

UNIVERSIDADE FEDERAL DE JUIZ DE FORA
FACULDADE DE COMUNICAÇÃO SOCIAL

**UMA TRANSMISSÃO EM ALTA VELOCIDADE: A F1 NAS ONDAS DO
RÁDIO**

JUIZ DE FORA
ABRIL DE 2013

UMA TRANSMISSÃO EM ALTA VELOCIDADE: A F1 NAS ONDAS DO RÁDIO

por

João Henrique Guimarães de Figueiredo
(Aluno do Curso de Comunicação Social)

Monografia apresentada ao
Departamento de Jornalismo da
Faculdade de Comunicação Social da
UFJF como requisito para a graduação
em Comunicação Social, habilitação
jornalismo. Orientador: Prof. Dr. Márcio
de Oliveira Guerra

FIGUEIREDO, João Henrique Guimarães de. Uma transmissão em alta velocidade: a F1 nas ondas do rádio. Juiz de Fora: UFJF; Facom. 2. 2012, 83 p.

Trabalho de conclusão de curso aprovado em _____ de _____ de 2013 pela banca composta pelos seguintes membros:

Álvaro Americano

Professor Convidado – Faculdade de Comunicação Social – UFJF

Ricardo Bedendo

Relator – Faculdade de Comunicação Social – UFJF

Dr. Márcio de Oliveira Guerra

Professor Orientador – Faculdade de Comunicação Social – UFJF

Conceito obtido _____

Juiz de Fora, ____ de _____ de 2013.

DEDICATÓRIA

Dedico esta monografia ao meu saudoso e sempre presente avô Benedito Rosa. Pessoa que foi minha fonte inspiradora para que um dia eu pudesse chegar a este momento, à graduação do curso de Comunicação Social.

AGRADECIMENTO

Em primeiro lugar sempre agradeço ao meu Deus, por ser a minha força, alegria e fonte realizadora dos meus sonhos.

Aos meus pais e minha irmã pelo apoio e dedicação que me foram dados ao longo de minha vida, sempre me apoiando em todos os momentos difíceis e decisões.

Em especial a minha namorada, Lílian Rose, pela paciência e carinho nos momentos de *stress* enfrentados ao longo de um projeto como esse.

Ao professor Dr. Márcio Guerra por tudo que me ensinou durante os anos maravilhosos em que, literalmente, “vivi” na Facom, e também por me ensinar a fazer um jornalismo ético e com profissionalismo.

Aos professores Ricardo Bedendo e Álvaro Americano por serem os melhores críticos desse projeto.

Aos amigos que conquistei na faculdade e que, com certeza, sempre serão lembrados com muito carinho.

A Dona Jupira, pessoa maravilhosa, que abriu as portas de seu “lar doce lar” e me recebeu como se eu fosse um neto.

Aos meus entrevistados: Celso Itiberê, Cláudio Carsughi, Felipe Motta, Oscar Ulisses e Reginaldo Leme.

A UFJF por me oferecer uma excelente estrutura de ensino, por me dar oportunidade de me tornar uma pessoa melhor e um profissional capacitado para exercer minha profissão com dignidade.

Não importa o que você seja, quem você seja ou o que deseja na vida. A ousadia em ser diferente reflete na sua personalidade, no seu caráter, naquilo que você é. E é assim que as pessoas lembrarão de você um dia. (*Ayrton Senna*)

RESUMO

Estudo sobre como ocorre as transmissões de Fórmula 1, categoria máxima do automobilismo mundial, nas ondas do rádio brasileiro, em especial, a transmissão do Grande Prêmio Brasil de F1 2012. Histórico do esporte e do veículo. Surgimento das transmissões esportivas no rádio e a evolução da cobertura do jornalismo esportivo. Análise da narrativa radiofônica x televisiva.

SUMÁRIO

1 – INTRODUÇÃO

2 – AQUECIMENTO DOS MOTORES

2.1 UM POUCO DA HISTÓRIA DO RÁDIO

2.2 DAS CORRIDAS DE “BARATINHAS” AOS 350 KM/H DA FÓRMULA 1

2.3 DAS PRIMEIRAS TRANSMISSÕES ESPORTIVAS AO AUTOMOBILISMO NAS ONDAS DE AM E FM

3 – LARGADA: A LINGUAGEM UTILIZADA PELO RÁDIO E PELA TV NOS EVENTOS ESPORTIVOS

4 – VOANDO BAIXO EM INTERLAGOS

4.1 AS EMOÇÕES NAS ONDAS DO RÁDIO E NA TELA DA GLOBO ANTES DOS PILOTOS ENTRAREM EM CENA

4.2 ACENDEM SE AS LUZES VERMELHAS: É DADA A LARGADA

4.3 A INFLUÊNCIA DA TECNOLOGIA NA TRANSMISSÃO DE F1 NO RÁDIO E NA TV

4.4 A HORA EM QUE O CORAÇÃO BATE MAIS FORTE

5 – CONSIDERAÇÕES FINAIS

6 – REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

7 – APÊNDICES

8 – ANEXO CD

"Seja você quem for, seja qual for a posição social que você tenha na vida, a mais alta ou a mais baixa, tenha sempre como meta muita força, muita determinação e sempre faça tudo com muito amor e com muita fé em Deus, que um dia você chega lá. De alguma maneira você chega lá."(*Ayrton Senna*)

1 – INTRODUÇÃO

A Fórmula 1 por si só já é um espetáculo capaz de cativar milhões de pessoas ao redor do mundo por causa de uma mistura instigante de tecnologia, dinheiro, velocidade e muito *glamour*. No entanto, ela se torna ainda mais emocionante nas vozes dos principais veículos de comunicação de massa. Mas no rádio podemos dizer que a categoria máxima do automobilismo mundial é muito mais do que um simples esporte. Uma vez que ela se apresenta como um verdadeiro espetáculo verbal capaz de criar no imaginário dos ouvintes, com a mesma velocidade com que os super carros “voam” nas pistas, o cenário que realmente está acontecendo no circuito dos Grandes Prêmios.

E foi da idéia de estudar uma área ainda pouco explorada por profissionais de comunicação que nasceu o desejo de pesquisar e analisar como a Fórmula 1 é transmitida pelos veículos de comunicação, mais especialmente nas ondas do rádio. Portanto, no decorrer desse projeto será feita uma “volta de aquecimento” pela história do rádio para sabermos como se deu o surgimento de um dos veículos de comunicação mais importantes do país. Vamos ver como tudo começou, como ele chegou aos corações brasileiros e como conseguiu achar uma maneira peculiar de cativar os ouvintes nas transmissões de automobilismo.

Depois vamos “acelerar fundo” e conhecer detalhes importantes do automobilismo no mundo, desde os seus primórdios quando ocorreram as primeiras corridas de “baratinhas”, como eram conhecidos os primeiros carros de corrida até as verdadeiras máquinas de velocidade e tecnologia da Fórmula 1. Veremos também como se deu o casamento duradouro e produtivo do rádio com os esportes.

Vamos esmiuçar detalhes ainda pouco discutidos por profissionais de comunicação de como surgiu a relação do rádio com o esporte mais rico do planeta: a F1. Nessa corrida ainda vamos fazer um *pit stop* para conhecer como a narrativa da TV foi, inicialmente, influenciada

pelas características do rádio e mudou ao longo dos anos em uma constante busca pelo formato “ideal”.

Vamos tentar entender até que ponto essa influência interfere nas nuances básicas do veículo. Como fugir da redundância provocada no momento em que se narra o que a imagem está mostrando? Como a TV busca explorar a era da informatização a seu favor? São respostas para perguntas como essas que o trabalho procura responder quando faz um comparativo de uma transmissão de F1 feita pelo rádio e pela TV simultaneamente. E além, é claro, busca verificar quais são as principais características comuns a ambos os veículos.

Neste trabalho procuramos mostrar as principais convergências e diferenças entre as transmissões da Fórmula 1 no rádio e na TV. Quais são os artifícios adotados por cada veículo na busca por audiência. Vamos mostrar também até que ponto a evolução tecnológica influenciou a cobertura da Fórmula 1 pelos veículos de comunicação. Como a tecnologia facilitou a forma de trabalho dos profissionais envolvidos com o “circo da Fórmula 1” e como, conseqüentemente, a maneira de se noticiar os fatos foi alterada. Veremos que o ouvinte/telespectador já não é mais o mesmo de anos atrás.

Por isso foi fundamental, durante a elaboração deste projeto, entrevistar pessoas que trabalharam e trabalham diretamente na cobertura da categoria mais importante do automobilismo mundial há muitas décadas. Sendo assim, procuramos ouvir jornalistas gabaritados e experientes na cobertura da F1 como Celso Itiberê, Cláudio Carsughi, Oscar Ulisses e Reginaldo Leme. E para fazermos um balanço entre a voz da experiência e a juventude conversamos também com o repórter de F1 da Jovem Pan, Felipe Motta.

No capítulo 4 desse projeto, será feita uma análise comparativa de como foram feitas as transmissões do Grande Prêmio de Interlagos 2012 pela rádio Jovem Pan, rádio Globo/CBN e TV Globo. Com isso procuraremos entender qual estilo de transmissão mais se adequa as necessidades criadas pelo torcedor, prendendo assim sua atenção e conquistando

suas emoções. No estudo de caso vamos como o rádio se utiliza de uma grade de programação mais flexível do que a da TV para abrir mais espaço para a cobertura da F1 e consequentemente fazer uma transmissão mais detalhista e rica de informações.

Este trabalho pretende mostrar que mesmo, em pleno século XXI, onde o torcedor tem a sua disposição diversas opções midiáticas para acompanhar a Fórmula 1, ainda há muitos que preferem sentir a emoção da categoria mais importante do automobilismo mundial ouvindo-a nas ondas de AM e FM. E assim como no futebol, nas transmissões de Grandes Prêmios também tem aqueles que optam por assistir as corridas pela televisão, mas se mantêm fiel ao áudio do rádio. Pois este veículo é capaz de mexer profundamente com o subconsciente das pessoas e dessa forma a transmissão de Fórmula 1 via rádio se torna um combustível a mais para a imaginação do ouvinte apaixonado pelo esporte.

2 – AQUECIMENTO DOS MOTORES

Para podermos abordar o principal conteúdo desse projeto, primeiro se faz necessário explanar um pouco sobre o surgimento do rádio no Brasil e no mundo. Também é primordial que conheçamos como se deu a origem das corridas de automóveis até o nascimento e crescimento da categoria máxima das corridas de carro, a Fórmula 1. Para, somente então, fazermos a análise de como aconteceu o casamento rádio/F1. Por isso, é “hora de ligarmos os motores e acelerarmos fundo” em direção à história do rádio e da Fórmula 1.

2.1 UM POUCO DA HISTÓRIA DO RÁDIO

A história do surgimento do rádio data do início do século XX, no entanto, ela é um pouco controversa, pois há divergências entre estudiosos sobre quem é o verdadeiro inventor do rádio. Márcio Guerra (2002), professor do curso de Comunicação Social da Universidade Federal de Juiz de Fora, mostra em seu livro “*Você, ouvinte, é a nossa meta*” que o físico italiano Guglielmo Marconi foi quem realizou a primeira transmissão radiofônica, ocorrida entre o continente europeu e a América do Norte.

O rádio nasceu com o século XX. Em 1901, era efetivada a primeira mensagem em ondas radiofônicas, através de um telégrafo, entre Europa e Estados Unidos. Estava efetivada a criação do inventor do rádio, Guglielmo Marconi, que, já em 1894, anunciava a sua descoberta. (GUERRA, 2002, p. 13)

Já para o autor do livro “*A notícia na Rádio Gaúcha*”, Luciano Klöckner, o padre porto-alegrense Roberto Landell de Moura realizou diversos estudos entre 1892 e 1896 e seria sim o verdadeiro “pai” do rádio.

Foi em Campinas que o padre Roberto Landell de Moura, utilizando uma válvula amplificadora, de sua invenção e fabricação, com três eletrodos transmitiu e recebeu a palavra humana através do espaço. A experiência foi repetida por ele antes de 1894, antes de Marconi, na Capital de São Paulo, na Avenida Paulista...Aquela revolucionária demonstração do padre Landell de Moura consistiu em levar sua voz a grandes distâncias sem a utilização de fios. (KLÖCKNER apud GUERRA, 2002, p. 14)

Com tanta história em torno do surgimento do rádio, uma coisa pode se dar por verdadeira. Ele é fruto do estudo de diversos cientistas que testavam novas descobertas no intuito de melhorar a comunicação entre os povos no mundo. Se não sabemos ao certo se foi o padre Landell ou o físico italiano Marconi quem criou o rádio, o que conhecemos com certeza é que as vozes brasileiras só chegaram aos ouvidos dos brasileiros na década de 20.

No dia 7 de setembro de 1922, data em que o Brasil comemorava o centenário da Independência, ocorreu a primeira transmissão radiofônica no Brasil com o discurso do então presidente da República, Epitácio da Silva Pessoa. O discurso ocorreu na Praia Vermelha no Rio de Janeiro e foi transmitido por meio de transmissor instalado no alto do Corcovado. O discurso também pode ser acompanhado nas cidades de São Paulo, Petrópolis e Niterói.

A instalação do rádio no Brasil se deu, de fato, com o professor Edgar Roquete Pinto e Henry Morize, diretor do Observatório Nacional, em 1923, com a criação da “Rádio Sociedade do Rio de Janeiro”, com uma programação diversificada e voltada para a elite carioca. A grade de programas da rádio contava com músicas de ópera, recitais de poesia, palestras culturais e concertos.

2.2 DAS CORRIDAS DE “BARATINHAS” AOS 350 KM/H DA FÓRMULA 1

A paixão pela velocidade é algo que parece estar intrínseco em alguns seres humanos. O invento do carro e seu conseqüente desenvolvimento foram duas coisas que permitiram os amantes da velocidade buscar um mundo que parece não ter limites. Limites de tecnologia, *glamour*, dinheiro e velocidade. O mundo da Fórmula 1. Entretanto, para conhecermos a história da categoria máxima do automobilismo mundial, primeiro é preciso viajar no tempo e saber como surgiram as corridas de automóvel.

A paixão pela velocidade começou a ganhar contornos de competição no século XIX. Em 1894 foi organizada a primeira prova de estrada (de terra). Os carros competiram de Paris a Rouen (França), uma distância de aproximadamente 136 km. Durante anos foi assim, os clubes de automóvel organizavam competições entre cidades e até mesmo países. Perigo sempre foi uma palavra presente no vocabulário do automobilismo. E foi por causa de inúmeros acidentes ocorridos na competição Madri-Paris e ao perigo constante a que os pilotos se submetiam é que as estradas foram trocadas por circuitos fechados em 1903.

No hemisfério sul, o Brasil foi o primeiro país adepto do automobilismo. Apenas um pouco mais de uma década depois de os europeus terem inventado o esporte, o Brasil organizou a sua primeira corrida em 1908. Disputada no Parque Antártica, em São Paulo, na manhã do dia 26 de julho, quinze pilotos percorreram os setenta e cinco quilômetros que separam a capital paulista da cidade de Itapeverica da Serra. Para Guilherme Mendes o sucesso da primeira “bandeirada” em terras tupiniquins era um sinal de que o automobilismo havia encontrado “terras férteis” para crescer. No entanto, muitos obstáculos estavam por vir.

O sucesso da prova de estréia apontava na direção de um rápido desenvolvimento do automobilismo no Brasil, mas não foi bem assim. A segunda corrida, disputada no Rio de Janeiro, em 1909, malogrou. O público teve que esperar até 1916 para assistir a outro grande espetáculo de porte, novamente em São Paulo, no percurso Capital-Ribeirão Preto. Os vencedores cobriram a distância em menos de vinte e quatro horas. O Rio de Janeiro só teria chance de dar a resposta em 1913, depois de superada a crise internacional da Primeira Guerra Mundial e os obstáculos à importação de gasolina. Mas a resposta veio em grande estilo: no dia 8 desse ano, disputou-se pela primeira vez o Grande Prêmio Cidade do Rio de Janeiro, organizado pelo Automóvel Clube, na Gávea, num circuito que ficaria famoso em todo o mundo como o “Trampolim do Diabo”. (...) O circuito da Gávea foi, sem dúvida, um grande trampolim para o desenvolvimento do esporte entre nós, e acabou incluindo o Brasil no calendário do automobilismo internacional. (MENDES, 1988)

As corridas de automóvel começaram a se difundir pela Europa nas décadas subseqüentes. Cada Automóvel Clube organizava seu Grande Prêmio. Isso durou até o fim da década de 40. Nessa época já existia um campeonato que se chamava Grand Prix. Com o crescente interesse de público em torno da competição, a Federação Internacional de Automobilismo (FIA) resolveu criar então a Fórmula 1. Com um total de apenas sete corridas, no início, a competição seguia os moldes do motociclismo.

A primeira bandeirada da história da Fórmula 1 aconteceu em Silverstone, na Inglaterra, no dia 13 de maio de 1950. Nesse dia, pilotos como Alberto Ascari, Giuseppe Farina e Juan Manuel Fangio entraram para história do esporte ao formar o primeiro *Grid* de largada na base aérea de Silverstone, que serviu de circuito para a primeira corrida da Fórmula 1. Farina teve um fim de semana brilhante, depois de largar na *pole position* e completar setenta voltas sagrou-se vencedor. Seis corridas mais tarde e Farina se tornaria o campeão daquele ano competindo, pela Alfa Romeo, contra outras quatro equipes.

Entretanto, quem marcou seu nome na competição foi o argentino Juan Manuel Fangio que até a sua aposentadoria em 1957 conquistou cinco vezes a temporada de Fórmula 1: “Aos 47 anos, Juan Manuel Fangio dá adeus a Fórmula 1 com mais um título. Ele vence 24 das 51 corridas que disputa e marca 245 pontos em sua vitoriosa carreira” (MARTINS, L. Quatro

Rodas Especial F1, 2000, p.33). Essa marca de Fangio somente foi superada 46 anos mais tarde, pelo alemão Michael Shumacher em 2003.

A primeira participação do Brasil na história da F1 foi logo na segunda temporada. Em 1951 Chico Landi corre o Grande Prêmio da Itália, no tradicional circuito de Monza, pela Ferrari. No entanto, os primeiros pontos brasileiros só foram conquistados no campeonato de 1957, com um quarto lugar de Landi, competindo pela Masserati, na Argentina e uma quinta colocação de Hernando Silva Ramos, em Mônaco, pela Gordini.

A primeira e a segunda década da Fórmula 1 ficaram marcadas por graves acidentes devido a precariedade de tecnologia e circuitos sem segurança. Sendo assim, no intuito de aumentar os investimentos e melhorar a qualidade do esporte, a Federação Internacional de Automobilismo teve a grande sacada de criar o campeonato de construtores em 1958. Essa competição das *scuderias* era disputada em paralelo ao mundial de pilotos.

A década de sessenta ficou conhecida como os anos sangrentos do automobilismo. Até mesmo um documentário (“Grand Prix -*The killer years*”) foi produzido para mostrar a quantidade de pilotos que morreram nessa época. No decorrer desses anos diversos pilotos perderam a vida em busca do lugar mais alto do pódio. Dentre eles o alemão Von Trips (Monza, Itália, 1961), Chris Bristow e Alan Stacey (GP da Bélgica de 1960), Harry Schell (Silverstone, 1961), Ricardo Rodrigues (México, 1962), Carel Godin (Alemanha, 1964), John Taylor (Alemanha, 1966), Lorenzo Bandini (Mônaco, 1967), Bob Anderson (Silverstone, Inglaterra, 1967) e Joseph Chelsser (França, 1968). No total foram 14 mortos nos anos 50 e mais 14 na década de sessenta. Além de inúmeros espectadores por causa de acidentes fatais.

Os anos setenta chegaram e o Brasil começou a fazer história na categoria máxima do automobilismo. Emerson Fittipaldi tornou-se o mais jovem campeão da categoria em 1972 correndo pela Lotus, recorde que só foi quebrado depois de 33 anos por Fernando Alonso. Fittipaldi sagrou-se bicampeão ao conquistar o campeonato de 74 pela McLaren. O sucesso

do piloto brasileiro aliado as transmissões das corridas em diversas estações de rádio brasileiras fez com que o esporte se popularizasse no país. Em 1973, aconteceu pela primeira vez o Grande Prêmio do Brasil em Interlagos, São Paulo. *GP* que foi vencido por Fittipaldi.

Devido ao grande sucesso que a Fórmula conseguiu no Brasil, Emerson Fittipaldi trocou os boxes da McLaren para ser chefe de sua própria equipe, a Copersucar. A *scuderia*, única equipe brasileira na história do esporte, foi fundada em parceria com seu irmão Wilsinho Fittipaldi. E em pouco tempo conseguiu certo destaque, mas com o corte de patrocínio da empresa Copersucar, que produz açúcar e etanol, ficou difícil se manter na F1.

Na temporada de 1980, por exemplo, o time brasileiro terminou o campeonato com 11 pontos, em oitavo lugar. A Ferrari ficou em décimo, com oito. Dois anos antes, a equipe ficou na frente de McLaren, Williams, Renault e Arrows no Mundial de Construtores. E Emerson Fittipaldi, que se juntou à Copersucar em 1976, marcou o mesmo número de pontos que Gilles Villeneuve, da Ferrari. Nas oito temporadas que disputou, a Fittipaldi acumulou 44 pontos em 104 GPs. Foram três pódios, o mais comemorado deles em 1978, em segundo lugar de Emerson no Rio. Nenhuma vitória, mas 19 presenças nos pontos, numa época em que apenas os seis primeiros marcavam. (GOMES, 2012, Site Grande Prêmio)

Diversos pilotos brasileiros passaram pela equipe, dentre eles, Ingo Hoffman, Chico Serra e Alex Dias Ribeiro. Além do italiano, Arturo Mezario e do finlandês Keke Rosberg. A *scuderia* brasileira abandonou a pista em 1982, época que ficou marcada pela guerra entre a FISA – Federação Internacional de Esporte Automobilístico – e a FOCA (Associação de Construtores da Fórmula 1). O motivo era a disputa pelo controle desportivo e pelos direitos comerciais da Fórmula 1. Essa década também ficou conhecida como a “era dos motores turbos”.¹ O que propiciou grandes disputas dentro das pistas entre Piquet x Mansell x Prost. O Brasil voltava a figurar como potência dentro do esporte. Nelson Piquet conquistou o primeiro

¹ Na década de 70 houve uma grande mudança nos motores que eram usados nos carros de Fórmula 1. Foi a entrada dos motores turbo. A turbina chegava a dar uma potência de 30% a 50% maior aos motores, fazendo com que os carros de F1 fossem muito mais rápidos nas retas. Esses foram os motores mais potentes da história da F1. Turbinados, mas com apenas 1,5 litro de deslocamento, alguns deles geravam até 1200 cavalos de potência durante as sessões de qualificação.

tricampeonato para o país, vencendo o mundial, correndo pela Brabham, no ano de 1981 e pela Willians em 1983/87.

Além de grandes nomes do automobilismo mundial que surgiram nos anos 80, a categoria da Fórmula 1 também viu aparecer nas pistas de todo o mundo aquele que talvez tenha sido o melhor piloto de Fórmula 1 de todos os tempos, Ayrton Senna da Silva. O brasileiro estreou em 1984 pela Toleman-Hart e apenas quatro anos depois já conquistava seu primeiro título, em disputa acirrada com o francês Alan Prost, ambos pilotos da McLaren. Nascia ali uma das maiores rivalidades da história da F1. Rivalidade essa que marcaria os próximos anos.

Em 1989, Prost levou a melhor em cima de Senna e ficou com o título. No ano seguinte, no Grande Prêmio do Japão foi a vez de Senna dar o troco e ficar com segundo título de sua carreira. Já a temporada de 1991 ficou marcada na memória de muitos brasileiros, pois foi o ano em que Nelson Piquet se despediu da categoria e Senna sagrou-se tricampeão em cima do britânico da Willians, Nigel Mansell. Nessa temporada também ocorreu a estréia daquele que anos mais tardes se tornaria o maior vencedor e recordista da categoria, o alemão Michael Shumacher.

Dois anos mais tarde, o “circo da Fórmula 1” passou a contar com mais dois pilotos brasileiros, Rubens Barrichello e Christian Fittipaldi. No último fim de semana de abril de 1994, a Fórmula 1 voltou a lembrar os anos 50 e 60, período em que diversos pilotos perderam suas vidas na categoria.

Na temporada de 94, a Fórmula 1 moderna viveu seu mais trágico fim de semana. Na sexta-feira (29/04/94), Rubens Barrichello sofreu um grave acidente, no sábado, durante os treinos, morreu o austríaco Roland Ratzenberg e, no domingo (01/05/94), Ayrton Senna perdeu a vida após bater na curva Tamburello, no GP de San Marino. (ANJOS, 2004, p. 25)

Com a morte de Senna os brasileiros acompanharam de longe a Fórmula 1. (ANJOS, 2004, p. 26) No entanto, ano após ano viram surgir um piloto que venceu praticamente todas

as barreiras da categoria. Com apenas cinco temporadas e Michael Schumacher já era bicampeão pela Benetton, equipe que defendeu até 1996, ano em que se transferiu para a Ferrari. Nascia ali uma relação duradoura e frutífera. Juntos, Ferrari e Schumacher conquistaram cinco títulos consecutivos entre os anos 2000 e 2004, feito nunca antes alcançado, até mesmo na época em que Fangio corria.

Em 2005 e 2006, Schumacher viu seu reinado ser ameaçado por outro grande piloto que já despontava na categoria. Fernando Alonso se torna o mais jovem bicampeão da história da categoria no mesmo GP em que Schumacher dava um breve adeus à Fórmula 1. O alemão se aposentou e novos pilotos começaram a surgir. Nomes como Alonso, Kimi Räikkönen, Lewis Hamilton, Felipe Massa, Sebastian Vettel e etc voltam a dar competitividade ao esporte novamente. E se no início da F1 os carros custavam a passar dos 100 km/h, no novo milênio foi a vez das “supermáquinas” atingirem a casa dos 350 km/h.

Na segunda década do século XXI, a Fórmula 1 volta a conquistar fãs por todo o mundo novamente, uma vez que nos anos 2000 houve uma queda nos números de audiência em todo o mundo. Para Gerusa Coelho dos Anjos (2004, p. 27) a F1 nesses anos foi “superioridade de um time sobre os outros. Uma vez que houve uma hegemonia da Ferrari no esporte conquistando o título por cinco anos seguidos. A Fórmula 1 termina 2004 vivendo um momento delicado, em que tenta conciliar tecnologia de ponta, interesse publicitário e competitividade esportiva em doses certas, na tentativa de tornar o campeonato mais atrativo, esportivo e comercialmente.”

Muita tecnologia e cada vez mais dinheiro contribuem para o crescimento do esporte. A categoria em 2012 foi disputada de março a novembro, em 19 países diferentes, ao redor de cinco continentes distintos. Fizeram parte do “circo da Fórmula 1” nesse ano 12 equipes e mais de 40 pilotos. O sistema de pontuação segue o mesmo de temporadas anteriores. Os dez

primeiros colocados marcam pontos: o primeiro, 25, o segundo, 18, o terceiro, 15, o quarto, 12 e do quinto ao décimo segue a ordem sucessiva de 10, 8, 6, 4, 2 e 1 ponto.

A volta da competitividade na categoria máxima do automobilismo mundial talvez tenha sido um “prato cheio” para que, cada vez mais, a Fórmula 1 ganhe espaço nas ondas do rádio brasileiro. No entanto, para entendermos como a Fórmula 1 se reinventa a cada nova temporada nas rádios nacionais é importante conhecermos como se deu o nascimento das transmissões esportivas no rádio.

2.3 DAS PRIMEIRAS TRANSMISSÕES ESPORTIVAS AO AUTOMOBILISMO NAS DE AM E FM

Foi no início dos anos 20, do século passado, quando o rádio ainda estava apenas começando a se firmar como um veículo de comunicação de massa que aconteceu o “casamento” rádio/esportes. No dia 02 de novembro de 1920, a rádio norte-americana KDKA foi fundada em East Pittsburgh, no estado da Pennsylvania. Seu principal objetivo era trazer novas formas de entretenimento para seus ouvintes, a idéia encontrada foi começar a narrar esportes ao vivo. Foi então poucos meses depois de sua fundação, que a KDKA fez a primeira transmissão esportiva via rádio. No dia 11 de abril de 1921, ela transmitiu a luta de boxe entre Johnny Ray e Johnny Dundee.

Em julho do mesmo ano foi a vez da rádio RCA transmitir o título dos pesos-pesado entre Jack Dempsey e Georges Carpentier e selar o início de uma parceria duradoura, esportes/rádio. Meses mais tarde outro esporte que chegou às ondas do rádio AM foi o beisebol. O primeiro jogo transmitido foi a vitória dos Pittsburgh Pirates sobre os Philadelphia Phillies. Nesse ano a rádio KDKA transmitiu todos os jogos do campeonato americano de

beisebol. Ainda na década de 20, mais precisamente em 1924, iria ocorrer a primeira transmissão de automobilismo da história do rádio. A estação WGN, que pertencia ao jornal Chicago Tribune, cobriu as “500 milhas de Indianápolis”.

Já no Brasil as transmissões esportivas começaram em 1931, com Nicolau Tuma, conhecido como “Speaker Metralhadora”. No dia 19 de Julho, o jovem locutor realiza a primeira transmissão ao vivo de um jogo de futebol diretamente do campo. Naquela época os jogadores não possuíam numeração, não havia comentarista, repórter de campo ou comerciais, o que obrigava o narrador a falar sem parar, sem tempo para descansar.

O jogo, que foi narrado por Tuma, “era uma partida válida pelo oitavo Campeonato Brasileiro de Futebol. Jogo entre as seleções de São Paulo e do Paraná” (GUERRA, 2000, p. 16). O resultado ficou 6X4 para o time paulista. Já nessa primeira narração Nicolau Tuma estabeleceu padrões que ainda são utilizados.

De maneira quase instintiva, ele levou o público ouvinte a fazer imagens mentais que permitissem ter a noção de saber tudo o que acontecia em campo. Para tanto, Tuma dá algumas dicas ao ouvinte. Pede que pensem em uma caixa de fósforos e começa a dar referências sobre o espaço, explicando que do lado direito estão os paulistas e do esquerdo, os paranaenses. No segundo tempo, invertem-se as posições. Nicolau Tuma não gritava durante um longo período quando era marcado um gol. Na opinião dele, o ouvinte queria logo saber quem tinha feito o gol e quais eram os detalhes da jogada. Seu modelo de narração prevaleceu durante anos. (SINEGAGLIA, 2012)

Heródoto Barbeiro e Patrícia Rangel (2006, p. 54) afirmam, em seu livro “Manual de jornalismo esportivo”, que, no início das transmissões esportivas no rádio, as narrações eram feitas com uma linguagem mais emotiva. E o estilo próprio que as locuções têm hoje é fruto de diversas tentativas em busca de um padrão.

A linguagem jornalística do esporte nunca teve uma escola definida. O surgimento de um estilo próprio sempre dependeu das tentativas de erros e acertos. Em 1932, início das transmissões esportivas no rádio, a linguagem usada era a da pura emoção. Os locutores chegavam a gritar para demonstrar a explosão do gol. Muitas vezes não se preocupavam com quem estava em volta e se o estádio estava lotado: eles falavam mais alto para não ter seu som abafado pelos urros da torcida enlouquecida. Casos como esses eram um espetáculo à parte quando comparados às narrações de locutores da Europa, habituada a uma narração mais informativa e menos empolgante.

Ainda na década de 30, começavam a ser transmitidas as corridas de carro nas ondas das rádios nacionais. Durante uma prova de automobilismo no circuito da Gávea, em 1934, Tuma colocou vários "informantes" ao longo do circuito que transmitiam a ele por telefone o que de mais importante estivesse acontecendo na corrida. Eram os primeiros repórteres de nosso rádio esportivo. (SOARES, 1994)

Dois anos mais tarde, em 1936, Oduvaldo Cozzi narrou a corrida automobilística do circuito da Gávea pela Rádio Transmissora Brasileira PRE-3. Ao seu lado estava Renato Murce, radialista já conhecido do público nacional. Ele foi convidado a participar da transmissão para fazer os comentários a respeito da corrida, uma vez que no ano anterior havia disputado a prova da Gávea como piloto e poderia contribuir com informações técnicas durante a corrida. (CAPINUSSU, 1997, p. 35)

Outro marco histórico nas transmissões esportivas no Brasil ocorreu no dia 12 de julho de 1949, quando a Rádio Panamericana transmitiu o Grande Prêmio de Bari, direto da Itália. A prova teve a participação do brasileiro Chico Landi, e a locução foi feita por Wilson Fittipaldi, pai de Emerson Fittipaldi (duas vezes campeão do mundo). Cabe lembrar que a Fórmula 1 moderna teve início em 13 de maio de 1950, com o Grande Prêmio de Silverstone, na Inglaterra. Portanto, as transmissões do automobilismo pelo rádio, começaram antes do surgimento da Fórmula 1 "moderna". (SINEGLAGLIA, 2012)

Depois dessa transmissão direto da Itália, a própria Rádio Panamericana, hoje Jovem Pan, primeira rádio no país a se especializar em esportes, transmitiu algumas outras corridas

de Fórmula 1 nos 50 e 60. Isso mostra que nem só de futebol viveu o rádio nessa época. Os bons resultados de Emerson Fittipaldi alcançados na Fórmula 1, no início da década de 70, ajudaram a categoria máxima do automobilismo a conseguir espaço cativo nas principais estações de rádio do país. (SINEGLAGLIA, 2012)

No entanto, a tecnologia disponível na época era um dos grandes empecilhos enfrentados na cobertura da Fórmula 1. Se no tempo de Nicolau Tuma era complicado fazer uma transmissão esportiva de futebol ou qualquer outro esporte devido aos recursos técnicos disponíveis na época, no início das transmissões da F1 no rádio brasileiro não foram nada fáceis. Galvão Bueno, locutor de F1 de rádio na década de 70 e atualmente da Rede Globo, afirma em entrevista a Gersa Coelho dos Anjos (2004) que o locutor era como um verdadeiro contador de histórias, por causa das dificuldades tecnológicas. No entanto, à medida que os carros foram mudando, as transmissões da categoria também mudaram na mesma proporção.

Era completamente diferente. A tecnologia aplicada na transmissão foi mudando na mesma proporção que a tecnologia aplicada nos carros também foi mudando. Quando comecei para o rádio, você tinha uma posição onde você transmitia e não tinha mais nada. Você via os carros passando na sua frente, não tinha monitor de televisão. Então, se fosse algum circuito em que você só via um pedacinho do circuito, você falava aquilo que você estava vendo. Eu fiz uma corrida uma vez, não sei se foi em 75 ou 76, no velho Nürburgring, em que os carros demoravam sete minutos para dar uma volta, passavam a cada sete minutos na sua frente e acabou, você não via mais nada. De resto tinha um painel, não era nada digital, eram luzes, imitando um desenho da pista. Então a luz ia trocando para mostrar em que posição da pista estavam os carros e ao lado tinham os números, de 1 a 6, para ver quem era de primeiro a sexto. Você mais contava história do que transmitia corrida. Mas com o tempo as coisas foram mudando. (ANJOS, 2004, anexo I, p. 47.)

Para o professor Márcio Guerra, em “Você, ouvinte, é a nossa meta” (2000), o locutor de rádio sabe que está trabalhando com o imaginário do ouvinte, portanto, deve ter um compromisso profissional e ético com a verdade dos fatos.

O fato de trabalhar com imaginário do ouvinte não lhe dá o direito de mentir. Amplificar emoções não significa inventar. Até porque, dentro do processo de comunicação locutor-ouvinte, mesmo que este último não esteja vendo o jogo, consegue perceber quando há algum exagero ou tendência. (GUERRA, 2000, p. 80)

Se trabalhar com o imaginário é algo praticamente intrínseco às transmissões esportivas, a arte de improvisar é algo que também dificilmente não deixa de estar presente nas narrações. No livro “Manual do jornalismo esportivo”, o jornalista Heródoto Barbeiro e a professora Patrícia Rangel ressaltam que essas características aparecem tanto na TV quanto no rádio.

Mesmo considerando as diferenças entre a narração no rádio e a narração na TV, uma coisa é comum a ambos os meios: o narrador precisa improvisar. Como não ter problemas? Improviso é sinônimo de preparo e conhecimento do assunto. Não pode de forma alguma ser confundido com verborragia, ou falar apenas para ocupar o espaço vazio. Uma dose de controle emocional é sempre bom. As transmissões de televisão exigem menos do narrador, que não tem a necessidade de preencher os vazios ocasionais da competição. (BARBEIRO, H. e RANGEL, P. 2006, p. 66)

Se não bastasse a dificuldade técnica, logística, etc enfrentada pelas equipes de reportagem de rádio que cobriam a F1, por volta da década de 70, o rádio brasileiro ainda passava por um momento turbulento, pois disputava audiência com a TV desde o começo dos anos 50. Então o rádio estava em busca de alternativas para conquistar novamente o público que havia perdido para o novo veículo de comunicação. A saída encontrada foi dar espaço ao automobilismo e fazer uma ampla cobertura da F1, já que Emerson Fittipaldi começava a “fazer bonito” na categoria.

Para Mendes, o rádio alcançou grande audiência na cobertura dos GPs, não somente porque tinha um piloto brasileiro promissor no *grid de largada*, mas também porque o rádio com sua característica de trazer a notícia de maneira instantânea conseguia suprir uma brecha que os impressos não podiam preencher.

Quando o rádio entrou para o “circo”, já havia no Brasil um grande interesse em acompanhar as provas em que os brasileiros estivessem participando, vindo o veículo a cumprir um papel que o jornal não podia desempenhar, ou seja, dar a informação imediata, na hora em que ela acontece. ‘E se o rádio é o momento, a Fórmula 1 é cada segundo em que a velocidade narra a história do automobilismo. Parecia ser algo tranqüilo e certo. O rádio vai suprir a falta de imediatismo dos jornais. Vamos saber de tudo o que está acontecendo durante cada Grande Prêmio’. E no começo foi assim. As transmissões radiofônicas alcançavam um grande índice de audiência, e isso se deveu, principalmente aos consecutivos bons resultados de Emerson fazendo com que se tornasse um dos principais favoritos na conquista de campeonatos. (MENDES, G. 1988)

Na corrida dos veículos de comunicação para transmitir a categoria máxima do automobilismo mundial, a primeira fila do *grid de largada* tinha sido formada pelas rádios Jovem Pan e Record, ambas de São Paulo. Seguidas pela rádio Globo, do Rio de Janeiro. Essa época ficou marcada pelos grandes nomes do jornalismo que viviam dentro do “circo” da F1. Dentre eles Celso Itiberê, Raul Brunini, Ciro José, Celso Afonso, Wilson Fittipaldi Jr., Janos Lengyel e Tércio de Lima. Anos mais tarde foi a vez de Jorge Curi, César Rizzo e Luciano do Valle se juntarem ao seletivo grupo de comunicadores que acompanhavam a categoria.

Na temporada de 1972, a Jovem Pan transmitiu todos os Grandes Prêmios do primeiro título mundial de F1 alcançado por um brasileiro. Wilson Fittipaldi, conhecido como “Barão”, ao lado do comentarista Orlando Duarte, foi o responsável por levar aos ouvintes no Brasil as emoções do mundial de F1 que seu filho Emerson Fittipaldi conquistou no Grande Prêmio da Itália.

Em a “A cobertura jornalística brasileira no mundo da Fórmula 1”, Mendes (1988) comenta como foi a transmissão do primeiro título mundial de Fittipaldi.

Começa a temporada e, nos dias que antecedem as corridas, o rádio já está presente nos circuitos, dando todos os detalhes, entrevistando pilotos e contando as magias do mundo da velocidade.(...) No final da temporada todos saem campeões. Emerson conquista seu primeiro título, pilotando uma Lotus e o rádio consegue sobreviver, principalmente, pela qualidade de seus narradores.

Se durante os primeiros anos da década de 70 o rádio praticamente reinou sozinho no mundo da Fórmula 1 e viveu tempos “dourados” ao lado da categoria máxima de corridas de carros, o mesmo não se pode dizer da década subsequente. Nos anos 80, o rádio voltou a enfrentar a forte concorrência da TV e sua audiência cai. Com isso, apenas poucas estações continuam transmitindo a F1, dentre elas a Jovem Pan, Excelsior (pertencente ao Sistema Globo) e a rádio Gazeta da Rede Record. Em entrevista a Mendes (1988), o locutor esportivo Luiz Penido explica os motivos de o rádio ter perdido espaço nas transmissões da F1 naquela década.

Hoje em dia, caiu muito o interesse das pessoas em ouvir as corridas pelo radinho. O primeiro ponto desfavorável às emissoras é que a maioria das corridas são realizadas na parte das manhãs de domingo, quando todo mundo está em casa e acompanhando a prova pela TV. Quem não fica em casa é porque vai à praia, ou à piscina, ou ainda dar uma voltinha pela rua, e nesses casos ninguém vai levar um rádio, por exemplo, para ouvir o GP da Itália nas areias de Ipanema, a não ser que a pessoa esteja trabalhando. Isso sem contar ainda os elevados custos de se deslocar uma equipe completa de reportagem pelo mundo inteiro durante onze meses com, no mínimo, um locutor, um comentarista, um repórter e um operador de externa. (MENDES, G. 1988)

Se nos anos 80 o rádio estava em baixa por causa da concorrência com a televisão e dos altos custos para se transmitir uma temporada de Fórmula 1, tudo começa a mudar no final dos anos 80. Tudo que o rádio precisava era de um ídolo nacional com forte apelo midiático para voltar a buscar audiência nas manhãs de domingo com transmissões de Fórmula 1. Surge então um dos maiores nomes do automobilismo mundial, Ayrton Senna da Silva. Com os títulos mundiais conquistados pelo brasileiro em 88, 90 e 91, a nova década parecia ser promissora para o rádio. A audiência aumenta e o número de rádios que passam a narrar a categoria máxima do automobilismo também. (MENDES, 1988)

Outro fator que colaborou para que diversas rádios nacionais mantivessem em suas grades de programação a F1 foi a grande quantidade de pilotos brasileiros que passaram pela categoria durante os anos 90. Além de Ayrton Senna, dentre eles estava Roberto Pupo

Moreno (1990-1992-1995), Maurício Gugelmin (1988-92), Christian Fittipaldi (1992-94), Rubens Barrichello (1993-2011), Pedro Paulo Diniz (1995-2000), Ricardo Rosset (1996-98), Tarso Marques (1996-1997-2001) e Ricardo Zonta (1999-2001).

No novo milênio foi a vez do rádio enfrentar um novo concorrente midiático na busca por audiência. Se na década de 70 a disputa foi com a TV, dessa vez era a internet que “infernizava” a vida do rádio. No entanto, a grande “sacada” do veículo foi se associar ao seu concorrente e colocar as estações de rádio *online*, assim o veículo conseguia ampliar ainda mais sua área de cobertura. Em entrevista ao *site* “Bastidores do Rádio”, o jornalista Flávio Gomes, que faz a cobertura da F1 para diversas rádios do país desde 1994, explica como o rádio consegue ressurgir a cada novo desafio e se reinventar.

O Rádio é o veículo mais “assassinado” da história da comunicação. O Rádio “morreu” quando surgiu a televisão, e o Rádio iria “morrer” de novo, agora quando surgiram as Web Rádios. O Rádio iria morrer com a internet. Mas na verdade o Rádio é o grande “Highlander” da comunicação, o Rádio é o grande imortal. Porque, o Rádio, ele tem uma coisa que outros veículos não tem, que é gente falando. Hoje nós vivemos num mundo onde as pessoas, cada vez mais se isolam, e você pode até ter a sensação de que quando você está diante de um computador você está conectado com o mundo inteiro. Mas na prática, você não está falando com ninguém. Você está teclando, você está mandando mensagens, ou está lendo mensagens. Você está no Facebook, você está no Orkut, você está no MSN, mas você não tem a voz de ninguém no teu ouvido. Você não está conversando, não está verbalizando nada. E o Rádio, é o único veículo que faz isso: que te leva a conversar com alguém. Você quando está entrevistando alguém no Rádio, você precisa conversar com a pessoa. Você não tem uma imagem para te dar apoio, você não tem nenhum recurso em “3D”, pop-up, nada! É voz, pura e simplesmente. Então, o Rádio é a essência da comunicação. (2011)

Se no início do novo milênio o rádio teve que se reinventar mais uma vez, na primeira década dos anos 2000 ele volta a estar em alta. Com a Fórmula 1 novamente competitiva, o esporte passa a ser um “campo fértil” para a busca por audiência. Na temporada 2012, várias rádios cobriram praticamente todas as 20 corridas do calendário. Algumas acompanharam

corridas *in loco* outras somente *off-tube*.² Dentre as rádios que transmitiram a F1 esse ano estão Rádio Globo (1100 AM), CBN (780 AM), Jovem Pan (620 AM), Estadão/ESPN (700 AM), Bandeirantes (840 AM), Band News (96,9 FM) e Bradesco Esportes (94,1 FM).³

² *Off-Tube* é um forma de transmissão esportiva onde o narrador, repórteres, comentarista, plantonista e operador de áudio se unem em torno de um telão ou um aparelho de televisão e retransmitem as emoções de um evento esportivo aos seus ouvintes direto dos estúdios da emissora.

³ Na temporada 2012, o Brasil estava representado por 2 pilotos: Felipe Massa, presente na Fórmula 1 desde 2002 e na Ferrari há 7 anos e Bruno Senna que completa seu terceiro ano na categoria máxima do automobilismo mundial correndo pela equipe inglesa Willians.

Existem durante nossa vida, sempre dois caminhos a seguir : aquele que todo mundo segue,e aquele que a nossa imaginação nos leva a seguir. O primeiro pode ser mais seguro,o mais confiável, o menos crítico, o que você encontrará mais amigos ... mas, você será apenas mais um a caminhar. O segundo, com certeza vai ser o mais difícil, mais solitário, o que você terá maiores críticas; mas também, o mais criativo, o mais original possível. (Ayrton Senna)

3 – LARGADA

Depois de darmos algumas voltas de aquecimento, conhecendo como se deu o surgimento do rádio e também o início das transmissões esportivas, mais precisamente as provas de automobilismo, chegou a hora de darmos a largada rumo ao conhecimento de como o rádio conseguiu achar uma maneira peculiar de cativar os ouvintes. Ou seja, como uma linguagem simples, descritiva e emotiva passou a fazer parte das transmissões esportivas realizadas pelo rádio. Nessa corrida também vamos fazer um *pit stop* para conhecer como a narrativa da TV foi, inicialmente, influenciada pelas características do rádio e mudou ao longo dos anos em uma constante busca pelo formato “ideal”. Além é claro de buscarmos entender as características que são comuns a ambos os veículos.

3.1 LINGUAGEM UTILIZADA PELO RÁDIO E PELA TV NOS EVENTOS ESPORTIVOS

Pouco mais de um século do surgimento do rádio e noventa anos de sua primeira transmissão em terras brasileiras, há pesquisas do IBGE que apontam que esse veículo está presente em praticamente todo o território nacional, em cerca de 88,9% dos lares brasileiros há pelo menos um aparelho de rádio.⁴ Ou seja, em quase todos os lares do país há no mínimo um aparelho de rádio, até mesmo em lugares longínquos onde se quer tem energia elétrica. Por ser um veículo de comunicação de fácil acesso, anos após seu invento o rádio se tornou o que chamamos de *mass media*, ou seja, um veículo de comunicação de massa.

⁴ Dados da PNAD (Fonte: Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios) feita pelo IBGE em 2008.

Outro veículo de comunicação de massa que também surgiu no século XX e abrange grande parte do território nacional é a televisão. Esse meio de comunicação chegou ao Brasil no início da década de 50. A TV teve sua pré-estreia no dia 3 de abril de 1950, com a apresentação de Frei José Mojica, padre cantor mexicano. As imagens somente foram transmitidas para o saguão dos Diários Associados na Rua 7 de Abril, onde havia alguns aparelhos de televisão instalados. No entanto, há autores, como o professor Márcio Guerra (2012), que afirmam que duas décadas antes a TV já fazia experimentos no Brasil.

As primeiras experiências da TV no Brasil acontecem na década de 30, ainda em circuito fechado. Uma das primeiras tentativas de transmissão pública acontece com a experiência de se levar ao público imagens do Auditório da Rádio Nacional para alguns aparelhos instalados na Avenida Rio Branco, no Rio de Janeiro. (GUERRA, 2012, p. 96)

Os anos se passaram e cada veículo buscou seu formato ideal de transmissão. O rádio com poucos anos de existência já tinha suas características e fórmula de transmitir eventos bem definidas. Por outro lado, a televisão demorou um pouco mais a conseguir uma linguagem própria, até porque como o rádio nasceu primeiro, quando a TV apareceu acabou por sofrer muita influência de seu antecessor.

O início da tv no Brasil é marcado por uma importação total do rádio. Programas apresentadores, músicos, diretores, todos migram para o novo veículo. Até por isso, o surgimento da televisão na vida do brasileiro passa a impressão de um rádio com imagem. Claro, com o tempo, tal qual o rádio, a linguagem televisiva foi encontrando também a sua forma própria, embora ainda hoje se veja muito de identificação da estrutura de alguns programas com os da era de ouro da Rádio Nacional. (GUERRA, 2012, p.96)

Se as transmissões esportivas no rádio começaram já no início dos anos 20 do século passado, na TV também não demoraram muito acontecer. Apenas pouco mais de uma década depois e a TV já começava a cobrir eventos esportivos. Assim como no rádio, na TV quem largou na frente foram os norte-americanos ao cobrirem um jogo de beisebol em 1935. Depois os alemães, cobrindo as Olimpíadas de Berlim de 1936. Seguido, dos ingleses que no ano

seguinte transmitiram ao público uma partida de tênis realizada em Wimbledon. A partir dessa época o rádio e TV passaram a caminhar lado a lado nas transmissões esportivas e cada um buscou desenvolver suas próprias características.

Uma das principais características da linguagem radiofônica é trabalhar com o lado emotivo do receptor. Na maioria das vezes, nas transmissões esportivas o narrador prende o ouvinte pela emoção, descrevendo com diferentes entonações o que ocorre ao vivo no cenário do espetáculo. Para o professor Márcio Guerra (2012) é nesse momento que o locutor segura a atenção do ouvinte, ao recriar na mente do receptor a ideia de que o evento esportivo é sempre bom.

É justamente em cima do clima de emoção, de tensão, de paixão, que a narrativa radiofônica se apropria e retém o ouvinte. Na fala do narrador está a garantia de que o espetáculo é sempre bom e que tudo pode acontecer. O rádio trabalha com o imaginário e o locutor será melhor e mais prestigiado à medida que for capaz de transmitir, e mais, inventar o jogo. (GUERRA, 2012, p.42)

Fazendo um comparativo entre algumas especificidades do rádio em relação à TV, Muniz Sodré, em *“A comunicação do grotesco”*, também ressalta que o locutor esportivo deve criar um ambiente imaginário por meio de uma narração emotiva. Para ele, o locutor de rádio é obrigado a trabalhar com a imaginação do receptor para compensar a falta de imagem e para isso ele é “obrigado a criar um verdadeiro espetáculo verbal” (SODRÉ, M. 1973, p. 58).

Já na TV há pouco espaço para a imaginação, pois a imagem é imposta ao telespectador. Entretanto, a linguagem carregada de emoção também se faz presente nas transmissões de esportes. “Rádio e televisão transmitem mais do que cobrem, então a linguagem que se usa em rádio e televisão é um pouco da linguagem da emoção.” (ANJOS, Anexo II, 2004, p.80)

Se por um lado, a TV não pode “inventar” o jogo por estar presa a realidade imagética e também por não conseguir prender o telespectador por meio de uma linguagem emotiva e descritiva, para não concorrer com a imagem, por outro, ela tem como abrir mão desses “artifícios” radiofônicos e levar ao público uma transmissão tão detalhada quanto a do rádio. Entretanto, ao invés de usar mensagens orais, a TV busca o detalhamento por meio de um número, às vezes, excessivo de câmeras tentando captar o melhor ângulo.

Todos os acontecimentos gerados pelo espetáculo esportivo devem ser mostrados ao público em seus mínimos detalhes, quer pelas narrações radiofônicas, quer pelas imagens das câmaras de televisão. Daí a importância da descrição dos principais *mass media*, seu comportamento, sua linguagem, em suma, sua atuação social. (FEIJÓ, 1994, p.50)

No livro “A linguagem dos esportes de massa e a gíria no futebol”, Feijó (1994) ressalta que a TV, em certos momentos, diverge um pouco do rádio ao ser mais interpretativa do que narrativa. Para ele isso acontece até mesmo em esportes onde a velocidade se faz presente, como no caso das corridas de automobilismo.

A falação diminui de intensidade. É muito mais interpretativa do que narrativa. Diminui o ritmo da locução. A descrição dos lances não precisa ter continuidade, pois a imagem “fala” pelos hiatos ocorridos na transmissão, mesmo quando o esporte televisionado é disputado em grande velocidade. (FEIJÓ, 1994, p. 55)

Todavia, se em alguns aspectos há divergências entre o rádio e a TV, em outros eles são praticamente idênticos. Como no caso da narrativa dramatizada, carregada de emoção, além é claro, de um certo tom de espetacularização do que está acontecendo.

Em termos fenomenológicos, a narrativa radiofônica e a televisiva são constitutivamente dramáticas: o papel do narrador é o coro no teatro grego. Só que, no caso do rádio, a voz é demiúrgica, ele cria o espetáculo para quem o ouve. No caso da televisão, a narrativa do narrador compete com a do espectador e toma a estatística para dar credibilidade. Em qualquer caso, como diria Barthes, usar a linguagem no rádio ou televisão, é correr risco. (GUERRA, 2012, p.97)

Outra característica que também se faz presente no rádio e na TV é a interação. Pois as imagens televisivas, assim como as ondas do rádio são capazes de atingir um público, que mesmo a distância, é capaz de se emocionar e interagir com as transmissões como se naquele ambiente do espetáculo se fizessem presentes. Isso, graças à linguagem e aos recursos técnicos dos *mass media*, através dos locutores que transmitem os eventos esportivos.

É por esta combinação que os mediadores vão se transformar em significativos e poderosos senhores, detentores da verdade absoluta, desenrolada na arena dos acontecimentos esportivos. Então, a voz mediadora, tradutora de uma narrativa fantasiosa, hiperbólica, emotiva e, muitas vezes, poética, soa como um canto de sereia, enganadora, mas atraente, porque fala o que o receptor, realmente, gostaria de ouvir. (FEIJÓ, 1994, p.50)

No rádio há mais espaço para informações, aliás essa é uma das características marcantes desse veículo, que será melhor observada no próximo capítulo desse projeto, enquanto na TV há maior participação, até por que como afirma Feijó (1994) “por ser a televisão um meio frio de comunicação de massa, ela fornece baixa quantidade de informação. Pois permite mais participação e também uma complementação informativa, além de incluir o receptor na própria mensagem como um reflexo das ocorrências de suas realidades e experiências cotidianas.”

Em entrevista a Geresa Coelho dos Anjos (2004), o locutor esportivo Everaldo Marques afirma que se o rádio leva certa desvantagem em relação à TV por não possuir a imagem como suporte técnico, para compensar ele procura levar ao ouvinte uma gama maior de informações por meio de repórteres que fazem “entradas” constantes ao longo das transmissões, seja de Fórmula 1 ou futebol.

A desvantagem é não ter a imagem. É uma coisa mais difícil de descrever do que um jogo de futebol eu acho. Mas a vantagem em relação à TV é que a gente dá muito mais informação. Porque o narrador da TV fica meio preso àquilo que a televisão está mostrando, à imagem. No rádio não necessariamente. Então isso é a favor do rádio. (...) Nele a gente está falando o tempo todo. No rádio dá muito mais informação do que na TV. (ANJOS, 2004, Anexo II, p.131)

Tão logo o rádio percebeu que havia perdido espaço e audiência para TV, o jeito foi buscar “alternativas” para enriquecer as transmissões de esportes no intuito de angariar nova audiência. Então outra forma encontrada pelo rádio para compensar a falta de imagem, além da de signos de linguagem suficientes para descrever um ambiente carregado de carga emotiva, foi o uso do som ambiente do evento e de recursos sonoros capazes de transmitir informações facilmente decodificadas pelos receptores.

Afinal, nem sempre a descrição do que está acontecendo vem de uma expressão vocabular. Muitas vezes vem de um som eletrônico, como uma vinheta, um ruído, um barulho diferente, que acaba se transformando em verdadeira mensagem, facilmente decifrada pelos ouvintes. (GUERRA, 2012, p.39)

Nas situações do cotidiano é possível perceber que o rádio está em vários lugares, sempre “falando” para uma ou mais pessoas: na cozinha, no trabalho, no carro, nos espaços públicos e nos momentos de lazer. Por possuir uma linguagem descritiva, simples e emotiva, a narrativa radiofônica excita o ouvinte a tal ponto de criar no imaginário das pessoas um ambiente/cenário totalmente parecido com o que está sendo descrito por meio da voz de um narrador.

Em termos de sensorialidade, o rádio tem uma capacidade única de envolver o ouvinte, estimulando sua imaginação e fazendo-o participar da transmissão através da criação de um “diálogo mental” com o emissor. “Isso ocorre porque nós, seres humanos, transformamos em imagem a maior parte das informações sonoras que recebemos. Quando estamos atentos a uma transmissão radiofônica, todos os sons que ouvimos são utilizados por nós para criar uma imagem virtual em nosso cérebro.” (MÓDULO... p. 02). Essa imagem será mais fiel e completa conforme a qualidade da transmissão.

Ouvir rádio é imaginar constantemente como os fatos estão acontecendo. Todas as informações nos atingem por um único canal: a audição. O ouvinte tem de ficar atento a tudo, para não perder os sinais-chaves da emissão. O que é transmitido exige muita concentração por parte dos ouvintes, que vão recriando sucessivos panoramas acústicos, formando o seu conjunto imaginário, o mais próximo possível da realidade retratada pelo emissor. (FEIJÓ, 1994, p.53)

Além de uma linguagem peculiar, outra característica que tem sido muito bem explorada pelo rádio é o imediatismo e dinamicidade com que a informação se processa por meio das ondas AM e FM. Um dos principais fatores positivos do rádio é justamente a possibilidade de transmitir os fatos no instante em que ocorrem. Essa tarefa ficou bastante facilitada com a invenção do telefone e, mais recentemente, do telefone celular. Hoje, um repórter de rádio pode chegar ao local onde está se desenrolando um fato e avisar a emissora via celular.

“A comunicação no rádio é limitada, por contar apenas com o som. O que requer uma compensação na linguagem nela empregada; em contra partida, o rádio leva a vantagem de estar em toda parte.” (PORCHAT, 1989, p.67) Assim, rádio virou sinônimo de atualidade. E para que essa sensação esteja permanentemente presente na mente dos ouvintes, a linguagem radiofônica prevê que os textos informativos tenham o primeiro parágrafo (chamado de lide) sempre escrito no presente do indicativo.

Um fator que afeta diretamente a linguagem radiofônica é a abrangência. O rádio atinge todo o país com cerca de onze mil emissoras (entre comerciais, educativas e comunitárias); apesar disso, tem como uma de suas marcas o regionalismo, ou seja, a valorização das expressões características de cada região. Tais particularidades da linguagem justificam-se pela história, pelos costumes e pela cultura de cada estado e devem ser valorizada pelo rádio, inclusive para evitar a padronização que faz com que aos poucos se perca a identidade de cada comunidade.

O mesmo não acontece na narrativa que a televisão desenvolveu ao longo dos anos. Por ser um veículo também de abrangência nacional, a TV foi no caminho inverso do rádio. Pois a descrição dos fatos pela ótica da TV procura, em partes, evitar o regionalismo dando mais ênfase a uma linguagem que talvez possamos dizer que é quase “neutra”. Ao invés de usar gírias e expressões locais, os narradores de TV prezam por uma narração mais séria e professoral e quase não há espaço para descontração e alegria, como ocorre no rádio. (GUERRA, 2012, p.62)

Outro aspecto que permeia constantemente não somente a linguagem radiofônica, mas também a televisiva é o improviso. Por ser um veículo dinâmico, não são poucas às vezes em que o locutor é “pego” de improviso. Por isso é necessário conhecimento do que se está transmitindo para que não haja falhas de comunicação, principalmente, depois da chegada da TV aos eventos esportivos. Pois hoje, com a imagem televisiva cobrindo um evento esportivo com inúmeras câmeras dificilmente alguma coisa passa despercebido. E isso faz com o locutor de rádio tenha a responsabilidade de transmitir com improviso, mas fiel a realidade.

No entanto, essa realidade, às vezes, acaba sendo descrita por meio um tom enfático e conotativo. “A narração de um jogo é o ator principal do espetáculo proporcionado pelo rádio esportivo. Para enriquecê-la, locutores criam códigos que facilitam a compreensão dos lances narrados. Com essa linguagem repleta das mais variadas expressões, os locutores recriam o ambiente do jogo, e ainda acrescentam entusiasmo e multiplicam as emoções da partida.” (SCHETINI, 2006, p.32)

Os locutores esportivos recorrem às mais diversas estratégias para concretizar a sedução junto ao torcedor. Seja através de uma linguagem estereotipada, de uma associação do jogo à guerra, de adjetivações que, ao contrário do que sempre se apregou entre os comunicadores sociais, nada tem de pobre ou banal. Através de uma retórica de amplificações, o narrador convida o ouvinte a fazer parte do espetáculo. Ele é parte de todo o processo de transmissão. (GUERRA, 2012, p.56)

Isso é o que Edileuza Soares, em seu livro “A bola”, descreve como a escola conotativa da linguagem radiofônica. “Na Escola Conotativa, seus representantes caracterizam-se pelo uso de signos conotativos, entendidos de acordo com Coelho Neto como aqueles que “... põe(m) em evidência significados segundos que vêm agregar-se ao primeiro naquela mesma relação signo / objeto”. (SOARES, 1994)

Então se podemos dizer que o ouvinte é parte de todo o processo da transmissão, o locutor é provavelmente a “mola-mestra” desse meio, tanto no rádio quanto na televisão. No entanto, com o avanço da tecnologia alguns “papéis” se inverteram. Se antes a voz do locutor de rádio era a única “verdade” para o ouvinte, muitas vezes distanciado do palco do espetáculo, hoje em dia nem tanto. Pois, atualmente a TV conta com inúmeros recursos técnicos computadorizados (ex. *Kroma Key*, *Slow Motion*, câmeras de alta resolução, *replays* de inúmeros ângulos) para mostrar ao espectador/ouvinte o que está acontecendo em diferentes pontos por ângulos distintos e com muito mais informações. E foi o desenvolvimento tecnológico desses meios de comunicação, ao longo dos anos, que acarretou uma sensível mudança na forma de recepção do espetáculo.

Se a tecnologia permitiu mudanças significativas tanto na narrativa radiofônica quanto televisiva, uma das características mais afetadas de ambos os veículos foi a individualidade. Se antigamente as famílias se reuniam ao redor do rádio (então um aparelho imóvel, grande e pesado), hoje é comum que cada pessoa da família tenha o seu próprio receptor de rádio e ouça a emissora de sua preferência. O mesmo aconteceu com a TV. Que viu sua linguagem mudar ao longo dos anos, principalmente, por causa da evolução tecnológica.

A audiência, que antes era coletiva, passou a ser individual. Para adaptar-se a essa mudança, ao se comunicar com o ouvinte, o locutor acaba utilizando o singular, ou seja, “você, amigo ouvinte” e nunca “vocês, ouvintes”. Se o locutor falar no plural, a pessoa que está sozinha ouvindo o rádio não se sentirá atingida pela mensagem. Já se o contato for no

singular, a pessoa terá a impressão de que o locutor está falando exclusivamente com ela.
(GUERRA, 2002)

Os autores do artigo “Reflexões sobre a Produção de Conteúdo Jornalístico para uma emissora esportiva no Rádio Digital”, Patricia Thomaz e Alisson Castro Geremias vão além e afirmam que com uma melhora substancial das emissões sonoras no rádio, o mesmo poderá ver sua linguagem passar por uma transformação.

Além disso, no rádio digital, com a melhor qualidade do som, será necessário repensar as narrativas entusiasmadas. Uma locução gritada, por exemplo, poderá transformar-se em um ruído de comunicação. A linguagem da emissora seguirá o padrão jornalístico do rádio, onde as notícias são narradas de forma coloquial, respeitando a característica de ser contada para o ouvinte, com o regionalismo e individualismo do meio. (THOMAZ, P. e GEREMIAS, A.)

O mesmo talvez possa acontecer com a TV, após a chegada da era digital, ou seja, a linguagem televisiva, provavelmente, passará também por uma revolução. E com isso a busca pelo formato ideal passa a ser uma constante na vida da TV.

No que diz respeito ao empenho, ao compromisso, ao esforço, à dedicação, não existe meio termo. Ou você faz uma coisa bem feita ou não faz. (*Ayrton Senna*)

4 – VOANDO BAIXO EM INTERLAGOS

Neste momento podemos dizer que já aquecemos os motores, fizemos os últimos ajustes no carro e demos diversas voltas em torno do “circuito” da história da Fórmula 1, do rádio e da TV. No entanto, chegou a hora de corrermos “pra valer”, pois piloto que é piloto de verdade gosta mesmo é de corrida. E é pra corrida que vamos agora. Vamos “voar” juntos com a Rádio Globo/CBN, a Rádio Jovem Pan e a TV Globo no circuito de Interlagos. Nessa parte do projeto vamos fazer um estudo de caso para entendermos melhor como acontece as transmissões de Fórmula 1 nesses tradicionais veículos de comunicação de massa.

Nossa análise será feita para observarmos como as características inerentes a cada veículo, que foram apresentadas em capítulos anteriores, são exploradas durante as transmissões *in loco* de um Grande Prêmio. Vamos investigar o que cada veículo de comunicação explora no decorrer da corrida para angariar ouvintes ou telespectadores. Vamos também examinar quais são os pontos em comuns, assim como as principais divergências entre as transmissões feitas pelos três veículos supracitados. Sendo assim, nossa escolha não poderia ser diferente e por isso vamos juntos “voar baixo” no circuito de Interlagos, São Paulo.

No dia 25 de novembro de 2012, o “circo” da Fórmula 1 chegava ao Brasil para mais um grande espetáculo, ou melhor, para a última corrida do ano. Depois de dar uma volta ao mundo literalmente, os carros mais velozes do planeta chegavam a Interlagos para a vigésima prova do ano. Mais uma vez o vencedor da temporada seria conhecido em São Paulo. Possíveis candidatos ao título estavam somente dois pilotos: o alemão Sebastian Vettel (Red Bull Racing) e o espanhol Fernando Alonso (Ferrari).

Com 273 pontos, o alemão tinha 13 pontos de vantagem sobre Alonso e com isso precisava apenas de um quarto lugar para se sagrar o mais jovem tricampeão da história,

recorde que ainda pertencia ao brasileiro Ayrton Senna. O dia também seria de festa para os organizadores do evento, já que Interlagos estava completando quatro décadas de emoções com a categoria máxima do automobilismo mundial. O GP Brasil de Fórmula 1 acontece desde 1972, corrida que foi vencida pelo argentino Carlos Reutemann, piloto da equipe Brabham.

4.1 AS EMOÇÕES NAS ONDAS DO RÁDIO E NA TELA DA GLOBO ANTES DOS PILOTOS ENTRAREM EM CENA

O dia 25 de novembro de 2012 era de muita expectativa não só para os amantes do automobilismo, mas principalmente para os veículos de comunicação que iriam transmitir o GP Brasil de Fórmula 1. Muitos veículos se prepararam para fazer uma cobertura ampla e exaustiva, tentando mostrar todos os detalhes possíveis do evento. Diversas rádios brasileiras foram credenciadas para cobrir a corrida. Dentre elas as já tradicionais em transmitir automobilismo no Brasil, Rádio Globo/CBN, Jovem Pan, Bandeirantes, Estadão/ ESPN etc. Nesse projeto iremos observar e analisar como aconteceram as transmissões da corrida na Rádio Globo/CBN 1100 AM, Rádio Jovem Pan 620 AM e TV Globo.

A Rádio Globo começou a sua cobertura ainda na parte da manhã, as 9h. A Rádio Jovem Pan também deu início a sua jornada esportiva muitas horas antes da corrida, as 6h. Ambas emissoras utilizaram-se muito das características do rádio como prestador de serviços, veículo dinâmico e instantâneo. E com isso os ouvintes puderam acompanhar durante a pré-corrida informações sobre como estava o trânsito, as filas nas bilheterias, o clima e também muitas informações sobre os pilotos e os bastidores da corrida.

Com repórteres espalhados em todo o circuito e também nos arredores, ambas as rádios trouxeram uma programação especial sobre a corrida. No entanto, nesse projeto vamos analisar o que as rádios anteriormente citadas e a TV Globo apresentaram aos ouvintes e telespectadores a partir das 13h. Após esse horário a Rádio Globo entrou em cadeia nacional junto com a CBN. Já a Jovem Pan continuava sua transmissão, que havia começado às 9h. da manhã, fazendo um espécie de bate-papo com o ouvinte. Oscar Ulisses, locutor de F1, abriu a transmissão da Globo/CBN anunciando que a partir daquele momento os ouvintes da Globo e da CBN estavam juntos em uma só transmissão e ainda completou trazendo as informações do *grid* de largada.

Boa tarde meus amigos ouvintes do Brasil, boa meus amigos ouvintes da Rádio Globo, Rádio CBN, juntas a partir de agora como sempre acontece quando tem F1. E hoje o Grande Prêmio Brasil de Fórmula 1. Falo diretamente do autódromo de Interlagos em São Paulo e hoje a decisão do título. Sebastian Vettel e Fernando Alonso disputando o tricampeonato mundial. Sebastian Vettel 13 pontos a mais que Fernando Alonso. Alonso larga na sétima colocação e Vettel é o quarto no *grid* de largada. Uma grande disputa deve acontecer aqui no autódromo de Interlagos entre esses dois pilotos e todos os outros na pista daqui a pouquinho para a última etapa do ano. No *grid* de largada a primeira colocação de Lewis Hamilton etc.... (ULISSES, 2012, Anexo CD)

Já a Jovem Pan comandada pelo locutor Teo José as 13h, após um intervalo comercial, fez uma abertura muito parecida com a da Globo. Trazendo emoção na narrativa e informações sobre a classificação de todos os pilotos na largada, Teo José deu início a sua transmissão com as seguintes palavras.

Boa tarde amigos da velocidade, boa tarde amigos da Jovem Pan. Estamos juntos mais uma vez com a maior emoção do automobilismo no planeta. Estamos juntos com a temporada 2012 da Fórmula 1. Depois do Grande Prêmio da Austrália, depois de passar pela Malásia, China, Espanha, Mônaco, Canadá, Europa, Valência, Inglaterra, Alemanha, Hungria, Bélgica, Itália, Singapura, Japão, Coreia do Sul, Índia, Emirados Árabes (Abu Dhabi), Estados Unidos, a F1 desembarca em São Paulo, aqui no autódromo de Interlagos. Daqui a pouco, daqui há menos de 1 h. vai começar a decisão da temporada 2012. Dois pilotos estão na luta pelo título. O líder é Sebastian Vettel, que busca o tricampeonato, busca ser o mais jovem tricampeão da F1. Vettel tem 13 pontos de vantagem para Fernando Alonso, que também busca o tricampeonato, busca também ser o mais jovem a conquistar um tricampeonato na F1. Mas para ele a situação é mais difícil. Ele precisa de uma vitória e torcer para que o seu rival termine em quinto lugar para trás. Vettel fica com o título se chegar na quarta colocação, ou seja, se largar e chegar no mesmo lugar, já que ele sai em quarto lugar daqui a pouco em Interlagos. (JOSE, 2012, Anexo CD)

A Rádio Globo/CBN 1100 AM era comandada por Oscar Ulisses direto da cabine de transmissão em Interlagos. Faziam parte da equipe da Rádio Globo, o comentarista Carlos Eduardo Ébole e a piloto de Fórmula Indy, Bia Figueiredo, que foi convidada para comentar a corrida. Já a equipe de reportagem era formada por: Tatiana Cunha, repórter que acompanhou o “circo” da F1 durante todo o ano, Roberto Lioi (reportagens de dentro do autódromo), Guilherme Dornelles (cobrindo os bastidores nos *boxes*), Gustavo Zupack (responsável por cobrir os pilotos brasileiros durante a corrida), Márcia Correia (do lado de fora do autódromo, trazendo informações a respeito do trânsito, das filas etc). Outros repórteres que também cobriram a F1 nesse dia foram: João Victor Sing Palmer e Marcelo Pinheiro (direto do clima tempo).

Já a equipe da Jovem Pan, também transmitindo *in loco* a corrida, contava com Teo José como locutor, auxiliado por Cláudio Carsughi e Christian Fittipaldi como comentaristas. Nas reportagens estavam Felipe Motta, repórter que viajou acompanhando a Fórmula 1 durante toda a temporada, Bruno Vicari (entrevistas com os pilotos dentro do autódromo), Filipe Cury, Daniel Lian (cobrindo os *boxes*), Fred Júnior (bastidores do lado externo do circuito) e Marcelo Mattos.

No dia da corrida havia a possibilidade de chover e com isso as duas rádios traziam a todo o momento informações a respeito do clima. Havia também uma ampla cobertura do *paddock*, que é o lugar no autódromo onde ficam os pilotos e as celebridades que foram assistir ao GP. Durante a pré-jornada esportiva foram entrevistadas pessoas no autódromo para saber quem seria o campeão. Dentre os fãs da Fórmula 1 tinham pessoas de diversos países da América Latina, ou seja, as rádios tentavam construir a imagem da corrida de Interlagos como um verdadeiro espetáculo internacional. E para isso alguns dos diversos recursos do rádio foram utilizados no intuito de também dar um dinamismo maior na transmissão.

Alguns (recursos) tradicionais, como usar o ruído do motor do carro, a inserção de entrevistas de especialistas, uso de gravações de véspera com previsões que deram certo ou errado. O que me parece mais significativo, hoje, é a preocupação com a participação de muitas vozes, para manter viva a atenção do ouvinte. Entra narrador, comentarista, repórteres, entrevistados, homem do tempo, o homem da rua etc.etc. O objetivo é ser dinâmico. Além disso, há um componente permanente, desde os primórdios: a identificação com o ouvinte, que na Formula 1 tem tudo a ver com o "torcedor nacionalista". O foco está sempre nos pilotos brasileiros, porque são eles que contam na fantasia do ouvinte. (ITIBERÊ, 2013, Apêndice 3)

Seguindo essa linha analítica da transmissão esportiva no rádio, a Globo/ CBN colocou o repórter Gustavo Zupack encarregado de cobrir apenas os pilotos brasileiros Felipe Massa e Bruno Senna. Ambas as rádios também trouxeram diversas entrevistas com pessoas ligadas diretamente ao esporte como: pilotos, mecânicos, celebridades que acompanham a F1 ao redor do mundo e fanáticos torcedores.

Algumas entrevistas haviam sido feitas no dia anterior e outras aconteciam ao vivo, e quando fosse o caso eram traduzidas para o português pelo próprio repórter. Se os repórteres traziam as informações da corrida, os comentaristas Cláudio Carsughi, Carlos Eduardo Ébole e Bia Figueiredo eram acionados constantemente pelos locutores Teo José e Oscar Ulisses para fazerem a análise da pré-corrida.

No decorrer da transmissão um assunto muito explorado pelas rádios e pela TV Globo foi aposentadoria do alemão Michael Shumacher. Afinal de contas o GP de Interlagos ficaria marcado como sendo a última corrida do maior vencedor da categoria de todos os tempos e sendo assim as rádios fizeram entrevistas com o heptacampeão mundial durante o fim de semana e aos poucos trechos eram transmitidos e traduzidos para os fãs brasileiros.

Estávamos ouvindo o alemão Michael Shumacher, que está se despedindo hoje, aqui da Fórmula 1 no autódromo de Interlagos. Um mito, um ídolo para muitos, Shumacher já conquistou sete títulos mundiais, são 91 vitórias e 306 grandes prêmios disputados. É fantástico os números do Shumacher e ele vai se despedir hoje da F1 aqui no autódromo de Interlagos. Vou falar daqui a pouco com os comentaristas da Rádio Globo/CBN sobre a despedida de Shumacher, mas antes vamos ao clima tempo... (ULISSES, 2012, Anexo CD)

A Rádio Globo utilizava-se de uma linguagem um pouco mais informal em comparação com a Jovem Pan, que procurava dar informações a todo o momento. Às vezes os repórteres da Globo/CBN acabavam brincando com os entrevistados, no entanto, ambas as rádios tentavam mexer com subconsciente dos ouvintes, utilizando-se das principais características da linguagem radiofônica. Aliás, para transmitir no rádio “você tem que explorar mais a imaginação, ser mais descritivo. É importante que você traga a paisagem que você está vendo através do rádio com descrição, curiosidade, tentando partir para esse lado imaginário do rádio.” (MOTTA, 2013, Apêndice 4)

Ainda em comparação com a linguagem mais “leve” adotada pela Rádio Globo/CBN, o repórter da Jovem Pan, Felipe Motta (2013) ressalta o porquê dessa diferença na linguagem utilizada por diferentes veículos de comunicação. “Isso varia de empresa para empresa, mas na Jovem Pan você não pode fazer muita piadinha. Você pode ter uma brincadeira ou outra, mas sempre buscando pela qualidade da linguagem que você passa para os ouvintes.”

Durante a pré-corrida, enquanto a Rádio jovem Pan trouxe somente informações sobre o Grande Prêmio Brasil de Fórmula 1, já a Globo/CBN abordou diversos outros assuntos, dentre eles a demissão do técnico da seleção brasileira Mano Menezes. Outro

aspecto que ficou marcado durante a jornada esportiva das rádios foi a inserção de intervalos comerciais. A Rádio Globo/CBN costumava fazer *breaks* publicitários a cada 15-20 minutos em média, já a Jovem Pan anunciava os nomes dos patrocinadores constantemente através da voz do locutor Teo José.

Se por um lado as rádios acabam tendo a oportunidade de dar um espaço muito mais amplo a Fórmula 1, por possuírem uma grade de programação mais flexível, começando a cobertura do evento com horas de antecedência, trazendo diversos entrevistados e convidados ao vivo, o mesmo não acontece na TV.

No rádio e na TV a cobertura é parecida, a diferença está no tempo disponível, que é bem maior no rádio(...) Nas transmissões não há grande diferença, mas no rádio você pode contar tudo o que sabe, tem mais tempo para contar histórias. Na TV uma história só tem valor se tiver a ver com a imagem que está sendo mostrada. E isso muitas vezes depende de quem está transmitindo e não da vontade nossa. (LEME, 2013, Apêndice 5)

Sendo assim, a TV Globo começou a cobertura da corrida apenas trinta minutos antes da bandeirada inicial, ou seja, a partir das 13h30 min. A abertura foi feita com um vídeo computadorizado de aproximadamente dois minutos, mostrando o *grid* de largada, a cabine de transmissão, os *boxes*, os mecânicos trabalhando etc.

Durante toda a temporada de 2012, a TV Globo sempre começou suas transmissões vinte minutos antes da largada. No entanto, por ser Interlagos a última corrida do ano e no Brasil, a emissora carioca dedicou dez minutos a mais de sua grade de programação para a Fórmula 1. Durante essa meia hora antes da corrida começar, Galvão Bueno acionou diversas vezes os repórteres Carlos Gil e Mariana Becker, que estavam dentro do autódromo. A Globo ainda contou com a participação do ex-piloto de F1, Rubens Barrichelo, para entrevistar os pilotos no *grid* de largada. Na cabine com Galvão Bueno estavam os comentaristas Reginaldo Leme e Luciano Burti.

Pouco tempo antes da largada, a TV Globo também trouxe as mesmas informações que já vinham sendo noticiadas pelo rádio. Com isso podemos perceber mais uma característica que marca o rádio, que é a agilidade em dar a informação, quase sempre a frente de todos os outros veículos de comunicação. Galvão Bueno chamou Reginaldo Leme para falar sobre como a chuva poderia interferir na estratégia adotada por cada equipe. Luciano Burti também foi acionado algumas vezes, principalmente, para fazer a tradução do rádio que os pilotos utilizam para se comunicar com as equipes. Durante esse tempo Carlos Gil e Rubens Barrichelo tentavam conversar com pilotos, mecânicos e celebridades que estavam na reta de largada.

Em suma, todos os veículos procuraram explorar suas principais características para levar aos ouvintes e telespectadores o melhor e mais completo conteúdo de reportagem possível do evento. Se nas rádios os diversos repórteres espalhados dentro e fora do autódromo eram acionados constantemente, no intuito de criar uma narrativa mais dinâmica do evento, na TV era utilizado o corte de imagem feito por mais de 40 câmeras espalhadas por todo o circuito. Com isso todos os veículos conseguiam, de maneiras distintas, trazer, de certa forma, uma quase totalidade das coisas que estavam ocorrendo no Grande Prêmio Brasil de Fórmula 1.

4.2 ACENDEM SE AS LUZES VERMELHAS: É DADA A LARGADA

Durante uma corrida de automobilismo diversos são os momentos de apreensão e emoção. Entretanto, um dos lances de maior êxtase e aflição, não só para os fãs, mas principalmente para todos aqueles que estão diretamente envolvidos com o espetáculo é a

largada. Pois é nessa hora em que “tudo” pode acontecer. É justamente nesse instante que o trabalho árduo de diversos profissionais da F1 é posto a prova de fogo.

Se transmitir Fórmula 1 pela TV já não é nada fácil por causa da linguagem muitas vezes ser recheada de termos técnicos, para o rádio isso é um desafio ainda maior por não poder contar com o auxílio da imagem como suporte técnico. E assim, se uma transmissão de automobilismo acaba sendo um evento recheado de emoção do início ao fim, um dos momentos de maior atenção é a hora da largada. Nela estão todos concentrados: repórteres, comentaristas, fãs e locutores. Pois nesse momento pode ser decidida a corrida. Com isso todo cuidado com a narrativa adotada por parte tanto dos locutores de rádio quanto de TV é pouco.

A preocupação maior em qualquer transmissão, seja de rádio, seja de TV, é ser coloquial. Usar palavras que todos entendam, fugir do jargão das corridas, fugir do esnobismo técnico. O desafio é passar o máximo de informações interessantes como se fosse numa conversa natural, no sofá de casa. (ITIBERÊ, 2013, Apêndice 3)

Outro profissional que cobre a Fórmula 1 há muitos anos e compartilha da mesma idéia do jornalista Celso Itiberê é o comentarista da Jovem Pan, Cláudio Carsughi. Para ele não há nenhum segredo especial na linguagem da F1, no entanto, é importante saber passar o significado dos termos técnicos para o ouvinte menos ligado ao esporte.

A linguagem normal, pois nem todos os ouvintes são especialistas em F1 e assim sendo termos muito específicos (momento de inércia, nolder, etc.) deixariam parte dos ouvintes sem entender nada. Por isso tento explicar o que cada termo que uso significa, embora isto seja uma tarefa que leva tempo (na transmissão) e nada fácil. (CARSUGHI, 2013, Apêndice 2)

Nas rádios há um tempo maior para que esses termos técnicos do esporte possam ser explicados com maior detalhamento. Essa explicação sobre palavras específicas usadas na Fórmula 1 também se faz necessário na TV, mesmo que de maneira sucinta, uma vez que esse veículo de comunicação “fala” para um público misto em todo o território nacional. No entanto, se a TV não possui tanto espaço quanto o rádio, por outro lado, ela tem a vantagem

de poder contar com recursos computadorizados e criar vídeos explicativos demonstrando como o quê está sendo mostrado se insere dentro do contexto da F1.

Há uma regra muito natural – ninguém gosta de termos super técnicos e dedicados a um público específico. Principalmente na TV, que tem uma enorme audiência nacional, então a gente se vê obrigado a falar, ao mesmo tempo, com o fã da F1, mais aquele que gosta de esporte, mas não conhece a fundo e até aquele que não conhece nada, mas a gente tem que trazê-lo para se tornar público cativo. (LEME, 2013, Apêndice 5)

Minutos antes da largada, já na volta de aquecimento dos pneus, ficou claro, mais uma vez que o rádio explorava suas principais características. Usando-se do imediatismo da linguagem radiofônica, o locutor Oscar Ulisses fez um último giro de destaques com todos os repórteres, que trouxeram detalhes daquilo que estava acontecendo ao vivo em Interlagos. Novamente o assunto principal voltou a ser a questão do “chove ou não chove no autódromo”.

Na Jovem Pan, Teo José também acionou os repórteres para trazer a situação climática do momento e, claro, falar sobre os últimos preparativos das *scuderias* antes da volta de apresentação. E assim que os pilotos deram a volta de aquecimento, a equipe de reportagem trouxe a informação do tipo de pneu (médio) que estava sendo usado para largada. No começo da corrida, o locutor da Jovem Pan trouxe as emoções iniciais do GP Brasil utilizando-se de uma narração emotiva e cheia de descrição.

1, 2, 3, 4 e 5 já vai começar o Grande Prêmio do Brasil. Aí está a largada. Já vai pra cima pra ganhar a primeira colocação Lewis Hamilton. Lewis Hamilton ou Jenson Button. Olha como aparece muito bem o Felipe Massa. Olha a grande largada do Felipe Massa. Olha a grande largada do Alonso também. Os dois carros da Red Bull. Lewis Hamilton é o primeiro colocado, vai botando muita pressão pra cima e já tem gente escapando. Fernando Alonso escapando. O segundo é Hamilton, depois vem Massa. O Vettel roda e vai tentando voltar. O Vettel está na última colocação. A vida do Vettel se complica, enquanto que o Alonso vai ocupando a quinta colocação. O primeiro é Lewis Hamilton, o segundo é o Massa. Button é o terceiro.(...)Bruno Senna não passa e voltou a chuva em Interlagos. (JOSE, 2012, Anexo CD)

Adotando as mesmas características da Jovem Pan, Oscar Ulisses tenta criar, de forma dinâmica, no imaginário do ouvinte da Globo/CBN o cenário da largada do Grande Prêmio Brasil de Fórmula 1 com as seguintes palavras.

Muito bem meus amigos do Brasil, os carros estão colocados ali na reta principal do autódromo de Interlagos, em São Paulo. Lewis Hamilton, com um capacete especial com a bandeira brasileira agradecendo a equipe McLaren pela relação que ele teve durante todos esses anos. E é a última corrida dele na McLaren. Larga na frente em busca de mais uma vitória para a McLaren aqui no autódromo de Interlagos. Lewis Hamilton é o primeiro colocado e Jenson Button larga em segundo. A segunda fila é da Red Bull. Felipe Massa vem logo atrás na quinta colocação, Alonso em sétimo lugar exatamente atrás do Felipe. Vai começar a corrida, o *safety car* já está aparecendo lá atrás. A partir de agora luzes vermelhas, tudo pronto, quadragésimo primeiro Grande Prêmio Brasil de F1. A última corrida do ano. Passou a bandeira verde lá atrás. Luzes vermelhas apagadas. Começa o GP Brasil de F1! Lewis Hamilton na frente, a Ferrari ataca. Atenção Vettel escorrega. Fernando Alonso já passa Vettel que vem cauteloso e tenta retomar a posição. A primeira colocação do piloto Lewis Hamilton, em segundo lugar aparece uma Ferrari de Felipe Massa. Ele é o segundo lugar. Uma largada espetacular. A terceira posição...Alonso atacando Vettel brigando pela quarta posição. Tem alguém escapando da pista, mas já está voltando, é o Kimi Haikkonen. Teve um acidente. Vettel roda! Fica na contra-mão, tenta voltar. Volta pra pista e fica em último lugar Sebastian Vettel(...) Tudo que o Fernando Alonso queria. E a chuva começa a apertar. (ULISSES, 2012, Anexo CD)

Enquanto as rádios utilizaram-se de uma linguagem totalmente descritiva e recheada de diferentes entonações para mostrar o sentimento de ansiedade que cercava o momento da largada, na TV isso foi um pouco diferente, uma vez que esse veículo possui a imagem como aparato técnico. Galvão Bueno praticamente narrava o que a imagem da TV Globo transmitia ao vivo naquele momento. Segundos antes das luzes vermelhas se apagarem e dar início a corrida foram feitos diversos cortes de imagens mostrando os boxes da Ferrari, o carro do Sebastian Vettel e também a reta principal do autódromo com todos os carros enfileirados esperando a largada ser dada pelo diretor de prova Charles Whiting.

Um quarto lugar já basta para Vettel ser campeão independente do que Alonso fizer. No decorrer da corrida a gente vai posicionando a situação do campeonato. Nesse momento são 273 pontos do Vettel contra 260 do Fernando Alonso. Aí a largada! Felipe Massa larga em quinto quem larga por fora aqui tem mais borracha na pista. Aí está Charles Whiting, pai e mãe de Felipe Massa. Aí a tensão no *box* da Ferrari. A câmera colocada no carro do Vettel. Angústia no *Box* da Red Bull. Vai começar a grande decisão. Vai pintar a primeira luz vermelha. Serão cinco na sequência e quando elas se apagarem eles partem em busca pela primeira vez do S do Senna. Uma, duas sobe o giro dos motores vamos lá. Aí a largada. Primeira de setenta e uma voltas. Olha o Felipe Massa pulando bem, pulando pra terceiro. Vem brigar pelo segundo. Ele já vai pra segunda posição. Fernando Alonso pulou pra quarto. As Ferraris largaram forte. Espetacular a largada de Felipe Massa.

Olha aí o Vettel ficando pra trás. Você tá vendo o Button tentando voltar. O Felipe aí. Já escapou alguém! O Raikkonen escapou, já perdeu um pedaço do carro. É confusão, sempre acaba em confusão. Olha o Vettel!!! Sobrou pra Sebastian Vettel, vamo ter que olhar com muito cuidado o que foi. As Ferraris largaram muitíssimo bem. Felipe Massa, como a equipe pediu, largou com tudo. E o Vettel vai ser obrigado a fazer uma corrida de recuperação. Olha o rádio do Vettel. (BUENO, 2012, Anexo CD)

Após análise de como ocorreu a abertura do Grande Prêmio de Interlagos, tanto nas rádios quanto na TV Globo, percebe-se que o estilo narrativo adotado pelo rádio diverge da maneira como Galvão Bueno descreveu a largada da corrida. Nas rádios há uma descrição mais minimalista do que está ocorrendo no momento. Já a TV segue o padrão de dizer o que está sendo transmitido ao vivo. Sendo este um dos pontos de maior crítica por parte dos estudiosos da televisão, pois eles afirmam que se a imagem mostra o que está acontecendo, então não é necessário o locutor de TV narrar as mesmas coisas mostradas pela imagem. Por isso muitos afirmam que a televisão ainda não conseguiu encontrar uma linguagem ideal.

4.3 A INFLUÊNCIA DA TECNOLOGIA NA TRANSMISSÃO DE F1 NO RÁDIO E NA TV

Com o passar dos anos o “circo” da Fórmula 1 ficou conhecido no mundo inteiro por três características: dinheiro, glamour e tecnologia. Todavia, a mesma tecnologia que envolve os carros mais velozes do planeta, também passou a ser usada pelos principais veículos de comunicação como ferramenta primordial para a transmissão desse esporte. Se ao longo desse tempo a tecnologia afetou diretamente a Fórmula 1, mudando completamente seu estilo, houve também mudanças substanciais na forma como o rádio e a TV passaram a transmitir as corridas. A informação veiculada por ambos os veículos passou a ser outra e com outro aspecto.

Nas primeiras décadas de transmissão da Fórmula 1, os locutores tinham que dominar muito bem tudo que estava relacionado a esse esporte, afinal de contas não havia tantas informações para serem noticiadas, justamente por causa da falta de tecnologia. Sendo assim, qualquer coisa que estivesse envolvida com o circuito ou com a corrida do fim de semana rendia alguns segundos ou talvez minutos na transmissão. Para o repórter e comentarista de Fórmula 1, Celso Itiberê (2013) a tecnologia mudou muito a forma de se cobrir a categoria máxima do automobilismo mundial.

Tudo, a partir da evolução tecnológica. Quando não tinha na cabine um aparelho de TV para ver tudo que acontece, o narrador se valia de talento, de domínio da língua, de conhecimentos geográficos, de estudos sobre a região. Era preciso "encher o tempo" naquele minuto, enquanto esperava pela nova passagem dos carros para dizer quem liderava. Para os comentaristas eram fundamentais as prévias informações nas conversas de boxe e com os pilotos - então muito menos controlados pelas equipes. Todo detalhe acabava valendo alguns segundos na transmissão. Na cabine, antes, todos eram "multitarefa". Auxiliavam na cronometragem, no mapa de posições, nas corridas até os boxes para tentar descobrir o que aconteceu com o carro ou com o piloto que não passou. (ITIBERÊ, 2013, Apêndice 3)

Hoje em dia as informações disponibilizadas por um circuito tecnológico da própria Fórmula 1 facilitou, não somente a vida dos locutores, que muitas vezes tinham que usar o improviso para preencher espaço, mas também a dos comentaristas. “A disponibilidade, através do computador, de vários dados (tempo em cada setor, velocidade máxima, etc.) permite, sobretudo, ao comentarista deduzir qual o *set-up* escolhido e outras características do carro e do piloto. Isto desde que haja uma boa formação técnica a suportá-lo. (CARSUGHI, 2013, Apêndice 2) Em entrevista Anjos (2004), Galvão Bueno, afirma que antigamente era diferente e que a tecnologia dos meios de comunicação evoluiu tanto quanto os carros de F1.

Era completamente diferente. A tecnologia aplicada na transmissão foi mudando na mesma proporção que a tecnologia aplicada nos carros também foi mudando. Quando comecei para o rádio, você tinha uma posição onde você transmitia e não tinha mais nada. Você via os carros passando na sua frente, não tinha monitor de televisão. (...) Hoje não. Da mesma forma que os carros foram evoluindo, foi evoluindo também a tecnologia da transmissão. Hoje você tem os computadores que dão, a cada volta, a diferença de tempo, todas as informações, as decisões dos comissários. Tudo está ali para você ter acesso. (ANJOS, 2004, Anexo I, p. 47)

Celso Itiberê afirma que “hoje você tem todos os mapas à sua frente. Tempos de todos os pilotos, comparativos com voltas anteriores, causas de paradas nos boxes, quem é o mais rápido, como está andando em cada parte do circuito etc. tudo nas telinhas ao lado da que mostra a corrida. Ficou muito mais fácil transmitir Fórmula 1.” (ITIBERE, 2013 Apêndice 3). Reginaldo Leme, comentarista de automobilismo da TV Globo e envolvido diretamente na cobertura da F1 desde 1977, é outro jornalista que também ressalta as mudanças nas notícias levadas aos ouvintes e telespectadores no decorrer da corrida.

Mudou basicamente o nível de informação na tela do computador. Hoje você tem “on line” tudo o que acontece na pista, cada volta de cada piloto, o tempo dividido em três parciais da pista, uma cor diferente indicando se o piloto melhorou ou piorou seu próprio desempenho e também em relação aos adversários. Até as punições aparecem na tela antes de serem tomadas. Câmeras *on board*, câmeras mostrando pessoas dentro do *box*. As imagens conseguem contar o evento todo. (LEME, 2013, Apêndice 5)

Em pouco mais de meio século de existência da Fórmula vimos que a evolução que ocorreu dentro dos veículos de comunicação foi responsável por uma mudança considerável no estilo de se transmitir o esporte, tanto via rádio quanto via TV. Sendo assim, é possível perceber que também houve uma mudança na forma como as pessoas acompanham a Fórmula 1 hoje em dia. Se no passado as pessoas seguiam a categoria mais importante do automobilismo mundial através do rádio, por ser ele o veículo dominante e também por ser o meio de comunicação mais acessível a todas as camadas sociais, atualmente a televisão

digital, em suas diversas formas de acesso (via internet, via celular etc), “roubou” o espaço que antes pertencia ao rádio.

No entanto, mesmo com tantas facilidades de se acompanhar a Fórmula 1, ainda observa-se que a tecnologia não conseguiu mudar o estilo de muitas pessoas acompanharem a categoria mais importante do automobilismo mundial. Ou seja, no presente, assim como no futebol, no automobilismo existem muitos torcedores que acompanham a F1 assistindo televisão com o som desligado, pois preferem ouvir o dinamismo do estilo radiofônico de cobrir as corridas. “No rádio dá muito mais informação do que na TV. Por isso que tem muito torcedor que abaixa o volume da TV e vê a corrida ouvindo a transmissão do rádio.” (MARQUES apud ANJOS, 2004, Anexo II, p. 131)

A transmissão da rádio é muito melhor do que da televisão. (...) A gente começa uma hora antes da corrida e só acaba quando acaba a entrevista coletiva dos três primeiros colocados. Então, o cara que acompanha a transmissão inteira, quando começa a corrida, mesmo que ele vá ver na televisão, que é o que acontece, ele já tem muito mais informação para ver aquela corrida do que o cara que só está vendo televisão porque a televisão abre a transmissão cinco minutos antes, não dá tempo de falar tudo que está acontecendo. Então, naquela uma hora que a gente fica antes, a gente entrevista os pilotos *grid* – como é que está? O que é não está? O que aconteceu? -, enfim, a gente tem muita informação. Então, quando começa a corrida, o cara está plenamente informado de tudo que ele vai ver. Quando acaba é a mesma coisa. Acabou a transmissão da TV Globo, pódio, champanhe e um abraço. Não, a gente ainda não fica com os três primeiros colocados, a gente bota a entrevista dos caras ao vivo, traduz. Então, para o cara que gosta de Fórmula 1 é muito legal. (GOMES apud ANJOS, 2004, Anexo II, p. 103)

Por outro lado, há jornalistas como o Celso Itiberê que afirmam que as pessoas somente acompanham automobilismo no rádio quando elas não podem assistir as corridas na televisão.

Tenho a impressão que hoje as rádios, por melhores que sejam os componentes da equipe, só melhora a vida de quem não pode estar diante da televisão. Seria inocente demais crer que alguém deixa de ver a transmissão para ouvi-la. Na melhor das hipóteses o que acontece, quando alguém gosta de um narrador ou comentarista, tira o som da televisão e acompanha pela rádio. (ITIBERE, 2013, Apêndice 3)

O público que atualmente acompanha a Fórmula 1 no rádio é aquele que “normalmente não pode ficar parado em frente a TV e tem o rádio como alternativa. Há também pessoas que preferem a transmissão pelo rádio, por conta da equipe e estilo.” (ULISSES, 2013, Apêndice 1) A vantagem do rádio é a agilidade. É possível trocar opiniões rapidamente, dar pitacos interrompendo o narrador etc. Coisas que na televisão soariam como verdadeiros "atropelamentos". Na rádio dá agilidade e cria interesse.” (ITIBERE, 2013 Apêndice 3)

Existem dois tipos de ouvintes. Para mim, rádio é o seguinte: eu só ouço no carro ou quando estou tomando banho. Agora, existe o cara que está vendo televisão e está ouvindo rádio, tira o som da televisão e ouve o rádio. Quantas pessoas fazem isso? Não sei. Nem acho que é tanta gente assim, mas tem. Tem por várias razões. Primeiro tem o cara que não gosta do Galvão, depois tem o cara que gosta da gente, depois tem o cara que sabe que a nossa transmissão tem mais informação. E tem o cara que ouve os dois, que fica com o radinho na orelha e fica vendo televisão também. Eu, por exemplo, nunca ouvi corrida ouvindo rádio. Acho até que a qualidade de som é muito pior, mas tem cara que faz isso. E tem o cara que ouve no carro, que está lá. Lógico, a imagem faz falta. (GOMES apud ANJOS, 2004, Anexo II, p. 104)

A tecnologia também foi responsável por modificar outra característica que o rádio sempre trouxe consigo desde a sua invenção, que é a de cobrir os eventos esportivos *in loco*. Entretanto, com melhores recursos tecnológicos disponíveis nos meios de comunicação e com poucos recursos financeiros, o rádio começou a fazer o tipo de cobertura, que ficou conhecida como *off-tube*. “Com o aperto nas receitas e o aumento nos custos, cada vez mais as rádios mandam para os GPs apenas um repórter. Narrador e comentaristas assistem como todos os outros mortais, pela televisão.” (ITIBERE, 2013, Apêndice 2)

Nesse tipo de cobertura, as rádios não enviam locutores e comentaristas ao local onde o evento está ocorrendo. Normalmente, só o repórter é enviado para que possa ter uma visão do que está ocorrendo e assim transmitir alguns detalhes extras aos outros integrantes da equipe que vão transmitir direto dos estúdios da rádio, via televisão. Ou seja, os locutores e

comentaristas somente descrevem aquilo que a televisão está mostrando, pois é a única imagem do evento que lhes é possível.

Boa parte das emissoras do país (inclusive as grandes redes) passou a transmitir no estúdio, através da imagem da TV. Além da tentação e, infelizmente, utilização da mentira ao torcedor, dizendo-se presente ao estádio, quando não passa de uma narração se apropriando da imagem da TV, o locutor perdeu várias de suas marcas diferenciais, entre elas, a de se valer de todo o ambiente em que o jogo acontece para descrever com riqueza de detalhes e puxando pela imaginação do ouvinte, tudo aquilo que girava em torno do espetáculo. (GUERRA, 2012, p.91)

Uma das maiores conseqüências desse tipo de transmissão é que a narrativa do locutores de rádio passou a sofrer uma enorme interferência da TV, principalmente, por causa da formatação do estilo televisivo ser diferente. Nas próprias palavras do professor Márcio Guerra é possível perceber o quanto o rádio e seus ouvintes saíram perdendo com as transmissões *off-tube*. “Uma coisa é você estar no ambiente e outra é ver parte deste ambiente. Até porque, o rádio nunca se limitou só ao lance(...). Agora, a transmissão passou a ficar ‘limitada’ ao que a tv mostra e isto, certamente, empobrece a narrativa. (GUERRA, 2012)

4.4 A HORA EM QUE O CORAÇÃO BATE MAIS FORTE

Provavelmente é com a mesma emoção que chego na reta final desse projeto que um torcedor de Fórmula 1 assiste a um dos momentos mais cruciais e esperados durante uma corrida. O momento em que os pilotos dão a última volta para receber a tão aguardada bandeira quadriculada que indica o fim da prova. Assim como a largada, a última volta de um Grande Prêmio de Fórmula é um dos momentos mais esperados de toda a corrida. E sendo a última volta do ano, isso faz com que a emoção aumente ainda mais. Pois é nessa hora em que o coração bate mais forte para conhecer quem leva não somente o título para casa, mas também alguns milhões de dólares.

A emoção não fica só no coração dos fãs, mas também de todos aqueles que acompanham o dia a dia do “circo mais veloz do planeta”, ou melhor, a imprensa esportiva responsável por cobrir ao longo do ano a F1. Sendo assim, isso acaba se refletindo nas palavras e na forma como a corrida é transmitida, principalmente, na última volta do ano. Dessa forma a narração, da última volta de Interlagos, nas rádios seguiu o mesmo formato que foi adotado durante toda a transmissão da corrida. Muita informação, detalhes, dados estatísticos, diferentes vozes e, acima de tudo, muita emoção na voz dos locutores. Essas foram algumas das ferramentas que o rádio brasileiro usou e usa para angariar audiência nas transmissões esportivas da F1. Na voz de Teo José, a Rádio Jovem Pan contou minuciosamente como foi a última volta da temporada de Fórmula 1 de 2012.

Safety car na pista. A última volta da temporada de 2012 da Fórmula 1, com *safety car* na pista. Não da pra gente dizer ainda. Não perde mais Jenson Button. Vai que tem algum problema mecânico, vai que termina de uma forma ruim. Abre agora a última volta Jenson Button, os últimos 4309 m. Jenson Button abrindo a sua última volta. Vem Jenson Button pra buscar a sua vitória. Agora de uma forma mais tranqüila. A chuva agora está tranqüila, não há uma pancada mais forte. Está tudo bem com o Paul di Resta. Jenson Button largou na segunda colocação e vai vencendo o Grande Prêmio Brasil. Na décima quinta vitória Sebastian Vettel vai chegando ao seu terceiro campeonato. Vai marcando Sebastian Vettel 281 pontos. O Alonso vai ficando com 278. Abre agora, neste momento, Sebastian Vettel a sua última volta. Abre a sua última volta, é só torcer para o seu carro chegar. Vai chegar porque ninguém pode ultrapassar ninguém. Button é o primeiro, Alonso é o segundo. Massa vai subir ao pódio. Sebastian Vettel vai comemorar o tricampeonato. Vai passar a ser o tricampeão mais jovem da Fórmula 1. Fernando Alonso vai ficando com o vice- campeonato. Fernando Alonso chega em segundo e Massa em terceiro. (...) Vem Jenson Button pra conquistar a vitória aqui no autódromo de Interlagos. Já vai subindo Jenson Button pra ficar com a vitória do Grande Prêmio de Interlagos, aqui no Brasil. Vem pra vencer Jenson Button, vem pra vencer o campeonato Vettel. Estamos com a bandeira amarela aqui no autódromo de Interlagos. Por isso além de trazer a sua McLaren, com todo o carinho do mundo, traz de forma mais lenta o Jenson Button. A todo o segundo vai descer e Sebastian Vettel vai ficar com o tricampeonato. Já vem o Sebastian Vettel. A equipe Red Bull ainda não comemora. Claro, fica esperando a passagem do piloto. Já vai subir a reta dos *boxes* Jenson Button. Com *safety car* a sua frente. Com Alonso em segundo e Felipe Massa em terceiro. Já vem Jenson Button. Jenson Button já vem pra vencer o GP Brasil. Já da pra parar. Não perde mais Jenson Button. Vence o GP Brasil! Vence a última etapa do mundial de F1. Não perde mais Sebastian Vettel. Fica com o campeonato 2012. É o tricampeão mais jovem da história da F1. A vitória do Jenson Button, mas a festa é do Sebastian Vettel da Red Bull. A Red Bull é essa equipe que tritura

os campeonatos dos últimos 3 anos. Essa equipe que só sabe o que é vencer nos campeonatos dos últimos três anos. Jenson Button é o primeiro colocado, com Alonso em segundo, com Felipe Massa em terceiro. Com Weber em quarto. Com Hulkenberg em quinto. Sebastian Vettel é campeão em sexto. Sétimo Michael Shumacher se despedindo da F1. Agora é festa da Red Bull. (JOSÉ, 2012, Anexo CD)

Após trazer todos os detalhes de como foi a última volta do Grande Prêmio de Interlagos e, conseqüentemente, a última da temporada 2012, Teo José acionou Felipe Motta, repórter que viajou com o “circo” da Fórmula 1 durante todo o ano, para informar aos ouvintes o que estava acontecendo na pista naquele momento. O locutor da Jovem Pan também bateu um papo com os comentaristas Cláudio Carsughi e Christian Fittipaldi que falaram da classificação final do campeonato e do GP Brasil.

Logo em seguida, Teo José trouxe mais detalhes estatísticos sobre a corrida e segurou a transmissão ao vivo sem fazer nenhum intervalo comercial até a subida dos pilotos no pódio. A Rádio Jovem Pan continuou cobrindo tudo o que acontecia na pista e ainda entrevistou pilotos, mecânicos etc. Também descritiva e dramática foi a última volta nas ondas da Rádio Globo/CBN 1100 AM.

Safety car na pista, Sebastian Vettel já começa a comemorar o título. A última volta agora com *safety car*.(sobe som) Assim vai pro final a temporada de 2012! Sebastian Vettel, o piloto alemão vem para o seu tricampeonato. Vinte e cinco anos de idade, 26 vitórias na Fórmula 1. 35 *poles*, dois títulos já conquistados, em 2010 e em 2011. Sebastian Vettel! Desde a entrada do *safety car* na pista já comemora mais um título. Jenson Button, o piloto inglês Jenson Button está pertinho da sua décima quinta vitória. *Safety car* na pista, ninguém passa ninguém. E o Jenson Button vai ganhar o Grande Prêmio Brasil. A última volta! Jenson Button tá passando, ali agora, pela junção do autódromo de Interlagos. Jenson Button vai subir aqui pra receber a bandeirada da vitória do Grande Prêmio Brasil de Fórmula 1. E o tricampeão do mundo Sebastian Vettel. Ele finalmente com o tricampeonato. Ameaçado muitas vezes, aqui em São Paulo, aqui no Grande Prêmio Brasil, na última corrida do ano, por conta do chove e pára de chover. Na pista molha na pista seca, nessa confusão toda que foi essa corrida. Mas Sebastian Vettel ganha o tricampeonato mundial, Alonso, o gigante Alonso em segundo lugar na corrida. Ameaçou muito o título do Vettel hoje, mas termina em segundo lugar. Ótimo lugar para Felipe Massa, o terceiro lugar. O *safety car* sai agora da pista, apenas para não ficar lá na última curva, na última volta. Recebe a bandeirada Jenson Button, vence o Grande Prêmio Brasil de Fórmula 1. Jenson Button é o vitorioso. Em segundo lugar o Alonso, em terceiro Felipe Massa, em quarto Weber, em quinto Hulkenberg, em sexto Vettel, em sétimo Michael Shumacher. Festa

na Red Bull. Tricampeão Sebastian Vettel, tricampeão do mundo. O mais jovem tricampeão, com 25 anos de idade. Com 26 vitórias o Sebastian Vettel comemora mais uma conquista, comemora o tricampeonato mundial. Assim termina o Grande Prêmio Brasil de Fórmula 1. Com chuva, muita chuva no autódromo de Interlagos. (ULISSES, 2012, Anexo CD)

Logo depois de Oscar Ulisses descrever como foi a última volta do Grande Prêmio Brasil de Fórmula 1, ele fez um giro de notícias, acionando todos os repórteres que estavam cobrindo o evento. Primeiro, ele foi diretamente falar com a repórter que cobriu a F1 durante toda a temporada, Tatiana Cunha, que estava dentro da sala de imprensa do circuito. E em sequência foi chamando um por um.

Oscar também conversou com os comentaristas, Bia Figueiredo e Carlos Eduardo Ébole, para saber o que eles acharam da corrida, do resultado e de como a chuva havia influenciado na classificação final. Nos minutos seguintes Oscar Ulisses permaneceu descrevendo o cenário de Interlagos até chamar o intervalo comercial na Rádio Globo/CBN. Para em seguida voltar com a transmissão da cobertura do pódio.

Já na TV Globo, percebe-se, por meio das palavras que Galvão Bueno usou para descrever como foi a última volta do Grande Prêmio do Brasil, que a narrativa usada foi muito parecida com as das rádios Jovem Pan e Globo/CBN. Mesmo com a imagem mostrando a classificação, por meio de um roda-pé que ficava passando a classificação de cada piloto, Galvão repetiu o que estava acontecendo nas imagens. A narração adotada por ele foi, de certa maneira, empolgante e detalhista, assim como aconteceu no rádio. Isso mostra que a televisão brasileira ainda não tem uma originalidade no seu estilo narrativo adotado para a transmissão da Fórmula 1.

Vamos terminar com o carro de segurança na pista. Isto quer dizer que Sebastian Vettel é tricampeão mundial de Fórmula 1. Olha como ele bateu e escapou ali. Vamos reforçar o que a gente vem dizendo sobre a segurança dos carros de Fórmula 1, não é Rubinho? (...) Vamos lá. Bem devagarinho, saiu ali dos pedaços da pista. Tava parado o carro do Di Resta. Mal dá pra ver se vai ter bandeirada ou senão vai. Ali a bandeira amarela. Vem pra última volta. Ele vem para os últimos 4309 m. Porque aí na ponta vem Jenson Button. Jenson Button vem para a vitória. Alonso tem a frustração de estar em segundo. Ele deve estar pensando, esse *safety (car)*, esse carro não podia

ter entrado pelo menos um pouquinho antes para eu poder brigar com o Jenson Button. Felipe Massa vai pro pódio, mostrando uma grande recuperação na segunda parte. E vai sair (*safety car*). Ele entra ali na subida pra dar a bandeirada sem o *safety car*. Quer dizer o Alonso vai ter alguns metros pra tentar alguma coisa pra cima do Jenson Button. Por isso ainda não teve nenhuma comemoração. Vamos ver, vamos ver, vamos ver. O carro de segurança será recolhido. Button é o primeiro, Alonso é o segundo, Massa é o terceiro, Weber é o quarto. Hulkenberg é o quinto, Vettel é o sexto. Essa posição dá o título por três pontos. Ele vai ali, desviou, teria que entrar, teria que estar com as luzes apagadas, mergulhou. E aí por uma questão de respeito vai todo mundo numa boa, acelerando ali. A bandeira quadriculada espera, eles estão fora de posição. O Alonso tá mais atrás. Aí vai vir a bandeira quadriculada! Jenson Button vence o Grande Prêmio do Brasil, a última do ano. Alonso em segundo. Felipe Massa no pódio. Sebastian Vettel!!! Chega na sexta posição. É tricampeão mundial de Fórmula 1! Grande vitória de Jenson Button. Felipe Massa no pódio na última corrida. Sebastian Vettel o mais novo tricampeão da história da Fórmula 1. Só Juan Manuel Fangio, Michael Schumacher e Sebastian Vettel, só os três, três títulos mundiais em três anos consecutivos. Uma corrida de enlouquecer. Prendendo a atenção do Brasil inteiro. Já já vem aí *The Voice Brasil*. Vamos ouvir o rádio de Sebastian Vettel. (BUENO, 2012, Anexo CD)

Depois da corrida alguns veículos de comunicação ainda permanecem no ar com o que chamamos na linguagem esportiva de pós-corrida. E é justamente durante esse momento em que o rádio leva certa vantagem sobre a televisão e acaba por angariar uma parcela da audiência televisiva. Pois, por causa da TV ter uma grade de programação muito mais rígida do que a do rádio, ela não consegue explorar a cobertura dos GP's por muito minutos após o fim da corrida. Normalmente, ela espera somente até o momento da entrega dos troféus e encerra a sua cobertura esportiva. Logo após o pódio acontece a entrevista coletiva, em inglês, a língua oficial da F1, em uma sala de imprensa montada especialmente para os GP's de Fórmula 1 nos circuitos, com os três primeiros colocados da corrida. Sendo assim seria complicado para a TV, com seu curto espaço livre dentro da grade de programação, transmitir as entrevistas em uma língua estrangeira e posteriormente ter que traduzi-las.

Já o rádio, por ter uma programação mais flexível, transmite toda a coletiva de imprensa traduzindo as falas, complementando-a com mais informações sobre a corrida e comentários de especialistas. Geralmente, as rádios terminam sua cobertura dos Grandes Prêmios cerca de trinta minutos após o fim das corridas. Exceto quando a prova é no Brasil,

pois em Interlagos a cobertura acaba se prolongando um pouco mais. Pois ocorrendo o evento em um país onde a língua oficial é o português isso torna o trabalho dos repórteres mais ágil, dessa forma eles não precisam ficar traduzindo as falas dos entrevistados. Sem falar que quando a corrida é em Interlagos há uma liberdade maior para que os repórteres entrevistem diversos fãs, celebridades, pilotos, mecânicos etc. por causa de o público ouvinte ser muito maior.

5 – CONSIDERAÇÕES FINAIS

Falar que a Fórmula 1 é um espetáculo mundial é quase uma redundância. Esse é o esporte mais rico do planeta e também um dos mais emocionantes. Ano após ano a categoria máxima do automobilismo mundial se renova e ganha cada vez mais fãs ao redor do mundo. Isso graças a uma cobertura maciça dos Grandes Prêmios feita pelos principais veículos de comunicação ao redor do mundo. Dessa forma, após observarmos como se deu o nascimento das transmissões esportivas e da F1, chegamos a diversas conclusões a respeito do automobilismo nas ondas do rádio e na tela da TV.

Primeiro foi se o tempo em que a F1 era um esporte romântico e divertido para um pequeno número de fãs em tardes de domingo na Europa. Hoje, o “circo da F1” viaja pelo mundo todo e movimenta bilhões de dólares. Atualmente, podemos dizer que a F1 é muito mais do que um esporte, é na verdade um laboratório gigante que mistura, dinheiro, tecnologia, emoção e, claro, esportividade. Dessa mistura surge o que chamamos de espetáculo e é assim que os veículos midiáticos e torcedores enxergam um Grande Prêmio de corrida.

Com o passar dos anos e uma enorme evolução dos recursos midiáticos, percebemos que a Fórmula 1 mudou de parceiro na cobertura das corridas. Se no princípio da categoria

mais importante do automobilismo mundial, o principal veículo de comunicação nas transmissões esportivas era o rádio, anos mais tarde, em meados da década de 70 a televisão “roubou” o espaço do rádio e passou a ser o “fiel escudeiro” da Fórmula 1.

A partir de então, a televisão passou a ser a principal promotora dos GP's de F1 e responsável por levar esse esporte aos quatro cantos do planeta. Com diversos aparatos tecnológicos a seu favor, como câmeras *on board*, microcâmeras, imagens digitais, *replays* instantâneos etc. a televisão conseguiu transformar a F1 em um espetáculo movido a *glamour* e gasolina.

Se na televisão a cobertura, muitas vezes, é espetacularizada em termos de imagens, no rádio por não poder contar com o suporte técnico imagético, a transmissão esportiva das corridas acaba compensando em número de informações, estatísticas, dados etc. A cobertura radiofônica é muito mais rica em detalhes do que na TV, justamente por causa do espaço que esse veículo dispõe para cobrir as corridas de Fórmula 1. Verificamos que debates e análise aprofundada do que acontece em cada Grande Prêmio é também uma das características utilizadas pelo rádio. E com isso, ele angariou um certo público específico, os fãs que preferem ter uma cobertura mais técnica e detalhista desse esporte.

No desenvolver desse projeto percebemos que mesmo em pleno século XXI, onde estamos cercados de múltiplas opções comunicacionais, assim como nas transmissões de futebol, na Fórmula 1 também há telespectadores que preferem ver televisão ouvindo a transmissão radiofônica. No entanto, há uma diferença, pois hoje em dia o público que acompanha a Fórmula 1 ouvindo o rádio já não é o mesmo de antigamente e isso pôde ser confirmado através do depoimento de alguns entrevistados.

Atualmente quem acompanha os GP's pelo rádio já não são tantos como os de décadas atrás. Talvez isso aconteça por causa da facilidade de se conseguir a imagem do evento via televisão, internet ou qualquer outro mecanismo tecnológico ser tão grande que somente

aqueles que buscam um estilo narrativo diferenciado com muito mais informação é que acabam acompanhando automobilismo pelas ondas do rádio. Ou aqueles que, de certa forma, não podem ter a imagem ao seu alcance, pois estão em movimento, no carro, no trabalho, na praia etc. Entretanto, a portabilidade de alguns modelos faz do rádio o melhor amigo do torcedor. Pois ele permite que a corrida seja acompanhada de qualquer lugar, até mesmo de dentro do próprio autódromo.

Outro aspecto que notamos são as divergências no estilo de transmissão feita pelo rádio em comparação com a televisiva. No rádio devido as diversas vozes que compõem a transmissão do evento, o dinamismo é maior e com isso a Fórmula 1 parece ser mais Fórmula 1 nas ondas de AM e FM. Mas, não apenas as transmissões de automobilismo, assim como todas as coberturas esportivas feitas pelo rádio parecem ser mais emocionantes. Graças a um estilo veloz e descritivo da narração que mexe com o lado imaginativo do torcedor a todo o momento.

Se no rádio não há o suporte da imagem para contar o que está acontecendo, não tem problema, pois para compensar a imagem é criada no subconsciente do ouvinte por meio de uma locução detalhista e, muitas vezes, dramática. Por outro lado, na TV o telespectador tem a possibilidade de analisar o que realmente está acontecendo e com isso trabalha-se menos o imaginário, que acaba por ceder espaço a realidade imagética.

Reparamos também que durante os anos de cobertura da F1, a televisão foi criando alternativas para enriquecer cada vez mais as transmissões da categoria máxima do automobilismo mundial. Hoje nada escapa aos “olhos” da TV em um Grande Prêmio. Com mais de 40 câmeras cobrindo todas as partes do circuito, o telespectador consegue ter uma visão geral do que está acontecendo durante a corrida. O que é praticamente impossível quando se está assistindo a prova *in loco*. Com isso chega-se a conclusão de que a TV mudou a forma de enxergamos a Fórmula 1. Hoje até os profissionais de imprensa que estão cobrindo

os GP's ao vivo acompanham a corrida pela televisão. Muitas das transmissões de rádio também são feitas via TV, naquilo que ficou conhecido como *off-tube*. Ou seja, atualmente tudo passa pela mesma imagem, no entanto, na era moderna da F1 e dos veículos de comunicação de massa, o que diferencia a transmissão radiofônica da televisiva é simplesmente a forma de como o evento é recriado e contado ao ouvinte/telespectador.

Outra conclusão importante a que chegamos é a de que a partir do momento em que o rádio deixou de cobrir alguns eventos esportivos *in loco*, ele “abriu mão” de uma de suas principais características: que é a de cobrir o evento no local e no momento em que acontece, o que lhe valia detalhes extras que, na maioria das vezes, não eram noticiados por outros veículos. Hoje, o rádio acaba sendo pautado e formatado pelo que a imagem da TV mostra, sendo assim, ele perde muito do seu caráter imediatista e instantâneo.

Se a transmissão do rádio vem sofrendo algumas desaprovações nos últimos anos, o pior acontece com a televisão. Mesmo com toda a evolução tecnológica por que passou, desde sua criação, ainda sofre críticas de estudiosos da comunicação por não possuir uma linguagem própria, totalmente, adaptada ao veículo. E assim, a crítica maior se faz quando a locução televisiva parece apenas repetir o que a imagem está mostrando, uma verdadeira redundância.

Isso é como assistir a mesma corrida duas vezes, uma com os olhos e outra com os ouvidos, só que de maneira cadenciada e bem mais devagar em relação ao rádio. A linguagem adotada pela televisão ainda carece de originalidade e busca, ainda hoje, um formato ideal que saiba casar a voz do locutor com as imagens que estão sendo transmitidas.

Durante a análise do estudo de caso deste projeto, pudemos identificar que a narração adotada pela TV Globo no Grande Prêmio Brasil de Fórmula 1 de 2012 foi muito parecida com o estilo da Jovem Pan e da Rádio Globo/CBN, ou seja, a TV descrevia o que a imagem mostrava. Se pegássemos as narrações e as misturássemos, se tornaria difícil, para o

ouvinte/telespectador diferenciar qual era a locução do rádio e qual era a da TV. A principal diferença percebida talvez fosse a velocidade adotada por ambos os veículos.

E ao chegar à reta final desse projeto, levando em consideração todos os aspectos das transmissões de automobilismo, principalmente da Fórmula 1, seja no rádio ou na televisão, percebe-se que há diversas diferenças e também convergências entre as distintas maneiras de levar a categoria máxima do automobilismo mundial ao torcedor. O rádio com seu estilo próprio consolidado há anos e a televisão com um formato em constante desenvolvimento. No entanto, após “voarmos” a mais de 350 km/h em busca de respostas, uma coisa fica clara, a Fórmula 1 nas ondas do rádio é muito mais do que um espetáculo audiofônico em frequência AM e FM, ela realmente é uma verdadeira transmissão em alta velocidade.

6 - REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

A história da locução esportiva: Disponível em:

< www.locutor.info/Biblioteca/HistoriaLocucaoEsportiva.doc > Acesso em: 04 nov. 2012

As bandeiras da Fórmula 1: Disponível em:

<http://www.bbc.co.uk/portuguese/noticias/2002/020301_bandeirasf1.shtml> Acesso em 17 dez. 2012

ARBEX JR. José. **Showrnalismo:** a notícia como espetáculo. São Paulo: Casa Amarela, 2001.

ANJOS, Gerusa Coelho dos. **Circo da Fórmula 1:** o espetáculo dos bastidores. Juiz de Fora: UFJF; Facom, 2.sem. 2004, 628 p. Projeto Experimental do Curso de Comunicação Social / Jornalismo (Bacharelado).

BARBEIRO, Heródoto; LIMA, Paulo Rodolfo de. **Manual de Radiojornalismo.** Rio de Janeiro: Elsevier, 2003.

BARBEIRO, Heródoto; RANGEL, Patrícia. **Manual do Jornalismo Esportivo.** São Paulo: Contexto, 2006.

BARDIN, Laurence. **Análise de Conteúdo** – Tradução: Luís Antero Reto e Augusto Pinheiro. Lisboa: Ed. 70, 2002.

CAPINUSSU, José Maurício. **Comunicação e Transgressão no esporte**. São Paulo: Ibrasa, 1997.

COELHO, Paulo Vinícius. **Jornalismo Esportivo**. São Paulo: Contexto, 2003.

COVIL, Eric C. **Radio and its impact on the sports world**. Disponível em: <<http://www.americansportscastersonline.com/radiohistory.html>> Acesso em: 20 dez. 2012

DEBORD, Guy. **A Sociedade do Espetáculo**. Rio de Janeiro: Contraponto, 1997.

Dicionário de Fórmula 1: Disponível em: <<http://www.flmania.net/?secao=f1&sub=dic>> Acesso em 08 dez. 2012

FEIJÓ, Luiz Cesar Saraiva. **A linguagem dos esportes de massa e a gíria no futebol**. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro: UERJ, 1994.

GOMES, Flávio. **Entrevista**. Disponível em: <http://www.bastidoresdoradio.com/flavio_gomes_entrev.htm> Acesso em: 08 dez. 2012.

GUERRA, Márcio. **Rádio x TV: o jogo da narração**. A imaginação entra em campo e seduz o torcedor. Juiz de Fora: Juizforana Gráfica e Editora, 2012, 200p.

_____, Márcio. **Você, ouvinte, é a nossa meta**: a importância do rádio no imaginário do torcedor de futebol. Juiz de Fora: Etc., 2002.

HOHFELDT, Antonio; MARTINO, Luiz; FRANÇA, Vera Veiga. **Teorias da Comunicação**: conceitos, escolas e tendências. Petrópolis: Vozes, 2007.

JUNG, Milton. **Jornalismo de Rádio**. São Paulo: Contexto, 2004.

KRÖCKNER, Luciano. **A notícia na Rádio Gaúcha**. Porto Alegre: Ed. Sulina, 1997.

MARTINS, Lemyr. Cinco décadas de emoção. **Revista Quatro Rodas Especial F1**. São Paulo, mar. 2000, p. 32 - 41.

MENDES, Guilherme Henrique Pimentel. **A cobertura jornalística brasileira no mundo da Fórmula 1**. Juiz de Fora: UFJF; Facom, 1.sem. 1988, Paginação Irregular.

Módulo Linguagem Radiofônica – Mídia Rádio: Disponível em: <http://www.audio.sitedaescola.com/midias_na_educacao/Radio_LinguagemRadiofonica/Radio_LinguagemRadiofonica/pdfs/caracteristicas.pdf> Acesso em 14 fev. 2013

MORIN, Edgar. **Cultura de Massas no Século XX**: Neurose. Rio de Janeiro: Florense Universitária, 2007, v.1.

MURCE, Renato. **Bastidores do rádio**: fragmentos do rádio de ontem e de hoje. Rio de Janeiro: Imago, 1976.

O que significa cada cor de bandeira na F1?: Disponível em:

<http://mundoestranho.abril.com.br/materia/o-que-significa-cada-cor-de-bandeira-na-f1>>

Acesso em 17 dez. 2012

ORTRIWANO, Gisela Swetlana. **A informação no Rádio**: os grupos de poder e a determinação dos conteúdos. São Paulo: Summus Ed.l, 1985.

PORCHAT, Maria Elisa. **Manual de Radiojornalismo Jovem Pan**. São Paulo: Publisher, 1986.

PRADO, Emilio. **Estrutura da Informação Radiofônica**. São Paulo, Summus Ed., 1989.

Regulamento oficial da F1 2012 é publicado pela FIA: Disponível em:

<http://www.corridaformula1.com/regulamento-oficial-da-f1-2012-e-publicado-pela-fia/> >

Acesso em 10 dez. 2012

RIBEIRO, André. **Os donos do Espetáculo**: Histórias da Imprensa Esportiva do Brasil. São Paulo: Terceiro Nome, 2007.

SCHINNER, Carlos Fernando. **Manual dos locutores esportivos**: como narrar futebol e outros esportes no rádio e na televisão. São Paulo: Panda Books, 2004.

SCHETINI, Vivian de Oliveira. **Rádio e televisão: levando emoção ao torcedor de futebol**. Juiz de Fora: UFJF; Facom; 1. Sem. 2006, f. 82. Projeto Experimental do Curso de Comunicação Social / Jornalismo (Bacharelado).

SINEGLAGLIA, Fábio. **Rádio no Brasil – 90 anos de muita emoção**. Disponível em:

http://terceirotempo.bol.uol.com.br/noticia/Radio_no_Brasil_90_anos_de_muita_emocao_Por_Fabio_Sinegaglia-64129 >. Acesso em: 26 nov. 2012

SOARES, Edileuza. **A bola**: o rádio esportivo em São Paulo. São Paulo, Summus, 1994.

SODRÉ, Muniz. **A comunicação do grotesco: um ensaio sobre a cultura de massa no Brasil**. 3 ed. Petrópolis: Editora Vozes Ltda., 2003.

TAVARES, Reynaldo C. **Histórias que o rádio não contou**. São Paulo: Ed. Harbra, 1999.

THOMAZ, Patricia e GEREMIAS, Alisson Castro. **Reflexões sobre a Produção de Conteúdo Jornalístico para uma emissora esportiva no Rádio Digital**: Disponível em: <http://www.intercom.org.br/papers/nacionais/2009/resumos/R4-3545-1.pdf> Acesso em: 14 fev. 2013.

TRAQUINA, Nelson. **Teorias do Jornalismo**. Florianópolis: Insular, 2004.

TOLEDO, Vera R. **O espetáculo midiaticizado**. Disponível em: <http://www.comciencia.br/comciencia/?section=8&edicao=16&id=151> Acesso em: 5 nov. 2009.

7 – APÊNDICES

A seguir apresentaremos entrevistas realizadas com narradores, comentaristas e repórteres diretamente envolvidos na cobertura da Fórmula 1 tanto pelo rádio quanto pela televisão.

APÊNDICE 1 - OSCAR ULISSES – LOCUTOR DA RÁDIO GLOBO/CBN

(Entrevista realizada por e-mail no dia 14/01/2013)

Quando você começou a transmitir Fórmula 1 no rádio?

1980, na rádio Bandeirantes.

Como é feita a cobertura de Fórmula 1 em uma rádio?

Hoje, nós da CBN e Rádio Globo fazemos com repórter no autódromo, comentaristas e locutor no estúdio

A narração é feita através da TV (off-tube) ou inloco?

Normalmente pela TV.

O que é feito para superar a ausência da imagem nas narrações de F1?

Dando detalhes. Informações, curiosidades...

.

Quais são as vantagens de se acompanhar a F1 pelo rádio?

Normalmente quem não pode ficar parado em frente a TV tem o rádio como alternativa. Há também pessoas que preferem a transmissão pelo rádio, por conta da equipe e estilo.

Qual é o público que acompanha a F1 pelo rádio? Como é a audiência?

Público em movimento. Audiência é boa. Normalmente depende da emissora.

E em comparação com a TV, em quais aspectos o rádio leva vantagem ou sai perdendo?

Não dá para comparar. Quem quer imagem, TV. Quem quer ou só pode ter o som, rádio.

O que mudou na cobertura da F1 feita pelo rádio nesses anos em que você a cobriu?

Tecnologia. Antigamente era preciso estar no autódromo para trabalhar bem. Hoje, com a internet e os sites da F1 é possível fazer o mesmo trabalho de locução no estúdio.

Como a evolução tecnológica dos meios de comunicação influenciou a cobertura feita pelo rádio? Como isso contribuiu para seu trabalho?

O que disse acima. Não preciso estar no autódromo para fazer a transmissão.

Qual é o tipo de linguagem adotada pelo rádio para fazer a transmissão da F1?

Isso depende muito do locutor, da equipe. No nosso caso é uma linguagem simples.

Como vocês trabalham os termos técnicos do esporte? Que cuidados são tomados?

Quem dá a informação está por dentro da técnica do esporte. Esse é o cuidado.

Quais são os recursos técnicos do rádio utilizados durante as corridas?

Os mesmos para qualquer transmissão externa.

Quais são as semelhanças técnicas e lingüísticas entre uma transmissão de futebol e uma prova de F1?

É muito diferente. Um não tem nada a ver com o outro. A transmissão pode ganhar até um jeito meio parecido por conta da emoção que o locutor passa. Só isso.

Uma característica do radio é que ele trabalha muito o imaginário do torcedor, pelo menos nos jogos de futebol. Como isso é feito na F1?

Bom, normalmente uma transmissão esportiva no rádio lida com isso. Aí vale para qualquer esporte.

APÊNDICE 2 – CLÁUDIO CARSUGHI – COMENTARISTA DE F1 RÁDIO JOVEM PAN
(Entrevista realizada por e-mail no dia 29/01/2013)

Quando você começou a transmitir Fórmula 1 no rádio?

Na Jovem Pan com o aparecimento de Emerson Fittipaldi no mundo da F.1.

Como é feita a cobertura de Fórmula 1 em uma rádio?

Atualmente a rádio manda um repórter (Felipe Motta, no caso), enquanto locutor e comentarista ficam no estúdio, com TV e computadores.

A narração é feita através da TV (off-tube) ou in loco?

Antigamente a transmissão era in loco, hoje não mais, exceto Interlagos no GP Brasil. Mas aí também com suporte de TV e computadores, pois não se tem mais uma boa visão da pista toda como antigamente (antes da reforma).

O que é feito para superar a ausência da imagem nas narrações de F1?

Sem imagens não existe transmissão...

Quais são as vantagens de se acompanhar a F1 pelo rádio?

A rádio permite uma presença mais imediata do repórter, em todos os 3 dias do GP.

Qual é o público que acompanha a F1 pelo rádio? Como é a audiência?

Quanto à audiência não tenho a menor idéia. O público hoje, passada a epopéia Senna, é composto por gente que entende a F1, o que impede aos repórteres, comentaristas e locutores falar bobagens, pena imediata perda de credibilidade...

E em comparação com a TV, em quais aspectos o rádio leva vantagem ou sai perdendo?

O rádio perde por não oferecer imagem e ganha na rapidez da informação, além de não depender de horários de satélites.

O que mudou na cobertura da F1 feita pelo rádio nesses anos em que você a cobriu?

Antes ia-se ao local do GP, agora usa-se o "off-tube", exceção feita aos repórteres.

Como a evolução tecnológica dos meios de comunicação influenciou a cobertura feita pelo rádio? Como isso contribuiu para seu trabalho?

A disponibilidade, através do computador, de vários dados (tempo em cada setor, velocidade máxima, etc.) permite, sobretudo, ao comentarista deduzir qual o *set-up* escolhido e outras características do carro e do piloto. Isto desde que haja uma boa formação técnica a suportá-lo. Caso contrário, o computador de pouco adianta.

Qual é o tipo de linguagem adotada pelo rádio para fazer a transmissão da F1?

A normal, pois nem todos os ouvintes são especialistas em F1 e assim sendo termos muito específicos (momento de inércia, nolder, etc.) deixariam parte dos ouvintes sem entender nada.

Como vocês trabalham os termos técnicos do esporte? Que cuidados são tomados?

Tento explicar o que cada termo que uso significa, embora isto seja uma tarefa que leva tempo (na transmissão) e nada fácil.

Quais são os recursos técnicos do rádio utilizados durante as corridas?

Os costumeiros usados em qualquer transmissão esportiva.

Quais são as semelhanças técnicas e lingüísticas entre uma transmissão de futebol e uma prova de F1?

Nenhuma. Os públicos alvos são bem distintos...

Uma característica do rádio é que ele trabalha muito o imaginário do torcedor, pelo menos nos jogos de futebol. Como isso é feito na F1?

Por uma questão de coleguismo não posso dizer quem faz isso. Em minha opinião não se deve "encher linguiça" numa transmissão séria de F1, tornar-se-ia ridícula e seria vista negativamente pelos que seguem a F1...

APÊNDICE 3 – CELSO ITIBERÊ – REPÓRTER DO JORNAL O GLOBO

(Entrevista realizada por e-mail no dia 04/02/2013)

Quando você começou a transmitir Fórmula 1 no rádio?

A primeira vez foi em 1973, pela Rádio Globo. O colunista naquele tempo era Raul Brunini, que não podia viajar por ter de participar de importante reunião de trabalho. Ele sabia que eu era interessadíssimo em formula-1 e me convidou para substituí-lo. Era o tempo de Emerson Fittipaldi e me lembro que o narrador, o grande Jorge Cury saudava as passagens do piloto com um sonoro "dá-lhe garoto". Tempos heróicos. Sem computadores, o mapa de colocações era feito na cabine, à mão, quando os carros passavam. Só os víamos nesse momento, o resto do tempo estava fora de nossa vista. A cronometragem também era manual e se pretendíamos saber a diferença entre os líderes tínhamos que cuidar do assunto nós mesmos.

Qual a sua função na cobertura da F1?

Na rádio sempre fui comentarista. Pelo jornal cobri inúmeras temporadas, como repórter. Tive a honra e o prazer de estar presente na grande fase de Emerson, Piquet e Senna.

Como é feita a cobertura de Fórmula 1 em uma rádio?

Desde sempre no estilo que permanece até agora e funciona também na TV. A transmissão é comandada por um narrador, que sempre pode recorrer ao comentarista e ao(s) repórter (es). A rádio, porém, começa a tratar da corrida com maior antecedência. Normalmente entra no ar uma hora antes da largada, com entrevistas, análises etc.

A narração é feita através da TV (off-tube) ou in loco?

Com o aperto nas receitas e o aumento nos custos, cada vez mais as rádios mandam para os GPs apenas um repórter. Narrador e comentaristas assistem como todos os outros mortais, pela televisão.

O que é feito para superar a ausência da imagem nas narrações de F1?

A vantagem da rádio é a agilidade. É possível trocar opiniões rapidamente, dar pitacos interrompendo o narrador etc. Coisas que na televisão soariam como verdadeiros "atropelamentos". Na rádio dá agilidade e cria interesse.

Quais são as vantagens de se acompanhar a F1 pelo rádio?

Tenho a impressão que hoje a rádio, por melhores que sejam os componentes da equipe, só melhora a vida de quem não pode estar diante da televisão. Seria inocente demais crer que alguém deixa de ver a transmissão para ouvi-la. Na melhor das hipóteses o que acontece,

quando alguém gosta de um narrador ou comentarista, tira o som da televisão e acompanha pela rádio.

Qual é o público que acompanha a F1 pelo rádio? Como é a audiência?

Sinceramente não sei responder. Em metade da temporada, nas corridas no oriente, as transmissões acontecem na madrugada, em horários absurdos. As audiências são pífias na televisão, imagine nas rádios. Sempre penso em gente que não pode ter um aparelho de TV na frente, como taxistas, porteiros de edifícios etc.

O que mudou na cobertura da F1 feita pelo rádio nesses anos em que você a cobriu?

Tudo, a partir da evolução tecnológica. Quando não tinha na cabina um aparelho de TV para ver tudo que acontece o narrador se valia de talento, de domínio da língua, de conhecimentos geográficos, de estudos sobre a região. Era preciso "encher o tempo" naquele minuto e alguma coisa em que esperava pela nova passagem dos carros para dizer quem liderava. Para os comentaristas eram fundamentais as prévias informações nas conversas de boxe e com os pilotos - então muito menos controlados pelas equipes. Todo detalhe acabava valendo alguns segundos na transmissão. Na cabine, antes, todos eram "multitarefa". Auxiliavam na cronometragem, no mapa de posições, nas corridas até os boxes para tentar descobrir o que aconteceu com o carro ou com o piloto que não passou. Hoje você tem todos os mapas à sua frente. Tempos de todos os pilotos, comparativos com voltas anteriores, causas de paradas nos boxes, quem é o mais rápido, como está andando em cada parte do circuito etc. tudo nas telinhas ao lado da que mostra a corrida. Ficou muito mais fácil.

Qual é o tipo de linguagem adotada pelo rádio para fazer a transmissão da F1? Como vocês trabalham os termos técnicos do esporte? Que cuidados são tomados?

A preocupação maior em qualquer transmissão, seja de rádio, seja de TV, é ser coloquial. Usar palavras que todos entendam, fugir do jargão das corridas, fugir do esnobismo técnico. O desafio é passar o máximo de informações interessantes como se fosse numa conversa natural, no sofá de casa.

Quais são os recursos técnicos do rádio utilizados durante as corridas?

Alguns tradicionais, como usar o ruído do motor do carro, a inserção de entrevistas de especialistas, uso de gravações de véspera com previsões que deram certo ou errado. O que me parece mais significativo, hoje, é a preocupação com a participação de muitas vozes, para

manter viva a atenção do ouvinte. Entra narrador, comentarista, repórteres, entrevistados, homem do tempo, o homem da rua etc.etc. O objetivo é ser dinâmico. Além disso, há um componente permanente, desde os primórdios: a identificação com o ouvinte, que na Formula 1 tem tudo a ver com o "torcedor nacionalista". O foco está sempre nos pilotos brasileiros, porque são eles que contam na fantasia do ouvinte. É a velha história do "Brasil, il, il". Herança do futebol, o brasileiro se tornou um torcedor peculiar, que não gosta de esportes, mas apenas de vencedores. Foi assim com Emerson, com Piquet, com Senna. Foi assim com Guga. É assim com o vôlei e talvez seja por isso que os estádios andam cada vez mais vazios. Por favor não me pergunte de quem é a culpa.

APÊNDICE 4 - FELIPE MOTTA – REPÓRTER DA RÁDIO JOVEM PAN

(Entrevista realizada por telefone no dia 06/02/2013)

Quando você começou a transmitir Fórmula 1 no rádio?

Comecei a transmitir a F1 no rádio no GP da Bélgica em agosto de 2004.

Como é feita a cobertura de Fórmula 1 em uma rádio?

A cobertura da F1 na rádio é muito informativa, vem com muitas informações durante a semana, é mais dinâmica em relação à televisão, principalmente no Brasil, que foca muito a corrida e não o noticiário pré e pós corrida.

A narração é feita através da TV (off-tube) ou inloco?

A narração era feita off-tube, somente eu viajava como repórter, mas agora eu vou viajar acumulando as funções de reportagem e de transmissão. As narrações não serão off-tube em 2013.

O que é feito para superar a ausência da imagem nas narrações de F1?

Você tem que explorar mais a imaginação, ser mais descritivo. É importante que você traga a paisagem que você está vendo através do rádio com descrição, curiosidade, tentando partir para esse lado imaginário do rádio.

Quais são as vantagens de se acompanhar a F1 pelo rádio?

Dinamismo, facilidade na cobertura, maior mobilidade com os equipamentos de rádio se comparados com os da TV.

Qual é o público que acompanha a F1 pelo rádio? Como é a audiência?

É o público que está em movimento, num parque, no carro, ou pessoas que estão assistindo TV, mas que estão acompanhando no rádio, buscando algo que não esteja sendo mostrado pela televisão, acompanhando o desenrolar da corrida que é mais detalhado pelo rádio. A audiência é alta, tanto no rádio, na TV e internet. A Fórmula 1 é considerado o segundo esporte com maior audiência no Brasil em todos os veículos mencionados.

E em comparação com a TV, em quais aspectos o rádio leva vantagem ou sai perdendo?

A vantagem é a praticidade em termos de transmissão, não foca apenas no que a imagem está mostrando, perde na falta da imagem, pois ela ainda é uma força no sentido da TV conseguir mostrar para o público o “preto no branco”, o “concreto” e no rádio você tem que criar uma imagem.

O que mudou na cobertura da F1 feita pelo rádio nesses anos em que você a cobriu?

Eu peguei a F1 a partir de 2004, houve mudanças, claro, mas não houve mudanças dramáticas. Nas primeiras corridas eu fui com gravador de fita, depois virou mini disc, depois veio os gravadores de mp3, basicamente essa foi a grande mudança e hoje em dia grandes equipamentos associados a internet.

Como a evolução tecnológica dos meios de comunicação influenciou a cobertura feita pelo rádio? Como isso contribuiu para seu trabalho?

Da para incluir a internet e a telefonia, tudo ficou mais fácil e rápido e foi possível um maior contato com o público, através dos blogs e redes sociais. Por exemplo, eu fiz a cobertura do acidente do Felipe Massa na porta do hospital com um celular.

Qual é o tipo de linguagem adotada pelo rádio para fazer a transmissão da F1?

Isso varia de empresa para empresa, na Jovem Pan você não pode fazer muita piadinha, você pode ter uma brincadeira ou outra, mas sempre buscando pela qualidade da linguagem que você passa para os ouvintes.

Como vocês trabalham os termos técnicos do esporte? Que cuidados são tomados?

Essa pergunta casa com a anterior, é justamente pelo fato de a F1 ser um esporte com muitos termos técnicos e você ter contato com pilotos do mundo inteiro que não se pode trabalhar com uma linguagem muito chula. Também a gente pressupõe que a pessoa tenha uma certa

base, pois não tem como narrar explicando todos os termos. Não dá para explicar o bê-a-bá do automobilismo. Cuidado para não ficar só com linguagens internacionais, os termos mais comuns que não tem como traduzir a gente não traduz.

Quais são as semelhanças técnicas e lingüísticas entre uma transmissão de futebol e uma prova de F1?

As semelhanças são as questões do imaginário e a lúdica. Existem muitas diferenças, a do futebol é mais simples, já a da F1 você tem que antecipar as estratégias de cada equipe, ler a corrida, é uma transmissão mais técnica, sem pausa,

Uma característica do rádio é que ele trabalha muito o imaginário do torcedor, pelo menos nos jogos de futebol. Como isso é feito na F1?

É você descrever muito o cenário, a paisagem, as condições climáticas, que interferem absurdamente no resultado de uma prova, você tem que se ater muito aos fatos, na pré-corrida que é muito importante, não ficar fazendo piadinhas, que não combina muito, acho que basicamente é isso.

APÊNDICE 5 - REGINALDO LEME – COMENTARISTA DE F1 DA TV GLOBO

(Entrevista realizada por e-mail no dia 24/02/2013)

Quando você começou a transmitir Fórmula 1 no rádio / na TV?

Minha formação é de jornal, mas quando eu fazia cobertura de F1 pelo estádio, o Pedro Luiz me levou a participar de algumas transmissões da Radio Globo. Em seguida, ele foi contratado para ser diretor de esportes da TV Globo em 77 e eu aceitei. Comecei em 1978.

Qual a sua função na cobertura da F1?

Um misto de repórter e comentarista. Na época eram poucos os que viajavam para fora do Brasil mesmo na F1.

Como é feita a cobertura de Fórmula 1 em uma rádio / TV?

No rádio e na TV a cobertura é parecida, a diferença está no tempo disponível, que é bem maior no rádio. O trabalho se divide em entrevistar vários personagens, escrever um texto

resumindo o ocorrido em cada dia e montar tudo contando uma história. Tudo isso em 1 minuto e 20 ou 30 segundos, no máximo. Fora isso, você tem que estar atento a tudo o que pode servir de informação para soltar ao vivo durante a transmissão. Vale para o repórter e para o comentarista. No caso do comentarista, ainda tem que ver e interpretar lances, ultrapassagens, erros, acertos, batidas etc. E, atualmente, o mais difícil, que é imaginar a estratégia de cada um durante uma corrida.

A narração é feita através da TV (off-tube) ou in loco?

Pode ser in loco, como acontece na maior parte das vezes, ou off tube. Hoje em dia você tem todas as informações que antigamente só tinha no autódromo. Dá pra fazer perfeitamente desde que você tenha alguém (um produtor) in loco em contato permanente. Quando estamos em off, este produtor fica falando no nosso ouvido o tempo todo.

O que é feito para superar a ausência da imagem nas narrações de F1 do rádio?

Na falta de imagem, o rádio tem a vantagem do imediatismo. As coisas que acontecem no dia a dia de um autódromo podem ser narradas com uma velocidade maior. Na TV você colhe todas as informações, as entrevistas etc, faz uma edição de tudo com um bom enredo e aguarda o horário do satélite para enviar ao Brasil. Nas transmissões não há grande diferença, mas no rádio você pode contar tudo o que sabe, tem mais tempo para contar histórias. Na TV uma história só tem valor se tiver a ver com a imagem que está sendo mostrada. E isso muitas vezes depende de quem está transmitindo e não da vontade nossa.

Quais são as vantagens de se acompanhar a F1 pelo rádio / TV?

No rádio você se inteira das notícias e discussão sobre elas a todo o momento. Na TV você ouve e consegue ver uma imagem importante.

Qual é o público que acompanha a F1 pelo rádio / TV? Como é a audiência?

Evidentemente o público da TV é muito maior. A gente fala de audiências de 40, 50 milhões de pessoas no caso brasileiro. O rádio tem um alcance mais regionalizado, com uma audiência bem menor.

E em comparação com a TV, em quais aspectos o rádio leva vantagem ou sai perdendo?

O tempo disponível é a grande vantagem do rádio, sem dúvida. Na TV, uma matéria de 1min20seg dentro de um JN que tem menos de 30 minutos de produção no total é bastante. No rádio, 1 minuto é nada. Você abre um assunto e fala o tempo que quiser sobre ele.

O que mudou na cobertura da F1 feita pelo rádio / TV nesses anos em que você a cobriu?

Mudou basicamente o nível de informação na tela do computador. Hoje você tem “on line” tudo o que acontece na pista, cada volta de cada piloto, o tempo dividido em três parciais da pista, uma cor diferente indicando se o piloto melhorou ou piorou seu próprio desempenho e também em relação aos adversários. Até as punições aparecem na tela antes de serem tomadas. Câmeras *on board*, câmeras mostrando pessoas dentro do *box*. As imagens conseguem contar o evento todo.

Como a evolução tecnológica dos meios de comunicação influenciou a cobertura feita pelo rádio / TV? Como isso contribuiu para seu trabalho?

O exemplo maior disso é a facilidade de geração do seu trabalho de dentro do próprio autódromo. Vinte anos atrás a gente gravava tudo no autódromo, saía com o filme para revelar em um laboratório e, depois, procurar uma emissora da TV local para editar seu material e fazer a geração para a TV Globo no Brasil. Quando eu fazia o programa Sinal Verde, já era video-tape e não mais filme, mas eu gravava 4 ou 5 fitas e mandava todas de avião para serem editadas na TV Globo-Londres. De lá, saía o programa fechado (8 minutos) para o Brasil. Era muito difícil. Eu escrevia o texto guardando as imagens que tinha na memória, não tinha essa de assistir tudo e montar no próprio local (autódromo).

Facilitou muito. Claro, as nossas obrigações aumentaram porque você tem tudo à disposição. Até uma imagem que o televisionamento não tenha e o nosso cinegrafista, por acaso, não estava no local onde aconteceu, pode ter sido feita por outra emissora e há uma troca de imagem constante. Uma cede para a outra, sempre. Um dia a coisa se inverte e a reciprocidade existe sempre.

Qual é o tipo de linguagem adotada pelo rádio / TV para fazer a transmissão da F1?

Rádio e TV são diferentes nisso também. No radio você conversa. Na TV a linguagem é estudada cuidadosamente para que o tempo seja bem aproveitado. Há diferenças também entre as reportagens e as transmissões de corrida. Nas transmissões, a linguagem de TV fica um pouco mais solta.

Como vocês trabalham os termos técnicos do esporte? Que cuidados são tomados?

Há uma regra muito natural – ninguém gosta de termos super técnicos e dedicados a um público específico. Principalmente na TV, que tem uma enorme audiência nacional, a gente se vê obrigado a falar, ao mesmo tempo, com o fã da F1, mais aquele que gosta de esporte, mas não conhece a fundo e até aquele que não conhece nada, mas a gente tem que trazê-lo para se tornar público cativo.

Quais são os recursos técnicos do(a) rádio / TV utilizados durante as corridas?

São basicamente os mesmos, mas na TV você tem que ter 2 ou 3 circuitos diferentes de imagem e áudio para que um substitua o outro em caso de pane. Claro que custa muito mais caro fechar um link na tv.

Quais são as semelhanças técnicas e lingüísticas entre uma transmissão de futebol e uma prova de F1?

Não deve haver semelhança nenhuma. A F1 exige muito mais conhecimento técnico porque você não está sabendo durante a prova tudo o que está ocorrendo com um piloto ou seu carro. No futebol você tem a expressão do jogador. No automobilismo cabem interpretações, analisar e tentar desvendar a estratégia de cada um. Exige uma concentração 10 vezes maior. O Galvão, que faz os dois, sempre diz isso quando faz uma comparação.

Uma característica do rádio é que ele trabalha muito o imaginário do torcedor, pelo menos nos jogos de futebol. Como isso é feito na F1?

O bom narrador é aquele que sabe trabalhar esse imaginário, mas sempre sendo fiel ao que está ocorrendo de fato.