante seja submetido a danos decorrentes da pesquisa.

A referida entrevista dar-se-á por meio de gravação de voz e posterior transcrição. O entrevistado poderá a qualquer momento solicitar leitura da transcrição junto ao pesquisador por meio dos contatos disponíveis.

As informações obtidas através da coleta de dados serão utilizadas para alcançar o objetivo acima proposto e para a composição do relatório de pesquisa que será divulgado nos meios acadêmicos e científicos. Caso desista de participar do estudo ou queira alguma informação sobre o mesmo, é só entrar em contato com o pesquisador principal Professor Rodrigo Vilela Elias do telefone cel.: (21) 99713-2879 ou do endereço eletrônico rodrigovilelaelias@gmail.com. Em caso de desistência, está garantido o sigilo que assegure a privacidade do entrevistado e a confidencialidade das informações coletadas.

Solicitamos sua autorização para divulgar o seu nome e os resultados deste estudo em eventos da área de saúde e publicações em revista científica nacional e/ou internacional. No caso de aceitação em fazer parte do estudo, solicitamos que assine no final das duas vias deste documento. Uma das vias é sua e a outra é do pesquisador.

Essa pesquisa foi submetida e aprovada pela Comissão de Ética em Pesquisa (CEP) do Hospital Universitário Pedro Ernesto (HUPE) – localizado na Avenida Vinte e Oito de Setembro, 77 / térreo – Vila Isabel - CEP 20551-030, telefone: (21) 2868-8253 / fax: (21) 2264-0853 / e-mail: cep-hupe@uerj.br.

A CEP/HUPE tem por objetivo apoiar as atividades de pesquisa, avaliando e acompanhando os projetos em seus aspectos éticos, garantindo o respeito à integridade e à dignidade dos seres humanos envolvidos.

APÊNDICE C – Consentimento da participação da pessoa como sujeito

Eu ,_____, abaixo assinado, concordo em participar deste estudo e autorizo que o meu nome e as informações coletadas na entrevista sejam apresentadas nos meios acadêmico e científico, em eventos da área de saúde e que sejam publicados em revista científica nacional e/ou internacional. Fui devidamente informado(a) e esclarecido(a) pelo pesquisador Rodrigo Vilela Elias sobre a pesquisa e os procedimentos nela envolvidos, bem como os benefícios decorrentes da minha participação. Foi me garantido que posso retirar meu consentimento a qualquer momento.

Nome do participante Assinatura do participante

Nome do pesquisador Assinatura do pesquisador

Local:_____ Data _____ /_____ /_____.

CONSENTIMENTO DA PARTICIPAÇÃO DA PESSOA COMO SUJEITO

Eu , Celso Tiberê Fratini dos Santos ,
abaixo assinado, concordo em participar deste estudo e autorizo que o meu nome e as informações coletadas na entrevista sejam apresentadas nos meios acadêmico e científico, em eventos da área de saúde e que sejam publicados em revista científica nacional e/ou internacional. Fui devidamente informado(a) e esclarecido(a) pelo pesquisador Rodrigo Vilela Elias sobre a pesquisa e os procedimentos nela envolvidos, bem como os benefícios decorrentes da minha participação. Foi me garantido que posso retirar meu consentimento a qualquer momento.

Nome do participante

Celso Tiberê Fratini dos Santos
Assinatura do participante

Rodrigo Vilela Elias
Nome do pesquisador

Assinatura do pesquisador

Local: Rio de Janeiro Data 08/08/2019.

CONSENTIMENTO DA PARTICIPAÇÃO DA PESSOA COMO SUJEITO

Eu , FLAVIO MAGLIARI GOMES ,
abaixo assinado, concordo em participar deste estudo e autorizo que o meu nome e as informações coletadas na entrevista sejam apresentadas nos meios acadêmico e científico, em eventos da área de saúde e que sejam publicados em revista científica nacional e/ou internacional. Fui devidamente informado(a) e esclarecido(a) pelo pesquisador Rodrigo Vilela Elias sobre a pesquisa e os procedimentos nela envolvidos, bem como os benefícios decorrentes da minha participação. Foi me garantido que posso retirar meu consentimento a qualquer momento.

FLAVIO M. GOMES
Nome do participante

Assinatura do participante

RODRIGO VILELA ELIAS
Nome do pesquisador

Assinatura do pesquisador

Local: RIO DE JANEIRO Data 05/08/2019.

CONSENTIMENTO DA PARTICIPAÇÃO DA PESSOA COMO SUJEITO

Eu , MANOEL FRANCISCO DE ANDRADE CAVALCANTI ,
abaixo assinado, concordo em participar deste estudo e autorizo que o meu nome e as informações coletadas na entrevista sejam apresentadas nos meios acadêmico e científico, em eventos da área de saúde e que sejam publicados em revista científica nacional e/ou internacional. Fui devidamente informado(a) e esclarecido(a) pelo pesquisador Rodrigo Vilela Elias sobre a pesquisa e os procedimentos nela envolvidos, bem como os benefícios decorrentes da minha participação. Foi me garantido que posso retirar meu consentimento a qualquer momento.

MANOEL FRANCISCO DE A. CAVALCANTI
Nome do participante

Assinatura do participante

RODRIGO VILELA ELIAS
Nome do pesquisador

Assinatura do pesquisador

Local: RIO DE JANEIRO Data 22/07/2019.

APÊNDICE D – Roteiro de entrevista

1. Em 1977 foram muitas as reclamações sobre o estado da pista de Interlagos, principalmente na Curva 3, onde houve muitos acidentes. Além disso, havia um problema sobre a bilheteria e invasões. Estas condições foram o que levaram o GP de 1978 para o RJ?
2. Por que os GPs de 1979 e 1980 voltaram para Interlagos, mesmo com reclamação de diversos pilotos, sendo que o GP de 1978 no Rio foi um sucesso?
3. Os organizadores dos dois GPs eram os mesmos? Como era a relação entre CBA, Foca, Fisa e Prefeituras?
4. Em 1979 a Copersucar ficou sem credenciais e nos anos 1980 havia uma farra em relação a elas. Por que havia tanta disputa por credenciais?
5. Nos anos 1980 a instabilidade entre Foca e CBA acompanhou todos os GPs do Rio, muitos contratos foram contestados e tantos outros assinados, inclusive com diferença entre mandatos de diferentes presidentes da CBA. Exclusividade sobre o autódromo, partilha de lucros... O que realmente estava em disputa?
6. Como era a partilha financeira do dinheiro do GP? A Foca sempre se dava bem? O que o estado, Prefeitura, RioTur, CBA recebiam?
7. Como a CBA administrava o automobilismo nacional na época, essas vontades de organizar eventos internacionais procedem, impossibilitados pelos contratos, ou eram apenas um jogo de outros interesses?
8. Muitas reportagens a partir do meio da década de 1980 passaram a noticiar a possibilidade do GP Brasil deixar de acontecer no Rio, podendo ir para Brasília, Goiânia ou voltar para SP, inclusive com mega projetos de reformas em Interlagos. Havia realmente essa possibilidade? Por que tanta especulação? Quem decidia sobre onde o GP aconteceria?
9. Em 1984 e 1985 prefeitura e governo do estado do RJ se apresentam para renovar o contrato com a F1. A CBA havia perdido credibilidade com Bernie, depois dos problemas com contratos passados? O que exigiu essa presença mais forte do poder público?
10. Em 1985, houve uma mudança na forma de cobrança dos ingressos que levou a descoberta de um esquema de desvio de dinheiro. Em 1986 houve a farra das

credenciais, envolvendo a RioTur inclusive com fechamento da pista pela polícia e em 1987 atrasos nos treinos custaram 15 mil dólares à CBA. Por que tantos problemas?

11. Todo ano mesmo com os problemas pregressos a pista era aprovada e elogiada pelos pilotos. Os problemas externos passaram a tomar conta do GP e questões estruturais passaram também a ser um problema maior do que realmente devia ser?
12. Em 1987 Piero Gancia foi eleito Presidente da CBA e junto com Manoel Tubino, presidente do CND tentaram renegociar o contrato com a Foca para o Rio receber a F-Indy. Os contratos eram leoninos como se aventava ou o problema era mais local do que contratual?
13. Em 1988 mais uma vez o contrato para realização do evento era renegociado, dessa vez havia a possibilidade de um aluguel permanente envolvido, sem custos para prefeitura. Como foi isso?
14. Essas situações faziam parte da pressão da Foca para negociar a renovação de contratos?
15. Em 1989 a corrida no Rio passou por muitos problemas, desde acidentes na pista que quase levaram a óbito Philippe Streiff e um torcedor caiu da arquibancada, a organização largou de mão o evento?
16. Os problemas com o atendimento médico e a transferência do esquema para SP realmente existiram? A Clínica São Vicente não tinha condições, ou o fato não passou de uma jogada política para levar o GP para SP? A Unicor, responsável pelo serviço médico, teria vantagens nesse processo?
17. Como foi a gestão de Piero Gancia, ele teve alguma influência na saída do GP do Rio de volta para SP?
18. A F-3 Brasileira estava no auge e a passou conceder super licença para pilotos. O quanto a F1 influenciou no automobilismo nacional nos anos 1980? O automobilismo carioca se beneficiou também?

APÊNDICE E – Entrevistas

Celso Itiberê – 8 de agosto de 2019.

Rodrigo: Eu comecei a pesquisa em 1977 que quando tem a última corrida em SP para acontecer a primeira no Rio, tá, e aí alguns fatos são muito interessantes, você tem Interlagos em decadência com problema na curva 3, os carros saindo, as invasões de pista, mas ao mesmo tempo a gente tem um Rio de Janeiro aqui com aquela questão da Guanabara acontecendo, tá, e me parece que havia alguns interesses do governo para que essa F1 viesse para cá, o que que você lembra disso, o que você pode contar dessa época, por que veio para cá a F1?

Celso: Olha, a F1, tá, não se preocupa com autódromo porque se a F1 não se preocupa com nada disso, a F1 só se preocupa com grana!.

Rodrigo: Grana.

Celso: Só. Então, quando, quando surgiu a possibilidade de... ooolha... realmente a interferência do governo é fundamental porque praticamente todos os grandes prêmios ainda hoje contam com o patrocínio governamental, eles entram com uma grande parte do "FI" da F1 é pago pelos governos dos lugares, as vezes o governo central, às vezes o governo de um estado, às vezes o governo de um município, mas sempre entra uma grande estatal, porque é pesado o custo. E aí...éé... houve um interesse da, um interesse grande da... do governo na época e havia também o interesse da TV Globo, entende? Que, que estava pensando em fazer essa coisa tal, não sabia muito bem o que fazer, e que, pelo menos pelo que eu entendi naquele momento seria uma experiência interessante para ela de fazer, qual era a possibilidade de patrocínio etc., etc., etc., porque a F1 é ainda hoje , apesar de toda perda, um dos fortíssimos patrocínios que a TV Globo consegue todos os anos, então houve uma coisa, mas quem articulou tudo isso, quem fez essa conexão, por isso que eu digo no Melo (Joaquim Melo) para você, quem fez essa conexão para trazer a corrida, porque ele conhecia muito o Ballestre, porque ele tinha ligações com o Bernie, ele foi fazendo uma coisa para trazer esse negócio para cá. Ele que foi o grande artífice desse negócio, e evidentemente conseguindo a, o apoio governamental, do estado, da prefeitura, enfim...

Rodrigo: E aí conseguiram reformar o autódromo...

Celso: Conseguiu mexer no autódromo e conseguiram, é, grana mesmo, dinheiro, para pagar o "FI", porque para você ter uma corrida...

Rodrigo: O que é o "FI"?

Celso: Você para um "FI" altíssimo, para mudar de lugar para lugar...

Celso: Hein?

Rodrigo: O "FI" é o que, é o que a F1 cobra?

Celso: O "FI" é quanto você paga para ter a corrida.

Rodrigo: Quanto você paga ter a corrida, entendi.

Celso: É uma taxa para você ter a corrida.

Rodrigo: Entendi. E aí 78 a corrida aqui foi um sucesso né, o Emerson chegou em segundo...

Celso: Foi, você teve uma corrida prévia, então é, teve uma corrida em Brasília, fizeram uma boa, um bom movimento para fazer essa toda, tinha o Emerson que...

Rodrigo: Estava no auge ainda.

Celso: É um cara importante na época e tal, e a corrida, as corridas aqui no Rio sempre foram um sucesso.

Rodrigo: Falando em Emerson, ele é um cara que ele é um filho de Interlagos, né, ele nasceu naquele autódromo...

Celso: Claro, ele é de São Paulo.

Rodrigo: Ele é de São Paulo, e me parece vendo em algumas reportagens de antigamente que ele ficou um pouco sentido com essa coisa da F1 deixar Interlagos e vir para o Rio, né, e aí em 79/80 a F1 volta de novo para Interlagos, como é que isso aconteceu, por que voltou para lá e não ficou direto no Rio?

Celso: Política né, política. É a saída da F1 do Rio, foi, eu me lembro disso mais pelo pessoal da CBA, já não era mais o Melo o Presidente, era o Gancia.

Rodrigo: O Gancia foi no final dos anos 80, entrou em 87 eu acho.

Celso: O Melo, o Melo, aaaa, o negócio que deu de confusão foi exatamente o "FI". Então o governo disse assim: olha, segundo me, me... ocorria na FIA os caras estavam pedindo dinheiro para política, para campanhas é...

Rodrigo: Eleitorais.

Celso: Eleitorais, e o Bernie disse que não dava. Aí os caras ficaram alucinados, ficaram alucinados, começaram a correr atrás de outros circuitos que não São Paulo, houve tentativa de correr para outros circuitos, que eu me lembre assim num primeiro momento, pensaram em correr em Brasília.

Rodrigo: Goiânia surgiu também como possibilidade.

Celso: É mas Goiânia com menos possibilidade porque para você absorver a F1, você precisa...

Rodrigo: De rede hoteleira

Celso: de um estrutura hoteleira, você precisa ter uma estrutura, precisa ter uma cidade mais articulada do ponto de vista internacional.

Rodrigo: Entendi.

Celso: do que Goiânia. E, eeee, e aí foi uma correria, a FIA tentou, a CBA tentou por todos os meios encontrar uma cidade, quando encontrou mais nada, porque eles achavam que como o governo de SP era um governo do PT na época, acho que era a Erundina.

Rodrigo: Final dos anos 80, Erundina.

Celso: Erundina, aí, aí, e e eee eles disseram, bom para o primeiro momento o Boris que era o Vice-Presidente da CBA, que era um cara que articulava essas coisas todas, ele falou, bom, mas não adianta a gente levar para São Paulo porque a Erundina jamais vai investir para fazer... o PT jamais vai investir para fazer esse, essa corrida em São Paulo, que custa caro para caramba e, mas éééé, depois de tentarem as coisas, Brasília, eu acho até que você tem razão, eles chegaram a conversar com Goiânia e tal, mas não, não não... não conseguiram chegar a um acordo porque as taxas eram muito altas, o governo não queria, não tinha condições de desembolsar e tal, aí tinha que fazer algumas estruturas importantes de mexer em, criar um circuito de Rua em Brasília que fosse compatível com a F1, mexer em Goiânia para fazer né, isso é sempre muito complicado porque são três dias de interrupção na sua cidade, que, não funciona. E aí então eles disseram, bom, então vamos falar com a Erundina. Eu me lembro disso claramente, o Boris falou... falou, bom nós vamos vou com a Erundina, Piero Gancia é um cara, é um, um, embora ele seja, ele, é um cara que criou todas as coisas em São Paulo, inclusive correu...

Rodrigo: Ele era piloto... corria pela Alfa...

Celso: 24h de Interlagos, corria com Alfa Romeo, aí o Piero Gancia e o Boria foram a São Paulo, e falaram com a Erundina e surpreendentemente na primeira conversa ela disse, topo, vamos fazer.

Rodrigo: Mas isso aí foi no final dos anos 1980?

Celso: Foi.

Rodrigo: Essa, éééé, voltando um pouquinho aí para o final dos anos 70, 79/80 quando a você falou questões políticas, de que voltou para São Paulo nesses dois anos, tinha alguma coisa a ver com essa questão do FI de não ter pago, eu me lembro que aqui no

Rio, estava encerrando o Ciclo do, da Intervenção para virar estado do Rio de Janeiro e não mais Guanabara, tá, e me pareceu que Marcos Tamoyo, que era o...

Celso: Prefeito.

Rodrigo: Prefeito na época, estava na expectativa de se tornar o governador quando o encerrasse o período e não foi, elegeram o Chagas Freitas, colocaram o Chagas Freitas, tá, e aí no governo de 79 que ainda era Marcos Tamoyo ele não quis F1, tá, isso foi uma resposta política?

Celso: Foi.

Rodrigo: A gente tinha condição de receber a F1...

Celso: Porque quando ele foi consultado na primeira vez, pelo menos até onde eu depreendi das conversas da CBF (CBA) ele quis um apoio de grana para fazer campanha .

Rodrigo: Para campanha... blz.

Celso: E aí ele não conseguiu, disse então eu não vou...

Rodrigo: É interessante porque ao mesmo tempo também percebi que ele é um cara que tinha muita influência no meio de construção civil no Rio de Janeiro.

Celso: Isso eu não sei.

Rodrigo: Então era um cara que inicialmente me parecia interessante, mas aí acabou que... Depois dele veio o Israel Klabin, que era uma cara totalmente contra a fusão. E também ele propositalmente ele não quis essa F1 aqui como uma retaliação aos militares ou tiveram outras questões?

Celso: Não sei te dizer

Rodrigo: Tem alguma lembrança? Não sabe dizer...

Celso: Não sou capaz de dizer para você.

Rodrigo: Blz.

Celso: Eu posso fazer uma conjectura, mas não não...

Rodrigo: É eu também estou aqui fazendo conjecturas, foram coisas que, até porque ele foi deposto do cargo, o Israel Klabin, ele tava negociando, só que ele foi deposto do cargo e até é ser deposto do cargo pelos militares ele não fechou com a F1. Quem veio a fechar depois o, ooo, outro prefeito que entrou, e que e era totalmente militar, me fugiu agora o nome a cabeça...

Celso: É porque...

Rodrigo: Júlio Coutinho.

Celso: Todo isso na verdade é uma estrutura política, porque, porque fazer isso, porque para contentar a situação, para tranquilizar a situação política, entendeu? O cara, o cara, que era puramente governador ou prefeito na época, o cara dizia; pô, mas eu não vou pagar um negócio desse para ter uma corrida de automóvel, essa que é a real, num momento em que tinha uma certa confusão por causa da fusão, babibibabababa... os caras não queriam desembolsar dinheiro, essa era uma verdade, e para desembolsar dinheiro eles queriam uma vantagem. Então, essa foi sempre a situação. Foi assim depois com o Brizola, foi a mesma coisa.

Rodrigo: Agora para os militares era muito vantajoso, porque era uma vitrine enorme.

Celso: Claaaro. Exatamente, era uma publicidade fantástica para o Rio de Janeiro e era uma, era uma, um negócio em que eles poderiam chegar mais diretamente ao povão para fazer olha; babababa, para fazer toda aquela coisa.

Rodrigo: Você lembra de alguma relação mais explícita em relação, o Rio estava crescendo para Barra da Tijuca, estava começando alguma coisa em relação a isso

Celso: Estava começando.

Rodrigo: Então, havia algum interesse nisso, de colocar lá o autódromo para trazer essa corrida...

Celso: Não, não, não... ainda era uma coisa muito incipiente esse negócio da Barra da Tijuca, quando fizeram o autódromo, o autódromo era um monumento no meio de um vazio gigantesco. A primeira corrida foi realizada no autódromo que era um negócio assim; o que é isso aqui? Era completamente, não tinha nada em volta do autódromo.

Rodrigo: Mas coincidentemente, a nossa primeira corrida aqui em 78 cruza com os primeiros grandes condomínios da Barra.

Celso: Com o crescimento. Com o surgimento.

Rodrigo: Surgimento, Novo Leblon, Nova Ipanema...

Celso: Ainda era, eles ainda não eram construídos, ainda estavam em fase de construção, fase de desenvolvimento e tal, era.... a primeira corrida foi realmente uma coisa assim, chocante, do ponto de vista de você ter aquela coisa imensa ali, no meio de, do nada.

Rodrigo: Entendi. Agora, uma outra dúvida minha. Organização. A do Rio era a mesma de São Paulo, ou eram organizações diferentes, independentes?

Celso: Não, quem organiza acorrida é a Confederação Brasileira de Automobilismo.

Rodrigo: Não tinha aquela coisa ainda do...

Celso: Agora, o Rio não tinha a tradição de corrida esse é o problema, não tinha tradição de corrida. Corrida no Rio era na Rua. Mas São Paulo já tinha tradição de corrida. Então o que acontece, São Paulo tinha um grupo ajeitado de comissários de pista já sabiam como é que deviam proceder e tal, tanto que as primeiras corridas aqui foram feitas trazendo esse pessoal de São Paulo. Quem atuou na corrida, comissário de pista, diretor de prova...

Rodrigo: E boicotaram né?

Celso: Todos eles vieram de São Paulo.

Rodrigo: Teve um boicote, não teve?

Celso: Não, não houve um boicote, houve uma, uma, uma, um certo confronto com o pessoal do Rio de Janeiro, que tinha, tinha... o Rio de Janeiro tinha algumas pessoas que eram muito vinculadas a isso, na época o que, eraa, Normam Casari, era Bob Sharp.

Rodrigo: O Normal era o gestor do Autódromo né?

Celso: É, então, então, esse pessoal que cuidava disso ficou muito aborrecido com o fato de eles não poderem ter uma uma, eles serem grandes conhecedores de corridas e não poderem ter o direito de organizar, mas não dava, porque é uma, tem um exército para você fazer uma corrida dessa, não são dois ou três caras, são mais de uma centena de pessoas e todas elas tem que ter conhecimentos específicos, e o Rio não tinha isso.

Rodrigo: Uma coisa que eu estava conversando com o Lito e me surpreendeu muito, que ele falou, ele foi muito enfático nisso. Rivalidade Rio x SP, né. Tinha alguma coisa que, por exemplo ele falou que teve uma, teve um evento muito conhecido aqui no Rio, ainda vou estudar um pouco mais isso, o Festival do Álcool, e esse evento aconteceu aqui no nosso autódromo e não no autódromo de Interlagos. E os paulistas sempre foram muito vaidosos com a própria pista e com o seu automobilismo e quando alguma coisa vinha para o Rio, eles sempre ficavam muito assim, éé́é, se sentiam preteridos...

Celso: Olha, eu nunca dei muita bola para isso não, porque, porque como é que as coisas são feitas? Ninguém traz uma coisa para cá assim por livre e espontânea vontade. Tem patrocinador? Não tem patrocinador? Não vem. A F1 esse negócio de achar que é esporte, aí não tem nada a ver com a F1. F1 é business. Então o automobilismo de uma maneira geral é business. Stock-car é business. É a maior mentira do mundo e é um business. Então você tem que, você tem que pensar nisso, quer dizer, tem patrocínio? Tem apoio financeiro de alguma parte? Agrada a TV Globo, por exemplo, que é hoje praticamente, se você não tiver o apoio da TV Globo, você não consegue transmitir a sua corrida. Então como é que é esse negócio. Então esse negócio, qualquer rivalidade que houvesse nisso, aí. Eu sou sempre uma pessoa

muito pragmática, entende, aaaaa eeee, isso é nhé nhé nhé... Não tem. Quanto paga? Essa que é a grande coisa da televisão...dadada do automobilismo brasileiro. Da F1 então nem se fala. Mas do próprio automobilismo, Stock-car, porque que Stock-car faz corrida no Rio de Janeiro, é uma coisa basicamente dominada pelos paulistas coisa e tal e tal, mas faz corrida no Rio de Janeiro, por quê? Porque tem apoio financeiro para fazer isso, porque é, você não consegue fazer, você tem quantas cidades importantes no Brasil de fato?

Rodrigo: Meia dúzia.

Celso: Nem isso. Nem isso né, quer dizer então, para fazer corrida de automóvel você precisa ter autódromo, você precisa ter comissário de corrida, você precisa ter uma uma uma, um apoio financeiro acima de tudo. O governo banca, paga alguma coisa? Quem paga? O patrocinador da categoria paga? Categorias tem patrocinadores, sempre foi assim, então quando, naquela época o automobilismo era o que? Fórmula VW...

Rodrigo: Fórmula Vê (Igual VW- Vê era apelido).

Celso: É, Fórmula, Fórmula Ford, quer dizer, era tudo vinculado naquela época às indústrias automobilísticas.

Rodrigo: Tinha muita presença.

Celso: E eram todas sediadas em São Paulo, o Rio não tinha indústria automobilística.

Rodrigo: Tinha só a FNM, que era em...

Celso: FNM que fazia caminhãozão, faziam Alfa Romeo, mas era uma, uma, um carro de pouco, de pouca expressão no mercado. Então essa era a coisa, para as fábricas também era interessante fazer as coisas fora de São Paulo. Porque São Paulo, ela já tinha a base dela lá. Já tinha toda a estrutura dela lá montada e tal. Mas fora de São Paulo eles não tinham a mesma visibilidade. Então você tinha o campeonato de Fórmula Vê, tinha duas corridas no Rio pelo menos todo ano. Eu não vejo muito assim essa coisa da rivalidade.

Rodrigo: O nosso autódromo aqui tinha uma boa importância, mesmo antes de ser reformado...

Celso: Era o segundo autódromo, era o segundo mais importante do Brasil.

Rodrigo: Sim, foi o segundo historicamente a ser construído em 1966.

Celso: É mas, aaa, esse negócio da rivalidade é uma coisa que eu nunca levei em consideração porque eu sempre tive ciência, sempre fui, fui, muito ligado nessa coisa de entender porque que era e como é que era, eu tinha... corria onde os caras quisessem, porque se botasse o dinheiro corria.

Rodrigo: Se desse negócio, vamos lá.

Celso: Exatamente, entende. Eu acho que essa coisa da rivalidade, então, vai para um patamar menos importante.

Rodrigo: Mais de vaidade do que de negócio.

Celso: Do que o patamar, do que importa mesmo que é; dá para fazer a corrida? Nós vamos ter grana para fazer a corrida? Isso é o que conta.

Rodrigo: Entendi. Tinha uma coisa que sempre me intrigou muito, é, a, em relação a organização, é, credenciais.

Celso: Credenciamento, ahm?

Rodrigo: Eu vejo que todo ano, quando, porque eu peguei as reportagens não que falavam por exemplo; a como é que foi a corrida, o Prost ganhou, o Piquet, não, essa parte de memória não me interessou muito, eu corria atrás das reportagens de bastidor, né então, sempre tinha uma reclamação; seguranças eram um bando de brucutus e impediram os repórteres de entrar, tinha repórter que não conseguia entrar mas o boxe era cheio de mulheres, tinha até criança para lá e para cá, enfim era uma coisa que era uma bagunça, né, essa questão de credenciamento, e pra mim o auge desse problema com credenciamento foi 85 ou 86 que a PM fechou os treinos de sábado, trancaram o Ballestre na torre de controle.

Celso: Risos!

Rodrigo: E chegou lá o pessoal, aliás a entidade que mais me incomoda quando eu pesquiso tudo é a RioTur, trancou a porcaria toda, o Ballestre não saia da torre de controle com PM na pista, aquela bagunça danada, um tensão, atrasou uma hora o treino, teve uma multa enorme depois por causa de credencial, que diziam que o Bernie tinha prometido tantas credenciais, mas depois não deram, e estavam lá para cobrar.

Celso: Mas quem, quem estava lá para cobrar?

Rodrigo: RioTur e se não me engano a CBA junto também.

Celso: Não, é o seguinte. O problema é o seguinte, no meu caso eu nunca tive muito esse problema porque eu era, eu tinha credenciamento da FIA entende, e a FIA sempre faz a distribuição do credenciamento na corrida anterior, ou quando a corrida é a corrida que abre a temporada ela entrega a credencial, para o ano inteiro é uma credencial, sempre a mesma, que vale para temporada toda, ela entrega antes da primeira, na quinta feira que antecede a primeira corrida da temporada, então essa coisa eu não tinha, mas sempre houve de certa parte aqui no Brasil, é, não é só no Brasil não, mas em muitos outros lugares, existe essa coisa do patrocinador, entende, você, o patrocinador ele tem, ele compra, o cara vai lá, você quer fazer

um hospitality no autódromo, você vai lá e compra um hospitality, esse hospitality te dá direito a um número X de credenciais e esse número X de credenciais tem direito de circulação no boxe em tais e tais e tais e tais circunstancias, entendeu? Isso tudo tem uma certa regulamentação embora ela pareça uma casa da mãe Joana, não é bem assim que as coisas são, entendeu, mas aqui no Brasil, realmente, no começo, as coisas foram complicadas, porque esses órgãos, esses órgãos, ligados ao governo, a RioTur é um órgão ligado a Prefeitura, então, é, esses caras, queriam sempre muito mais credenciais do que a F1 dava para eles.

Rodrigo: Hummm.

Celso: A CBA ela tem um número de credenciais também, ela não tem assim... a organizadora da corrida no país daquele momento ela tem direito a credenciais, número X de credenciais, até por que normalmente ela tem também uma hospitality no autódromo, ela tem, ela convida, como é que a CBA é eleita? A CBA é eleita pelos presidentes das entidades estaduais, né, então o Presidente do Automóvel Clube do Brasil vota pelo Rio de Janeiro, Presidente do Automóvel Clube Paulista vota não sei que lá, Centauro Motor Club de São Paulo tem direito a voto porque tem ligação com coisa, pessoal ligado ao automobilismo é que vota para a CBA, claro que como, éé, tem uma jogada política nisso, então a CBA convidava para para o Grande Prêmio todos esses caras que votaram eles eram convidados para o Grande Prêmio com direito a credencial para eles e para a família com direito a hospitality, com direito a passagem, com direito a hotel e até hoje é assim, até hoje, sempre foi assim, entendeu, até hoje é assim.

Rodrigo: A questão de fazer uma média...

Celso: Exatamente, você vai lá no autódromo de Interlagos na, no Grande Prêmio do Brasil agora, você vai ver que tem o Hospitality da Confederação Brasileira de Automobilismo, e todos aqueles caras tem direito, tem uma credencial, que dá direito num determinado momento a irem ao boxe, a ficar lá olhando o movimento, como é que é, ao paddock, entende? Aquela toda coisa.

Rodrigo: E aí se não chega o número o pessoal chia, reclama...

Celso: Os caras reclamam, porque deu para ele e não deu para mim, mas isso é, isso é também com jornalista quando tem essa, entende, porque, a credencial até hoje, ainda assim, ela é dada primordialmente para determinadas coisas, aí se vem o cara aqui do "Tribuna de Morro Grande", o cara chega lá: mas pô nós queremos duas credenciais. O cara não vai dar para ele, você não daria também.

Rodrigo: Sim, porque é apertado...

Celso: Aí começam a chiar, aaa bababa, que faz um buchicho danado e tal, então, mas é assim que funciona.

Rodrigo: Entendi.

Celso: A estrutura, é uma estrutura feita de pri...éé, na verdade se você pensar um pouco é uma estrutura de privilégios.

Rodrigo: Entendi.

Celso: Entendeu? É uma estrutura de privilégios, porque toda concepção é baseada nessa ideia, entendeu? É uma coisa feita para determinado público que é aquele público que conduz você; ou politicamente, ou economicamente a poder ter a corrida.

Rodrigo: Hummmm, entendi, então esse era o lance da credencial fazer a política..

Celso: Claro...

Rodrigo: com os eventos...

Celso: Claro, tudo está, tudo aaa. Esses, esses dois elementos, o econômico e o político são diretamente entrelaçados, um depende do outro e o outro depende do um.

Rodrigo: Sim, sim. E aí no meio disso tudo aí, a participação de cada uma dessas entidades: CBA, RioTur e FIA na organização desse evento, né...

Celso: A RioTur não tem nenhuma, a RioTur só faz, só fazia o seguinte: Está aqui o autódromo! Naquele momento, quando chegava quarta feira fazia uma vistoria no autódromo para ver se está tudo legal, a pista, área de boxe tal tal, ia pessoal da RioTur, ia pessoal da organização, ia o pessoal da CBA, ia o pessoal da FIA. Olhava tudo, tááá, tá tudo legal? Tá, tá. Muito bem. Estrutura de pista, fiscais, comissários, verificadores... então, tudo ok, tudo ok, então tá aqui o autódromo então meu pessoal vai entrar, e entrava o pessoal que realmente era o pessoal da Confederação Brasileira de Automobilismo que era o pessoal que cuidava da corrida junto com o pessoal da FIA, entendeu? Então a RioTur na verdade só tinha o trabalho de preparar o autódromo e entregar, RioTur, o Estado, o órgão o o....

Rodrigo: Era quem representava.

Celso: Tá aqui, tá aqui, o autódromo, pronto, aí os caras a partir de quinta-feira tá bom...tá sob a nossa jurisdição a partir de agora.

Rodrigo: Entendi.

Celso: É assim que funciona, até hoje, em qualquer autódromo do mundo.

Rodrigo: E aí no meio disso tudo eu via que a CBA, CBA não, RioTur volta e meia encrencava com relação aos contratos, e reclamava muito que o contrato, o "Fee" era

muito caro, que todo ano tinha que fazer um monte de obras e que eles não tinham esse retorno todo, e eu vi até várias vezes, em colunas suas do O Globo, você dizendo que isso um absurdo porque o retorno que a cidade tinha...

Celso: Claro, o retorno não é um retorno direto. O retorno da F1 basicamente é um retorno indireto você vai, você vai aaa, Grande Prêmio, vou te dar um exemplo, Grande Prêmio da Bélgica né, o Grande Prêmio da Bélgica entre nada e coisa alguma né, fica em Spa-Francorchamps é um lugar absolutamente vazio, mas na corrida leva 90, 100 mil pessoas só no domingo, entende? Então não da, 90, 100 mil pessoas é mais do que a população de todos os pô... os municípios que circulam o autódromo, tá tudo lo... não tem um hotel no raio de 50 km, você não encontra um hotel. Não tem, encontra, um restaurante vazio. Tudo isso é dinheiro. E dinheiro que gera imposto para o lugar, gera, gera, prestígio, traz novos, traz novas pessoas para passear por ali, etc. etc. etc. Esse é a coisa. O Rio de Janeiro, por exemplo, é um, quando tinha corrida, você não encontrava hotel, os restaurantes, vivi... estavam super lotados, tudo, quer di... esse movimento é um movimento que gira o dinheiro, entende? E que só em impostos gera uma grandeza de dinheiro. Esse é o retorno que tem. A RioTur reclamava por puro desconhecimento de causa.

Rodrigo: Não tinha noção desse retorno todo?

Celso: Nenhuma, eles não tinham noção. Porque RioTur é um órgão municipal, entende?

Rodrigo: Não tinha nada obscuro ali por trás, de quererem espertar, pedirem...?

Celso: Olha, eu acho que isso se devia basicamente a falta de conhecimento de como as coisas funcionavam.

Rodrigo: Ignorância pura.

Celso: É, eles não procuraram entender exatamente como que pode ser, onde a gente vai conseguir, por que eu estou gastando esse dinheiro? Que uma coisa que eles deviam ter se perguntado num primeiro momento antes de assinar qualquer contrato. Por que, por que eu vou gastar esse dinheiro? Por que? Porque esse dinheiro vai sair do meu cofre. Não saia do cofre deles. Mas, vamos lá, o que eu ganho com isso? Se eu não ganhar nada com isso, não faço, não vejo nenhuma razão para fazer corrida. Então o que eu ganho do ponto de vista político, o que eu ganho do ponto de vista político, o que eu ganho do ponto de vista comercial, o que eu ganho do ponto de vista, de éé, visão internacional, que você ganha uma, uma, uma abertura internacional com as transmissões de televisão e tatatatata... fantástica, você naquela época, você tinha antes da abertura da transmissão uma, uma espécie de uma visão da cidade que estava abrigando a corrida.

Rodrigo: Uma propaganda.

Celso: É, uma coisa rápida, era uma coisa de 2 minutos e tal, mas poxa, quantas milhares, quantos milhões, dezenas de milhões, centenas de milhões de pessoas, estavam vendo aquilo naquele momento.

Rodrigo: E eles não alcançavam isso?

Celso: Nunca, nunca alcançaram, e talvez se você organizar hoje eles vão continuar sem alcançar.

Rodrigo: Meu Deus do céu.

Celso: É sério, é um negócio impressionante.

Rodrigo: E aí, é, uma coisa que sempre, uma palavra que ficou marcado para mim, que eles reclamavam, eu já, eu vi m algumas matérias, é... a porque o contrato com a F1 é leonino.

Celso: Assinaram porque quiseram. A F1 não impunha o contrato para eles assinarem nada, eu tenho aqui esse contrato, interessa a vocês?

Rodrigo: Mas não era ruim para a cidade.

Celso: Claro que não. Nunca foi ruim para a cidade. Foi sempre muito bom para a cidade. Porque o autódromo leva um grande público, eram três dias de um, de de de uma de uma aaa visão mundial pra pra pra F1 no Brasil, né porque, aaa a cobertura na Itália é muito grande, a cobertura na Inglaterra é muito grande, naquela época tinha bons pilotos franceses, a cobertura na França era grande, então, isso era uma coisa que não passava pela cabeça das pessoas que isso é publicidade, isso é um chamamento turístico para você.

Rodrigo: Enorme. E aí, uma coisa que... estava vendo ooo (pausa para o cafezinho ☺)... Teve uma questão do Bernie, eu achei isso meio impossível, né, ele querer tomar conta do nosso autódromo, tinha a possibilidade de entregarem para a Foca na época, não FOM era Foca.

Celso: Não, Foca era outra história, a Foca era...

Rodrigo: Associação dos Construtores

Celso: Associação dos Construtores, que não tinha nada a ver com o Bernie...

Rodrigo: Tinha nada a ver com o Bernie.

Celso: Não.

Rodrigo: Ele não era o Presidente da Foca?

Celso: Não ele era o Presidente da, não era Formula One Constructors Association, era, como é que chamava?

Rodrigo: Era Foca.

Celso: Não, não era Foca, ele tinha uma uma umaaaa empresa dele que era ligada diretamente a Foca mas ele não... A não era Foca, era da Foca, ele era, realmente na época ele era da Foca. Que foi a origem da FOM e tal. Foi o único cara que conseguiu (risos) fazer com que o o, as equipes tivessem uma entidade forte.

Rodrigo: Entendi. Agora, isso era verdade ou era só uma mentira, uma coisa que, não me parece nem um pouco interessante a Foca...

Celso: Eu não acredito.

Rodrigo: ... ter uma autódromo na mão.

Celso: Eu nunca acreditei nisso. Nunca divulguei inclusive, nunca falei nada disso porque eu nunca acreditei, achei que tudo isso era uma cascata, não conseguia entender a razão desse negócio aparecer. Mas para que a Foca vai cuidar do autódromo no Brasil? Não faz o menor sentido.

Rodrigo: Não faz o menor sentido.

Celso: Embora o cara que o o o, o Bernie vendesse muito a ideia do Tamas Rohonyi, que era um...

Rodrigo: Era o braço direito dele.

Celso: ... era um funcionário dele, para, para, para o Brasil e tal... a pega mas nanaa, e a Globo acabou contratando o Tamas para fazer esse negócio todo.

Rodrigo: Uhum, hoje em dia o Tamas ainda é o gestor da daquela empresa Internacional Promotions que geri...

Celso: Que era do Bernie.

Rodrigo: Que era do Bernie.

Celso: Era do Bernie.

Rodrigo: Aham.

Celso: E, e, e...e ele, e ele, mas eu não vejo, eu acho que essas coisas circulam aqui no Brasil assim porque não há muita visão, é, vamos dizer assim, conhecimento do automobilismo internacional no Brasil é muito pequeno, muito pequeno, as pessoas ainda veem aquilo como um incidente, uma coisa né... gente eu entendo... uma coisa que sempre bato, a F1 não é esporte. F1 é negócio. E o Bernie acima de tudo é um grande negociante, ele não ia investir no Brasil para fazer o que? Para fazer corrida de Stock Car uma vez por ano em Interlagos. É ridículo né. Quer dizer, eu aliás, aaa acabou o autódromo de Interlagos, tem outro, para que

você pode, você precisa de autódromo num lugar que não tem automobilismo? Brasil não tem automobilismo.

Rodrigo: É muito fraco nosso automobilismo mesmo.

Celso: O Brasil hoje, o automobilismo no Brasil é concentrado em Stock Car. É uma mentira. Stock-car se você pensar é uma mentira. É um carro vendido como uma coisa que não existe.

Rodrigo: Não existe.

Celso: Não é verdade. Nada do que fazem...

Rodrigo: É uma chassi tubular com um 350 Edelbrock e bota para correr, uma injeção Bosch.

Celso: A, mas esse aqui é um Peugeot, isso aí não é nada meu caro.

Rodrigo: Não é nada.

Celso: Entendeu, é, as próprias empresas que geraram esse tipo de coisa caíram fora.

Rodrigo: Caíram fora.

Celso: Não tem mais.

Rodrigo: Só a Chevrolet que ficou porque está ali historicamente a 500 anos.

Celso: Exatamente. Então é...

Rodrigo: Um assunto bom que você puxou, que é uma outro curiosidade minha que eu não consegui achar resposta em lugar nenhum. Enquanto a F1 esteve no nosso autódromo, me parece que não, mas eu só pesquisei o período dos finais de semana de F1 do RJ, o nosso automobilismo aqui teve algum impulso ou nada?

Celso: O nosso automobilismo...

Rodrigo: Carioca.

Celso: Na época, nessa época, o automobilismo brasileiro era bom.

Rodrigo: Era muito bom... Copa Shell, Marcas e Pilotos

Celso: Ele tinha desde, desde aaa, corrida de fusquinha?

Rodrigo: Aham.

Celso: Aí tinha, F-3 muito boa, muito boa aqui no Brasil, pilotos de muito boa qualidade, organização dirigida pelas montadoras. F-VW, quem cuidava da F-VW era a VW, a F-3 quem cuidava era a Chevrolet era a Ford, entende, todos esses caras que se concentravam para fazer esse tipo de coisa, o automobilismo no Brasil era bom, gerou pilotos muito interessantes, muito bom. Mas hoje o automobilismo acabou, o Brasil não tem mais automobilismo.

Rodrigo: Mas aqui no Rio teve algum impulso ou não?

Celso: Teve geral porque essas corridas, havia campeonatos nacionais, então os caras corriam em Brasília, corriam em São Paulo, corriam no Rio de Janeiro. O campeonato tinha provas em todos os lugares e sempre havia assim, dependendo da da da CBA e tal, organizava corridas com, com várias etapas assim, então era muito, era muito com o automobilismo no Brasil.

Rodrigo: Era muito legal. E uma coisa que eu reparei na Quatro Rodas é a indústria cresceu, eles deram menos atenção para o automobilismo, mas tinha sempre uma parte lá que tinha muita informação, que mesmo que fosse em nota, de muitas corridas diferentes pipocando no Brasil inteiro.

Celso: Tinha. O Brasil já teve um automobilismo bastante interessante, e um automobilismo que era capaz de desenvolver pilotos.

Rodrigo: E era barato.

Celso: Era barato.

Rodrigo: Era barato.

Celso: E era capaz de desenvolver pilotos. Como era, como eram as montadoras que faziam esse tipo de pa.. de de corrida e era uma coisa então que tinha uma certa consistência, que você podia acreditar, atraiu patrocinadores.

Rodrigo: Uhum.

Celso: Entende, então você teve grandes equipes com patrocinadores muito bons, e ahm, o patrocínio existia, o interesse pela corrida era sempre muito grande, mas, mas isso foi ma... me... quando as montadoras abandonaram o automobilismo brasileiro, desistiram desse negócio e foi, acabou, ele foi progressivamente murchando, murchando....

Rodrigo: Mas aí essa desistência foi em função de questões políticas da gestão do?

Celso: Eu acho que foi em função de custo, custa caro você manter...

Rodrigo: É caro, em crise em cima de crise...

Celso: ... uma estrutura para você pode fazer, é caro, muito caro.

Rodrigo: É muito caro.

Celso: Não vale a pena...

Rodrigo: Final dos anos 80...

Celso: ... Elas eram donas totais do mercado não vou vender um carro a mais fazendo corrida ou não.

Rodrigo: Sim, final dos anos 1980 o Piero Gancia assume a Presidência da CBA, né, e de todos ali que me pareceu...

Celso: Piero Gancia com o Vice Boris Feldman de Vice-Presidente.

Rodrigo: Boris Feldman, o, ooo repórter lá de minas.

Celso: Risos!

Rodrigo: Sei quem é, encontrei Boris Feldman um, só conheci de vista num encontro de DKWs em Caxambu, ele tem um DKWzinho.

Celso: Uma figura! Ele é uma figura!

Rodrigo: É, e aí me pareceu ali que o Piero Gancia já chegou com essa vontade de levar a F1 de volta para SP, né e você tinha em função dessas questões de problemas contratuais muitos problemas...

Celso: Não, mas aí foi basicamente um problema político importante, aí foi basicamente um problema político, porque éé, pelo menos até onde eu sei, e eu transitava razoavelmente, eu com.. eu tinha razoavelmente boas informações sobre a Confederação Brasileira de Automobilismo, sempre tinha ligações ali, éé, eles queriam fazer a corrida no Rio de Janeiro, mas a Rio.. até onde eu sei, eu estou te vendendo o queque me disseram...

Rodrigo: Beleza, está ótimo.

Celso: ... não posso assinar em baixo isso aqui é verdade total. que eu me, que eu consegui descobrir foi que no momento de discutir o contrato, a CBA foi surpreendida por um pedido da RioTur de grana para, por fora, para a campanha, o Brizola prefeito, para a campanha do Brizola para governador.

Rodrigo: Entendi.

Celso: E era uma grana alta. E aí o Bernie...

Rodrigo: Recuou.

Celso: Falou, não, o meu negócio não é esse, o meu negócio é vender uma corrida, eu não vou patrocinar campanha de ninguém, não vou dar dinheiro para fazer nada disso. E aí os caras ficaram desesperados, por que éé, o pessoal da CBA deu...

Rodrigo: Me lembro que teve uma reunião na casa do, acho que do Joaquim Melo em Santa Tereza, foi um monte de gente...

Celso: Foi um negócio, assim, uuummm maluco, eu acho que não foi na casa do Joaquim Melo não, foi, foi na casa de quem...

Rodrigo: Foi um outro presidente da CBA então.

Celso: Não, é, acho que era aquele cara que da VW, a reunião, mas bom. E, e aí o que aconteceu foi isso. Aí e, foi um desespero total, e não tinha mais o que fazer, se não entra esse patrocínio, você não tem como fazer corrida no Rio de Janeiro.

Rodrigo: Sem o governo não tem como fazer corrida...

Celso: Não é um lugar industrial, o Rio de Janeiro não tem grandes indústrias, grandes grandes caras capazes de financiar uma corrida dessa.

Rodrigo: Nem a rede hoteleira tinha essa capacidade? De se reunir e...

Celso: Não tem nenhuma capacidade de fazer nada disso.

Rodrigo: Entendi.

Celso: São, são, uma corrida dessas custa muito caro. Hoje você tem "Fees" assim de coisa de, para fazer a corrida, o Fee hoje da F1 o mais barato que talvez seja o de Silverstone, é alguma coisa em torno de 20 milhões de Euros.

Rodrigo: De Euros, vai dar quase 100 milhões de reais, só para fazer a corrida.

Celso: Só para fazer a corrida.

Rodrigo: Entendi. E aí o Piero Gancia...

Celso: E aí tem (ruído) cobrissem, você paga 20 milhões de Euros tem que dar um autódromo impecável, manter uma área de boxe sensacional, se você, as vezes tem que fazer obras que custam, custam caro, um autódromo é, é, é, caríssimo para você manter...

Rodrigo: É muito caro.

Celso: O custo de manutenção de um autódromo é muito caro. Então quando começam, aaa vou fazer um autódromo no Rio de Janeiro, e vamos trazer o Grande Prêmio do Brasil, isto é uma maluquice.

Rodrigo: Qualquer arena hoje em dia é muito caro. O esporte hoje em dia atingiu um nível que uma coisa absurda.

Celso: É não tem jeito, você é, um asfalto de um autódromo dura um tempo limitado em determinadas áreas, porque o asfalto tem mais problemas com o sol, no Rio de Janeiro isso é ainda mais grave, em São Paulo pouco, mas aqui por causa da praia né, você tem dificuldades, então tem que refazer parte do circuito e de, próprio Interlagos já refez tantas vezes partes do circuito, tem que ter boxes, tudo isso custa muito caro, então é, hoje fazer uma corrida custa caro.

Rodrigo: O nosso autódromo em 78 quando a F1 veio para cá, eu me lembro que era elogia atrás de elogio.

Celso: Era espetacular...

Rodrigo: Espetacular. Muito bom

Celso: ...era muito bom, o traçado do autódromo do Rio.

Rodrigo: Era maravilhoso.

Celso: Fantástico, fantástico.

Rodrigo: Adorava andar ali. Era muito bom.

Celso: E depois fizeram aquele oval, lá para acorrida de de de...

Rodrigo: F-Indy.

Celso: F-Indy, o autódromo era realmente muito bom.

Rodrigo: E muito seguro.

Celso: Ele era interessante que ele tinha duas retas, uma reta grande de fronte das arquibancadas, daí você entrava no circuito sinuoso, trazia você para traz do boxe, tinha uma outra pequena reta, você tinha pontos de ultrapassagem, você tinha pontos de necessidade técnica, acertar o carro não era muito fácil. Muito interessante o autódromo do Rio. Era muito bom.

Rodrigo: E sempre, sempre uma, uma grande característica dele; segurança. Né ele foi muito moderno ele...

Celso: Muito seguro.

Rodrigo: Ele, por exemplo, São Paulo não tinha Interlagos uma pista de de, como pe que se diz, de circulação de carros de segurança como aqui no Rio tinha.

Celso: Aaa, um circuito adicional, claro...

Rodrigo: Uma pista secundária para essas coisas.

Celso: Não, o autódromo era impecável. Era realmente muito bom.

Rodrigo: É, e aí o que acontece, Interlagos sempre teve aquela mística daquele circuito de quase 8Km, também diziam uma circuito a moda antiga, maravilhoso...

Celso: É, não mas, era um circuito muito bom, o circuito de 8Km era um circuito muito bom, muito bom.

Rodrigo: Era um circuito completo, muito técnico, muito isso, beleza.

Celso: Um circuito que tinha algumas coisas que você praticamente aboliu dos circuitos que vem, é uma herança digamos assim do automobilismo americano e do velho automobilismo europeu, que era curvas inclinadas. A Um, a Dois e a Três eram curvas inclinadas, você fazia para trazer o carro, então era um circuito maravilhoso. Muito bom. O circuito piorou muito com a mudança que fizeram com negócio de curva do Senna, aquele negócio todo, o circuito piorou muito, deixou, ficou mais adequado aos interesses da da da da, F1 moderna.

Rodrigo: Aí, só elogios enquanto que nessa época que Interlagos foi ficando defasado e aí no final dos anos 80, é o nosso autódromo aqui a pista continuava muito elogiada, todo mundo gostava, apesar de eu sentir que alguns pilotos ainda achavam que o antigo traçado de Interlagos mais desafiados, mas o do Rio era um ótimo traçado.

Celso: O Rio só havia elogios para o autódromo do Rio, os pilotos gostavam muito, achavam o circuito muito interessante, sabe um circuito de uma certa forma desafiador com aqueles dois duas laterais que eram travadas, eu eu sempre ouvi muitos elogios para a pista do autódromo do Rio.

Rodrigo: Eu também, mas aí, e ele sempre aprovado pelo Derek Ongaro, só que aí por um outro lado eu começo a ver o Tamas Rohonyi em algumas entrevistas e outras posições da Foca em relação ao nosso autódromo reclamando da estrutura dele, que deixava muito a desejar em outros aspectos...

Celso: Manutenção.

Rodrigo: Manutenção.

Celso: A Foca se queixava muito da manutenção...

Rodrigo: E era ruim mesmo?

Celso: ... do autódromo, era era abandonado e só era recomposto para fazer a F1.

Rodrigo: Isso era verdade?

Celso: Era verdade. Você chegava no autódromo, fora dessas coisas faziam uma corridinha lá de não sei o que lá tinha mato dessa altura (alto) e tal.

Rodrigo: E estrutura para repórter que uma coisa que sempre peca fazer isso...

Celso: É caro fazer isso você tem que, para manter tudo aquilo você tem que ter um exército trabalhando diariamente no autódromo você tem, aí vai lá, abre a torneira no boxe, não sai água, você vai no banheiro (risos) entendeu, esse tipo de coisa que parece bobo mas é fundamental, o piloto chega lá sai do carro, corre no banheiro para fazer um xixi, porra aquele cheiro...

Rodrigo: Tudo horrível

Celso: Quebrado, sabe...

Rodrigo: Eu vivi um pouco disso.

Celso: É terrível.

Rodrigo: Terrível

Celso: Isso conta muito ponto contra, você tem que manter essa, manter as coisas funcionando.

Rodrigo: Então o que pegou foi a estrutura que não era de pista, mas a estrutura...

Celso: Não, a pista era fantástica, o que pegou foi manutenção...

Rodrigo: Arquibancadas?

Celso: Arquibancadas na época eram arquibancadas montáveis, que você monta e desmonta, né, quer dizer, era aquela, aquela podia ser substituída com facilidade...

Rodrigo: Ainda era?

Celso: Nas primeiras corridas eram, mas aí a medida que foi foi foi, foram fazendo as arquibancadas tal tal tal tal tal tal, a arquibancada você podia deixar lá, não acontece nada.

Rodrigo: O que eu conheço, é que a, quando eu frequentava, as últimas arquibancadas que tinham lá em frente a reta oposta, a reta grande, eram de concreto e estrutura armada.

Celso: Eram de concreto, nas primeiras corridas, não eram de concreto, eram de tábua, arquibancadas tipo... aí foram fazendo as arquibancadas, quando fizeram as arquibancadas, o grande problema era... exatamente o que tinha embaixo da arquibancada. Banheiro para o pessoal que vai na corrida.

Rodrigo: Não tinha nada.

Celso: Éé.. uma coisa que... o sujeito não conseguia entrar, então, essas coisas fazem parte de você ter uma boa corrida, não ter uma boa corrida, porque se o cara vai lá não consegue ir no autódromo, não consegue, vai fazer não sei o que lá, não funciona, vai lá não funciona, a não vou mais.

Rodrigo: Não vou mais. Quando foi para São Paulo em 90 né, eu conversando com o Flávio Gomes ele falou muito disso aqui, que ele, você também como ele cobria lá no local a corrida aqui do Rio e ele falou...

Celso: Conheço muito o Flávio, amigo meu.

Rodrigo: ... que a nossa organização aqui era muito ruim, e pior ainda se comparada à algumas corridas internacionais.

Celso: Ah bom, isso não dava nunca para comparar.

Rodrigo: Não dava nunca para comparar.

Celso: Não.

Rodrigo: E aí quando foi para São Paulo, já em 1990 a primeira corrida em São Paulo depois do Rio, também já foi outra organização. Era bem melhor mesmo ou era só uma...?

Celso: Era melhor, mas não era tão melhor assim, era... melhor, bem organizada, bem feita, mas não é Silverstone. Não é Paul Richard. Então éééé, essa coisa vai existir sempre, isso não tem jeito e a F1 sabe disso, a F1 sabe disso. E certas coisas eles até acham muito bom, por exemplo, correr no Canadá, eles adoram ir correr no Canadá, é uma corrida tão bem assim,

tão... não, mas tem todo um clima, aaa corrida tem... o Canadá tem um clima muito especial, eles adoram correr no Canadá.

Rodrigo: E o Rio tinha isso, né! Aqui tinha um clima diferente, ou era uma coisa...

Celso: A corrida, a corrida em Montreal, sabe uma cidade que veste a corrida?

Rodrigo: Sei.

Celso: Montreal veste a corrida. Você vai no treino tem 100 mil pessoas. É um negócio impressionante. Porque co... tem todo as facilidades, o metrô larga você na porta do autódromo, entende. Então todas essas, e tudo funciona, tudo direitinho bonitinho, então é a organização!!!! É bem organizado, não é Silverstone, mas é bem organizado.

Rodrigo: Silverstone é Suprassumo!

Celso: São Paulo era bem organizado, aqui não era tão mal organizado assim também não, porque os caras que vinham para cá eram de São Paulo, a ooo, os caras que cuidavam da corrida aqui eram os mesmo caras que cuidavam da corrida lá, o problema aqui era a estrutura...

Rodrigo: Que não tinha manutenção.

Celso: ...a estrutura não ajudava, exatamente.

Rodrigo: Entendi.

Celso: A RioTur queria muito dinheiro mas não cuidava do autódromo como devia.

Rodrigo: Não cuidava de nada. Uma coisa que eu sempre achei ridícula, aaa, a Foca pagava aluguel para RioTur do autódromo? Que eles reclamavam disso nos contratos... aaa o aluguel que pagam é ridículo, que aluguel era esse?

Celso: Não sei, nunca ouvi falar nisso, nunca ouvi falar nisso.

Rodrigo: Não tinha aluguel nenhum?

Celso: Que eu saiba não. Da Foca?

Rodrigo: É para utilizar nosso autódromo.

Celso: Imagina! Foca utilizava nosso autódromo só para fazer a corrida, não queria pagar um aluguel de ano inteiro.

Rodrigo: É, eu também não entendi.

Celso: O interessado em ter corrida é você. Você me paga para ter corrida pô.

Rodrigo: Entendi. E o que eles ganhavam...

Celso: Em nenhum autódromo do mundo a Foca faz isso.

Rodrigo: O grande retorno da Foca na época era bilheteria!

Celso: A Foca tem um contrato, tem um contrato bastante, a Foca não, o Bernie Ecclestone, na verdade, aaa o contrato deles é um contrato que envolve um monte de coisas, a bilheteria é o que menos interessa para eles, a bilheteria normalmente eles dão para o organizador, eles tem contratos publicitários, eles tem percentuais sobre a venda de hospitalitys, toda publicidade eles é que agenciam no circuito, eles tem, e tem o "Fee". Então eles não tem nada que os incomode, tudo só a favor, nada contra.

Rodrigo: Aaa então isso é, porque nos jornais fala-se em alguns momentos desse aluguel tá, e um dos grandes interesses do Bernie no nosso autódromo em relação à Interlagos, sempre faço essa comparação, é que Interlagos você tinha uma arquibancada assim, e aqui no Rio a arquibancada era gigantesca, cabia o triplo de pessoas que cabiam em Interlagos.

Celso: Mas se bem que Interlagos, mas por que? Porque Interlagos também Interlagos quando as corridas foram para lá, parte da arquibancada também era, não era fixa, era arquibancada montada para a corrida

Rodrigo: Entendi.

Celso: Aí depois que eles construíram, foram que , fizeram como aqui no Rio de Janeiro, foram construindo progressivamente as arquibancadas levando as arquibancadas lá para reta oposta e tal

Rodrigo: Mas nunca teve a mesma capacidade que o Rio teve.

Celso: Tem!

Rodrigo: Tem? Cabe bastante gente hoje em dia?

Celso: Tem!

Rodrigo: Hoje em dia cabe. Chegando agora aqui na atualidade, como é que você vê essa coisa de vir para cá a nossa corrida?

Celso: Eu acho ridículo! A única palavra que eu posso encontrar, eu acho ridículo! Você construir um autódromo, um autódromo, para a construção de um autódromo hoje, você precisa de dispor de tempo e muito dinheiro. Eu vou dizer para você, um dos últimos autódromos assim construído, o autódromo da China, os caras trabalharam 24hrs por dia durante quase dois anos.

Rodrigo: Entendi.

Celso: Chinês!

Rodrigo: Chinês. Uma ditadura né!

Celso: Gastaram, alguma coisa em torno de 1 bilhão de reais.

Rodrigo: Muito dinheiro.

Celso: Então, você, vamos supor que seja metade, 500 milhões de reais. Você botar um autódromo, gastar 500 milhões de reais, para fazer uma corrida por ano, faz sentido?

Rodrigo: Não faz. Não faz.

Celso: Se você tem uma estrutura disponível que você pode usar, seja, sei lá, São Paulo, Fortaleza, não interessa aonde, não faz sentido, entende, isso é, isso, essa é uma história muito mal contada no meu entender. Tem muita coisa aí que, tá por trás e ninguém conta né.

Rodrigo: Falando em reforma, quando a Luiza Erundina reformou São Paulo que a Shell se meteu no meio e bancou aquilo tudo, né, que ela prometeu terrenos para Shell para montar postos de gasolina e utilizar durante 20, 30 anos aqueles postos de gasolina, logo depois a Câmara de Vereadores de São Paulo entrou em cima dizendo que aquele contrato com a Shell, não prestava e a reforma de Interlagos foi uma coisa é assim, 3 meses, 4 meses refizeram o negócio todo.

Celso: Você tendo a infraestrutura você faz, esse que é o problema, aqui você vai sair do zero. No Rio de Janeiro não tem nada! Você vai ter que fazer primeiro uma avaliação, só para você fazer uma avaliação do terreno, como é que, que tipo de construção ele aguenta, como é que vai ser, como é que é, você já vai perder alguns meses.

Rodrigo: E naquela época a Shell bancou tudo mesmo, não teve nenhum dinheirinho da prefeitura?

Celso: Não sou capaz de dizer para você.

Rodrigo: É, não sabe, não sem problema, maravilha! Agora né, eu também estou achando muito estranho essa história, para mim está muito mal contada aqui do Rio, como amante eu adoraria que tivesse, assim, mas racionalmente não presta.

Celso: Não mas... São Paulo sempre foi muito mais interessada em automobilismo que o Rio de Janeiro.

Rodrigo: Sempre.

Celso: Incomparavelmente mais.

Rodrigo: Como você enxerga o nosso automobilismo aqui nessa cidade?

Celso: Porque você não tem corrida, lembra, São Paulo, até hoje tem corridas assim ...

Rodrigo: Tem...

Celso: ... tem corridas de pequenos carros...

Rodrigo: Todo final de semana...

Celso: Sport não sei que lá, não sei que lá... aqui você não tinha nada disso. Você não tem uma umaaa, a praia não deixa você ter esse negócio. Então é a praia é de graça. Então você vai, se você fizer uma corrida, a corrida de Fórmula, e eu assistia todas as corridas que aconteciam aqui em Interlagos, eu gostava de, aqui no Jacarepaguá, vi corrida de Fórmula VW, e as corridas eram boas, eram boas e tinham um público pequeno...

Rodrigo: Razoável.

Celso: Pequeno.

Rodrigo: Pequeno.

Celso: E se você comparar com o público de São Paulo, também não era muito grande, mas era o dobro do público do Rio de Janeiro, no mínimo. É, éé uma coisa de deeee interesse da cidade, eu não sei São Paulo é muito mais ligado em corrida de automóvel do que o Rio de Janeiro.

Rodrigo: Tem uma cultura que a gente não tem tanto.

Celso: Não tem. É realmente um problema da praia. (Risos)

Rodrigo: É... mas é uma competição desleal... (Comentário face a vista da praia do Leblon do apartamento no entrevistado).

Celso: Acho justo, acho muito justo.

Rodrigo: É uma competição desleal.... Muito obrigado Celso...

Celso: Olha não pude te ajudar muito...

Rodrigo: Que isso!!! Para quem falou que não lembrava de muita coisa me contou muito aqui, maravilha, maravilha.

Celso: Eu eu, tenho assim algumas, algumas coisas que eu vejo as pessoas tratarem aqui no Brasil em relação à automobilismo que elas continuam sem ver o que é o mais importante do automobilismo. Você precisa entender os mecanismos financeiros que levam as essas coisas todas né, eeee você pensa o seguinte, bom é, quanto investe a RedBull para correr na F1?

Rodrigo: Nossa, tem duas equipes. (Red Bull é dona da RedBull Racing e Toro Rosso)

Celso: 350 milhões por ano no mínimo

Rodrigo: Duas equipes, pelo amor de Deus.

Celso: Pois é, 350 milhões de dólares no mínimo...

Rodrigo: Em cada equipe...

Celso: ...por ano, não...

Rodrigo: Nas duas?

Celso: É. Investimento direto. Quanto custa você manter 500 sujeitos tecnicamente bem, muito aprimorados, tecnicamente muito aprimorados para cuidar dos seus carros, por mês?

Rodrigo: É muito dinheiro.

Celso: Você começa a pensar nessas coisas, você vai que não há como essa estrutura não se basear em grana, não tem jeito entendeu? Então vo, aaaa mas eles ganham aaa, eles ganham prêmio de temporada se forem um time de ponta ganha 300 200 milhões de eu dedede libras etc., é verdade, mas custa muito mais caro, o gastam o dobro disso para correr então tem que ter patrocinador tem que ter não sei o que lá e você precisa manter um padrão não é? Para você ter um patrocinador, essas coisas que as pessoas não conseguem entender muito bem. E que essas coisas são a base da F1, por que eu digo para você, F1 não é um esporte...

Rodrigo: É negócio

Celso... é negócio.

Rodrigo: E ao automobilismo é esporte?

Celso: Pode ser, já foi entende, poder ser. Você pode ter corridas, eu vi, eu cheguei a ver algumas corridas quando eu era, quando eu, o cara, os caras pegavam um fusquinha tirava as calotas da roda, tirava o para-choque e tal e faziam corridas de fusquinha e Interlagos pô!

Rodrigo: Sim!

Celso: Eu fui ver! Eu tinha uns amigos que botavam o carro deles para correr, tinha pouco fusquinha?

Rodrigo: Não.

Celso: Tinham 30 fusquinhas para correr lá, o prêmio era sei lá quatro rodas dedede titânio (OBS: Magnésio, as rodas esportivas antigamente eram de magnésio).

Rodrigo: Isso é uma coisa que eu reparo muito é, e aí eu não sei como é que você enxerga isso em relação a CBA e a Faerj, pra mim a Faerj é uma coisa que não existe...

Celso: Não existe, para você ela não existe, e ela não existe mesmo! Você tem toda razão! (risos).

Rodrigo: Uma coisa que eu vejo a gente tinha no anos 80 Copa Shell, Marcas e Pilotos, Fórmula VW e Fórmula Ford. Automobilismo nunca vai ser barato, mas eram categorias que se adequavam mais a nossa economia...

Celso: Claaaro, claro!!!

Rodrigo: Então você conseguia com que, o cara que é pobre não vai fazer aquilo, mas você tinha pessoas que com um certo dinheiro sobrando...

Celso: Razoável poder aquisitivo que podiam brincar nesse negócio. Exatamente.

Rodrigo: Talvez não fossem brincar pelas primeiras posições...

Celso: Exatamente.

Rodrigo: Mas estavam lá...

Celso: Exatamente, exatamente.

Rodrigo: E hoje em dia você tem uma Stock-car e você tem outras categorias que uma equipe de Stock-car gasta dois três milhões por ano...

Celso: E depois você tem que pensar o seguinte; se eu tiver a Shell, se eu tiver a VW organizando aqui e fazendo e dando os motores para os carros, essa VW vai querer que essa categoria seja uma categoria interessante, então se eu sou a Shell eu tenho interesse em prestigiar essa categoria, se eu sou a Goodyear eu posso ter interesse em patro... entrar nesse jogo , entende, essa estrutura de confiabilidade é movem as pessoas a fazerem, as empresas a fazerem investimentos. Qual é a confiabilidade que você tem no automobilismo hoje?

Rodrigo: Muito pouca.

Celso: Nenhuma. Então você pega a Stock-car, você já viu quem é que anuncia na Stock-car? Laboratórios.

Rodrigo: Um monte deles. Só laboratórios.

Celso: Todos eles. É uma corrida de patrocínio de laboratório! (Risos).

Rodrigo: É uma coisa louca!

Celso: Por que? Porque os caras que correm são os donos daquela porcaria! (Risos, altos).

Rodrigo: E é uma outra coisa que eu reparo, não sei se você já, já percebeu isso também, você tem alguns pilotos da Stock-car né, como se fossem...

Celso: Tem uns pilotos muito bons.

Rodrigo: Muito bons, como se fossem famílias e essa família corre a Stock-car, ela corre a Copa não sei o que, ela corre, você sempre vê as mesmas pessoas, então você vê, eu pelo menos vejo o automobilismo brasileiro fadado ao insucesso.

Celso: Olha a Stock-car, você disse absolutamente a verdade, o carro da Stock-car é produzido pelos Giaffone.

Rodrigo: Sim.

Celso: Só, eles são construtores únicos dos carros que correm a Stock Car. Então esses caras, se amanhã eles disserem olha; vou fechar a fábrica.

Rodrigo: Ferrou, acabou.

Celso: Entende? Aí tem os Giaffone, aí o Giaffone conhece o Paulão, Paulão conhece o Chico Serra, O Chico Serra... entende, e aí vai ficam núcleos familiares que já eram integrados há vinte anos atrás formando ali aquela aquela panela, eeee, e aí?

Rodrigo: Você tem um ou outro que quer por trás tentar chegar mas...

Celso: Difícil, tem um caras até talentosos que já apareceram, aí aquele garoto o Fraga (Felipe Fraga), um cara muito bom, muito talentoso, dirige muito bem ele, mas pô, que o cara vai fazer ali, qual é a expressão da Stock Car, o cara sai do Stock Car vai correr aonde? No DTM? Não vai ver a cor da bola, entende, é um outro patamar.

Rodrigo: Aqui a coisa não é profissional.

Celso: Não tem, não tem uma carreira, você não consegue construir uma carreira com esse tipo de carro. Antigamente se você saia do Kart e pegava um Fórmula Vê, depois do Fórmula Vê você passava para o Fórmula 3, você tinha esses carros no Brasil, você chegava se tivesse ido bem, você podia correr na Fórmula 3 na Europa que era uma carro muito parecido

Rodrigo: A nossa Fórmula 3 Sul-Americana no final dos anos 80 estava dando super licença para Fórmula 1.

Celso: Pois é. Pois é, mais aí hoje você vai fazer o que?

Rodrigo: Os pilotos da época, é os três principais que passaram pelos ano 80, Fittipaldi, Piquet e Senna.

Celso: Pace, Pace (José Carlos Pace, o Moco).

Rodrigo: O Pace, mas esses três que foram nossos três campeões algum deles teve alguma presença, alguma influência na na troca de lugar da F1 no Rio de Janeiro e São Paulo?

Celso: Balançando a cabeça negativamente.

Rodrigo: Nada. Só corriam, mais nada

Celso: Eles eram, eles eram pilotos...

Rodrigo: Mais nada.

Celso: Nessa épo... e quem manobrava todo esse negócio, era, porque ele conseguiu juntar, era o Bernie.

Rodrigo: Bernie, é o cara!

Celso: O cara, então esse sujeito era que tinha tudo na mão. Piloto era piloto, não tinha essa história aí. Podia até se quisesse, se eles tivessem um outro tipo de participação, mas eles eram pilotos e estavam satisfeitos com isso.

Rodrigo: Surgiu uma dúvida agora em relação a Copa Shell, éé, eu não se era Copa Shell e virou Marcas e Pilotos, ou se a Marcas e Pilotos virou Copa Shell, mas teve uma troca no meio do caminho aí que a Shell abandonou o patrocínio e aos poucos as fábricas também começaram a abandonar...

Celso: Foi uma saídaaaa, porque as fábricas se quisessem, a Shell não vai patrocinar, tudo bem eu pego a Ipiranga, a Esso, as fábricas tem esse poder, aaaa pneu eu quero que o pneu do meu carro seja Goodyear, eles tem esse poder, quantos pneus Goodyear ele pode colocar no carro dele na produção na fábrica, então essa força as fábricas tem, ninguém mais.

Rodrigo: Ninguém mais, e se não tiver com elas a coisa não acontece.

Celso: Exatamente.

Rodrigo: Mas eu vi uma coisa em alguma reportagem dizendo que teve uma mudança de regulamento na época que beneficiava os carros da VW, os Passat na época com os motores AP1600 e aí em função dessa mudança de regulamento que estava a CBA no meio metida...

Celso: Esvaziou.

Rodrigo: ... esvaziou.

Celso: É verdade.

Rodrigo: Foi essa mu...

Celso: É verdade, é verdade, é verdade. Essa coisa de você não ter, porque, o grande o grande problema na competição no Brasil é que nunca houve uma preocupação técnica de ter um carro, esse cara aqui é o bambambam, o Ross Brawn, para dar um parâmetro de limitação técnica das categorias entende, então vo, você, o carro de corrida hoje tem limitações técnicas em qualquer categoria que seja, muito específicas, muito, e aqui era meio assim vai dar valsa, e aí aconteceu esse tipo de coisa. Mas aí se for correr, fazer de novo aqui, vai acontecer de novo a mesma coisa, entendeu. Porque a cabeça não é a cabeça, a cabeça é uma cabeça de encontrar uma saída, aí sabe é natural a saída não pode escapar de determinados padrões, você tem que encontrar uma saída dentro desse patamar, né. E aqui, aaaa mas saiu um pouquinho, então está bom (risos).

Rodrigo: E a CBA no meio disso tudo sempre foi uma confederação muitooo omissa...

Celso: A CBA...

Rodrigo: O que era a CBA?

Celso: Nunca teve muita fooorça, entende, a CBA foi uma confe, foi foi importante no moment... a no tempo do Mello a CBA foi importante porque o Mello conseguiu amarrar com as indústrias, no momento que as indústrias começaram a se esgarçar a CBA desapareceu.

Rodrigo: Desapareceu. Perdeu tudo.

Celso: A CBA virou uma entidade... apenas de recolhimento de credenciais para o Grande Prêmio do Brasil.

Rodrigo: Entendi, e de cobrança dos pilotos de pagar para poder correr.

Celso: Pesava muito pouco!

Rodrigo: Beleza. Celso, sei como te agradecer.

Celso: Vamos lá, onde é que eu assino, desculpa pela minha, pela minha.

Rodrigo: Nada, que isso!

Flávio Gomes – 05 de Agosto de 2019.

Rodrigo: Eu comecei a pesquisa em 77 que foi a última corrida em São Paulo antes de vir para o Rio, tá, nessa época você devia acompanhar mais como...

Flávio: É, eu tinha 13 anos.

Rodrigo: você tinha 13 anos, mas depois como repórter você veio a conhecer a coisa.

Flávio: é eu comecei a trabalhar com isso.

Rodrigo: E aí o que eu tenho de informação que eu vi de Jornal O Globo, JB e principalmente Quatro Rodas eram problemas em relação a estrutura de Interlagos, tá, mas eu também vim pesquisando por que que vieram a reformar o autódromo do Rio de Janeiro, né, e aí eu descobri algumas coisas que s relacionam a ditadura e à época de transição de Guanabara para Estado do Rio, né, você tem alguma informação sobre isso, lembra de alguma coisa que tenham falado por que que a F1 saiu de lá para vir para o Rio?

Flávio: Bom, aaaa 77 ééé foi essa corrida que teve...

Rodrigo: Curva 3 todo mundo saiu

Flávio: Todo mundo bateu, aaaa, Interlagos, Interlagos tinha um autódromo queeee, chegou a ficar fechado numa reforma grande que foi feita no final dos anos 1960.

Rodrigo: 67 a 70.

Flávio: Isso, o Paulo Maluf acho que era o Prefeito de São Paulo se eu não estou enganado eeee aí quando começou a receber a F1 em 72, acho que ele se prestava aquele, aquela F1

daquele, daquele momento, embora fosse uma pista que tivesse alguns problemas de segurança, óbvio, mas ninguém se preocupava muito com isso, outras pistas do mundo inteiro também tinham, eeee, na medida que a F1 foi correndo aqui algumas dessas deficiências de Interlagos começaram a, gritar um pouco, até porque era um começo, nós estamos falando da, começo dos anos 70, era o começo da verdadeira profissionalização da F1, pilotos ganhando mais, entrada de patrocinadores, éé televisão etc. etc. Então não para dizer que sim, houve, quando a gente chegar no Rio de Janeiro, por que que saiu existe um fato muito claro, você sabe qual que é que a gente vai esmiuçar. Mas Interlagos aaa saída em 1977 até, ela não foi nem uma coisa definitiva porque havia perspectiva de um revezamento entre São Paulo e Rio para o Grande Prêmio do Brasil, então 77 foi digamos que aaa, quando quando aconteceu esse acidente, houve uma troca de asfalto ali que foi em cima da hora, ééé o asfalto começou a se soltar, então muito das deficiências de Interlagos elas eram, aaa, absorvidas, admitidas – tá o ano que vem arruma – então não sei que lá, só que se chegou num ponto em que por conta acho que desse acidente, desse desse acidente múltiplo, pessoal falou – bom, chega, para, não dá, desse jeito não dá mais – né, ainda não estamos falando de tamanho da pista de segurança

Rodrigo: Arquibancada

Flávio: Faltava espaço, arquibancada era apenas uma arquibancada aaa que é o setor A hoje na reta dos boxes, não havia arquibancada como é hoje que são aquelas arquibancadas provisórias, o pessoal ficava em cima do muro, em cima do, em barranco, então nesses 5 anos de 72, a primeira corrida, que não valeu para F1 não valeu para o campeonato mundial, até 77, nesses 5 anos a F1 evoluiu, numa velocidade rápida, grande, até em relação ao que aconteceu nos ano 60. Se você pegar 60 vai, de 50 quando começou a F1 até 70 a evolução não foi tão grande quando de 70 para 77, porque coincide como eu te falei com a entrada de grandes marcas, de grandes patrocinadores e pilotos come... e televisão e globalização, uma globalização meio incipiente ainda, mas ainda assim uma coisa, um esporte que começou realmente a ganhar um caráter mundial. Eu e lembro que a F1 até ali era praticamente um campeonato Europeu, né, tinha corrida no Estados Unidos, de vez em quando e não mais do que isso. Então chegou um ponto de, de de, como diz o idiota do Bolsonaro, um ponto de inflexão, ééé, ficou meio ooooeéé insustentável defender Interlagos do jeito que estava. Ali a gente já vivia... em 77 Jackie Stewart já não corria mais, mas ele foi o primeiro cara a se levantar contra aaaa...

Rodrigo: A morte do François Cevert.

Flávio: insegurança, a morte do François Cevert ele parou de correr e tudo mais, e aquilo começou a assustar né, porque enquanto morria gente em... sem televisão, sem imprensa, sem nada, aaa vai faz parte do jogo, quando começou a ficar uma coisa meio violenta acho que tudo isso contribuiu para Rio de Janeiro, tá ok?

Rodrigo: Entendi.

Flávio: O autódromo estava sendo modificado aqui né...

Rodrigo: É mas por que foram reformar, foi justamente por isso, surgiu a oportunidade, o governo quis, vamos lá, por que não reformaram Interlagos?

Flávio: Primeiro porque éé Interlagos pertencia a Prefeitura de São Paulo, aaa e Jacarepaguá é uma coisa meio nebulosa, Jacarepaguá ninguém sabe de quem era o terreno...

Rodrigo: Sim, dizem que era da Aeronáutica.

Flávio: Exato, mas aí quem administrava, o autódromo, o melhor cara para falar sobre isso, depois vou te dar o contato é o Tamas Rohonyi que é oooo, hoje é o organizador, o promotor do Grande Prêmio e ele já estava nessa história lá na década de 70 quando a corrida veio para cá, ele vai te dar informações melhores de como essas coisas aconteceram aqui, agora, Por que que reformaram Jacarepaguá? Porque São Paulo tinha automobilismo e tinha F1, aaa, já existia autódromo no Rio Grande do Sul, o Rio de Janeiro tinha uma pista muito ruim, a pista de Jacarepaguá era uma pista que não não comportava sequer campeonatos nacionais, éé ali nós estávamos vivendo ali nos 70 F-Ford, começo de...

Rodrigo: Fórmula Vê.

Flávio: Fórmula Vê já tinha, era São Paulo praticamente eu não sei se corria aqui se corria...

Rodrigo: Corria, corria...

Flávio: Mas enfim, já tinha montadora envolvida aí não dava para ser, não dava para ser a pista que era, não dava para ser, então acho que por isso que resolveram reformar eeee apareceu a chance da F1 e trouxeram a F1, cidade turística aaa uma boa rede hoteleira, Interlagos em baixa, em todos os sentidos né, precisando de reformas, precisando de gasto, ninguém aparecia lá para pagar, para enfiar dinheiro naquele autódromo, e aí eu acho que foi isso, mas tem muito a ver com o turismo também, porque o Rio de Janeiro sempre foi uma cidade muito atraente para esse tipo de coisa.

Rodrigo: Em relação ao interesse de governo federal, ditadura você nunca ouviu nada?

Flávio: Cara, não. Não porque era, vivíamos ali uma ditadura, os governadores daqui e de São Paulo eles eram biônicos, não eram eleitos então não havia uma disputa...

Rodrigo: Ainda mais aqui com a Fusão.

Flávio: É teve a fusão Guanabara – Rio, não havia uma disputa eleitoral partidária, aaa vamos construir trazer para cá porque aí a gente ganha a eleição. Não, talvez algum interesse, não sei não sei, se algum interesse, eu acho, eu acho que assim existia a chance de o Brasil perder a F1, por conta daquelas coisas todas...

Rodrigo: A CBA morria de medo disso.

Flávio: Morria de medo e aí a CBA era aqui, como todas as entidades, ainda é, então eu acho que isso acabou éé levando a trazer a F1 aqui para o Rio de Janeiro, acho que não tem nada a ver com Nelson Piquet, que pelo fato de ser carioca, eu já li algumas coisas – não porque a corrida era em São Paulo porque o Emerson era paulista, aí quando o Emerson parou de correr, o Piquet era carioca, do Senna, isso é bobagem, não faz nenhum sentido.

Rodrigo: Agora 78 aqui no Rio foi maior sucesso aquele segundo lugar de vitória do Emerson, 79, 80 volta para Interlagos né, eu já conversei com o Lito, né, eu perguntei o Lito porque que voltou, aaa Rodrigo tem uma questão aí do Rio de embate com São Paulo de uma rixa uma rivalidade muito grande e São Paulo fez de tudo para não deixar essa corrida ir para o Rio e ficar em Interlagos, você sem alguma...

Flávio: Olha, o automobilismo paulista ééé sempre foi mais forte do que o automobilismo carioca, de novo a gente vai ter uma série de fatores aí de de de de áreas de influência que eu acho que levaram a corrida de volta para lá, aaa por exemplo, a Stock Car estava começando, GM, GM a GM não tem nada a ver com a F1 mas eu digo...

Rodrigo: É uma indústria em SP

Flávio: Uma indústria em SP, o automobilismo mais forte lá, Ford lá...aaaa

Rodrigo: Todo mundo lá, aqui só tinha a FNM.

Flávio: Aqui só tinha, isso, Xerém, fazia caminhão velho, aaa então a cultura automobilística de São Paulo sempre foi muito mais forte do que do que Rio de Janeiro então naquela ideia de de fazer um revezamento aaa voltou para lá ficou anos lá né? 78..79 e 80 depois veio para cá.

Rodrigo: Aí veio para cá em 81, e os pilotos lá estavam chiando para caramba. Jody Scheckter até liderou...

Flávio: Porque aí como eu te falei a questão da segurança, a preocupação com a segurança ela começou a crescer de uma maneira exponencial e aí Interlagos realmente era uma pista que...

Rodrigo: E aqui era muito seguro.

Flávio: Aqui era mais seguro, uma pista plana, uma com bastante área de escape, larga. Lá não, lá tinha dois problemas, tinha dois problemas em Interlagos seríssimos que era a curva do sol e a curva 3, curva 3 no final da, a curva 3 no final da reta, ali não tinha como fazer área

de escape o carro chegava muito rápido aahnn, ninguém se propôs a fazer uma reforma para adequar o autódromo para F1, né, e aí alguém aqui conseguiu pegar a corrida de vez porque a corrida aqui foi um sucesso em 78, éé, existia um ambiente mais favorável de novo turismo, de novo os pilotos gostaram.

Rodrigo: O Bernie já estava liderando a coisa né?

Flávio: 78 o Bernie ainda era da Brabham, mas ele era.

Rodrigo: 81, quando veio para cá.

Flávio: 81, ele era dono da Brabham mas aí já era o cara da Foca, que era a associação dos construtores eee e aí cara Globo, aí entra um pouquinho da TV Globo. A globo aqui no Rio e tudo mais e tal, a Globo crescendo para caralho negociação daqui, negociação dali...

Rodrigo: Bilheteria para o Bernie fez diferença nisso?

Flávio: A deve ter feito (risos).

Rodrigo: Com certeza!

Flávio: Com certeza.

Rodrigo: Agora essa relação da rixa Rio x SP no automobilismo...

Flávio: Olha... a CBA aqui mas aaa muitos presidentes de CBA eram de São Paulo. O Piero Gancia quando veio, quando levou a F1 para São Paulo ele era o presidente da CBA aqui no Rio, mas ele era um cara italiano, mas radicado em São Paulo, não acho que houvesse uma rixa, uma disputa, porque, assim, pode até haver no no, na periferia, mas não é isso que decide, não é isso que determina, com certeza teve a ver com grana, teve a ver com interesse das equipes, com interesse dos pilotos, com oo Rio agradou né, então Interlagos estava realmente começando a ficar muito perigoso tinha a história de Interlagos que isso também pesou um pouco, com televisão, transmissão de televisão, Interlagos é uma pista muito grande que tinha poucas voltas...

Rodrigo: Aqui no Rio tinha mais...

Flávio: Tinha muito mais, então, não havia aquela tecnologia, essa tecnologia de de transmissão como é hoje que você tem 500 mil câmeras, você pode fazer uma corrida de 5 voltas que é a mesma coisa, mas aqui não, naquela época não, 40 anos atrás quase você tinha poucas câmeras e e e arquibancada lá em Interlagos só na reta dos boxes, de novo né, o carro só passava lá 20 vezes 30 vezes, não sei quantas voltas tinha, quantas voltas tinha a corrida, tinhaaa

Rodrigo: 7 Km interlagos né?

Flávio: Tinha 8 km Interlagos quase...

Rodrigo: Aqui com a pista grande tinham quase 5.

Flávio: Quase 5, então 40% mais trinta e pouco por cento a mais de voltas, isso também, foi influ, tudo isso foi influenciando oooo... em resumo o Rio passou a ser melhor do que Interlagos para receber a F1.

Rodrigo: Passou a ser um produto melhor.

Flávio: Sim. Um palco melhor para a corrida.

Rodrigo: Agora, quem organizava em São Paulo eram as mesmas pessoas que organizavam no Rio ou eram coisas separadas, por exemplo, estavam organizando em São Paulo, decidiram vai para o Rio, o pessoal que estava em São Paulo veio para o Rio ou separou?

Flávio: Então, éé, eu não vou lembrar de novo, eu nem trabalhava nessa época, mas o Tamas que eu vou te falar, se eu não me engano o Tamas ele está envolvido com organização é, quase que desde sempre, no início, no início tinha os caras da TV Globo, Escalamandré, os caras que trouxeram a F-2 para cá, o que morreu, os caras que morreram no avião da Varig em Orly em, 73, estava indo para Inglaterra para assistir o Grande Prêmio da Inglaterra, o avião caiu na França. A Globo sempre esteve muito envolvida na, na, na F1 né, aaaa, quem, a questão da promoção de quem é promotor ela é, ela também veio mudando muito ao longo dos anos, a Globo chegou a ser dona do Grande Prêmio do Brasil de F1, agora faz uns 5, 6 anos, ela comprou a International, a Interpub, International Promotions, do Tamas e passou a ser ela a promotora. Depois ela repassou de novo. Então naquela época cara, eu acho que quem determinava isso, quem comandava essas coisas todas era o Bernie. E aí o Bernie tinha seus parceiros locais, o Tamas sempre foi um parceiro de primeira hora dele da promoção da corrida em si.

Rodrigo: Um braço direito do Bernie aqui no Brasil.

Flávio: Sim, sim, sim. Sim.

Rodrigo: Quando que você começou a, aaa...

Flávio: Cobrir Fórmula 1?

Rodrigo: Cobrir Fórmula 1?

Flávio: Em 88, 88 foi a primeira corrida que eu trabalhei. 88 aqui no Rio de Janeiro.

Rodrigo: Mas isso cobrindo..

Flávio: Cobrindo.

Rodrigo: Acompanhando como repórter.

Flávio: Não, como repórter 88...

Rodrigo: Não, mas sem estar no local

Flávio: Não, no local.

Rodrigo: No local.

Flávio: 88 eu fiz a corrida daqui, né, depois 89 eu fiz aqui e fiz mais umas três ou quatro na Europa, 90 mesma coisa, 91 passei a fazer direto, passei a fazer só Fórmula 1, 91 até 2005.

Rodrigo: Tinha um problema que eu via aqui, nas pesquisas, muito grande, em relação à credencial, era uma loucura essa porra de credencial aqui no Rio, porque todo mundo queria pegar esse negócio, tinha problema com segurança que fechava, que dava briga, que empurrava, que passava criança e não passava repórter, por que esse negócio da credencial era tão... teve até fechamento da pista em 85 ou 86, encerraram o treino, colocaram PM no meio da pista, prenderam o Ballestre na torre de controle e não sai daqui se não liberar credencial.

Flávio: Porque era uma zona! Porque, é, assim sem querer ser preconceituoso, porque isso também podia acontecer em algum grau em São Paulo, porque o Rio de Janeiro é uma zona! O que tirou, o que tirou a F1 daqui, em 89, foi a bagunça do Rio, a bagunça em tudo, a bagunça na organização, a bagunça de acesso, bagunça de atendimento, bagunça de planejamento, de resgate, não sei o que, você deve ter lido bastante sobre o acidente do Streif, então, aaaa, o controle de credenciais antigamente não era como é hoje, que é eletrônico, então, os autódromos, eles são hermeticamente fechados, isso no mundo inteiro, mas eu já peguei também algumas bagunças, alguma bagunça no exterior, peguei, ei já coloquei muita gente para dentro de autódromo com credencial de, em Silverstone, com credencial de, de papel, porque antigamente a gente tinha credencial de papelão, eee, aí depende um pouco de cada autódromo, você entrava com o carro, o carro credenciado e as pessoas dentro do carro com a credencial pendurada no peito, eu entrava dentro do autódromo e largava amigos...

Rodrigo: O pessoal lá dentro.

Flávio: Largava as vezes no paddock, as vezes dava para entrar, se o cara pegasse mandava botar para rua, ou então, em Silverstone, também, tinha barranco, também, tem muita arquibancada natural, tinha, eeee é sem grande controle de acesso, então as pessoas entravam e ficavam. Hoje não tem mais como você fazer isso, os autódromos eles são muito bem, eles são muito controlados, a segurança é mais rigorosa, mas pô, áreas grandes que nem todas as áreas se autódromo, são áreas muito grandes e muito vulneráveis, alambrado, nêgo pula, muro, o cacete, fuga, corta a grade, não sei o que, então era uma puta zona aqui, eu peguei

aqui essa bagunça como, aaa, pub, como torcedor, vim ver algumas corridas aqui e peguei como jornalista também. Zona mesmo, zona absu.. absoluta, absoluta.

Rodrigo: No meio dessa zona aí uma coisa que eu sempre li a respeito é a RioTur no meio dessa negociação.

Flávio: A RioTur ela era administradora do autódromo, não era isso de uma certa forma?

Rodrigo: Era, era. A impressão que eu tenho é que ela muito mais atrasou do que ajudou qualquer tipo de negociação.

Flávio: Provável.

Rodrigo: E que ela teve muito mais participação na saída dessa Fórmula 1 daqui do que o acidente do Philippe Streife mesmo.

Flávio: É que assim, o acidente do Phillipe Streife foi bem mal comparando, porque as consequências foram muito piores, foi o acidente de 77 de Interlagos. Foi a gota d'água que acabou tirando a corrida daqui, porque aí o cara ficou aleijado.

Rodrigo: Tinha muita coisa acumulada.

Flávio: Tinha muita coisa acumulada, inclusive a zona da RioTur, e depois assim a RioTur ainda, se eu me lembro na época, éé os caras ficaram histéricos com as críticas que foram feitas e não sei o que – imagina o Rio de Janeiro bababa... – aquelas babaquices de brasileiro em geral, mas o que tirou mesmo, o que foi assim, não agora chega, né, porque até ali alguém podia estar reclamando, reclamava muito né, de ondulação na pistam da bagunça e tal, mas era tudo coisa que dava para você consertar.

Rodrigo: Aham.

Flávio: Faz o recapeamento da pista, faz um controle melhor e tal, mas o cara quase morreu e foi uma cagada monstro, uma cagada de atendimento e tudo, não tinha médico, para o... tiveram que mandar trazer um equipamento de São Paulo, foi uma desgraça.

Rodrigo: Esse negócio todo aí, eu li muito, a parte da Unicor falando e o pessoal da Clínica da Gávea, né, e aí aquela coisa de um colocar a culpa no outro e não fica claro realmente quem era o culpado, e aí eu li, eu estava pesquisando sobre a Unicor, tá, ééé, e o dono da Unicor quando eu joguei na Internet para saber o nome dele...

Flávio: Duprat, Renato Duprat.

Rodrigo: aparece no Jus Brasil o nome dele ali o tempo inteiro sobre ele, é uma pessoa...

Flávio: Sim, sim, que é posterior aquilo, a Unicor naquela época ela estava crescendo muito em São Paul como, era um, era uma espécie de uma Unimed, mas com bons hospitais e tudo

mais, mas esse cara começou a se, a se embananar na vida quando ele começou a se meter com futebol.

Rodrigo: Entendi.

Flávio: Por isso que você tem, você achou muita coisa dele provavelmente da década de 90 ou segunda metade dos anos 80 para cá, porque ele se meteu com o santos, ele virou patrocinador do Santos...

Rodrigo: Me pareceu estranho porque em 88 quando ele começa a oferecer o serviço, o que a Unicor oferecia principalmente era transporte né, e aí me pareceu estranho, pô o cara para ele transportar é mais interessante do que ele ter alguém aqui fazendo o atendimento direto, então nessa coisa de joga para cá, joga para lá a culpa eu fiquei...

Flávio: Cara, a Unicor era uma grande anunciante, era um grande anunciante, ééé, de tudo, de televisão, de futebol, aaa, de jornal, de revista, e ele tinha uma boa imagem, a Unicor em São Paulo tinha uma boa imagem. Você fala transporte, transporte médico?

Rodrigo: Transporte médico.

Flávio: Helicóptero, essas coisas todas...

Rodrigo: Pô, tinha um avião, um 737 no aeroporto.

Flávio: Sim, uma UTI não sei das quantas...

Rodrigo: É, gigante o negócio.

Flávio: Então, nessas coisas a Unicor ela tinha uma boa, uma boa imagem, eee, eu lembro que quando teve o problema aqui do Streife, o cara da Unicor, o Renato Duprat deve ter criticado aqui o Rio de Janeiro, alguma coisa assim...

Rodrigo: É, isso.

Flávio: Esculhambou o Rio, e o Rio tinha que ser esculhambado naquela ocasião porque o resgate do piloto foi errado, aaa, colocaram uma ambulância aa de, o helicóptero que eu me lembre teve que pousar lá no, no, nooo Planetário da Gávea porque a Clínica não tinha heliporto aí ele foi levado de ambulância do Planetário para Clínica por aquelas ruinhas da Gávea por paralelepípedo, o cara, quer dizer, o cuidado com a situação dele, inexistiu foi uma cagada monstro.

Rodrigo: O Li, o Lito falou até de um outro erro, que ele não devia ter saído dos boxes quando saiu...

Flávio: Pode ser...

Rodrigo: Que teve um erro também da equipe

Flávio: Pode ser, pode ser, pode ser... arranca.., do jeito que tiraram ele do carro também, ééé, se você vir, assistiu alguns vídeos da época, a perícia inclusive, uma coisa, tem uns caras da CBA, acho que o Mihaily Hydasi, se eu não estou enganado, ele está junto, o cara está dentro, aqueles boxes lá de Jacarepaguá, de qualquer jeito, entendeu, os caras fumando em volta, público em volta, gente em volta olhando o carro todo arrebentado, porque foi teste de pneu. Se na F1 na corrida era uma zona, imagina o que que era o teste de pneu. Mas essa é uma zona multiplicado por 10, porque não tinha ééé, controle de credencial, tinha nada, zero.

Rodrigo: Agora, sendo isso aí a gota d'água as coisas que se acumularam antes foi muito em relação a organização, como é que era a CBA no meio disso tudo? Porque eu vejo os presidentes sempre loucos para não perder o seu quinhão lá, de aparecer naquele negócio, e eu vejo sempre os presidentes da CBA assim, pessoas que, nunca vi correr em lugar nenhum, como é que é esse pessoal, essa galera?

Flávio: Aaaaa normal, do mesmo jeito que o presidente da CBF nunca jogou bola na... O Piero Gancia foi um que correu..

Rodrigo: Foi, é o único que eu lembro diferente.

Flávio: Aaaa aí teve quem também naquela época, quem mais era... Reginaldo Bufaiçal talvez, ou ele era depois?

Rodrigo: Não é depois o Bufaiçal

Flávio: Quem era os caras antes? Não vou lembrar...

Rodrigo: Agora me fugiu o nome, é tanta gente que eu pesquisei.

Flávio: Mas assim, mas isso não é um, uma surpresa no esporte brasileiro, não é uma surpresa, os caras nem sempre são oriundos do esporte que estão. Porque ooo, a gestão do automobilismo no Brasil, ela viveu um, uma cisão nos anos 60 entre é, Automóvel Clube do Brasil...

Rodrigo: Sim, eu estudei isso aí.

Flávio: Você estudou, e a CBA, porque o Automóvel Clube é que, é que era filiado a FIA, a FIA na verdade que uma Federação Internacional, ééé, cujos associados eram os Automóveis Clubes, até hoje poucos são, porque toda corrida, toda corrida de de, no Brasil tem um organizador legal, né, aaa, o Automóvel Clube Brasileiro ele chegou a ser organ.. digamos o o, quem chancelava o Grande Prêmio Brasil de F1, né. Como a gente tem a CBA hoje, ela tem que chancelar a F1, ele é o órgão, como 24 horas de Le Mans é o Automóvel Clube do Oeste.

Rodrigo: Sim, Alemanha é o Adac.

Flávio: Uma entidade filiada à FIA, exato, uma entidade filiada à FIA. Então quando rachou aqui foi, porque a CBA tinha sido, tinha sido recém criada eee, e começou a disputar o automobilismo com o Automóvel Clube do Brasil que era uma empresa tipo Touring Clube, guincho, guincho para pegar carro quebrado na estrada, mas era a entidade filiada à FIA, então o tipo de gente que foi ascendendo nessas, nessas, aaa, entidades não era necessariamente gente ligada é, é, que tivesse corrido e não é até hoje. Esse cara que é o presidente da CBA eu não seu nem quem.. como é que ele chama, Caca, Cacaio, Cacai, sei lá, o cara é de Pernambuco. São essas entidades, aaa, locais, estaduais que acabam se organizando politicamente e elegendo presidentes.

Rodrigo: Entendi. Aí final dos anos 80 vem o Piero Gancia, né, que já é um cara que, como uma cabeça, foi piloto, conhecia do riscado, né, e o Rio naquele problema todo, ele se une com a Luiza Erundina, né, e junto com o Bernie, por trás dos panos, manda, coloca a F1 em Interlagos.

Flávio: É, nem foi por trás dos panos, o que aconteceu foi o seguinte; aaa, aquilo que aconteceu no Rio foi a gota d'água, houve a corrida em 89 que foi logo depois, não dava tempo nem de, eeee, o Brasil foi excluído do calendário de 90.

Rodrigo: Tinha esse, todo ano tinha esse treco nos anos 80 inteiro.

Flávio: Não, tinha a, sempre a possibilidade...

Rodrigo: Os anos 80 inteiro, impressionante.

Flávio: Mas, 89, depois de 89, do que aconteceu, éé, não ia ter mais corrida no Brasil, não ia ter corrida no Brasil.

Rodrigo: Não ia mesmo?

Flávio: Não ia mesmo. E aí o Piero Gancia foi para o Rio tentar salvar a corrida, foi para o Rio, foi para para, Paris, tentar salvar a corrida, tentar salvar o Grande Prêmio do Brasil, né, eee, para isso ele recorreu a Erundina. A Erundina tinha acabado de assumir, ela ganhou a eleição em 88, final de 88 ela foi eleita, então 89 ela já tinha um ano de governo, e aí o Piero Gancia meio que ao mesmo tempo ali simultaneamente, ele falou com ela falou – escuta, nós temos que ter a corrida, tal, não vai ser no Rio, dá para fazer alguma coisa aqui? A Erundina – da tem o autódromo, vai lá – foi lá para Paris conversou, falou com os caras da FIA – olha, dá para fazer em São Paulo. Aí quando os caras falaram, tá bom, então apresente um projeto, apresente um cronograma antes que saia ooo, antes que a gente divulgue, oficialize o calendário. Aí ele voltou chegou na Erundina e falou – olha Erundina, os caras topam. Perfeito os caras topam fazer, nós precisamos só, e a Erundina foi um gênio cara, porque ela,

ela em muito pouco tempo, ela conseguiu fazer o que se chama hoje de parceria público privada, ela chamou a Shell, ela botou o Senna na parada, foi muito inteligente porque o Senna estava no auge completo, eeee então tinha sempre ali um grande apelo para você convencer qualquer um a fazer a corrida na na no Brasil. Senna corria na McLaren que era Shell, então foi muito fácil fazer as coisas com a Shell, ela prometeu terrenos para instalar posto de gasolina, ããã, chamou a Sopave que era uma umaaaa a a, a Sopave era a empresa que fazia coleta de lixo em São Paulo e era meio empreiteira também, e botou a Sopave para fazer a obra, ããã, tinha dois projetos de pista basicamente, o Chico Rosa que era o administrador de Interlagos na época apresentou um que tinha, que era bem melhor do que esse, que tinha uma chicane no final do retão, você não precisava matar o autódromo antigo, eee depois cortava, fazia um pedaço da ferradura e voltava para onde é hoje o laranjinha e ooo aí foi o Senna lá se meteu aaaa na conversa também deu aquela sugestão do S do Senna e em 3 meses, em 3 meses, reformaram o autódromo, foi muito rápido, derrubaram os boxes, eu lembro direitinho, isso foi, começou as obras. As obras começaram em Novembro aaa fevereiro estava pronto, não janeiro estava pronto. Novembro, Dezembro, Janeiro, foi isso, 3 meses de de obras, as datas devem ser fáceis de encontrar.

Rodrigo: Era logo em Março a corrida no calendário.

Flávio: Pois é, a corrida abria o calendário. Abria né? Noventa e, noventa, abria o calendário.

Rodrigo: Abria o calendário.

Flávio: É, então ela foi muito rápida ooo a obra não foi tão cara, se você pegar os valores de hoje que são complicados, gastou sei lá, 6, 7 milhões de dólares, se você botar no dinheiro de hoje talvez, talvez desse uns 20, 30, não sei.

Rodrigo: Sim, hoje em dia é inviável fazer qualquer coisa

Flávio: É, com esse dinheiro você não faz .

Rodrigo: Nem o projeto.

Flávio: Eee aí cara, e foi um sucesso a corrida. Por que? F1 estava longe de São Paulo desde setenta eee, desde 80, ia fazer 10 anos, público de São Paulo, um público muito mais de F1 do que o Rio de Janeiro, eu lembro que a gente fez uma pesquisa aqui no Rio quando eu estava na Folha (Folha de S. Paulo) 88 ou 89 o Datafolha, o comecinho do Datafolha agente fez uma pesquisa do público aqui em Jacarepaguá deu acho que 54% do público era de São Paulo.

Rodrigo: É mesmo?

Flávio: É, uma coisa estrondosa, assim, estrondosa, não sei que metodologia usaram na época, mas era assim, era muito gente, sabe? Ããã, então São Paulo tinha demanda para isso.

Rodrigo: Mas para o Rio era um puta negócio de turismo então né?

Flávio: Sim! Claro que era. Era um puta negócio.

Rodrigo: E aí você tinha no final dos anos 80 aquela questão de renegociar contrato no Rio, o Bernie também querer pegar o autódromo do Rio isso realmente chegou a acontecer ou isso foi isso foi uma mentira danada?

Flávio: Cara, isso, teve muita, tem muita men... não mentira, tem muita notícia que surge, é como a história desse autódromo desse autódromo de Deodoro. Daqui a 50, 20 anos alguém vai chegar, vai te entrevistar, mas escuta e o autódromo, o autódromo de Deodoro é uma mentira, então essas histórias todas de, de, aaa, Bernie se interessar pelo autódromo, ela surgiu agora há pouco tempo com o Doria lá em São Paulo, ele falou que o Bernie estava interessado em arrendar o autódromo, é mentira, é tudo mentira, isso é tudo mentira. Para o Bernie o que interessava era grana, era dinheiro aaa, o autó, a corrida de 90 deu muito certo, encheu, foi legal, o Senna é de São Paulo e aí o Senna ganhou no ano seguinte, depois ganhou em 93, então, assim, aí esquece Jacarepaguá, saiu do radar completamente. Porque a corrida dava bom resultado financeiro, dava grande resultado de audiência, ooo, a aa coisa do Senna ter sido um pouco de um... o artífice daquela, né, o fato dele ter sido colocado naquilo, ééé, teve um peso muito grande.

Rodrigo: Mas de maneira nenhuma ele maquinou por trás de alguma forma para... porque eu me lembro que na época que saiu do Rio ooo, não que o Emerson tenha ééé, digamos assim mexido os pauzinhos, mas você via que ele, tinha ali, estava um pouco angustiado porque era a casa dele Interlagos aí de repente vem para o Rio

Flávio: Mas ele também não tem absoluta influência nenhuma

Rodrigo: Não tem nada a ver.

Flávio: O Emerson, o Emerson é que nem a Dona Zica e a Dona não sei quem da mangueira que dava entrevista sobre qualquer coisa que acontecia aqui no Rio de Janeiro né.. terremoto não sei aonde, vamos ouvir a Dona Zica, quem escrevia isso era o Carlos Heitor Cony. O Emerson é ouvido para qualquer coisa, ele é muito acessível e tudo mais e as pessoas ainda o levam a sério, então o Emerson vive dando palpite sobre qualquer coisa. Agora dizer que o Emerson teve algum peso na decisão de manter a F1 no Brasil ou de levar a F1 para Interlagos, não. Esquece. O Senna teve, o Senna teve, ééé, pela figura dele, pelo, pela figura dele, pelo que ele representava na época ããã, você ter o Senna envolvido em qualquer coisa era, porra, o cara lá com trator...

Rodrigo: Deve ser como o Cristiano Ronaldo em Portugal hoje em dia.

Flávio: É é, porque o Senna foi nas obras acompanhar, de período de férias, ele ia lá com trator, apontava ali, pareceu o JK falando de Brasília, então funcionou. Funcionou para caralho! E nisso a Erundina foi muito ligeiro, não gastou nada, foi muito rápida.

Rodrigo: Agora a Shell teve, porque eu vi no jornal, só que aí o meu período de pesquisa para aí eu não acompanho, até para não focar maluco, é acho que depois a câmara dos vereadores foi reclamar algumas...

Flávio: Sim, a Shell se fodeu! Só não perdeu muito dinheiro porque a obra não foi muito cara porque depois de, de, aaa, a Erundina fez tudo aquilo deeee roldão, foi fazendo e aí na hora que chegou a conta aaa a Shell, o tribunal, a câmara dos vereadores e o tribunal de contas do município e ooo, vetaram a negociação, mas aí já estava feito.

Rodrigo: Eram vários terrenos...

Flávio: Eram vários terrenos que iam ser cedidos a Shell para posto de gasolina, cedidos em comodato, depois iam ser devolvidos, nunca foram cedidos...

Rodrigo: Nunca foram cedidos?

Flávio: Não, não porque a Shell se fuu, se fodeu!

Rodrigo: Que merda!

Flávio: Ééé, e a Shell teve que, e acabou pagando parte da obra, pagou para Sopave que era que tinha, Sopave? Não era Sopava, pera aí, falei Sopave, não era Sopave, Sopave era outra coisa, Vega Sopave. Não, era isso mesmo, acabou, acabou, era um consórcio...

Rodrigo: Era uma empreiteira pública, digamos assim?

Flávio: É, é, é, não, era uma empreiteira que prestava serviço para o, para Prefeitura.

Rodrigo: Entendi.

Flávio: E, a fazia asfalto, asfaltava rua, essas coisas, e acabou, acabaram recebendo, teve gente que absorveu um certo prejuízo, mas... a Shell deve ter tido as suas compensações, e ela, durante muito tempo ela teve um HC, um Hospitality Center, o melhor do, do autódromo, era o dela, então como ela sempre esteve lá com a McLaren depois com a Ferrari e tudo mais, então isso deve ter havido uma compensação nos anos seguintes.

Rodrigo: Agora, eu vi no final dos anos 80 que tinha muita ééé, teve uma reunião grande na casa de um ex-presidente da CBA que foi até o, não esqueço esse nome, Trajano Ribeiro, que era o Presidente da RioTur aqui no Rio de Janeiro, que foi ele, foi um monte de gente, era para o Bernie ir, teve uma reunião que o Bernie foi, teve outra que o Bernie não foi, justamente para discutir o contrato, isso foi por volta dos anos 88, 89,

nessa época já estava decido que ia para São Paulo, ou ainda tinha alguma chance de ficar no Rio.

Flávio: Não, tinha uma chance, anterior a decisão de ir para São Paulo houve a decisão de...

Rodrigo: Ficar no Rio?

Flávio: Não, de acabar com, de de não ser mais no Rio, então houve, deve ter alguma tentativa de de de trazer a corrida de volta, mas eu não vou lembrar a época que isso aconteceu essas coisas.

Rodrigo: O Bernie deu até uma declaração no jornal de que acidente é normal, que aquilo acontece em qualquer autódromo...

Flávio: Ele não falaria diferente, porque é claro se ele tivesse alguma possibilidade de de... mas ali havia uma pressão grande de equipes também e da própria FIA, é o que eu te falei ééé, F1 estava num momento que esse tipo de coisa já não era mais aceitável.

Rodrigo: Já tinha evoluído muito...

Flávio: Não, não dava 88, 89 a F1 já estava num grau de profissionalização muito alto e aí eu posso te dizer porque eu ia as corridas no exterior e via as daqui e aqui não dava cara, aqui no Rio não tinha a menor condição.

Rodrigo: E quando virou para São Paulo, porque outra coisa que eu reparo nos anos 70 em São Paulo também o negócio era meio zoneado...

Flávio: Total! Mas aí a F1 em geral era assim no mundo inteiro.

Rodrigo: Quando virou de 89 para 90 em São Paulo já foi uma organização muito...

Flávio: Aaa sim! Cara se você comparar o Grande Prêmio do Brasil de 90 com Interlagos, com o Grande Prêmio do Brasil de 89 no Rio de Janeiro, parece que nós estamos no estamos falando de Dinamarca e Zimbabué.

Rodrigo: É mesmo?

Flávio: É.

Rodrigo: Caraca!

Flávio: Ééé, não que tenha sido um primor, mas comparado com o que era o Rio de Janeiro, 90, porra! Primeiro tinha sala de im... jornalista pesa muito nessa hora, jornalista estrangeiro. Rio de Janeiro não tinha sala de imprensa, Rio de Janeiro era uma tenda atrás dos boxes com 40 graus na testa, é, um calor insuportável, éé, e dois aparelhos de ar-condicionado Consul, entendeu? Ééé nêgo morria cara, então, e já havia esse processo de profissionalização de exigência ele também, a imprensa acompanhava isso os jornalistas começavam, você começa a fazer uma corrida em sei lá, início dos grandes autódromos, bons autódromo, Magny-Cours,

Barcelona, uma puta sala de imprensa, aí você tal, não sei o que , aí você chega aqui no Brasil, mesmo em Interlagos, pô que bosta que é isso aqui, por isso que o autódromo, Interlagos foi melhorando muito ao longo dos anos, então, a estrutura que se usava no Rio de Janeiro em 1989 era aceitável na África do Sul em 1974, mas não para aquela F1 de final dos anos 80 com Honda, com Renault, com todo mundo.

Rodrigo: Interessante você falar isso porque eu vejo algumas coisas quando surgiu Jacarepaguá, era o melhor autódromo do mundo, não tinha ninguém que reclamasse, ainda mais em relação a segurança de pista, quando você chega no final dos anos 80 o discurso já muda né, mas os, o que eu vejo, a pista era sempre aprovada pelo Derek Ongarô né, eee os pilotos sempre muito favoráveis a pista, que se sentiam muito seguros, e o Tamas Rohonyi em várias entrevistas reclamando da estrutura do autódromo, a pista era boa o problema é o que estava fora da pista?

Flávio: Sim, a pista era boa, embora ela tenha se deteriorado e degradado ao longo dos anos, que é muito quente aqui, se você não faz uma manutenção...

Rodrigo: Aquele asfalto era uma lixa.

Flávio: É. A estrutura de arquibancadas nunca passou nem por uma mão de tinta entendeu? Começou a enferrujar, em 89 morreu um cara.

Rodrigo: Morreu. Caiu.

Flávio: Caiu da arquibancada. Isso foi um outro negócio que... é inaceitável!

Rodrigo: É inaceitável.

Flávio: Você vai falar isso na Europa, escuta, morreu um cara... então... o problema é que Jacarepaguá ele não evoluiu na mesma velocidade que o resto da F1 naquele momento histórico. F1 naquele momento histórico ela realmente deu um salto muito grande deee, de exigência mesmo de todos os participantes daquilo, de imprensa, de pilotos, de equipes, hotelaria, estrutura de boxe, porque as equipes começaram a crescer, começou a ser necessário muito mais espaço e, e, Jacarepaguá sempre foi igual, nunca, nunca...

Rodrigo: Essa crítica ela realmente procede, não é uma coisa que...

Flávio: É o que eu estou te falando ela, ela, é, Jacarepaguá em 78 era assim, olha que legal bacana, aí putz não está tão legal, puxa tá ficando ruim, e continuou, ela continuou igual, foi piorando em relação aqui que estava acontecendo no mundo.

Rodrigo: Eu estou te perguntando isso, porque é, você conheceu outros autódromos pelo mundo né, e é a prova de que realmente o negócio... porque poderia ser simplesmente uma forçação de barra do Bernie para criar uma negociação favorável para ele e pegar

um puta, como diziam na época; aaaa a Foca quer um contrato leonino com o Rio de Janeiro, que isso e aquilo...

Flávio: Não. Se o Rio quisesse continuar com a corrida ia precisar gastar dinheiro no autódromo.

Rodrigo: Ia ter que fazer uma reformazinha que não queriam fazer.

Flávio: Reformazona! E alguém precisava pagar a conta e não ia ser a Foca, do mesmo jeito que em São Paulo não é a Foca, a F1 nunca botou um centavo no autódromo, quem botou dinheiro lá sempre foi a prefeitura.

Rodrigo: Sempre Prefeitura.

Flávio: Sempre Prefeitura. Então aqui no Rio se quisesse fazer alguma coisa, e aí fica aquela coisa de bravata; aaaa não sei que, eles querem, eles querem... você precisa oferecer um palco adequado. Em 78 era, em 88 já não era mais.

Rodrigo: O que o Bernie sempre oferecia de contrapartida era a questão das vantagens de turismo que aí...

Flávio: Sim! É o que a F1 oferece...

Rodrigo: E realmente é uma coisa que...

Flávio: Sim

Rodrigo: Mega vantajosa

Flávio: É difícil, é difícil de você quantificar mas São Paulo por exemplo tem alguns estudos lá que os caras, entra X de dinheiro na cidade...

Rodrigo: Eu achei até um artigo do ex-prefeito de São Paulo do PT...

Flávio: Do Hadad.

Rodrigo: Do Hadad.

Flávio: Sim, porque você tem um cálculo, esse cálculo vem acho que desde a época do nem da época do Hadad, acho que do Kasab, eu acho que eles usam a mesma conta, que o quanto que a F1 injeta na economia da cidade.

Rodrigo: Cidade, estado e Brasil, eles fazem a conta toda.

Flávio: E depois outra, aquela coisa, o que não dá para medir, a promoção da cidade na televisão no mundo inteiro ta ta ta ta ta ta... Isso não é palpável como você vai calcular quanto aumentou o turismo em SP por causa da F1?

Rodrigo: Mas ao mesmo tempo é inegável né, uma mídia urbana, uma propagando urbana é gigantesca.

Flávio: Ao mesmo tempo é inegável, alguém sabia o que era Baku (Capital do Azerbaijão) até ter corrida de F1 lá?

Rodrigo: Agora você que puxou esse assunto aí de, atual, éé, inevitavelmente apesar de falar de anos 80 eu vou ter que falar do, desse embate atual, né. Eu conversando com o Lito ele falou que o pessoal de São Paulo subiu nas tamancas quando surgiu essa possibilidade da F1 sair do, de São Paulo e vir para o Rio. Eu sou fã de automobilismo, sou carioca, mas não quero que a F1 saia de São Paulo pelo mesmo medo que eu tenho, um trauma de acontecer com Interlagos o que aconteceu com o Rio, existe essa possibilidade?

Flávio: Olha, a gente precisa partir da seguinte premissa, não vai vir para cá. Por um motivo muito simples, não tem autódromo, segundo, ninguém vai construir um autódromo. Autódromos hoje só são construídos com dinheiro público, no mundo inteiro. Quando são. As últimas corridas, todas novas, que entraram no campeonato mundial, todos os autódromos são construídos, o investimento todo é público. Você vai falar de um que não é, Austin – Texas. Que é um autódromo privado, mas que teve injeção de dinheiro...

Rodrigo: Foi PPP?

Flávio: Mais ou menos isso. Aqui no Brasil, aqui no Rio, a promessa dos envolvidos, o discurso, não vou usar promessa; o discurso dos envolvidos é que não vai haver dinheiro público nenhum. Ok. Parabéns. Mas, onde você vai arrumar 700 milhões na iniciativa privada para voltar para essas pessoas como? Como é que você recupera esse investimento? Uma cidade, um governo investir isso num autódromo, eu, se alguém dissesse, me dissesse aqui que vai ser construído um autódromo com dinheiro público, eu passaria a acreditar, que pode ser que dá para fazer um autódromo e dá uma corrida aqui. Se existir intenção, porque primeiro que a necessidade de retorno, de pagar esse investimento ela não é imediata como é como iniciativa privada. Ninguém vai fazer um investimento de iniciativa privada para recuperar em 50 anos. O retorno para cidade, esse retorno não mensurável éé, seria bom, Ri de Janeiro, botar de novo, eeee eu acho que é é obrigação do poder público sim promover esporte, promover aaa, trazer atrações esportivas e turísticas para sua cidade, aí estaria tudo bem. Só que como o discurso é que vai ser a iniciativa privada que vai fazer, eee eu chego à conclusão, eu te garanto que não vai ser. Não vai sair autódromo nenhum, porque nenhum grupo privado tem essa grana para investir num negócio que não dá esse retorno, o retorno, o retorno financeiro que um investidor necessita. É diferente de novo. O investimento de um, o investimento do estado ele não, ele não demanda um retorno financeiro imediato.

Rodrigo: O privado sim.

Flávio: O privado sim.

Rodrigo: Se não o cara quebra.

Flávio: Exato, se não o cara quebra. Então assim, não é que há uma, um recrudescimento da rivalidade São Paulo x Rio, não. Não é nada disso. O que acontece...

Rodrigo: Mas isso é inegável, é histórico.

Flávio: É histórico, mas é, de novo, assim é, o Rio não quer a corrida porque é rival de São Paulo, para tirar de São Paulo. Não é isso. Ooo, esse cara é um cara obscuro, muito obscuro, o cara do consórcio.

Rodrigo: É muito estranho aquilo.

Flávio: É muito estranho, eee, o Bolsonaro entrar nessa conversa, porque essa história do autódromo de Deodoro é muito anterior ao Bolsonaro. É, o primeiro projeto que...

Rodrigo: É da época do Paes quando veio para cá Olimpíadas, Lula, Dilma...

Flávio: E o primeiro projeto desses aí, esse projeto de Deodoro que saiu aí agora ele foi anterior à eleição, surgiu, o Globo deu no ano passado.

Rodrigo: Não sei nem se é o mesmo ou se já mudou, mas eu vi vários maquetes daquilo.

Flávio: Mas é o mesmo consórcio, então por que o Bolsonaro entrou nessa, porque o Bolsonaro é um maluco, e vislumbrou uma possibilidade de criar um factoide como tantos outros que ele está criando, diariamente ele cria alguma coisa, diariamente, ele falou da McLaren outro dia que ia tirar o patrocínio da Petrobrás, você chegou a acompanhar isso?

Rodrigo: Não. Isso eu não fiquei sabendo não.

Flávio: Agora faz, pouco depois do negócio da F1, tuitou que, assim a Petrobrás gasta 730 milhões...tweet, com McLaren, vamos rescindir esse contrato.

Rodrigo: Aaaa lembrei disso.

Flávio: E aí Lucas Di Grassi, sim parabéns, presidente, Felipe Massa, parabéns presidente. Primeiro que o contrato não é desse valor, segundo que o contrato não pode ser rescindido assim, terceiro que o Felipe Massa era pago pela Petrobrás quando corria na Williams, quarto que o Lucas Di Grassi foi pedir dinheiro na Petrobrás para continuar correndo na F1. Então, assim, sabe esse esse, esse cenário que a gente vive hoje de de de loucuras diárias, é isso né. O autódromo a entrada do Bolsonaro na história do autódromo é mais ou menos a mesma coisa. A história não faz sentido. Não faz sentido, não vai sair. Então o que acontece hoje em São Paulo é uma tentativa muito aaa forte de manter a F1 no Brasil.

Rodrigo: Que é o que a CBA faz, sempre fez.

Flávio: Porque se, se... se sair de São Paulo de Interlagos, não vai vir para cá porque aqui não tem autódromo, ela simplesmente sai, sai do Brasil. Olha, e hoje em dia para sair do Brasil não é muito difícil. Porque Interlagos está longe de ser a melhor pista do mundo, São Paulo está longe de ser um estilo super agradável, não tem nada a ver, é caro vir para América do Sul, não tem piloto Brasileiro correndo, então não tem mais o mesmo envolvimento de patrocinadores que tinha e tal, não sei que... Então, assim, ainda é um bom negócio para São Paulo para a cidade, perder, aí sim, eleitoralmente falando, politicamente falando, para éééé, perder o Grande Prêmio é muito ruim para o PSDB, ruim para o Dória, muito ruim para o Bruno Covas, com as pretensões que esses caras tem lá, mas aaa, se sair não é porque vai vir para cá, se sair é porque alguém vai levar...

Rodrigo: E no Brasil não tem outro autódromo para receber, Brasília, Goiânia, não tem a menor condição, Curitiba...

Flávio: Imagina, não, não, esquece, nenhuma condição.

Rodrigo: Nenhuma condição?

Flávio: Nenhuma, nenhuma. Interlagos já está assim, Interlagos é uma pista muito boa e tal, mas já está no limite do limite, entendeu? É um, é um, uma corrida geralmente bacana, é melhorou muito, estão lá refazendo os boxes agora, os caras vão chegar lá esse ano, vão ficar bem impressionados, paddock vai ser coberto e tal, tem uma séria de coisas que melhorou muito, mas éééé, não é garantia nenhuma de que vai ficar, tem essa corrida esse ano, tem a do ano que vem, porque é contrato, beleza, e daí pata frente, cara, esses americanos...

Rodrigo: E agora não tem mais o Bernie negociando, agora é a Liberty Midia.

Flávio: Não tem o Bernie, tem a Liberty, agora, o cara da Liberty o tal do Chese Carey lá...

Rodrigo: Também é uma figura caricata...

Flávio: É, e também não entende um caralho de porra nenhuma!

Rodrigo: Risos!

Flávio: Então ele veio aqui para o Brasil, Presidente da República me chama, ele vai lá ver o que é, óbvio, faria o mesmo, mas ele quando ele foi para São Paulo, ele conversando com as pessoas lá que eu conheço, falou assim, ficou muito assustado com as figuras aqui do Rio, governador, Bolsonaro, Crivella, com o próprio Jr. Pereira aí, então... agora eles não tem nada a perder, se o Rio de Janeiro, se o cara botar o Rio de Janeiro no calendário de 202, ele vai fazer um contrato com a cidade, obviamente né, e com o promotor que não vai ser mais o Tamas, vai ser o tal desse Motorsport e com uma cláusula de não realização que quebra qualquer um se não sair, e que é um vexame monumental. Então para ele, bicho...

Rodrigo: Não está nem aí

Flávio: Perdeu Interlagos, não vai ter mais, não chegamos a um acordo com São Paulo, ok, bota Rio de Janeiro com "*" no calendário e espera, se sair um autódromo... mas não vai sair.

Rodrigo: Agora para finalizar, é a força de Interlagos no meio disso daí, aquilo que eu te falei, meu medo, existe uma pressão ainda sobre aquela região de Interlagos para aquilo ali, porque eu tô falando isso...

Flávio: Pressão imobiliária?

Rodrigo: É, eu vi nos anos 80 inteiro quando não tinha F1 em Interlagos, tá, todos ano, uma coisa impressionante Flávio, todo ano você pega jornal tem lá, ano que vem não vai renovar, um ano ou outro que renovou, vai para Interlagos, todo mundo queria, Brasília, Goiânia, e você tinha empreendimentos loucos em São Paulo, ia ter Parque, ia ter tudo lá dentro e uma pista junto e hotel, shopping, a porra toda, e aquela região hoje em dia é uma região muito populosa, né, ainda tem essa pressão lá?

Flávio: Cara, isso... não, não tem porra nenhuma, o lugar é feio, éé é a área é uma área de manancial, aaa ninguém ia comprar aquilo, um milhão e poucos metros quadrados no meio de favela, éé é região de trânsito de acesso ruim, trânsito ruim, aaa uma vizinhança, não é como se a gente tivesse um autódromo aqui em Jacarepaguá...

Rodrigo: Aqui era Maravilhoso!

Flávio: Aqui havia uma pressão imobiliária porque você vê o que aconteceu naquela região depois que derrubaram o autódromo que foi a Olimpíada, na Avenida ali em frente tinha o motel Monza, não tinha mais nada, hoje tem duzentos condomínios, então aqui nêgo ganhou dinheiro, agora Interlagos, vai fazer o que em Interlagos?

Rodrigo: Não tem nada lá?

Flávio: Nada, porra nenhuma! Imagina... essa história do Dória, o Dória é um puta de um mentiroso, quando ele falou que; vamos privatizar ou vamos vender porque vamos fazer hotéis e restaurantes, que restaurante? Quem é que vai almoçar em Interlagos, se hospedar em Interlagos, longe do centro empresariais da cidade e tal, isso não faz nenhum sentido. Interlagos só faz sentido hoje para ser um autódromo ou então se vira um parque, porque ninguém vai, vai botar dinheiro ali para fazer empreendimentos imobiliários, de jeito nenhum. E outra coisa, Interlagos cara, Interlagos se paga, pode não dar lucro, é por isso que não vai interessar para iniciativa privada, não dá lucro, para você fazer um negócio daquele dar lucro, lucro lucro lucro... ããã, puta que pariu, que você precisa fazer lá? Você precisa trazer a

MotoGP, você precisa fazer a F1, você precisa fazer o Lollapalooza... é não só isso, você precisa girar aquilo.

Rodrigo: F-Indy, WEC, a porra toda...

Flávio: Aquilo hoje gira, tem atividade, praticamente todo final de semana, mas que parati... que paga as contas do autódromo e que está bom, está bom, é para isso que precisa, uma parque, ooo o Parque do Ibirapuera não tem que dar lucro, o Parque do Ibirapuera é um serviço que o estado oferece a população, o autódromo é a mesma coisa, não tem que dar lucro, essa história de que tudo tem que dar lucro é uma conversa, porque automobilismo não dá mais lucro, a gente não tem, a tendência do automobilismo é diminuir no mundo inteiro, por que as novas corridas são quase todas em circuitos de rua, ou são iniciativas de de deee, déspotas entendeu? Putin, o Putin vai lá e faz o que ele quiser lá, você vai fazer um autódromo aqui em Sochi, pronto! Ninguém vai reclamar com ele. É bom, Baku é rua, Vietnã rua, aaaa, Singapura rua...

Rodrigo: China é déspota...

Flávio: China é China, e é um absurdo, aquele autódromo puta que pariu! Eu já fui lá uma 3, 4 vezes o negócio não tem o menor cabimento, entendeu? Mas é país, é um governo ditatorial que faz o que quiser. O, aí você vê nos países democráticos que, mais ou menos democráticos que fizeram um autódromos recentemente se foderam! Turquia, Coreia, Índia, fizeram corrida lá, dois três anos quase e acabou, não tem mais, o autódromo tá tudo, o da Turquia virou, foi alugado para um cara que faz feira de carro usado. Índia e Coreia, (batendo as mãos como sei lá) ninguém sabe o que aconteceu com aqueles autódromos. Não tem automobilismo local, algum governo local lá caiu na conversa do Bernie, tá bom e tal deram pagaram, e? Tomaram no cu! Agora China não tem problema, Abu Dhabi por exemplo, Abu Dhabi tem problema? Abu Dhabi... o cara vai fazer uma Copa do Mundo, 12 estádios num raio de dois quilômetros. Éééé, esse países não tem muito problema para fazer né? França, Paul Ricard voltou agora, 10 anos para sair uma corrida lá, Alemanha é capaz de não ter mais, entendeu? México é capaz de não ter mais. Então não é um bom negócio, um puta negócio. Por isso que eu estou falando, quem é que quer construir um autódromo? O cara, esse cara falou assim, não porque nós vamos usar essa pista, vamos usar para teste da indústria automobilística, quem vai trazer um carro para testar?

Rodrigo: Ninguém testa mais em autódromo.

Flávio: Ninguém faz teste em autódromo, as empresas tem simuladores, as fábricas tem pistinha, tem suas próprias pistas, ninguém vai trazer um carro para fazer um teste aqui, vai

alugar por um milhão de reais... é conversa, é mentira, tem todas as outras questões, ambientais, blá blá blá... né investimento público vai ser necessário, você vai fazer uma pista aqui. Você já foi lá para Deodoro?

Rodrigo: Não. Aquilo é horrível. Já passei por lá algumas vezes, mas aquilo é muito horrível.

Flávio: Só um segundinho (Telefone tocou).

Entrevista encerrada a partir de então. Depois apenas agradecimentos.

Transcrição entrevista Lito Cavalcanti – 22 de Julho de 2019.

Rodrigo: Como era o autódromo de Interlagos nos anos 1970?

Lito: Tudo que você possa falar em termos de estrutura, boxe, acesso, era realmente precário para os padrões da F1. Tinha sido suficiente... Porque antes tinha a etapa, houve etapas de experimentação do automobilismo brasileiro, de organização coisa e tal, que era também um aprendizado, então precisou-se fazer a reforma de interlagos, porque realmente o acesso era precário, era difícil.

Rodrigo: Era difícil...

Lito: É, você não tinha muito transporte público e principalmente a estrutura para as equipes lá dentro era bem precária, insuficiente, porque a Fórmula 1 junto do que é hoje não é absolutamente nada mas mesmo para época ela já trazia muito equipamento, caminhões para transportar todo aquele equipamento de boxe, ferramenta, coisas assim, então Interlagos não era suficiente e foi preciso passar por uma reformulação, por uma reestruturação, mas o motivo foi apenas esse, Interlagos, porque a F1 sempre foi uma coisa feita pelos paulistas, sempre foi feita para Interlagos, que era realmente um super autódromo, não que o do Rio não fosse, mas era uma coisa realmente, é... feita para São Paulo. A ideia sempre foi ser e ficar e permanecer em São Paulo, só veio para cá (Rio) por causa da obra de atualização.

Rodrigo: Mas a obra de atualização do Rio foi especificamente para trazer a Fórmula 1, era uma coisa combinada já?

Lito: De levar para o Rio, foi para manter o Grande Premio no Brasil.

Rodrigo: No Brasil, então combinou-se isso

Lito: Interlagos não se viabilizava.

Rodrigo: Entendi.

Lito: Foi isso.

Rodrigo: Entendi, mas ai você tem aquele negócio, 79 e 80 a F1 voltou para Interlagos depois de 78 no Rio. Isso é uma coisa que eu nunca consegui entender o porquê? Que veio para 78 no Rio, foi um sucesso enorme, o Emerson chegou em segundo com o Copersucar e 79/80 voltou para Interlagos. Quais os motivos que levaram ela voltar para Interlagos?

Lito: Ser um evento de São Paulo.

Rodrigo: Ser um evento de São Paulo...

Lito: É, ser feito por São Paulo, para São Paulo, e só esteve no Rio quando Interlagos não era viável.

Rodrigo: Entendi. Então a organização do evento em São Paulo era diferente da do Rio?

Lito: No final das contas, é, isso é uma coisa engraçada, no início quando se falou em transferir para o Rio, é houve uma reação, é, de São Paulo, da Federação Paulista, a estrutura era para ser a mesma, bandeirinhas, direção de prova que era feita pelo Mario Pati, também jornalista, que foi diretor dessas provas nessa fase inicial, ele era ligado a federação Paulista e a Confederação Brasileira, ele era o diretor de prova, organizava tudo, era ligado também ao Automóvel Clube, então, o Automóvel Clube de São Paulo, então ele era o homem que cuidava. Quando houve essa história, houve um boicote, o pessoal de São Paulo não foi para o Rio fazer a corrida, os bandeirinhas, a estrutura humana. Aí ele teve que organizar com os alunos da FEI, Faculdade de Engenharia Industrial daqui de São Paulo, porque eram os caras que estavam lá fazendo, eram todos alunos da FEI, o traço comum deles é a paixão por automóvel, por automobilismo, então eles, o Mario Pati organizou uma turma e levou para lá, mas para botar os caras para dormir era lá no inferno, porque não conseguia absolutamente apoio, o Rio era carente nesse aspecto, a Federação do Rio era carente nesse aspecto.

Rodrigo: Ainda é.

Lito: É, a, nem precisa dizer. E espalhou os caras por Motel, foi aquelas confusões típicas de Brasil, mas acabou saindo. Saindo na garra do Mario, que é uma figuraça, uma figura super legal, e o negócio saiu, mas foi uma briga de foice.

Rodrigo: Uma briga de foice, sim, entendi. É outra coisa, eu percebi que no, em São Paulo, tanto em São Paulo como no Rio você tinha um festival de briga por credenciais, né...

Lito: Isso sempre houve.

Rodrigo: Né, sempre houve, para colocar um monte de gente nos boxes né, e chegamos até ter corrida interrompida porque a credencial não foi distribuída como queriam. Qual a importância dessas credenciais, como que é isso?

Lito: Era o teu passe, era o teu acesso aos boxes, brasileiro quer tudo menos ficar na arquibancada!

Rodrigo: Risos!

Lito: Mas é, eles querem estar lá junto como os pilotos, sabe, e era isso, é a mesma coisa, e isso ainda existe em qualquer lugar que você vá, ainda existe um, uma... o pessoal quer, não tem nada a ver com aquilo, quer uma credencial, quer estar junto, na época era autógrafo, agora é selfie, então realmente um assédio muito grande pelos pilotos e nada melhor que o cara se mostrar aparecer nas fotografias, no que for.

Rodrigo: Entendi.

Lito: E, então era o público querendo estar lá junto, havia muito, e logicamente sempre houve uma limitação física, não dá para você botar dentro dos boxes todo mundo que quer estar lá, então é uma coisa muito controlada, muito muito controlado, mas era uma guerra para conseguir uma credencial, para gente, nós jornalistas, que não éramos donos, não fazíamos distribuição, rapaz era, o telefone não parava. Na época não tinha e-mail, não tinha nada disso, o telefone não parava... pô mas você vai, me arranja uma credencial, cara eu não tenho credencial para te arrumar...

Rodrigo: Vocês mal tinham para vocês.

Lito: É... mas cara, a gente ouve até desaforo, tinha gente que brigava com a gente por causa disso... a você é isso, você é aquilo e não sei que... só para se fazer de difícil, não cara é difícil mesmo, eu tenho a minha para trabalhar, não tenho para minha mulher... mas era, havia assim, havia sim, sempre houve essa busca por credenciais.

Rodrigo: Entendi, então, voltando um pouco atrás na outra pergunta, tinha uma rixa de São Paulo, a questão da credencial era independente do lugar, mas tinha uma rixazinha de São Paulo com o Rio pelo, pela F1 é uma coisa que se perpetuou nos anos 1980 inteiro, então a gente sempre percebe em revistas e jornais, todo anos dizia; F1 volta para SP, F1 volta para SP, era uma pressão atuante dos paulistas para trazer o que era deles.

Lito: É, eles entendem como sendo deles, a mesma coisa está acontecendo agora com esse suposto autódromo de Deodoro.

Rodrigo: Sim, ridículo.

Lito: O clima aqui em São Paulo é quase de rebelião!

Rodrigo: É mesmo?!

Lito: É, paulista tem um jeito muito peculiar de encarar o carioca, muito muito peculiar, é claro que eu tô falando em uma camada, em bom português, boçal, mas tem muito, porque carioca é preguiçoso e não sei que...isso tem, sabe, então os caras, tem essa coisa, mas aquele pessoal mais cabeça menos mesmo. Infelizmente é uma massa significativa que não prima pelas cabeças abertas. Então é uma coisa meio complicada. Se você for ver, os votos agora, essa época de eleição, foi inacreditável o que foi clima do pessoal de automobilismo.

Rodrigo: Entendi. Aqui nos anos 1980 isso me fez perceber uma instabilidade entre a Foca e a CBA e o Rio de Janeiro, o tempo inteiro você tinha uma briga ali né, em função de contratos, o Bernie no meio, exclusividade, partilha de lucros, né, o que realmente estava em disputa ali?

Lito: Grana.

Rodrigo: Grana, o tempo inteiro!

Lito: Grana, grana, grana! O Deus Dinheiro. O Bernie Ecclestone, por dinheiro, ele não tinha amigo, ele não tinha consideração, não tinha grandes parceiros, nada. Tudo isso era argumento de negociação. A única coisa que havia era o Bernie querendo arrancar o máximo possível de grana e de um lado ou de outro, para onde fosse não seria muito problema, porque o Rio era a cidade preferida dos pilotos, por sua beleza natural, pelo clima, pela mulherada, era o Rio. A pista tão boa ou quase tão boa quanto Interlagos, tá, o autódromo ainda novo, então para eles Rio, São Paulo, a terra da grana, sabe e não queria perder de jeito nenhum para o Rio, perder para o Rio não, não queria perder para lugar nenhum, pior ainda se para o Rio, tá, então, o que se criou foi isso, e o Bernie explorava muito bem, ele era um gênio comercial, tá, que não quer dizer que ele fosse um anjo, que ele fosse um modelo ético, não, mas ele era um gênio comercial, ele jogava aquele xadrez brilhantemente e usava todas as ferramentas sem o menor pudor, o que acontecia era isso.

Rodrigo: Então, aquela questão de partilha financeira, de contrato, de o Rio vai ganhar com o turismo, não estava nem aí para isso, o negócio era ele conseguir o máximo do quinhão dele?

Lito: Ele não, mas para prefeitura do Rio estava, porque o automobilismo é turismo.

Rodrigo: Sim é turismo.

Lito: Faz girar a roda da economia, traz dinheiro para a cidade, então era um argumento, esse argumento válido, da F1 ou de qualquer evento desse... não precisa nem ser desse porte, de

porte menores é um argumento válido, se você for ver, é Mônaco é um principado que vive de turismo, ele vive de eventos, é o torneio de golfe, é torneio de tênis, é F1, é a Fórmula-E, isso e aquilo, então é o cassino, é a sofisticação toda, mas é basicamente isso, turismo é indústria, então o que tinha por trás era isso, uma coisa que ele jogava muito, e logicamente, eu levo tantas pessoas eu dou tal exposição a tua cidade, mas isso vai te custar.

Rodrigo: Entendi. Agora, me parece que a RioTur não soube jogar esse jogo né...

Lito: Éééé... eu também não diria que a SP-Turis saiba jogar, os cargos, ééé, políticos administrativos no Brasil, não são, seguem as indicações, os critérios, ééé, profissionais, técnicos, então tem muita gente lá e, ou não tem preparo, ou não está devidamente comprometido, ou então mesmo, eventualmente não é o caso, mas eventualmente pode ter acontecido de ter perdido uma disputa e que não teve as ferramentas, mas não, não... ééé, um quadro político administrativo do Brasil né.

Rodrigo: E aí a questão da corrupção entra no meio naturalmente.

Lito: Não, não posso afirmar isso, mas eu posso claro imaginar, posso imaginar, se você constatar isso não ficarei surpreso.

Rodrigo: Sim, é porque eu tenho uma passagem para mim que é muito peculiar que é de 86, que eles mandam fechar a pista do Rio no meio do Treino para discutir com o Ballestre questões de credenciais e a polícia a PM, tudo travado e só depois de muita negociação que liberaram a pista

Lito: Para você ver como era importante estar ao lado das grandes estrelas, quer dizer, é o ego do... essa coisa mais pueril, mas é o ego dos caras assim se sobrepondo a esse ponto.

Rodrigo: Entendi. Então era uma questão de querer aparecer e trazer os seus...

Lito: Eu tô na minha casa, sou responsável pela RioTur e como é que não vou ter credencial

Rodrigo: Aham, entendi.

Lito: É outro capítulo...

Rodrigo: Entendi. Éééé, vamos andar um pouco para frente... Eu reparei também algumas outras coisas né, fiquei viajando na maionese em tanta coisa que estava olhando esse tempo todo nos anos 80 né, até Brasília entrou no meio e Goiânia também para tentar pegar essa F1, eram cidades que realmente tinham possibilidades, ou era uma jogada de São Paulo para tentar cada vez mais enfraquecer o Rio de Janeiro?

Lito: Não, não, queriam mesmo.

Lito: Queriam mesmo, todo mundo queria. Brasília chegou a ter... o autódromo de Brasília foi inaugurado com uma corrida extra de F1, uma corrida que não contava pontos, eu me lembro

até que o primeiro carro que entrou na pista, foi a Brabham do Wilsinho Fittipaldi, isso foi em que ano meu Deus do céu, 73 ou 74, acho que 73, tá e teve chegou a ter. Claro, todo mundo queria, todo mundo queria, quando teve a temporada de F-2 aqui, F-3, F-2, Tarumã, Rio Grande do Sul também teve sua corrida, e trazia muita gente, muito dinheiro para a cidade, mas Brasília também tentou entrar, mas não dava, não deu, fizeram aquela primeira corrida lá, mas não havia possibilidade de se ter duas corridas no mesmo país na época, ou não havia possibilidade financeiro, não havia impedimento, tá, tava tudo aqui e ficar mais uma semana, mas eu não sei se houve foi o alcance financeiro para isso.

Rodrigo: Entendi, entendi. Aqui, é, as questões de pista do Rio ser aprovada e não ser aprovada é uma coisa que eu reparei também, quando a pista foi lançada o Derek Ongaro sempre aprovava e dizia que a pista do Rio era a melhor pista do mundo em relação à segurança, aí com o passar dos anos, no final dos anos 1980 ela passou a ser não tão elogiada por, é, os organizadores não técnicos, mas o Derek e os pilotos sempre aprovando né. Essa mudança de perspectiva em relação a pista já denunciava alguma intenção da F1 em mudar de lugar, ou realmente a pista com o passar do tempo ficou atrasada como São Paulo também tinha ficado?

Lito: Eu acho que tem uma mistura dos dois aí, tá, sem dúvida os critérios de exigência, de padrão de segurança foram mudando desnecessariamente, politicamente, mas foram mudando, e não era uma coisa se observava apenas no Brasil, se observava praticamente em todas as pistas, tá, agora o que tava realmente envolvido, os pilotos, esses não queriam nem saber, primeiro, segurança.. aaaa, era uma coisa que não era todo piloto que...

Rodrigo: Se preocupava

Lito: Se preocupava, não, isso aqui é automobilismo, automobilismo inclui risco, quem começou essa campanha foi o Jackie Stewart, com apoio do Emerson Fittipaldi, não sei que, não sei que, era uma geração mais nova, mas não era muito bem visto isso pelos pilotos, davam meio de ombros, bom, então vai jogar xadrez, era uma coisa né, meio, automobilismo inclui risco, e havia essa, essa, preocupação, não tão excessiva, quanto tem hoje, que hoje realmente é absolutamente excessivo, mas havia essa preocupação, agora, não diria que fosse para mudar para lá ou para cá, não diria que seja, que tivesse influência, nessa disputa Rio/São Paulo, houve essa preocupação de São Paulo com Rio.

Rodrigo: Podia ser uma pressão do Bernie para conseguir sempre um contrato melhor?

Lito: Uma exigência da FIA também que sempre bateu muito de frente com a Foca, com a Formula One Administration.

Rodrigo: Como é que é essa relação FIA e Foca?

Lito: Terrível, terrível, terrível, oooo, a Foca chegou a derrubar o Ballestre, chegou não, derrubou o Ballestre, o Max Mosley que era ooo, era o Vice, era o departamento jurídico da Foca, ele era o Vice do Bernie, o Bernie colocou ele como presidente da FIA, elegeu ele presidente da FIA, esse cara era um advogado, é um advogado habilidosíssimo, uma figura de um nível, de um QI altíssimo, e mas também absolutamente fazendo do automobilismo o que ele queria, todos os regulamentos eram absolutamente interpretativos e a interpretação era sempre política, ele muitas vezes, destruiu a Ferrari, e ele sempre manipulou as regras todas, por exemplo, aquele da Brawn 2009 que foi campeão com o Jenson Button, aquele carro era absolutamente fora do regulamento.

Rodrigo: É mesmo?

Lito: Absolutamente fora do regulamento, e eles declararam legal para o carro poder dar um pau na Ferrari.

Rodrigo: Quem fez isso foi o Max Mosley?

Lito: Foi na época do Max Mosley.

Rodrigo: Caramba! Dessa eu não sabia, essa é boa hein. Essa é boa!

Lito: Ele tinha tal de difusor duplo atrás, um extrator duplo.

Rodrigo: Eu lembro disso.

Lito: O extrator não era para ter.

Rodrigo: Não podia ter.

Lito: Não era para ter.

Rodrigo: Fora de regulamento. Entendi.

Lito: O Ross Brawn na época quando ele estava fazendo regulamento, falou, olha isso aqui da margem a interpretação, isso aqui é uma lacuna de regulamento e muita gente vai se aproveitar disso. Não, vai ficar assim. Ele foi lá e fez o carro dele, fez melhor do que os outros e não foi o único que fez, a Williams também fez, mas não acertou, também não era uma coisa que você coloca e funciona. Não é plug and play. E ele era, mas ele era um cara brilhante na parte de engenharia e fez a matou a tapa.

Rodrigo: Eu lembro, o carro andava muito.

Lito: Mas esse era o Max Mosley. Para você ter uma noção em 1984, Kyalami, África do Sul, aaaa Foca, aaaa FIA, do do, foi quando teve a revolução que a Foca acabou tomando tudo do, tomando o poder da FIA, quer dizer foi uma eleição, coisa e tal, você vê, mas foi quando se deflagrou aí realmente o confronto.

Rodrigo: Sim.

Lito: A FIA, resolveu cobrar dos pilotos aaa, uma taxa, não sei quantos dólares, por ponto para dar a superlicença, para renovar licença deles para correr, os pilotos falaram nós não vamos pagar, as equipes falaram não vou pagar, quem tem que pagar são os pilotos, os pilotos todos se juntaram num ônibus.

Rodrigo: Sim.

Lito: É, foram se trancar num hotel, então ninguém corre, ninguém participa de treino, ninguém anda, se juntaram no saguão do hotel para não ter eventuais defecções, tá, para ninguém jogar, tinha piloto novato no meio, era a primeira etapa do ano, um deles era o Raul Boesel, ele ia fazer a primeira corrida dele na F1, e não sabia para que lado virava, ele contando esse história você rola de rir.

Rodrigo: Risos!

Lito: Ele disse, pô eu vou lá, eles eram, vai ter uma rebelião lá dentro, que eu vou fazer agora, a minha equipe tá me mandando entrar no carro, e os meus companheiros aqui tão falando que ninguém anda, tá uma greve, se eu não aderisse...

Rodrigo: Tava ferrado

Lito: O negócio foi pesado

Rodrigo: Eu percebi muito que quem, um dos caras que lideravam essas revoluções era o Piquet né, ele um cara que tinha um poder muito...

Lito: Expressão negativa...

Rodrigo: Mais ou menos?

Lito: Não, Piquet nunca, Piquet entendia muito de carro.

Rodrigo: Dessas coisas não?

Lito: Não, não, não era a praia dele.

Rodrigo: Não era né?

Lito: Agora, ele era uma voz alta.

Rodrigo: Forte.

Lito: Forte.

Rodrigo: Entendi.

Lito: Tinha representatividade, mas não que ele fosse um dos negociadores, não, não era bem a dele.

Rodrigo: Não era um Sócrates ali!

Lito: Não, não.

Rodrigo: Risos!

Lito: Muito pelo contrário, estava mais para Brutus!

Rodrigo: Entendi. Risos!!!

Lito: Mas foi um cara que...

Rodrigo: Lito, CBA, outra coisa que eu reparei e até hoje eu reparo, os presidentes da CBA, poucos são os que eu vi ao longo do tempo e que eu diria que, poxa conheço esse cara, que eu vi esse cara em autódromo, já ouvi falar, já ouvi o nome dele em corrida, foi piloto...

Lito: Tem dois. A história da CBA, pelo menos dos anos 80 para cá, teve dois.

Rodrigo: Piero Gancia

Lito: Piero Gancia e Mauro Santos.

Rodrigo: E quando foi fundada lá, o pai do Emerson, Wilson Fittipaldi, o Barão, lá nos anos 50 ainda (anos 60 é o correto).

Lito: Ele chegou a ser presidente da CBA?

Rodrigo: Eu acho que chegou, nos anos 1960, naquela briga que tinha com o Automóvel Clube, acho que ele chegou a presidir.

Lito: Eu acho que ele era, aaa, eu acho que ele não era oficialmente membro da CBA, eu acho. Ele era promotor de corrida.

Rodrigo: Mas ele foi um dos líderes, ele foi um dos líderes do negócio.

Lito: Líder sim, mas, eu acho que sem cargo.

Rodrigo: Sem cargo. Entendi.

Lito: Eu acho que não.

Rodrigo: Entendi.

Lito: Os políticos aqui na época era o Eloy Gregoriano do Centauro Motor Clube e o Pessoal de federação que eu nem sei quem eram. Agora o Barão tinha uma influência muito grande.

Rodrigo: tinha.

Lito: Muito mesmo, mas ele era uma eminencia parda.

Rodrigo: Entendi.

Lito: Até onde eu sei, pode ser que eu esteja enganado.

Rodrigo: É. Aí o que eu reparei é que a CBA maquinava para não perder a F1 no Brasil, porque é o que fazia ela ser, ter o diferencial dela no resto do mundo.

Lito: Sim, eles eram absolutamente desimportantes.

Rodrigo: Sim e sem isso não tinha importância nenhuma, isso procede né?

Lito: Nenhuma, nem dentro nem fora, aí quando o Brasil começou a ter campeões mundiais, eles começaram a participar do conselho da FIA, iam para lá (França) de primeira classe, ficavam em hotéis cinco estrelas e grande parte deles não compareciam as reuniões do conselho porque não sabiam falar inglês nem francês.

Rodrigo: Caramba!

Lito: É, tinha um que era cafetão!

Rodrigo: Risos!

Lito: Sim, tinha um puteiro em Goiânia, tinha outro que sumiço numa mala com 100 mil dólares.

Rodrigo: Essas histórias eu já ouvi falar.

Lito: São casos conhecidos, da Confederação Brasileira.

Rodrigo: Os presidentes.

Lito: Aquilo lá sempre foi um.... um covil, sempre foi de aproveitadores.

Rodrigo: E aí 87 foi quando o Piero Gancia entrou, né e aí

Lito: Foi quando o Brasil vivia seu melhor momento.

Rodrigo: Na fórmula 1? No rio de janeiro?

Lito: Na F1, na F-3, internamente também, muito muito bom, criou-se o, Formula Ford, o Brasileiro de Marcas, ciou-se a F-3 Sul-Americana, com direito a superlicença.

Rodrigo: Eu li inclusive uma matéria sua na quatro rodas mais ou menos dessa época falando sobre o automobilismo nacional, como que tava, que a F1 era sempre no início do ano, eram o seus prognósticos para o resto do ano, de o quanto que a coisa estava evoluído, estava muito legal né, Copa Shell, aquela coisa toda

Lito: Sim, sim.

Rodrigo: Era muito legal

Lito: Era todo um embalo do Piero.

Rodrigo: Do Piero.

Lito: O Piero, era uma cara, um puta empresário, um cara de família de muitas posses, grande ao vermuci italiano (Cinzano), ele, ele... ele não precisava de dinheiro para nada na vida dele, além do que ele já tinha de família, tá, ele era representante Alfa no Brasil, corria de Alfa, quem corria com ele o Emílio Zambello era um dos mecânicos dele, o Zambello, ele botou o cara para correr, o cara que tinha muito talento, guiava bem, mas se fosse para depender do dinheiro dele para correr, o Zambello nunca teria sido piloto na vida, tá. Então esse era um apaixonado e um abnegado e era um gentleman, era de uma elegância, e nesse meio de

piranhas que tem aqui, porra, ele, muita gente apostava que ele não ia conseguir conviver, ele foi até o fim, superior.

Rodrigo: Entendi

Lito: Sobre todos esses aspectos...

Rodrigo: Ele ficou até quando na frente da CBA?

Lito: Puta merda cara, minha memória para isso é um horror, 81, 82...

Rodrigo: Não, ele entrou em 87 a frente da CBA

Lito: Tá, desculpa... 91, 92, 93, por aí.

Rodrigo: A CBA o mandato do presidente são dois anos, quatro, você sabe isso?

Lito: Eu não sei.

Rodrigo: Essas questões você não sabe, tá, sem problemas, tranquilo. Agora...

Lito: Eu sou amigo do filho dele, o Carlos, posso perguntar a ele.

Rodrigo: Tá ótimo. Agora ele junto com o Manoel Tubino que na época era o Presidente do CND, eles tentaram renegociar com a Foca o contrato, né, para o Rio receber a F1. E foi uma coisa que eu vi que nos jornais todos deu um rebuliço horrível, que todo mundo dizia que o contrato era um contrato leonino, que o Rio ia perder até não poder mais, né, mas ao mesmo tempo eu via outras pessoas, né, outros comentaristas, como Celso Itiberê, na coluna do O Globo, dizendo que era um absurdo não assinar aquele contrato porque o que o Rio receberia com o turismo ia ser uma montanha de dinheiro né...

Lito: Sim, o Celso era a única parte isenta nesse lado.

Rodrigo: É?

Lito: É, então o Celso sempre foi um jornalista muito reto, muito competente, é, eeee essa visão dele é lógica, agente volta aquele assunto de Mônaco...

Rodrigo: Sim.

Lito: Que nós estávamos falando da grana que uma cidade recebe, agora leonino, voltamos também ao começo da conversa

Rodrigo: É o que o Bernie é.

Lito: O Bernie espreme a laranja até o último bagaço, tá, agora era ainda lucrativo para o Rio de Janeiro.

Rodrigo: Entendi.

Rodrigo: Mesmo com aquelas reclamações de, aaa o aluguel que se paga é pouco, que isso e aquilo, o Bernie sabia que o retorno que ele daria por fora podia cobrar aquilo tudo.

Lito: Claro.

Rodrigo: Entendi.

Lito: Claro, a resposta clássica do Bernie, olha os números e volte para conversar.

Rodrigo: É, porque quando a gente pega os jornais você tem sempre uma posição do Bernie tentando espremer como você falou e a RioTur tentando pintar uma, uma imagem de que – a não, que estão pedindo muito, que o dinheiro que pagam não dá para reformar o autódromo, e aí tinha até aquela possibilidade de entregar o autódromo para a Foca, que foi outra coisa que não foi para frente né.

Lito: Você acha que o Bernie ia pegar isso?

Rodrigo: É, eu também achei isso tudo muito estranho.

Lito: Ele do outro lado do mundo...

Rodrigo: Que ele vai quere com esse autódromo aqui?

Lito: Pô, negócio dele é tocar a F1 lá de Londres, sabe, e na época ele ainda não tinha o Tamas Rohonyi.

Rodrigo: Não tinha ainda?

Lito: Não tinha, se tinha, era um começo, uma coisa ainda...

Rodrigo: Uhum, uhum,

Lito: E também não sei se o Tamas ia querer cuidar de um autódromo, já tem Interlagos aqui para, para olhar, mas era, era, partes de uma negociação, você tá ouvindo aí...

Rodrigo: Dois lados.

Lito: Duas situações. E o Celso do lado do meio. Equilibrado, o cara que não tinha compromisso com nada nem com um nem com outro.

Rodrigo: Um outro repórter que foi muito ativo nessa época, era do Jornal dos Sports, não sei se você conhece, André Queiroz.

Lito: Conheço, André, tá vivo até hoje aí.

Rodrigo: Tô tentando contato com ele, ainda não consegui.

Lito: No Facebook você encontra o André.

Rodrigo: É um mandei mensagem e não respondeu ainda, vou tentar pelo meio dos carros antigos, acho que eu consigo alguma coisa.

Lito: Ele é um figuraça!

Rodrigo: Aqui, 89 que foi o último ano, né, quando a F1 saiu do Rio, teve o acidente com o Phillipe Streiffe e aquela questão toda com a clínica São Vicente, tem muita gente que

diz né, outro dia eu até assisti um blog do Flávio Gomes dizendo que foi isso que fez a F1 sair do Rio. Foi isso, ou não?

Lito: Isso foi a gota d`água.

Rodrigo: Foi a gota d`água?

Lito: Foi a gota d`água. Foi o mal atendimento que teve.

Rodrigo: Aham.

Lito: Que foi um atendimento que acabou agravando a fratura de coluna dele. Não sei até que ponto, não sou médico. Mas ele não teve, ele não foi retirado do carro da forma que se aconselhava, agora quando ele estava fazendo um treino também se diga isso e que as condições de, de, deeee resgate não eram as ideais, eu não tenho certeza disso, eu tenho a impressão que a ambulância não estava presente, ela chegou...

Rodrigo: Demorou, demorou. Demorou para chegar.

Lito: Você não começa hoje em dia uma atividade de pista aqui em Interlagos, atividade num track day, você não começa sem ambulância, presente. Se a ambulância atrasou, sinto muito senhores pilotos, não posso abrir a pista por que a ambulância não está presente.

Rodrigo: Entendi. Então isso foi...

Lito: Agora isso, culpa da equipe.

Rodrigo: Sim, culpa da equipe do Phillipe Streiffe, ou da equipe do autódromo?

Lito: Da equipe do Philippe Streiffe de entrar na pista, de se expor a isso.

Rodrigo: Ahnnnn....

Lito: Ela tem a responsabilidade. A equipe qual era, era Ligier?

Rodrigo: Aaaa não lembro... Essas, essas...

Lito: ATS?

Rodrigo: Eu acho que era ATS.

Lito: Não era ATS, era outro nome, eu vou te dizer já. (Barulho digitando no computador). AGS!!!

Rodrigo: AGS!!! Isso aí, AGS! Agora o Lito, então essa questão do acidente foi a gota d´água, o grande que envolvia, era uma questão política ou uma questão econômica?

Lito: Econômica que se transformava em política né.

Rodrigo: Uhum.

Lito: Aaaa, caça do lucro, a caça do evento.

Rodrigo: Na medida que o Bernie não...

Lito: Por exemplo, você tem o Rock n' Rio, porra paulista se bucha porque não tem um Rock em Sampa.

Rodrigo: Aham, risos...

Lito: É grana, é grana, eles têm o Lollapalooza aqui, mas não é o Rock n' Rio. É quando você tem um país inculto e despreparado como um certo país da América do Sul, uma disputa comercial entra pelo lado política, entra pelo lado da ofensa pessoal, entra por essas coisas queee se a gente não fosse um país tão educado, você saberia do que eu estou falando (Ironia).

Rodrigo: Entendi, agora aqui, uma outra dúvida que eu tenho, a Unicor é que era responsável pelo serviço médico desde 88 e a clínica São Vicente, é que receberia o piloto acidentado, com helicóptero e tal, né, eee eu comecei a pesquisar sobre a Unicor, tá, não sei de você tem alguma informação sobre isso, e eu achei estranho não aparecer em nenhum jornal na época, mas me deu a impressão, tá, de que para Unicor também seria uma coisa interessante se esse, essa corrida voltar para São Paulo e não ficar no Rio, ou seja, seria mais um parte interessada aí.

Lito: Não sei te dizer. Eu não sei, ela era, servia nos dois lados, seria escalada para cuidar desse aspecto de regate, de departamento de lado médico, tanto no Rio quanto em São Paulo. Não vejo lógica nenhuma, mas pode sempre haver.

Rodrigo: O que me suscitou essa dúvida é quando eu pesquisei sobre a Unicor, é um serviço de transporte médico.

Lito: Sim, sim.

Rodrigo: É onde eles ganhariam, levando o piloto para fora ou para São Paulo. Então encerrar com a Clínica São Vicente aproveitando aquele problema com o Phillipe Streiffe para utilizar os serviços para mandar lá para São Paulo e depois mandar o Streiffe lá para Suíça, não lembro onde ele foi, seria talvez o interesse da Unicor. Mas na época ninguém nunca surgiu, nenhuma conversa sobre isso.

Lito: Não sei te dizer.

Rodrigo: Entendi. Beleza.

Lito: Agora não era um hospital como hoje você tem o hospital São Luiz.

Rodrigo: Não era. Ela prestava um serviço.

Lito: Hoje em dia você tem um ambulatório que só intervenções muito delicadas não são feitas no autódromo mesmo. Agora você tem uma estrutura médica completa. Não só em F1, até nas corridas nacionais, tem essa obrigatoriedade, tá. Mas na época era um serviço de ambulância.

Rodrigo: Uhum, entendi. Agora sendo esse acidente do Philippe Streiffe a gota d'água, os vinte centavos, como o pessoal fala hoje em dia, né, éé, já tinha por trás uma negociação do Bernie com São Paulo, né, na época a Luiza Erundina, o Piero Gancia no meio disso, então uma coisa que mesmo sem o acidente já estava encaminhada?

Lito: Olha, já estava sendo, sem dúvida...

Rodrigo: E ninguém sabia né?

Lito: ... discutido, é mas o Bernie nunca, não sabia mas sabia. O Bernie nunca parou de negociar com todos os lados. Todos os lados. E sempre todos os lados souberam. Todo mundo sabia. Então não é uma, um, um... segredo a sete chaves. Ele usava o Rio para diminuir o percurso de Interlagos, do circuito de Interlagos. Interlagos tinha um circuito de 8Km, as corridas tem uma quilometragem limite, hoje em dia são 305Km, então você tem placas de comerciais na pista, se você tem um circuito de 4Km você vai fazer muito mais voltas para cobrir 305Km, ou seja, vai repetir muito mais vezes aquelas placas no vídeo do que se você tiver uma pista de 8Km. Você vai com 8Km a metade da exposição dos patrocinadores, na era por acaso, nada era por simpatia pessoal.

Rodrigo: Entendi.

Lito: Era tudo pela grana. E a Erundina ameaçada de perder o autó..., o evento do Rio... de São Paulo para o Rio, ou se sentindo ameaçada não sei, só o Bernie sabe o que teria mesmo acontecido, ela cedeu, cedeu porque também na cabeça dela, ela nunca sabe que o autódromo de Interlagos tinha um dos melhores circuitos do mundo, que era espetacular, hoje você não reconstrói Interlagos. Para você reconstruir Interlagos você tem que tirar tudo e começar do zero. Então ela aceitou tudo, mas ela foi se dar o trabalho de escutar um certo senhor chamado Ayrton Senna da Silva, que foi a favor da mutilação de Interlagos.

Rodrigo: Ahnnnn....

Lito: O Senna, foi a favor disso.

Rodrigo: Uma coisa que você me suscitou agora, quando a F1 lá nos anos 70 veio para o Rio, O Fittipaldi fez alguma pressão para não vir e ficar em São Paulo? Por que o Emerson era Paulista e tinha alguma coisa nisso...

Lito: Não, não, não não. Nem tinha chance. Tinha que ter Rio ou não ter F1.

Rodrigo: E o Senna no final, teve alguma influência para sair de São Paulo e vir para o Rio (Ao contrário é o correto) ou também não.

Lito: Não.

Rodrigo: Entendi. Lito, duas últimas coisas, F1 no Rio de Janeiro e F1 em São Paulo, influenciou de alguma maneira o desenvolvimento do automobilismo desses dois locais?

Lito: Balançando a cabeça positivamente.

Rodrigo: Sim?

Lito: Sem dúvida. O Rio até acabarem com o autódromo do Rio. O Rio era um polo, várias equipes, teve uma época, 10, 15 anos atrás que Petrópolis era a cidade que tinha o maior número de equipes da StockCar.

Rodrigo: Entendi.

Lito: Por causa da proximidade com Jacarepaguá. Tinha umas 8 equipes lá, equipes paulistas...

Rodrigo: Mas nos 80 isso era...

Lito: Acho que anos 90.

Rodrigo: Sim, uma decorrência então da F1.

Lito: Sim, você tem, você ter um autódromo perto disponível, claro em decorrência da F1, a decorrência de uma autódromo ativo, de uma autódromo bom, como teve uma época também quando, que o pessoal se mudou para londrina, o pessoal de mudou para Curitiba, por tem bom autódromo perto, você podia usar com facilidade, sem problema maior, não era só Interlagos que era cidade já no tampo de tampa gente. A cidade de São Paulo é cidade a beira da explosão demográfica, trânsito que não tem tamanho. Influenciou muito, o Rio tinha um automobilismo regional, bastante ativo, tinha muito muita equipe, mecânico, muita gente, dava emprego a muita gente.

Rodrigo: Dava, dava.

Lito: Aí o Cesar Maia brigou com o Emerson e acabou com o autódromo, que já também, já comprometido com indústria imobiliária.

Rodrigo: Já, há muito tempo. Isso é uma impressão que eu sempre tive, desde que construíram o autódromo do Rio, sempre teve ali um comprometimento imobiliário, que ele sempre ficou meio, ali na, na forca.

Lito: É, isso era um desejo de diversas, diversas, imobiliárias.

Rodrigo: Assim como Interlagos hoje em dia..

Lito: Também, mas só que Interlagos, aqui o bicho pega.

Rodrigo: É, eu imagino, eu imagino. Lito, só tenho a te agradecer, prazer enorme em falar contigo.

Lito: Fique à vontade, ligue quando quiser.