

A Elite Mundial do Esporte à Motor no Rio de Janeiro:

a Fórmula 1 no Autódromo de
Jacarepaguá por meio dos jornais *Folha
de S. Paulo* e *O Globo*

The World Elite of Motorsports in Rio de Janeiro: Formula 1 at the Jacarepaguá
Racetrack through the newspapers *Folha de S. Paulo* and *O Globo*

Luiz Eduardo Pinto Barros

Doutor em História pela UNESP/Franca. Historiador profissional da Prefeitura
Municipal de Guaxupé.

luizeduardopb@yahoo.com.br

RESUMO: Este artigo utiliza os anúncios da nascente imprensa brasileira como testemunha da nova configuração do Rio de Janeiro durante o chamado período joanino, entre 1808 e 1821, e da disparidade existente na altura entre os dois principais grupos provenientes de deslocamentos, espontâneas ou compulsórias, desembarcados na cidade: os europeus e os africanos. A partir de uma análise quantitativa e qualitativa das propagandas publicadas na imprensa, prática que se popularizou durante o período, observamos uma cidade que se vestia enquanto capital do Império e que, para tal, priorizou uma cultura em detrimento de outra. Sob este ponto de vista, o período é uma chave para entender o processo histórico que resulta no Rio de Janeiro dos dias de hoje.

PALAVRAS-CHAVE: Imigração; Escravidão; D. João VI.

ABSTRACT: This article uses the advertisements from the newly created Brazilian press as a witness to the new configuration of Rio de Janeiro during the so-called Joanine period, between 1808 and 1821, and the disparity that existed at the time between the two main groups that came to the city as a result of spontaneous or compulsory displacement: Europeans and Africans. Based on a quantitative and qualitative analysis of the advertisements published in the press, a practice that became popular during the period, we are faced with a city that dressed up as the capital of the Empire and, to do so, prioritized one culture over another. From this point of view, the period is a key to understand the historical process that resulted in the Rio de Janeiro of today.

KEYWORDS: Immigration; Slavery; D. João VI

Introdução

Nos 460 anos da sua fundação, a cidade do Rio de Janeiro merece destaque por ser palco de grandes acontecimentos e eventos que aconteceram no decorrer de séculos. Ao longo dos séculos XX e XXI, a atual segunda maior cidade do Brasil tem recebido eventos nacionais e internacionais das mais diversificadas áreas. No caso do esporte, as competições a nível mundial que aconteceram neste município fizeram história das mais diferentes maneiras. E neste artigo vamos tratar do período em que o Rio de Janeiro foi palco da maior categoria do esporte a motor a nível internacional, a *Fórmula 1*. Muito se discute até os tempos atuais se o automobilismo como competição deve ser interpretado como um esporte, por não depender especificamente do corpo humano. Mas sim, da condução de um ser humano sobre uma máquina. Por se tratar de um esporte de grande popularidade e de grande interesse mundial, atraindo turistas, comerciantes e investidores das mais diversas áreas, a passagem da *Fórmula 1* pelo Rio de Janeiro merece registros por fazer parte da sua história. E por se tratar de uma das cidades mais famosas do mundo, intenciona-se fazer deste artigo algo que possa fazer parte da memória do Rio de Janeiro nos seus vários anos de trajetória.

Segundo Marta Irving, Frances Correa e Edilaine Moraes (2010), além dos atrativos naturais, como as praias e montanhas, a cidade do Rio de Janeiro é ainda privilegiada por seu patrimônio cultural e histórico, sendo palco permanente de megaeventos, exposições internacionais e demais atividades de lazer e de negócios durante todo o ano.

A cidade foi fundada em 1565, após a invasão por franceses e holandeses com o objetivo de proteção do território, mas a sua importância cultural remonta à vinda da Coroa Portuguesa ao Brasil, em 1808. A partir de então, ela passou a se desenvolver com grande influência europeia e, progressivamente, foi se transformando em pólo cultural e comercial do

país. No início do século XX, na década de 1960, os investimentos públicos intensificaram-se nas áreas mais ricas da cidade – acelerando, assim, o seu processo de urbanização e sua visibilidade turística. E além das questões, do ponto de vista social, a recepção calorosa dos cariocas é bem percebida de forma geral.

Para Grinover (2002), hospitalidade contém uma dimensão humana, que não está limitada às relações mercadológicas entre visitantes e visitados, pois, há um amplo e complexo contexto sociocultural envolvido no processo. Baptista (2002, p.157) define hospitalidade como “um modo privilegiado de encontro interpessoal marcado pela atitude de acolhimento em relação ao outro”. Grinover (2002) e Irving (2008) acrescentam, ainda, que este encontro entre visitantes e visitados consolida relações ou as transforma, mediante um processo de troca, tanto material como simbólica.

No que se refere ao esporte a motor, pano de fundo deste artigo, a *Fórmula 1* é a categoria máxima do automobilismo de carros monolugares no mundo (Shields, Reavis, 2020, p. 2). E não por acaso, o Brasil é um dos países mais bem sucedidos nesta categoria tendo três campeões: Emerson Fittipaldi, Nelson Piquet e Ayrton Senna. Este último, aliás, ganhando status de maior nome no esporte, principalmente após o seu acidente fatal que tirou a sua vida no circuito de Imola, na Itália, em 1º de maio de 1994.

Conhecido como o país do futebol a nível global, nas décadas de 1970 e 1980 o Brasil carecia de títulos relevantes neste período. E foi na *Fórmula 1* que o país encontrou seu espaço para se sentir “protagonista”. Durante a Ditadura Militar (1964-1985), Emerson Fittipaldi ganhava destaque e Nelson Piquet buscava aos poucos o protagonismo nos anos derradeiros do regime militar em meados dos anos 1980. Ayrton Senna surgia com seu talento levantando a bandeira brasileira em algumas das suas vitórias e, principalmente, nas conquistas de seus títulos mundiais. Neste contexto, os brasileiros passavam a se interessar mais pela categoria que ganhava

maior popularidade em diversas regiões do mundo. E quando a *Fórmula 1* acontecia em solo brasileiro as atenções aumentavam. Por isso, quando o GP Brasil deixou São Paulo e passou a ser no Rio de Janeiro, a cidade maravilhosa ganhava mais destaque na mídia, no esporte e no turismo. E foi esta a motivação para escrever o presente artigo.

Na transição das décadas de 1960 e 1970, a *Fórmula 1* deixou de ser um simples esporte a motor e passou a ser uma categoria buscando ser um centro de negócios. Em 1968, Colin Chapman, dono da equipe Lotus, assinou um contrato de patrocínio com a *Imperial Tobacco*, criando a equipe *Gold Left Team Lotus*. Isto quebrou a regra de manter as cores do país na carenagem do carro e passou a correr com as cores da marca de cigarro. Isto se tornaria comum em outras equipes com o passar do tempo. Uma das cores mais lembradas são o vermelho e branco da *Malboro* pintados nos carros da McLaren dos anos 1970, 1980 e 1990. (Capella, 2010)

Quando a *Fórmula 1* passa a ganhar dimensão de grande negócio, a Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA) consegue trazer, a partir de 1972, a categoria para o Brasil. O autódromo de Interlagos foi o palco das primeiras corridas. E quando passou a apresentar problemas para os organizadores, o autódromo de Jacarepaguá no Rio de Janeiro foi o novo local escolhido para sediar o GP do Brasil. A capital fluminense foi o palco da *Fórmula 1* no ano de 1978 e entre os anos de 1981 e 1989. Infelizmente para o autódromo de Jacarepaguá, diversos problemas acarretaram na decisão da Federação Internacional de Automobilismo de deixar a *Fórmula 1* sair do Rio de Janeiro e retornar para o reformado autódromo de Interlagos, em São Paulo, a partir de 1990. Mas isto não diminui a relevância da experiência vivenciada pela capital fluminense de sediar o principal evento esportivo do automobilismo mundial em dez edições.

O método de pesquisa que resultou na escrita deste artigo foi a pesquisa no acervo de dois dos maiores jornais do país: o paulistano *Folha de S. Paulo* e o carioca *O Globo*. Por meio destes iremos descrever como foi o GP Brasil

de *Fórmula 1* no Rio de Janeiro. E por hipótese, imaginava-se que os paulistas não hesitariam em fazer críticas ao evento no Rio de Janeiro. E, ao mesmo tempo, acreditava-se encontrar notícias no periódico carioca que, ao menos, valoriza-se o evento no Rio de Janeiro. Principalmente a partir de 1981, quando a Rede Globo, pertencente ao mesmo grupo do jornal carioca, adquiria os direitos exclusivos de transmissão da *Fórmula 1* no Brasil. É importante mencionar que as informações que interessaram nesta pesquisa são aquelas relacionadas aos bastidores das corridas. Os resultados delas e o desempenho dos pilotos não são tratados neste artigo, pois é o mínimo que interessa. Ao contrário, queremos saber como a imprensa explorou os bastidores de cada corrida em Jacarepaguá.

Conforme Tania Regina de Luca, “ao lado da imprensa e por meio da imprensa o jornal tornou-se objeto da pesquisa histórica” (2005, p. 118). A mesma autora, citando Maria Helena Capelato e Maria Ligia Prado (1974), fala da importância da imprensa como fonte histórica:

Os estudos históricos no Brasil têm dado pouca importância à imprensa como objeto de investigação, utilizando-se dela apenas como fonte confirmadora de análises apoiadas em outros tipos de documentação. A presente pesquisa ensaia uma nova direção ao instituir o jornal O Estado de São Paulo como fonte única de investigação e análise crítica. A escolha de um jornal como objeto de estudo justifica-se por entender-se a imprensa fundamentalmente como instrumento de manipulação de interesses e de intervenção na vida social; nega-se, pois aqui, aquelas perspectivas que a tomam como mero 'veículo de informações', transmissor imparcial e neutro dos acontecimentos, nível isolado da realidade político-social na qual se insere. (2005, p. 118)

Nós priorizaremos, neste texto, os periódicos como fontes. Analisando-os como documentos, não nos despreocuparemos com o debate teórico da

História, pois assim garantimos o sentido da objetividade na pesquisa histórica. Lembramos ainda, que “o debate em relação ao uso dos impressos periódicos ganhou especial destaque nas últimas décadas do século passado.” (Martins & Luca, 2008, p. 13)

A trajetória da Fórmula 1 no Rio de Janeiro foi encerrada em 1989, mas o circuito de Jacarepaguá ainda passaria a receber corridas de categorias internacionais como a MotoGP, entre 1995 e 2004, e a *Championship Auto Racing Team* (CART), entre 1996 e 2000. Aliás está última, entre 1979 e 1995 era conhecida como *Indy Car World Series*. Após uma divisão interna, o campeonato ficou conhecido nos Estados Unidos como CART. E no Brasil, o SBT (detentora dos direitos de transmissão) passou a chamar o campeonato de “Fórmula Mundial”. As cinco edições que aconteceram no Rio de Janeiro tiveram um grande público e boa repercussão. No entanto, focamos apenas nos anos da *Fórmula 1* na cidade maravilhosa, pois as reportagens trouxeram mais informações sobre os bastidores das corridas para as páginas de jornais.

Nos próximos parágrafos iniciaremos este artigo tratando sobre as corridas do “Circuito da Gavea”, também conhecida como “Trampolim do Diabo”. O evento ganhou ares de “Monaco brasileira” e ocorreu entre as décadas de 1930 e 1950. Depois iremos tratar da popularidade da *Fórmula 1* no mundo ao longo de décadas e a sua relação com o Brasil. E finalmente iremos abordar como o GP do Brasil de *Fórmula 1* no Rio de Janeiro foi publicizado pela *Folha de S. Paulo* e pelo *O Globo*, sendo dois periódicos de grande relevância nacional e que por este objeto de estudo é possível perceber ambos como fontes de pesquisa histórica.

O Grande Prêmio Cidade do Rio de Janeiro

Considerado por muitos especialistas brasileiros voltados à pesquisa do automobilismo como competição no país que significou um marco que

colocou o Brasil no mapa das competições internacionais, em 1933 tivemos o primeiro “Grande Prêmio Cidade do Rio de Janeiro” disputado no Circuito da Gávea, uma pista num circuito de rua que também era conhecida como “Trampolim do Diabo”. Chegou a ser comparado ao GP de Mônaco, existente desde 1929, numa situação em que os carros competem nas ruas da cidade.

A pista seguia da Gávea para o Leblon, e passava pela Avenida Niemeyer no caminho até o bairro de São Conrado. Ali, começava a subida pela Rocinha, na época ainda pouco povoada. Nomeada em homenagem ao comendador Conrado Jacob Niemeyer, fundador do “Automóvel Club do Brasil”, na época localizado no local da largada do GP, a avenida ainda era recente. Hoje centenária, ela havia sido aberta apenas 15 anos antes da primeira corrida. O visual, segundo relatos da época, era belíssimo ao ver o mar, a praia, as ondas nas pedras, a areia e a vista ampla para a Zona Sul do Rio de Janeiro. Pelas curvas em “Z”, chamados de trampolins, e resultando em graves acidentes, surgiu o apelido de “Trampolim do Diabo”. As curvas seguiam até o atual “Parque da Cidade” e desciam de volta ao Leblon. Apesar do belo cenário, nenhuma parte desse caminho parecia ser realmente tranquila.

Irineu Corrêa e Manuel de Teffé foram dois dos fundadores do Circuito da Gávea. Vencedores de corridas disputadas nos Estados Unidos durante a década de 1920, ambos disputaram a subida da estrada Rio-Petrópolis em 1932 e foram precursores para uma prova no Rio de Janeiro. Teffé levou a primeira colocação em 1933, na estreia da corrida. Irineu Corrêa, o “Leão de Petrópolis”, largou na última colocação no ano seguinte, em 1934, e escalou o grid até vencer a prova que foi abandonada pelo líder a poucas voltas do final, o paulista Chico Landi (que se tornaria a maior referência do automobilismo brasileiro até o surgimento de Emerson Fittipaldi na década de 1970).

Irineu Corrêa sofreu um grave acidente na Avenida Visconde de

Albuquerque na edição de 1935 e que resultou na sua morte. Nas quatro edições seguintes os vencedores foram estrangeiros. Chico Landi seria o vencedor do Circuito da Gávea três vezes (1941, 1947 e 1948). Nos anos de 1939, 1940 e 1941 apenas pilotos brasileiros participaram da competição. Entre 1942 e 1946, o evento não aconteceu por causa da Segunda Guerra Mundial (1939-1945). Entre 1949 e 1954 apenas estrangeiros foram os vencedores da corrida. A partir de então, não foram mais disputadas provas pela competição. As favelas do Vidigal e da Rocinha cresceram, assim como os bairros do Leblon e da Gávea. É possível que muitos moradores e turistas que circulam pela região desconheçam que ela foi palco de um dos eventos esportivos mais importantes do Brasil e da América do Sul de meados do século XX.

A Popularidade da Fórmula 1 no Mundo

Durante décadas a *Fórmula 1* foi transmitida pelo rádio em diversos países, como Inglaterra, França e Itália. Na passagem das décadas de 1960 para 1970, em meio ao processo de popularização da televisão, principalmente a cores, a *Fórmula 1* passou a ser mais consumida em diversos países do mundo ocidental em pleno contexto de Guerra Fria (1947-1991). É bem verdade que nem todas as corridas eram transmitidas e os direitos das emissoras de televisão não eram tão profissionais como nos tempos de hoje. No caso do Brasil, a Rede Globo transmitiu algumas corridas, mas nunca um campeonato completo no decorrer da década de 1970. Em 1980, a Rede Bandeirantes conseguiu os direitos de transmitir a temporada completa e ao vivo para todo o Brasil. Mas no ano seguinte a Rede Globo adquiriu os direitos e, até 2020, conseguiu a exclusividade ao transmitir a categoria para o público brasileiro em TV aberta.

Em outros países, os direitos de transmissão adquiridos por emissoras de grande audiência alavancaram a popularidade da *Fórmula 1*. Foram os casos da: *ESPN*, dos Estados Unidos (a partir de 1984); *Nine Network*, da

Austrália (desde 1980); *BBC*, do Reino Unido (desde 1950); TF1, da França (meados dos anos 1970); a *Fuji Television*, do Japão, (a partir de 1987); e a *RAI*, da Itália (desde 1977).

O que certamente facilitou a transmissão das corridas foi o surgimento da *Associação de Construtores de Fórmula 1* (FOCA), em 1974, a fim de melhorar a organização comercial da categoria e beneficiar as equipes que disputavam anualmente a competição. No decorrer da década de 1970, a FOCA teve conflitos com a *Fédération Internationale du Sport Automobile* (FISA) que assumiu a função de ser a organizadora da *Fórmula 1* e ligada a *Federação Internacional de Automobilismo*. Em janeiro de 1981, todos os interessados, inclusive as equipes, buscaram a solução da crise assinando o chamado “Acordo de Concórdia” (uma referência à região da praça francesa onde o documento foi assinado). A FOCA adquiriu os direitos comerciais de transmissão da categoria e Bernie Ecclestone (proprietário da equipe Brabham) saiu politicamente e economicamente fortalecido no cenário da *Fórmula 1*. Nas décadas seguintes foram assinados vários “Acordos de Concórdia” na história da categoria.

A regularização e a melhoria na comercialização da *Fórmula 1* facilitou as transmissões e o acesso ao público pelo consumo da categoria como objeto. E assim como a *National Basketball Association* (NBA), a principal liga de basquete dos Estados Unidos e a mais famosa do mundo, impulsionou a sua popularidade nos anos 1980, não apenas pela comercialização, mas também, pelas rivalidades (principalmente entre *Boston Celtics* e *Los Angeles Lakers*) e o alto nível dos jogos com jogadores que estavam ganhando destaque (como Magic Johnson, Larry Bird e os primeiros anos de Michael Jordan), a *Fórmula 1* vivia grandes momentos nos anos 1980 envolvendo as rivalidades de pilotos em determinados anos como: Alan Jones e Carlos Reutemann; Gilles Villeneuve e Didier Pironi; Nelson Piquet e Nigel Mansell; Niki Lauda e Alain Prost; e principalmente entre este último e Ayrton Senna. Como resultado, a *Fórmula 1* passou a movimentar um mercado milionário durante décadas que chega aos dias atuais a atingir as cifras dos bilhões

envolvendo o consumo de produtos dos mais variados.

A Fórmula 1 e o Brasil

Desde maio de 1950, quando teve a sua primeira prova no circuito de Silverstone na Inglaterra, a *Fórmula 1* tem se tornado a principal categoria do esporte a motor no mundo. O primeiro grande nome desta categoria foi o argentino Juan Manoel Fangio que conquistou cinco títulos mundiais nos oito primeiros anos da *F1* (1951, 1954, 1955, 1956 e 1957). O sucesso do argentino fez a categoria ter uma corrida fora do continente europeu pela segunda vez, em 1953, na capital do seu país. Até então, apenas a prova das *500 milhas de Indianápolis*, nos Estados Unidos, era considerada uma corrida no calendário da *Fórmula 1* fora da Europa. Porém, se levarmos em consideração que quase nenhum piloto da *F1* disputava as *500 milhas de Indianápolis* literalmente naquela época, podemos considerar o GP da Argentina como o primeiro da história da *F1* fora da Europa.

Fangio havia conquistado um grande feito, não apenas por ter vencido os cinco títulos mundiais (que somente seriam superados em 2003 no hexacampeonato de Michael Schumacher), mas de conquistar espaço num esporte dominado por europeus. E na sua época, o Brasil conseguiu ter alguns participantes na *F1*. Em 1951, no GP de Monza, na Itália, o paulistano Chico Landi foi o primeiro brasileiro a participar de uma corrida na principal categoria do automobilismo mundial. Até 1956 ele disputou apenas seis corridas e a sua melhor colocação foi um 4º lugar no GP da Argentina daquele mesmo ano. Na mesma época, Nano da Silva Ramos representou o Brasil na categoria conquistando um 5º lugar em Mônaco ainda em 1956. Fritz D'Orey disputou algumas provas entre 1958 e 1959, mas sem conquistar nenhuma pontuação. Somente a partir de 1970, com a chegada de Emerson Fittipaldi na categoria que a relação entre a *Fórmula 1* e o Brasil se torna mais estreita. Ele seria campeão mundial nos anos de 1972 (Lotus)

e 1974 (McLaren). Em 1975, José Carlos Pace venceu o GP do Brasil, em Interlagos, de Brabham e Emerson Fittipaldi da McLaren chegou em 2º, sendo está a primeira “dobradinha” brasileira na história da *F1*. Ainda na década de 1970, Emerson e seu irmão Wilson se aventuram em lançar uma equipe própria, sendo a única genuinamente brasileira na história da categoria. Chamada de *Copersucar Fittipaldi*, entre 1975 e 1977, conquistou seus melhores resultados nos GPs da Argentina e do Brasil de 1977, alcançado o 4º lugar (ambos com Emerson). Nos anos de 1978 e 1979 a equipe passou a se chamar *Fittipaldi Automotive* e sua melhor colocação foi um 2º lugar no GP do Brasil, no Rio de Janeiro, em 1978 (também com Emerson). Em 1980, numa parceria com a empresa de cerveja Skol, passa-se a chamar de *Skol Fittipaldi Team* e conquista dois 3º lugares: na Argentina com Keke Rosberg; e no GP do Oeste dos Estados Unidos, em Long Beach, com Emerson Fittipaldi. Aliás, o pódio desta última corrida simbolizou uma passagem de bastão de Emerson para o seu sucessor que foi o vencedor da prova, Nelson Piquet. Em 1981 e 1982, a equipe voltou a se chamar *Fittipaldi Automotive*. Seu último ponto conquistado foi o 6º lugar alcançado por Chico Serra no GP da Bélgica de 1982, em Zolder, sendo o mesmo evento que ficou marcado pelo acidente fatal de Gilles Villeneuve na qualificação. No final daquela temporada, a equipe brasileira fechou as suas portas.

Nos anos 1980, o Brasil voltaria a se destacar com os belíssimos campeonatos protagonizados por Nelson Piquet e Ayrton Senna. Mesmo nas edições em que não foram campeões, ambos deixaram suas marcas e alavancaram o interesse dos brasileiros pela *Fórmula 1* e consequentemente o interesse comercial do país em relação à categoria. Piquet seria campeão em 1981 (Brabham), 1983 (Brabham) e 1987 (Williams). Ayrton Senna conquistaria os títulos em 1988, 1990 e 1991, sendo todos pela McLaren. Após a morte de Senna, em 1994, o Brasil voltaria a ganhar várias corridas na primeira década do século XXI com Rubens Barrichello e Felipe Massa. Ambos chegaram a ser vice-campeões pela Ferrari. O primeiro em 2002 e 2004, e o último em 2008.

Em 1972, o Brasil pela primeira vez sediou um GP de *Fórmula 1*, mas que não valeria pontos na classificação do campeonato. A corrida aconteceu no autódromo de Interlagos, em São Paulo, e foi vencida pelo argentino Carlos Reutemann competindo pela Brabham. Seu companheiro de equipe, o brasileiro Wilson Fittipaldi, chegou em terceiro. O curioso é que a prova aconteceu numa quinta-feira à tarde, algo fora do comum no universo da *Fórmula 1*. A partir do ano seguinte, o GP Brasil passou a fazer parte do calendário da categoria valendo pontos na classificação. Apenas em 2020, no contexto da pandemia do COVID-19, o país não sediou uma corrida da principal categoria do automobilismo mundial.

A Fórmula 1 no Rio de Janeiro por meios dos periódicos *Folha de S. Paulo* e *O Globo*.

Em meados dos anos 1970, o autódromo de Interlagos, em São Paulo, vinha sofrendo críticas dos organizadores da *Fórmula 1* por conta da sua infraestrutura que inviabilizava o melhor aproveitamento do evento de forma geral. Por causa disso, o Rio de Janeiro foi a nova cidade escolhida para sediar o Grande Prêmio do Brasil de *Fórmula 1* de 1978.

Inicialmente construído em 1966, sendo nomeado de Autódromo da Nova Caledônia, o circuito da cidade passou por reformas e foi reinaugurado em 1977. Surgia o autódromo de Jacarepaguá. Seu primeiro grande evento internacional foi o Grande Prêmio do Brasil de 1978. Naquela época, o calendário da *Fórmula 1* tinha as suas duas primeiras corridas no mês de janeiro. A primeira corrida aconteceu no circuito de Buenos Aires, na Argentina. O evento seguinte aconteceria duas semanas depois no Rio de Janeiro.

Infelizmente uma fatalidade aconteceu logo no primeiro final de semana de GP Brasil no Rio de Janeiro. No sábado, 28 de janeiro, véspera da corrida, após os treinos que definiram o grid de largada, os cronometristas da

Omega decidiram tomar um banho na lagoa de Jacarepaguá. Mas, infelizmente, Marco Antônio Campestrini morreu afogado e até o dia seguinte da corrida seu corpo não havia sido encontrado. No domingo, durante a corrida, o Corpo de Bombeiros, precisando racionar água, preferiu não dar o banho de jato d'água no público em meio ao forte calor registrado no autódromo de Jacarepaguá. A *Folha de S. Paulo* mencionou que 100 casos de desidratação foram constatados. E ainda não deixou de abordar as reclamações do público em geral com o "abuso dos comerciantes credenciados no autódromo". Latas de cerveja quente, vendidas por 20 cruzeiros cada e as de guaraná por 15 cruzeiros. Mas o periódico paulista elogiou o aparato médico que estava à disposição no autódromo, chamando a atenção para a presença de onze médicos anestesistas de pista, ao lado dos bombeiros, o que "constitui uma inovação em termos de GPs". (O público ficou sem o seu banho. *Folha de S. Paulo*, 30 de janeiro de 1978, Esportes, p.16).

No caso do *O Globo*, a primeira corrida de *Fórmula 1* no Rio de Janeiro teve mais problemas externos ao autódromo do que internos. A morte do cronometrista Marcos Campestrini na véspera da corrida foi mencionada como a grande tragédia do final de semana. Mas o que chamou a atenção foi a confusão com a chegada dos torcedores ao autódromo. Por volta das 9 horas já começava o tumulto no trânsito logo depois do Riocentro que ficava poucos quilômetros do autódromo. O helicóptero que comandava o esquema da PM em cima do autódromo ordenou a interrupção do tráfego para qualquer veículo em direção ao circuito. Assim, muitas pessoas deixaram seus carros longe do autódromo e começaram a fazer reclamações. Segundo informações do *O Globo*, quando chegou ao local, o capitão Humberto foi imediatamente cercado por várias pessoas que tentavam justificar a necessidade de ir de carro até o autódromo.

—A mãe do prefeito, uma senhora já idosa, está no meu carro e não posso obrigá-la a andar até o circuito neste calor,

— Eu ganhei Ingressos para ficar junta do governador Faria Lima, meu marido teve um enfarte há poucos 'meses e temos de ir até lá, dizia exaltada uma senhora bem vestida, enquanto brandia dois convites especiais na frente do rosto do capitão.

— Eu sou o motorista do Dr. Jorge Wolney Atalla, dono da Copersugar que esta aí atrás com os seus convidados e não consegue passar. Mas ele tem de ir até lá porque, afinal é um dos donos da festa e você não vai querer que ele vá a pé.

— Eu trabalho em jornal e depois da prova ficarei no circuito, passando material pelo telex até às 11 horas da noite. Como faço depois, para voltar, até aqui, sé deixar o meu carro estacionado no Riocentro? Dizia um jornalista Pouco à pouco o capitão, embora atendesse a todos com cortesia, foi perdendo a calma. Ele já não sabia mais o que fazer e a solução do caso foi deixar os que tinham credencial passar pelo bloqueio. Medida certa - porque, como se viu depois., o caminho até o autódromo e os portões, da entrada do estacionamento estava livre e podia-se chegar com absoluta tranquilidade. (Confusão para chegar ao autódromo. *O Globo*, 30 de janeiro de 1978, Esportes, p.9).

Dentro da pista os brasileiros tiveram muitas alegrias. Emerson Fittipaldi, bicampeão mundial, conquistou o melhor resultado da história da sua equipe *Fittipaldi Automotive* (Copersucar) ao chegar na 2ª colocação. Diversas pessoas invadiram a pista para comemorar o feito do brasileiro que só ficou atrás do vencedor Carlos Reutemann da Ferrari. Curiosamente, o argentino já havia sido o primeiro vencedor do GP Brasil de 1972 (que não valia pontos para o campeonato) e de 1973 (este sim, valendo pontos), ambos realizados em São Paulo no autódromo de Interlagos. Aliás, as edições de 1979 e 1980 voltaram a acontecer na capital paulista.

Três anos depois, a *Fórmula 1* retornava ao Rio de Janeiro. Depois de passar por Long Beach, no Grande Prêmio do Oeste dos Estados Unidos, Jacarepaguá seria a segunda corrida da temporada. Nos bastidores o grande destaque dado pelo jornal *O Globo* foi mais uma vez a reclamação do público com os preços das bebidas e alimentos. Por outro lado, a *Folha de S. Paulo* não poupou críticas a organização, dando a perceber que os paulistas não se contentavam em ter perdido a sede do GP Brasil de *Fórmula 1* para o Rio de Janeiro. Ao estampar a manchete “Campanha por Interlagos”, o periódico paulista expôs a seguinte notícia:

Começou a defesa do autódromo de Interlagos, em uma pequena reunião de jornalistas e dirigentes esportivos, na área dos boxes. A opinião era quase unânime: Jacarepaguá não serve para corridas de F1. É um circuito estranho, diferente de todos os outros do mundo onde são disputadas corridas nessa categoria. Não há acomodações nos boxes e suas respectivas garagens. Faltam banheiros, bares, tudo o que é indispensável à infraestrutura de um grande obstáculo (Campanha por Interlagos. *Folha de S. Paulo*.30 de março de 1981. Esportes, p.14).

E se não bastasse fazer críticas ao circuito, fez questão de mencionar a falta de público no autódromo. Porém, as condições climáticas não ajudaram, pois choveu muito naquele domingo.

Em 1982, a animação para a realização do evento era maior por parte do público brasileiro, pois Nelson Piquet era o recém campeão mundial. E o piloto carioca se sentia bem, nas suas declarações, ao disputar corridas na sua terra natal. Em meio ao calor do Rio de Janeiro, a busca por ingressos foi intensa. Segundo a *Folha de S. Paulo*, 60 mil pessoas lotaram as arquibancadas de Jacarepaguá. As empresas de cigarro montaram seus camarotes nos locais mais bem posicionados para observar a pista, sendo que a *Souza Cruz* era a que mais se destacava. Mas é claro, com preços

elevados. Algo que, sinceramente, nunca foi resolvido nos grandes eventos que acontecem em qualquer lugar do Brasil até os dias atuais. Mais uma vez, ambos os periódicos mencionaram a distância dos estacionamentos em relação ao autódromo, os problemas no trânsito, o grande número de cambistas e as reclamações de muitas pessoas que compraram ingressos falsos pelo valor de 10 mil cruzeiros. A *Folha de S. Paulo* ainda chamou a atenção para uma reivindicação trabalhista feita por 120 funcionários que eram sinalizadores de pista e de boxe (O folclórico circo já está virando feira. *Folha de S. Paulo*, 22 de março de 1982, Esportes, p.17).

Já *O Globo* fez questão de dividir as atenções entre a *Fórmula 1* e o jogo amistoso de futebol entre as seleções do Brasil e da Alemanha que estava para ser realizado no estádio do Maracanã (e preparativo para a Copa do Mundo da Espanha que seria realizada meses depois) após o término da corrida em Jacarepaguá. Num clima mais festivo, *O Globo* explorou a vitória de Nelson Piquet e o jogo vencido pelo Brasil por 1x0 (gol de Júnior) como um momento de festa brasileira em solo carioca. Mas, infelizmente para os torcedores brasileiros, no mês seguinte à corrida, a Brabham de Piquet e a Williams de Keke Rosberg (2º colocado) foram desclassificados pela FISA por utilizarem um tanque d'água ilegal para manter o peso do carro após a inspeção da fiscalização no final da corrida, pois na prática, ambos os carros estavam com o peso abaixo do que era permitido. Com isso, o piloto francês, Alain Prost da Renault (3º colocado), foi declarado o vencedor da corrida.

Em 1983, Nelson Piquet venceu novamente na pista e desta vez confirmou sua vitória de fato. Em meio ao sucesso do piloto brasileiro, a *Folha de S. Paulo* desta vez deu pouca ênfase aos bastidores do evento e focou suas notícias para a corrida em si. E foi o mesmo caso do *O Globo* que, minimamente, focou nos bastidores no relacionamento amoroso de Piquet com sua esposa Sílvia que ajudava o marido a dar autógrafos para os fãs na pista. E, ainda fez questão de mencionar os bastidores nos boxes que contava com a presença de Emerson Fittipaldi e sua esposa Maria Helena

que estavam torcendo por Piquet. Na época, Emerson já não estava mais pilotando na *Fórmula 1*. Na ocasião, ele elogiou a segurança dos carros de acordo com as regras da FISA e disse que isso aumentava a motivação para ele voltar a correr na categoria no ano seguinte.

O ano de 1984 tinha mais um novo ingrediente para os torcedores que acompanhariam nas arquibancadas o GP Brasil em Jacarepaguá, a estreia de Ayrton Senna. Na época, o jovem havia recém completado 24 anos de idade, mas não era tão conhecido do público em geral. No entanto, para aqueles que acompanhavam o universo das corridas que serviam quase como categorias de base para a *Fórmula 1*, Ayrton Senna já chamava atenção pelos seus desempenhos na Inglaterra, onde conquistou o título do Campeonato Britânico de *Fórmula 3*, em 1983. Sua estreia seria pela equipe Toleman que, apesar de ser uma das piores do grid, no ano anterior havia pontuado nas seis primeiras colocações com o britânico Derek Warwick nas últimas quatro corridas da temporada. Senna largou na 17ª posição, mas sua corrida durou apenas 8 voltas. Pois seu carro teve problemas no motor turbo.

Ao contrário de enfatizar as críticas feitas nas corridas dos anos anteriores em Jacarepaguá, a *Folha de S. Paulo* pouco destacou as reclamações do público. Mas, chamou a atenção para as manifestações das “Diretas Já” nas arquibancadas do autódromo exigindo eleições diretas para Presidente da República. Ao entrevistar Emerson Fittipaldi, presente nos camarotes do autódromo, ele disse que nunca tinha votado em uma eleição para presidente do Brasil, sendo que quando Jânio Quadros foi eleito em 1960, ele tinha apenas 14 anos de idade (O público pede “Diretas Já” em Jacarepaguá. *Folha de S. Paulo*, 26 de março de 1984, Esportes, p. 14). Assunto que também foi muito explorado pelo *O Globo* mencionando que, desde os treinos livres na sexta-feira, torcedores se manifestavam por meio de faixas e gritos com a expressão “Diretas Já”.

Mas *O Globo* não deixou de exaltar os momentos dos bastidores da corrida,

elogiando a estrutura dos camarotes das empresas que patrocinavam o evento que disputavam o interesse dos torcedores, ganhando destaque a *Souza Cruz*, a *Ford*, a Sul Americana, a *Coca-Cola* e a Rede Globo. Jornalistas trabalhavam tranquilamente com a estrutura montada com ar-condicionado na sala de imprensa. Destacou que Leonel Brizola, governador do estado do Rio de Janeiro, não subiu ao pódio. Apenas participou do hasteamento da bandeira antes da corrida e foi embora. E o prefeito do Rio de Janeiro, Marcelo Alencar, também não apareceu para as honrarias finais. E sobre o pódio, mencionou a gafe da organização ao erguer a bandeira do terceiro colocado da corrida, o italiano Élio de Angelis da Lotus, colocando a do Reino Unido. Situações a parte, ambos os jornais pouco fizeram críticas ao evento naquele ano.

Em 1985, a *Folha de S. Paulo* destacou o calor vivenciado no autódromo e a importância do Corpo de Bombeiros ao esguichar os jatos d'água no público a fim de refrescar a todos. Mencionou que o público aplaudia Piquet, mas ia ao "delírio quando Ayrton Senna" aparecia (O público sofre com calor de 34 graus. *Folha de S. Paulo*, 8 de abril de 1985, Esportes, p. 19). Aliás, esta questão é interessante para os fãs brasileiros da história da *Fórmula 1*. Naquele momento, Senna estava pilotando uma Lotus e ainda não tinha ganhado nenhuma corrida. E pelo jeito, já era o "queridinho" do público diante de um Nelson Piquet bicampeão mundial e protagonista nos últimos campeonatos mundiais.

Naquele momento, o Brasil vivenciava um novo contexto político, pois depois de vinte e um anos de ditadura, os militares estavam saindo do poder e o regime democrático voltava a surgir em solo brasileiro. Eleito de forma indireta pelo colégio eleitoral, Tancredo Neves representava a volta da democracia ao país. Porém, sua posse foi adiada por estar passando por sérios problemas de saúde. O clima político se fez presente no GP Brasil de 1985, como foi mencionado pelos dois jornais pesquisados para este artigo. A corrida acontecia naquele 7 de abril num ambiente onde a sensação de incertezas com o futuro político do país era sentido pelo

público.

Mas nem tudo era política naquele final de semana. Segundo uma reportagem da *Folha de S. Paulo*, Bernie Ecclestone, o principal dirigente organizador da *Fórmula 1*, “chegou ao autódromo com os lábios inchados, em consequência de um soco que levou durante uma briga na madrugada de ontem, na boate do Hotel Intercontinental” (O público sofre com calor de 34 graus. *Folha de S. Paulo*, 8 de abril de 1985, Esportes, p. 19). O motivo do desentendimento não foi explicado. E por citarmos Ecclestone neste parágrafo, faz-se importante mencionar outra publicação da *Folha de S. Paulo* que noticia que o evento custou U\$S 3,6 milhões para ser realizado no Brasil. O presidente da Confederação Brasileira de Automobilismo, Joaquim Mello, não quis revelar os números, mas disse que a receita com publicidade, somada as verbas destinadas pelo Ministério da Educação à CBA, “torna o investimento compensador”. Ele revelou que naquele ano a marca de cigarros *John Player Special*, praticamente monopolizou os *outdoors* nas vias de acesso ao autódromo e isto possibilitou o maior contrato publicitário da história do GP Brasil. E se não bastasse a exclusividade no direito de transmissão da *Fórmula 1*, Bernie Ecclestone permitiu que a Rede Globo colocasse seu logotipo na dianteira dos carros da Brabham dirigidas por Nelson Piquet e pelo francês [François Hesnault](#), equipe na qual ele ainda era o dirigente máximo. Dividindo com as funções de executivo da FOCA que era responsável pelas questões comerciais da *Fórmula 1*, Ecclestone disse que a propaganda é feita em troca de facilidades no contrato de televisionamento. Afinal, é a TV que leva as imagens das empresas envolvidas para todo mundo. Segundo ele, “a *Fórmula 1* é um negócio, mas é bom não falar em números” (A Propaganda é a Alma da *Fórmula 1*. *Folha de S. Paulo*, São Paulo, 8 de abril de 1985. Esportes, p.19).

E se a *Fórmula 1* era um negócio, o turismo geral no Rio de Janeiro deixava claro que valia a pena investir na realização do GP Brasil, em Jacarepaguá. Isto ficou nítido na coluna de esportes “Papo de Esquina” do jornalista

Sérgio Cabral no *O Globo*, um dia depois da realização do evento, em 1986. Ele escreve que ficou surpreso naquela semana de março da maneira como a cidade ficou cheia de turistas com toda a rede hoteleira lotada e que já não havia mais passagens disponíveis de qualquer lugar do Brasil para o Rio de Janeiro. Para ele, a *Fórmula 1* na cidade foi a melhor “coisa que aconteceu”, principalmente num mês quando o turismo é “fraco” na cidade. “O Rio de Janeiro tem que fazer de tudo para segurar a realização da corrida de *Fórmula 1* em nossa cidade”. Na mesma coluna ele elogia o “espetáculo” proporcionado pela dobradinha entre Nelson Piquet e Ayrton Senna (1º e 2º colocados na corrida respectivamente) comparando ao jogo “horroroso” no qual o Flamengo venceu o América-RJ por 2 a 0 pela Taça Guanabara. (Cabral, Sérgio. Papo de Esquina. *O autódromo acabou dando uma goleada no Maracanã*. O Globo. Rio de Janeiro, 24 de março de 1986, Esportes, p.3).

E se o início da temporada de 1986 representava fervorosamente com entusiasmo o melhor momento da história do automobilismo brasileiro, tendo Nelson Piquet estreando na Williams (a equipe mais potente do grid ao lado da McLaren) de Ayrton Senna na Lotus, sendo que ele venceu duas corridas impactantes em 1985, o GP do Brasil daquele ano simbolizou dentro da pista o sucesso que foi toda aquela temporada até o fim do ano. Para muitos fãs, o ano de 1986 foi o melhor da história da categoria que ainda reuniu Nigel Mansell (Williams) e Alain Prost (McLaren). Ambos, para a felicidade do público brasileiro, abandonaram a corrida em Jacarepaguá. E para alegria e delírio do público nas arquibancadas, os dois brasileiros fizeram a dobradinha, com Piquet estreando na Williams chegando em 1º lugar, e Ayrton Senna em 2º. A cena dos dois pilotos segurando uma bandeira do Brasil juntos entrou para a história da *Fórmula 1*.

Mas nos bastidores nem tudo foi festa para os brasileiros. E a *Folha de S. Paulo* fez questão de noticiar. Na sexta-feira, o comandante do 18º batalhão da Polícia Militar do Rio de Janeiro declarou o descontentamento dos policiais com a organização do evento. No ano anterior, segundo ele,

não houve infraestrutura adequada para criar um posto de comando a fim de fazer a segurança do autódromo. E a situação em 1986 era a mesma. Como protesto, os policiais invadiram a pista durante os treinos livres e a direção da prova teve que paralisar o treino. Houve muita confusão e Bernie Ecclestone teve que intervir. Depois de muita discussão, Ecclestone ofereceu o segundo andar da torre de controle para que fosse o posto de comando dos policiais. A situação foi resolvida, mas Ecclestone ameaçou retirar a *Fórmula 1* do Brasil no ano seguinte. E não apenas por causa disso, mas porque ele alegou ter “ficado contra a parede” quando membros da Riotur, responsável administrativamente pelo evento no Rio de Janeiro, exigiram que ele entregasse milhares de credenciais. O presidente da Riotur, Vagner Teixeira, não se pronunciou na ocasião. O incidente nos treinos resultou numa multa que CBA assumiu a responsabilidade de pagar, mas fez questão de divulgar para a imprensa que considerava levar a *Fórmula 1* de volta para São Paulo no ano seguinte. (Organizadores do GP Brasil no Rio são multados. *Folha de S. Paulo*, 13 de abril de 1986, Esportes, p.6).

A mesma notícia não foi publicada pelo *O Globo*, e sua informação a respeito da paralisação do treino na sexta-feira era de que o evento foi interrompido porque os carros de Johnny Dumfries (Lotus) e Thierry Boutsen (Arrows) tiveram problemas. (Problemas dos carros paralisam os treinos. *O Globo* 22 de março de 1986, Esportes, p.35). Isto provavelmente para preservar a imagem da organização do evento. Tanto que o mesmo periódico enfatizou a relevância proporcionada pelos organizadores de intensificar o atendimento médico com 200 profissionais.

E se havia ameaças de que a *Fórmula 1* não acontecesse no Rio de Janeiro, em 1987 o evento aconteceu mais uma vez no autódromo de Jacarepaguá. Sem grandes altos e baixos, a *Folha de S. Paulo* e *O Globo* focaram nas suas publicações os acontecimentos dentro da pista. A única “cutucada” do jornal paulista foi na manchete “Torcida prejudica Piquet”. Isto porque, papéis picados jogados das arquibancadas pela torcida entraram e

superaqueceram o motor da Williams pilotada pelo brasileiro. Por isso, Piquet teve que parar três vezes nos boxes para a equipe limpar a entrada de ar e esfriar a máquina. Tal situação facilitou o caminho para mais uma vitória de Alan Prost e sua McLaren no Brasil, pois fez menos paradas nos boxes. Piquet chegou em segundo lugar (Prost vence; torcida prejudica Piquet. *Folha de S. Paulo*, São Paulo, 13 de abril de 1987. Esportes, p.17).

O grande prêmio do Brasil de 1988 mais uma vez seria realizado no autódromo de Jacarepaguá. E com grande entusiasmo da mídia e do público brasileiro. Afinal, Nelson Piquet havia acabado de se tornar tricampeão mundial da temporada anterior e seguia novos caminhos na Lotus. Mas a grande atração era a estreia de Ayrton Senna na McLaren, sendo que finalmente ele estava numa equipe de ponta na briga pelo título mundial. Nas semanas anteriores, os dois foram protagonistas de uma disputa que quase foi parar nos tribunais, pois ao sentir ser provocado por Ayrton ao dizer que teria “sumido da mídia brasileira” para deixar Nelson aparecer, pois a imprensa só falava de Senna, Piquet reagiu questionando a “sexualidade de Ayrton”. O assunto foi explorado por vários veículos da imprensa brasileira e praticamente inaugurou a rivalidade entre os dois pilotos brasileiros (Rodrigues, 2004).

Fora das pistas a *Folha de S. Paulo* mais uma vez noticiava o alto preço dos ingressos e dos valores de alimentos e bebidas no autódromo. Mas o que mais chamou a atenção foi uma pesquisa do *Datafolha* que informou os seguintes dados: 58% do público diz ter curso superior; 31% eram paulistas; 29% eram do estado do Rio de Janeiro; 82% eram homens; e 18% mulheres. O resultado da pesquisa deixava claro que o público consumidor era uma elite masculina do eixo Rio-São Paulo. E chama a atenção que a maioria possuía diploma de nível superior. Ou seja, uma realidade muito distinta dos brasileiros em geral dos anos 1980 (58% do público tem curso superior. *Folha de S. Paulo*, 4 de abril de 1988, Esportes, p.14). Já *O Globo*, em relação aos acontecimentos fora das pistas, enfatizou algumas questões mais pontuais, como o roubo dos faróis de um caminhão da

Goodyear que estava no pátio do autódromo e a decepção de vendedores de binóculos que vieram da Vila Formosa, em São Paulo, e foram obrigados a pegarem o ônibus de volta para a capital paulista antes do início da corrida.

Uma história curiosa de bastidores publicada pelo *O Globo* foi a do “Seu” Antônio Pedrosa, um português que morava num barraco nos fundos do autódromo de Jacarepaguá. Na noite anterior à corrida, os fiscais que ficavam no circuito para fazer diversas funções, como seguranças, receberam o auxílio de “Seu” Antônio que ficou acordado a noite inteira. O português fornecia água, fósforos e até uma cachacinha, “que serviu para aquecer os mais friorentos”. Aos 71 anos, ele gostava do movimento próximo ao seu barraco e de ouvir o ronco dos motores. E acrescenta: “Isso aqui é uma beleza. Nessa época então, o que aparece de mulher bonita desfilando por aqui é uma loucura. Fico só olhando, né? Os fiscais, gratos pelo seu apoio, “colocaram ele dentro do autódromo”. Eufórico, por estar próximo dos carros, dizia ser torcedor de Nelson Piquet e torcer pela vitória do brasileiro. No final, Piquet terminou em terceiro e subiu ao pódio na sua estreia com a Lotus, um grande resultado. Mas ele ficou mais feliz com o abandono de Nigel Mansell (rival do brasileiro). “Só não queria que ele vencesse”. Na mesma reportagem, “Seu” Antônio contou a sua história de vida. Chegou ao Brasil em 1950 e conseguiu um emprego numa empresa que prestava serviços para o governo federal. Era casado, tinha quatro filhos, nove netos e dois bisnetos, todos residindo em Portugal. Dividia o seu tempo entre os cuidados com a horta e as pescarias na lagoa. Morava num terreno que jurava ter comprado. Sua história chamou a atenção e ganhou uma reportagem especial no periódico carioca. (Amigo dos fiscais, torcedor de Piquet. *O Globo*. 4 de abril de 1988. Esportes. p. 6).

E se não bastassem os vendedores oficiais dentro do autódromo, do lado de fora foram montadas várias barracas improvisadas para vender alimentos, bebidas, camisetas pirateadas com as imagens dos pilotos, água, sorvete, bonés, binóculos, protetores solares e demais produtos para

os clientes. Ou seja, quem podia tentava ganhar o seu dinheiro com o evento da maneira como conseguisse.

O ano de 1989 começava no autódromo com o sentimento de que aquele seria o último GP do Brasil no Rio de Janeiro e, talvez, o último em solo brasileiro por um tempo. Nos anos em que o GP Brasil era o primeiro do calendário, pilotos, equipes e engenheiros chegavam ao Rio de Janeiro semanas antes para iniciar os testes de pré-temporada. No dia 15 de março (onze dias antes da corrida), um dos pilotos que estavam fazendo testes sofreu um grave acidente. Trata-se do francês Phillipe Streiff da AGS. Segundo informações, o atendimento foi demorado, irregular e improvisado. Ele foi levado para a Clínica São Vicente, localizada a trinta quilômetros do circuito. Polêmicas à parte, houve opiniões divergentes entre os médicos brasileiros e a família do piloto que decidiu levá-lo para Paris. Na capital francesa foi constatada a tetraplegia de Philippe Streiff. A situação causou críticas à infraestrutura do autódromo e os rumores sobre a saída do Rio de Janeiro do calendário da *Fórmula 1* passaram a ganhar maior repercussão.ⁱ

Na *Folha de S. Paulo*, muito se especulava se a *Formula 1* deveria ir para Goiânia ou Brasília. No caso da capital de Goiás, o autódromo internacional local foi sede das corridas do Campeonato Mundial de MotoGP nos anos de 1987, 1988 e 1989. Isso porque, havia dúvidas se Interlagos teria condições de sofrer as reformas para atender os requisitos exigidos pela Federação Internacional de Automobilismo (Brasil pode ficar de fora da F1. *Folha de São Paulo*, 04 de abril de 1989, Esportes, p. 12).

Sobre os aspectos da corrida, naturalmente ambos os jornais focaram bastante no que acontecia dentro da pista. Ayrton Senna havia conquistado a pole position com a sua McLaren. Mas, a sua largada não foi boa e ele acabou tendo dificuldades de manter a dianteira e ficou “exprimido” entre a Williams de Ricardo Patrese e a Ferrari de Gerhard Berger. A situação causou um acidente quando Senna bloqueou a Ferrari

por dentro para não ser ultrapassado. Berger acabou ficando fora da prova e Senna teve a sua corrida prejudicada ao perder o bico do carro.

Em sua coluna esportiva publicada no *O Globo*, Renato Maurício Prado não poupou críticas a Ayrton Senna. Segundo ele, “barrar o caminho dos outros, a ponto de provocar um acidente em uma corrida que se tem tudo para recuperar a posição e vencer, já ultrapassa em muito os limites da falta de esportividade. [...]...uma atitude pouco inteligente [...]...amadurece, Ayrton”. E ainda elogiou o arquirrival Alain Prost (2º colocado na corrida) “que ficou sem embreagem e passou a fazer todas as mudanças de marchas ‘de ouvido’ e arriscando não parar nos boxes, pois não teria como engatar depois. Que senhor piloto, hein?” (PRADO, Renato Maurício. Quando é que Ayrton vai crescer?. *O Globo*, 27 de março de 1987, Rio de Janeiro., Esportes, p. 6).

Como de costume, o *Globo* quase não fazia críticas a organização da corrida. Mas tinha o seu tom sarcástico ao publicar que os cambistas perderam a concorrência para os Policiais Detetives da Civil do Rio de Janeiro. Um repórter da empresa descobriu que policiais civis estavam cobrando dinheiro para dar carona aos interessados que “pagassem bem” para dentro do autódromo. Segundo a reportagem, a situação deixou os cambistas em desvantagem e eles tiveram que vender os ingressos a preços até mais baixos do que os oficiais (*Policiais concorrem com os cambistas*. *O Globo*. 27 de março de 1989, Rio de Janeiro, Esportes, p. 8).

A última “grande” notícia divulgada pelo *O Globo* foi a falsa bomba no Hotel Intercontinental horas antes da corrida.

A imitação quase perfeita de uma bomba foi encontrada, na madrugada de ontem, oito horas antes do início do Grande Prêmio do Brasil de Fórmula-1. Estava num banheiro masculino do Hotel Intercontinental, onde descansavam para a corrida os pilotos Alain Prost, Ricardo

Patrese, Eddie Cheever, Stefan Johansson, Gerhard Berger e a família do brasileiro Ayrton Senna, além do Presidente da Foca, Bernie Ecclestone, e seu assessor Tamas Robony.

Formado por dois invólucros originais de bananas de dinamite e controles para disparo, mas com areia e pó de serra onde deveria estar a pólvora, o artefato estava numa pasta tipo 007, em cima de um vaso sanitário do banhe o da boite “Papillon”, no subsolo do hotel. As 4h10m, quando um segurança do hotel a encontrou, toda a imprensa do Rio e a polícia já tinham sido avisados através de um telefonema anônimo. O próprio segurança, Edson Raimundo dos Santos, levou a supogta bomba para o estacionamento externo do hotel e neutralizo, desligando um dos fios.

O Chefe da segurança do hotel, João Martins Vieira e Silva, chegou e avisou à Divisão de Recursos Especiais da Polícia Civil, que recolheu o material para exame. Segundo ele, não houve sequer necessidade de acionar a sirene de emergência do hotel e nenhum hóspede ficou sabendo do incidente. -- Foi uma brincadeira de mau gosto — definiu, pela manhã, um dos gerentes do hotel, Gérson Martins (*Segurança acha bomba de mentira em hotel*. O Globo, 27 de março de 1989, Rio de Janeiro, Esportes, p 8).

Apesar da bomba ter sido um susto e nada de grave aconteceu, o GP Brasil de 1989 registrou uma morte. O paulista Idelfonso de Castro, de 38 anos, teve morte instantânea ao cair do último degrau do setor J, no início do retão, menos de uma hora antes da prova começar. A vítima teria caído de uma altura de 15 metros. Ele não foi o único a parar no centro médico. O médico Roberto Tullii, que atendeu Idelfonso, disse que a possibilidade de haver vítimas fatais se deve a estrutura deficitária das arquibancadas do autódromo. Segundo ele, o momento mais perigoso é durante a largada do GP, quando todos pulam para festejar o início da prova e muitas vezes

caem (*Torcedor morrer ao cair da arquibancada*. 27 de março de 1989, Rio de Janeiro, Esportes, p 8). Foi a única vítima fatal, dentre os torcedores, durante os anos do GP Brasil de *Fórmula 1* no autódromo de Jacarepaguá.

E aquele ano de 1989, pelo menos na pista, foi um dos mais memoráveis da história da *Formula 1*. O GP do Brasil marcou a primeira vitória de um carro com câmbio semiautomático na história da categoria, consagrada pela Ferrari de Nigel Mansell. Que ainda machucou a mão ao erguer o troféu da vitória. E marcou o único pódio do brasileiro Mauricio Gugelmin na categoria ao chegar em terceiro lugar com a March, largando da 12^a colocação no grid. E, também, marcou uma das melhores estreias de um piloto na *Formula 1*. O britânico Johnny Hebert, da Benetton, largando da 10^a posição e, tendo que entrar no carro com o auxílio de muletas por causa de um grave acidente sofrido anteriormente, terminou em 4^o lugar. Foi a última corrida da história da *Fórmula 1* no autódromo de Jacarepaguá. Semanas depois, a CBA emitiu uma nota afirmando estar tentando salvar o GP Brasil diante dos problemas que aconteceram naquela edição. Em dezembro de 1989, a FISA divulgou o calendário do ano seguinte colocando o GP do Brasil a ser sediado no autódromo de Interlagos, em São Paulo. O Rio de Janeiro se despedia da *Fórmula 1*.

Considerações Finais

Ao longo da história, a realização de diversos eventos esportivos em vários municípios ao redor do mundo sempre trouxe elogios e críticas às cidades sedes. Munique, a cidade alemã que foi sede dos Jogos Olímpicos de Verão, em 1972, recebeu várias críticas em relação aos seus esquemas de segurança, pois um grupo de palestinos assassinaram membros da delegação de Israel. Vinte quatro anos depois, a cidade de Atlanta, nos Estados Unidos, foi sede do mesmo evento e sofreu várias críticas pela sua organização. No universo da *Fórmula 1*, um dos circuitos que mais sofrem reclamações por parte do público em se tratando de acesso ao autódromo

é *Zandvoort*, na Holanda. E até a luxuosa e tradicional corrida de Mônaco sofre críticas destinadas aos organizadores, por meio de repórteres e turistas que por lá passam quando ocorre o final de semana do GP.

Era possível de se imaginar que nem tudo seria perfeito nos GPs do Brasil realizados no Rio de Janeiro. E apesar da *Folha de S.Paulo* ter buscado enfatizar os seus problemas, o evento no geral trouxe muito dinheiro de turistas para os diversos setores comerciais da cidade do Rio de Janeiro. Seja a rede hoteleira, taxis, transportes, restaurantes, bares e até vendedores ambulantes do lado de fora do circuito, a capital fluminense conseguiu por quase dez anos fazer o seu GP do Brasil um espetáculo para seu público. Muitos dos problemas estruturais eram frutos da sua época. Ao que tudo indica, tais eventos como a *Fórmula 1* e o *Rock in Rio* (as primeiras três edições em 1985, 1991 e 2001) possibilitaram ensinamentos aos organizadores de qualquer evento no Rio de Janeiro nas décadas futuras. Pode-se dizer que foram os casos dos jogos Pan-Americanos (2007) das Olimpíadas de Verão (2016), e as diversas edições do *Rock in Rio* que acontecem a cada dois anos no Parque Olímpico.

Aliás, é justamente neste local que antes existia o Autódromo de Jacarepaguá. Quando se tornou sede dos Jogos Pan-Americanos, em 2007, uma parte do autódromo foi destruída para a realização do evento. Dois anos depois, o Rio de Janeiro foi escolhido para ser a sede dos Jogos Olímpicos, em 2016. E foi este o principal motivo para o autódromo de Jacarepaguá ter sido todo destruído para dar espaço a construção da Vila Olímpica dos Jogos Olímpicos. Em 2019, surgiram notícias de que um novo autódromo seria construído em Deodoro, na Zona Oeste do Rio de Janeiro, em uma área da Floresta do Camboatá. Mas por questões ambientais o projeto foi arquivado. Em 2025, a prefeitura da capital fluminense publicou o decreto nº55.632, que regulamenta a Operação Urbana Consentida, estabelecendo as diretrizes das obras do futuro Autódromo Parque de Guaratiba, na Zona Oeste do Rio de Janeiro. O projeto foi aprovado pela Câmara Municipal, incluindo para eventos que não sejam voltados ao

automobilismo. O local receberá uma estação BRT, a fim de melhorar o fluxo do transporte público na região.

Realmente o Rio de Janeiro não pode ficar sem um grande autódromo. Mas, também, não pode deixar de manter na sua memória as experiências do passado quando grandes eventos esportivos do automobilismo internacional aconteceram no Autódromo de Jacarepaguá. Principalmente em relação à *Fórmula 1* que, para muitos, teve seu auge competitivo nos anos 1980, quando justamente as corridas no Brasil aconteceram no Rio de Janeiro. Certamente as experiências adquiridas na organização deste evento foram relevantes para a eficiência de outros eventos de maior proporção no futuro: a Copa do Mundo de 2014 e os Jogos Olímpicos de Verão de 2016. O Rio de Janeiro é uma das poucas cidades do mundo a ter sido sede dos maiores eventos esportivos do mundo. Inclusive, do esporte à motor.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BAPTISTA, I. Lugares de hospitalidade.
In: DIAS, C.M.M. (org). **Hospitalidade:
Reflexões e Perspectivas**. Barueri:
Editora Manole, 2002.

Fontes

Acervo Folha S.Paulo <
<https://acervo.folha.com.br/index.do>>.
Acesso em: 23.05.2025

CAPELLA, Daniel Mendes. **Fórmula 1,
de corridas de carro a evento
esportivo**. Monografia para o curso de
Administração da UNICEUB. Brasília,
41p., 2010.

Acervo O Globo <
<https://oglobo.globo.com/acervo/>>.
Acesso em: 26.05.2025

DE LUCA, Tânia Regina. História dos, nos
e por meio dos periódicos. In: PINSKY, C.
B. (org.). **Fontes Históricas**. São Paulo;
Contexto, 2005. p. 111-153.
[IRVING, M. A;](#) [CORREA, F. V.](#); MORAES, E.
A.. Cidade Maravilhosa? Interpretando a
percepção do turista sobre o Rio de
Janeiro. **Caderno Virtual de Turismo**
(UFRJ), v. 11, p. 427-442, 2011.

PROJETO MOTOR. O Grave acidente que
marcou o fim da F1 no Rio de Janeiro.
Youtube. 8min e 26 s. Disponível em:
<https://www.youtube.com/watch?v=ufz79MBzsVg>;
acesso em: 27.05.2025

GRINOVER, Lucio. **Hospitalidade: um
tema a ser reestudado e pesquisado**.
In: DIAS, C. M. M. (org). **Hospitalidade:
Reflexões e Perspectivas**. Barueri:
Editora Manole, 2002.

MARTINS, A. L. & DE LUCA, T. R. (Org.)
História da Imprensa no Brasil. São
Paulo: Contexto, 2008.

RODRIGUES, Ernesto. **Ayrton. O Heroi
Revelado**. Rio de Janeiro: Objetiva,
2004.

SHIELDS, Ben e REAVIS, Cate. **Formula
1: UnleashingtheGreatest Racing
Spectacleonthe Planet**. MIT
Management Sloan School, Cambridge,
2020. 31 pp.

Notas

ⁱ PROJETO MOTOR. O Grave acidente <https://www.youtube.com/watch?v=ufz79MBzsVg>; acesso em: 27 mai. 2025. 8min 26 s. e 26 s. Disponível em: