



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA UFSC  
CENTRO DE COMUNICAÇÃO E EXPRESSÃO CCE  
DEPARTAMENTO DE JORNALISMO**

**Guilherme Gonçalves Longo**

***Circuito Brasil –  
Uma série sobre automobilismo***

**RELATÓRIO TÉCNICO  
do Trabalho de Conclusão de Curso  
apresentado à disciplina de *Projetos Experimentais*  
ministrada pelo Prof. Fernando Crocomo  
no primeiro semestre de 2016  
Orientadora: Prof<sup>ª</sup>. Dra. Cárilda Emerim Jacinto Pereira**

**Florianópolis  
Julho de 2016**



<b>FICHA DO TCC</b>	<b>Trabalho de Conclusão de Curso</b> <b>JORNALISMO UFSC</b>		
<b>ANO</b>	2016.1		
<b>ALUNO</b>	Guilherme Gonçalves Longo		
<b>TÍTULO</b>	Circuito Brasil – Uma série sobre automobilismo		
<b>ORIENTADOR</b>	Profa. Dra. Cárilda Emerim Jacinto Pereira		
<b>MÍDIA</b>	<input type="checkbox"/>	Impresso	
	<input type="checkbox"/>	Rádio	
	<input checked="" type="checkbox"/>	TV/Vídeo	
	<input type="checkbox"/>	Foto	
	<input type="checkbox"/>	Website	
	<input type="checkbox"/>	Multimídia	
<b>CATEGORIA</b>	<input type="checkbox"/>	Pesquisa Científica	
	<input type="checkbox"/>	Produto Comunicacional	
	<input type="checkbox"/>	Produto Institucional (assessoria de imprensa)	
	<input checked="" type="checkbox"/>	Produto Jornalístico (inteiro)	<b>Local da apuração:</b>
	Reportagem livro-reportagem ( )	( X ) Florianópolis ( X ) Brasil ( X ) Santa Catarina ( ) Internacional ( X ) Região Sul País: _____	
<b>ÁREAS</b>	Jornalismo Esportivo; Automobilismo Brasileiro; Série de videoreportagens; Asfalto e Kart; Telejornalismo.		
<b>RESUMO</b>	Este Trabalho de Conclusão de Curso tem como objetivo traçar um panorama do automobilismo brasileiro, mais especificamente, das modalidades “asfalto” e “kart”. Através de uma série de videoreportagens, o espectador conhecerá as condições do esporte no país se encontra nos dias de hoje. A série é composta, além do vídeo introdutório, de cinco episódios, que tematizam: (1) O início de carreira e as rotinas; (2) O lado financeiro do automobilismo; (3) A administração do automobilismo; (4) Os autódromos e kartódromos brasileiros; e, por fim, (5) A imprensa e o automobilismo. Entre os entrevistados estão Cacá Bueno, Bia Figueiredo, Flávio Gomes, Eduardo Antonialli, Antônio Pizzonia, Allam Khodair, André Giotto e José Bastos, entre outros. Os episódios mostram também a cobertura de algumas etapas dos principais campeonatos ocorridos em 2015 e 2016. Do ponto de vista da linguagem, a série mistura telejornalismo, videoreportagem e produção de conteúdo para plataformas da web. Gravado em HD, com duração em torno de 12 minutos em cada episódio, totalizando 1 hora.		







## AGRADECIMENTOS

A lista de agradecimentos não é nada pequena. Mas tenho que começar agradecendo aos meus pais, que deixaram seu único filho realizar um sonho, mesmo que isso tenha representado morar a 800km de distância e passar a se ver apenas algumas vezes ao ano. Muito obrigado por isso. Amo vocês.

Ao Jornalismo UFSC, que ao longo desses cinco anos foi como uma segunda família para mim e que me ajudou a crescer como pessoa e profissional.

Aos amigos que eu fiz em Florianópolis, que me ajudaram a me sentir acolhido em uma cidade desconhecida. Felizmente, a lista é muito grande para colocar aqui.

À Valci e à Cárilda, duas professoras que foram mais do que isso nesses anos. Orientadoras, amigas e quase minhas segundas mães.

À equipe do Grid de Largada, que nesse um ano e meio foram muito parceiros. Ajudaram a fundar um dos projetos mais importantes da minha graduação, sempre me ajudaram com o TCC, com conversas, para entender melhor o que eu estava fazendo. Mas principalmente, por me fazerem rir toda sexta-feira.

À quatro pessoas que me ajudaram diretamente nessa produção. Gabriela, que foi uma ótima parceira de apresentação. Filipe, que mandou muito bem na abertura. Amanda, que fez artes lindas. E Fernando, que deu uma boa mão na parte de câmeras.



Somos insignificantes. Por mais que você programe sua vida, a qualquer momento tudo pode mudar.

(Ayrton Senna, 1985)

Acho que, para vencer, você tem que ser agressivo e assumir riscos. Se não fizer sentido, é preciso voltar atrás.

(Sebastian Vettel, 2011)



**SUMÁRIO**

<b>1 RESUMO .....</b>	<b>13</b>
<b>2 APRESENTAÇÃO DO TEMA .....</b>	<b>15</b>
<b>3 JUSTIFICATIVA DO TEMA E FORMATO .....</b>	<b>22</b>
<b>4 PROCESSO DE PRODUÇÃO .....</b>	<b>29</b>
4.1 PRÉ PRODUÇÃO .....	29
4.2 GRAVAÇÕES / PRODUÇÃO .....	30
4.3 DECUPAGEM / ROTEIRO .....	39
4.4 EDIÇÃO / FINALIZAÇÃO .....	40
<b>5 RECURSOS .....</b>	<b>42</b>
5.1 EQUIPAMENTOS .....	42
5.2 OUTROS GASTOS.....	43
5.3 VIABILIDADE FINANCEIRA .....	44
<b>6 DIFICULDADES E APRENDIZADOS .....</b>	<b>47</b>
<b>7 FINALIDADES .....</b>	<b>50</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>51</b>
<b>BIBLIOGRAFIA .....</b>	<b>51</b>
<b>ROTEIROS .....</b>	<b>53</b>



## RESUMO

Este Trabalho de Conclusão de Curso tem como objetivo traçar um panorama do automobilismo brasileiro, mais especificamente, das modalidades “asfalto” e “kart”. Através de uma série de videoreportagens, o espectador conhecerá as condições do esporte no país se encontra nos dias de hoje. A série é composta, além do vídeo introdutório, de cinco episódios, que tematizam: (1) O início de carreira e as rotinas; (2) O lado financeiro do automobilismo; (3) A administração do automobilismo; (4) Os autódromos e kartódromos brasileiros; e, por fim, (5) A imprensa e o automobilismo. Entre os entrevistados estão Cacá Bueno, Bia Figueiredo, Flávio Gomes, Eduardo Antonialli, Antônio Pizzonia, Allam Khodair, André Giotto e José Bastos, entre outros. Os episódios mostram também a cobertura de algumas etapas dos principais campeonatos ocorridos em 2015 e 2016. Do ponto de vista da linguagem, a série mistura telejornalismo, videoreportagem e produção de conteúdo para plataformas da web. Gravado em HD, com duração em torno de 12 minutos em cada episódio, totalizando 1 hora.

**Palavras-chave:** Jornalismo Esportivo; Automobilismo Brasileiro; Série de videoreportagens; Asfalto e Kart; Telejornalismo.



## 2 APRESENTAÇÃO DO TEMA

O Brasil tem um histórico centenário com o automobilismo. Foi em 1902 que tivemos a primeira corrida de carros não-oficial no país. O local da competição foi o Hipódromo da Mooca, em São Paulo. Na ocasião, José Paulino, entusiasta da nova moda que tomava conta da Europa e da Argentina.

Em 27 de maio de 1908, foi criado o Automóvel Clube do Brasil, primeira entidade que passou a regular e organizar provas e campeonatos na capital federal, sob a presidência de Antônio Prado Júnior. Poucos meses depois, o Automóvel Clube de São Paulo passaria a ser a primeira federação estadual do esporte.

Ainda em 1908, o Automóvel Clube de São Paulo realizou a primeira prova oficial do país. O Circuito de Itapecerica era uma prova com um trajeto de 150 quilômetros de extensão, indo do Parque Antártica até o centro de Itapecerica da Serra, cidade da Grande São Paulo e de volta. Cerca de 10 mil pessoas foram acompanhar os quinze pilotos inscritos, que terminou com a vitória de Sílvio Álvares Penteado, o primeiro vencedor de uma prova oficial de carros do Brasil.

No estado do Rio de Janeiro, o circuito de São Gonçalo marcou a primeira prova do Automóvel Clube do Brasil, em 19 de setembro de 1909, vencida por Gastão de Almeida. O evento marcou também a primeira vez que uma competição automobilística contou com cobertura ao vivo, com repórteres repassando informações aos jornais via telefone.

Já na Capital Federal, a Gávea se tornou uma área popular para a prática do automobilismo. Um dos motivos apontados para a popularização do esporte na cidade, foi a entrada de montadoras como a Ford e a General Motors no país. Em 1933, o Circuito Niemeyer-Gávea marcou a primeira prova do ACB na capital. O idealizador do trajeto foi um dos pioneiros do automobilismo brasileiro: Manuel de Teffé, que voltava de uma temporada

competindo na Europa. Para Teffé, o país precisava de uma corrida que tivesse repercussão internacional. Com o apoio de Getúlio Vargas, foi realizada primeira edição do Prêmio Cidade Rio de Janeiro, que contou com a participação de pilotos como Chico Landi, nome de destaque na história do automobilismo brasileiro.

Já em 1934, o evento conseguiu se tornar uma prova oficial da Federação Internacional do Automobilismo, a FIA e passou a se chamar Grande Prêmio Cidade Rio de Janeiro. Para se adequar às regras da Federação, a prova foi transferida para o Circuito da Gávea, com uma extensão de aproximadamente 11 quilômetros, tendo mais de 100 curvas e sendo composto de asfalto, paralelepípedo e areia. Nos quase vinte anos de prova, diversos pilotos de renome nacional e internacional da prova, como Juan Manuel Fangio, Giuseppe Farina, Alberto Ascari e Carlo Pintacuda.

Fora do eixo Rio-São Paulo, o Rio Grande do Sul se tornou também um polo do automobilismo brasileiro. Devido à proximidade com a Argentina e o Uruguai, as provas de grande distância se tornaram muito populares no estado nos anos 20. Entre as mais famosas estão Montevideú – Porto Alegre e Montevideú – Rio de Janeiro. Foi naquela época que as carreiras gaúchas começaram a ganhar fama nacional e alguns pilotos como Norberto Jung começaram a se destacar.

Nas décadas seguintes, com o surgimento do Autódromo de Interlagos, São Paulo se tornou o centro nacional do automobilismo. Provas como as 500 Milhas e as 24 Horas recebiam pilotos de todo o país e do exterior. Mas a competição mais importante do automobilismo brasileiro foi a Mil Milhas Brasileiras.

Idealizada por Wilson Fittipaldi, jornalista da Rádio Panamericana conhecido como Barão, a prova se tornou o maior símbolo de glória do esporte brasileiro. Com a primeira edição em 1956, teve início uma tradição de mais de 50 anos, até 2008, última prova realizada até o momento.

Nos primeiros anos de competições automobilísticas no país, o esporte tinha bastante apoio da imprensa. Por se tratar inicialmente de uma modalidade com bastante apreço pela elite brasileira, os veículos de comunicação não só cobriam e divulgavam as provas, como também chegaram a organizar alguns grandes prêmios. O Barão Fittipaldi é o maior nome nesse sentido, tendo ajudado a fomentar o automobilismo brasileiro e a divulgá-lo, com suas históricas narrações.

Os anos 70 trouxeram uma mudança na cobertura do automobilismo pela imprensa nacional. Com o sucesso e os dois títulos de Emerson Fittipaldi na Fórmula 1, o Brasil passou a acompanhar mais de perto aquela que se tornou a mais importante categoria do automobilismo mundial.

Nos anos 80 e 90, essa atenção e apreço pela Fórmula 1 aumentou ainda mais, com o auge da Era de Ouro do automobilismo brasileiro, que culminou com os três títulos de Nelson Piquet e os três títulos de Ayrton Senna. Naquela época, o Brasil parava para ver as corridas no domingo de manhã com performances históricas como o Grande Prêmio da Hungria de 1986, as corridas de Suzuka que definiram os campeonatos mundiais de 1989 e 1990 e os Grandes Prêmios do Brasil vencidos por Senna em 1991 e 1993.

A morte de Ayrton Senna no Grande Prêmio de Ímola de 1994 trouxe uma das maiores coberturas que a imprensa brasileira já realizou. Canais de televisão dedicavam e modificavam sua programação para cobrir a morte do principal ídolo esportivo brasileiro do período. Jornais e revistas chegaram até a realizar edições e cadernos especiais com tiragens que atingiam a casa dos milhões. Até mesmo *A Voz do Brasil* chegou a modificar sua abertura no dia seguinte à morte de Senna. Ao invés de iniciar com os acordes da ópera *Il Guarany*, de Carlos Gomes, iniciou sua transmissão em 02 de maio de 1994 com o Tema da Vitória, música que a Rede Globo usava nas vitórias de Nelson Piquet e Ayrton Senna nas transmissões.

Desde então, o interesse do brasileiro pelo automobilismo tem decaído de modo geral, afetando não apenas a Fórmula 1. A falta de pilotos vitoriosos no campeonato tem feito a audiência das transmissões cair consideravelmente. Nos últimos anos, a Rede Globo tem cortado aos poucos o tempo de transmissão da categoria no canal, repassando alguns eventos dos finais de semana de prova para a SporTV. Mesmo assim, segundo um levantamento divulgado pelo Portal Terra no final de 2014, o Brasil ainda é o país em que se mais assiste Fórmula 1, em números totais<sup>1</sup>.

Mas, mesmo com toda essa presença que o automobilismo possui no país, pouco se sabe e se divulga sobre o que é praticado no Brasil. Na mídia, o espaço que o esporte possui é dedicado à Fórmula 1 quase que em sua totalidade, e mesmo na imprensa especializada as competições nacionais acabam ficando um pouco de lado.

Meu interesse com o automobilismo iniciou cedo, pela televisão, com apenas seis anos de idade. Logo a primeira corrida que assisti, vitória de Rubens Barrichello no Grande Prêmio da Alemanha em 30 de julho de 2000, considerada uma das melhores performances da década passada e sua primeira na categoria. Passei então a acompanhar mais de perto o automobilismo através da mídia. Ao longo desse tempo, pude observar que a Fórmula 1 é praticamente o único campeonato que possui cobertura além do tempo de transmissão da corrida.

O interesse pelo tema, seu impacto econômico, que só em 2014 chegou a movimentar 260 milhões de reais na cidade de São Paulo no final de semana da etapa, sem falar nos outros campeonatos de outras categorias

---

<sup>1</sup> <http://esportes.terra.com.br/automobilismo/formula1/f1-onboard/blog/2014/02/03/com-77-mi-de-teleespectadores-brasil-e-a-maior-audiencia-da-f1/>

que ocorrem no Brasil, motivaram a escolha do automobilismo brasileiro como tema central deste trabalho.<sup>2</sup>

Para dar conta da proposta, foram produzidos cinco videoreportagens que são introduzidas por um vídeo de apresentação, constituindo-se numa série que pode ser exibida em diferentes telas: televisão, computador, dispositivos móveis. Os episódios utilizam a hibridização de linguagens comuns do meio televisual, principalmente aqueles encontrados em documentários, videoreportagens e produções especiais. A estrutura dos episódios permite que sejam acessados de duas formas: independente, em qualquer ordem (com duração de 12 minutos cada episódio), ou linear, em ordem cronológica (totalizando aproximadamente uma hora de duração). A seguir explica-se o tema e os objetivos de cada episódio.

O primeiro episódio tem como título “Início de carreira e rotinas”. O objetivo era mostrar o dia-a-dia dos pilotos. Falar sobre o início de suas carreiras, no kart, e a evolução para campeonatos de fórmula e/ou turismo. Mostrar também o relacionamento com família, estudos, emprego, como conciliar a vida diária com as viagens para competir muitas vezes a milhares de quilômetros de distância. Na parte familiar, conciliar o esporte com a família, estudos e trabalho é uma grande dificuldade para a maioria dos pilotos. No caso dos mirins, que correm no kart, essa situação é ainda mais problemática, já que os pais precisam estar junto com os filhos nas provas e isso implica em conciliar as viagens com trabalho. Os entrevistados comentam também sobre as dificuldades encontradas quando querem construir uma carreira internacional.

O segundo episódio tem como título “O lado financeiro do

---

<sup>2</sup><http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2014/11/numeros-apontam-que-f1-eleva-receita-e-impulsiona-imagem-de-sp.html>

automobilismo”. O objetivo é mostrar que o automobilismo é uma das modalidades esportivas mais caras em razão da dependência de veículo específico para a prática do esporte. Para quem está começando, é praticamente impossível encontrar patrocínio, sendo a própria família quem financia este início na carreira. O episódio também mostra o quanto custa hoje correr no Brasil, como é a busca dos pilotos por patrocínio, além de explicar em que é investido esses valores.

O terceiro episódio tem como título “A administração do automobilismo”. Poucas pessoas sabem como está estruturada a organização da categoria no Brasil, quais são os órgãos competentes, quem são os nomes por trás do esporte e, principalmente como funciona a parte administrativa. A videorreportagem mostra, através de conversas com presidentes e profissionais importantes das Federações estaduais, um panorama sobre a estrutura interna, a organização de campeonatos e o relacionamento com os pilotos.

O quarto episódio tem como título “Os autódromos e kartódromos brasileiros”. Nos últimos anos, várias pistas estiveram em destaque na mídia por diferentes situações. Desde a destruição do Autódromo de Jacarepaguá no Rio, um dos mais importantes do país, até a construção do Autódromo de Curvelo, em Minas Gerais, que pode se tornar referência nacional. Enquanto alguns estados são bem supridos por autódromos e kartódromos, outros não possuem espaços a formação de base, caso de diversos estados da região Norte. Pilotos e dirigentes, apontam as dificuldades deste cenário e a visita da equipe a alguns autódromos-chave do país, permite discutir para onde caminha essa situação.

O quinto episódio tem como título “A imprensa e o automobilismo” e tem como objetivo discutir o espaço dedicado à modalidade e aos campeonatos brasileiros na grande mídia e na imprensa especializada. Além

disso, é mostrado a relação entre os pilotos e a imprensa e as atividades das assessorias.

Para obter o resultado esperado, foram realizadas entrevistas com os mais diversos tipos de fontes. Entre pilotos, indo dos iniciantes no kart até os que disputam categorias de ponta no país, como os da Stock Car Brasil. Além deles, entrevistas com os responsáveis pela parte administrativa do automobilismo, como membros da Confederação Brasileira e das Federações estaduais, com jornalistas da mídia especializada, e assessores, organizadores de eventos, entre outros.

As imagens de apoio foram produzidas a partir da participação em eventos de automobilismo, do acompanhamento do dia-a-dia das fontes e dos locais de entrevista como as redações dos veículos de imprensa, paddock, salas de imprensa, entre outros.

### 3 JUSTIFICATIVA DO TEMA E DO FORMATO

A escolha do tema se deu pela minha proximidade e interesse no automobilismo. Entre todas as modalidades esportivas, o automobilismo é a que eu acompanho mais de perto desde cedo, assistindo à diversos campeonatos brasileiros e mundiais, como a Fórmula 1, Stock Car Brasil, IndyCar, Fórmula E, Campeonato Mundial de Endurance, Campeonato Mundial de Rally, Brasileiro de Turismo, entre outros.

No Brasil, o automobilismo já teve uma grande representação dentro da mídia, em especial nas décadas de 1970, 1980 e o começo de 1990. O motivo foi aquela que é considerada a era de ouro do país na Fórmula 1, quando em pouco mais de 20 anos, tivemos três pilotos (Emerson Fittipaldi, Nelson Piquet e Ayrton Senna), acumulando vitórias, títulos mundiais e uma grande legião de fãs aqui e ao redor do mundo.

A morte de Ayrton Senna, no Grande Prêmio de Ímola, em 1º de maio de 1994, foi um grande divisor de águas para a cobertura automobilística brasileira. A cobertura do evento se tornou um dos maiores fenômenos já visto, como explica Scarduelli (1995, p. 18):

[...] começa um processo de comoção nacional que vai influenciar integralmente a programação dos meios de comunicação. Emissoras de tevê e rádio alteram suas atividades normais [...]. Jornais cederam grande espaço à tragédia de Ímola, enquanto as revistas, naquela semana, lançaram mais de dois milhões de exemplares extras, dedicados exclusivamente ao piloto.

Passado esse período, o automobilismo continuou a ter um espaço considerável na mídia, com o aparecimento de novos campeonatos e modalidades para transmissão na TV aberta, como foram os casos da Stock Car Brasil, Fórmula Truck, Mundial de Motovelocidade, Fórmula Indy, entre

outros. Mas na mídia como um todo, o foco da cobertura estava concentrado no que acontecia fora do país. Pouco se dizia (e se diz) sobre o que acontece dentro do Brasil.

Mais recentemente, essa situação começou a se agravar, com o automobilismo perdendo, e muito, espaço na TV aberta, migrando para os canais pagos. Atualmente, apenas a Fórmula 1 e a Fórmula Truck são transmitidas na íntegra na TV aberta, na Rede Globo e na Bandeirantes, respectivamente.

Mas, como já foi dito acima, o que chama a atenção é que fora das transmissões de prova, a cobertura feita em cima do automobilismo foca no exterior. Grandes portais e jornais acabam falando exclusivamente sobre a Fórmula 1, e deixam de lado os campeonatos brasileiros ou até mesmo os pilotos brasileiros que estão no exterior correndo em outras categorias. Mesmo na mídia especializada, é possível ver esse movimento, mas aqui existe uma cobertura nacional, mesmo que em alguns casos seja incipiente.

O automobilismo acaba tendo uma cobertura contrária à grande maioria das modalidades esportivas, que acabam focando mais nas competições nacionais, mesmo que não falem sobre suas respectivas bases.

Quando vemos reportagens sobre automobilismo na imprensa no geral, quase todas se dedicam a analisar os resultados das provas, a classificação dos campeonatos, possíveis declarações dos pilotos e movimentações de equipe. Reportagens mais aprofundadas, sobre questões financeiras, administrativas ou a base do automobilismo são raridades. Quase todas estão localizadas nos portais de imprensa especializada.

Se fala muito pouco sobre a estrutura do esporte no país como um todo. Iniciativas como o Grande Premium<sup>3</sup>, site derivado do portal Grande

---

<sup>3</sup> <https://grandepremium.grandepremio.uol.com.br/>

Prêmio, que se dedica à produção de reportagens mais aprofundadas, tem tentado reverter a situação, mas como seu acesso é limitado ao pagamento de uma assinatura, acaba limitando a divulgação.

Em situações especiais, o automobilismo nacional acaba ganhando destaque na mídia. Mais recentemente, podemos ressaltar três casos. A (possível) destruição do Autódromo Internacional dos Pinhais, na Grande Curitiba, o escândalo envolvendo os comissários da Confederação Brasileira de Automobilismo na Stock Car Brasil e a quebra do recorde de jejum de vitórias do Brasil na Fórmula 1. Nesses momentos, é possível ver reportagens que tentam analisar as questões propostas por este trabalho de conclusão de curso.

O TCC apresenta um panorama da situação do automobilismo brasileiro, mais especificamente das categorias de kart e asfalto. Essa distinção se dá porque a Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA), órgão máximo da administração do esporte no Brasil, pontua a existência de outras três modalidades, que não serão abordadas durante a produção: rally, arrancada e terra.

A opção pelo foco nos campeonatos de asfalto e kart também tem a ver com a sua importância no cenário do esporte. São nessas modalidades que estão situadas as principais competições de monopostos (carros ou protótipos com apenas o lugar do piloto), stock (com a utilização de carros de passeio adaptados para corrida) e endurance (corridas de longa duração). Nessa direção, é possível falar sobre a carreira dos pilotos como um todo, já que a grande maioria que começa no kart, acaba seguindo para as competições de asfalto, pelas características próximas dos veículos.

Se já se fala pouco sobre os campeonatos nacionais, a parte

---

4 <http://globoesporte.globo.com/motor/formula-1/livio-oricchio/noticia/2016/06/e-preciso-mudar-tudo-na-cba-para-o-brasil-voltar-ter-grandes-pilotos-na-f1.html>

administrativa tem ainda menos espaço na mídia. Por mais que diversos pilotos como Nelson Piquet, Felipe Massa e Rubens Barrichello façam críticas públicas à Confederação Brasileira de Automobilismo e às federações estaduais por má gestão e falta de apoio aos pilotos, poucos sabem como essas instituições funcionam e, principalmente, quem está à frente delas.

Em resumo, a grande questão que o projeto se propõe a responder é: como funciona o automobilismo brasileiro, nas categorias de asfalto e kart e quais são as dificuldades encontradas por pilotos, dirigentes e imprensa na realização e cobertura do esporte.

Para o formato, foi escolhido, em conjunto com a professora orientadora, uma hibridização de linguagens do televisual inspirado na videoreportagem, pois esse formato é o que mais se aproxima do objetivo de valorizar o conteúdo e produzir com os recursos que se têm. Por isso a definição de Thomaz (2007, p.59) da videoreportagem se encaixa em meus propósitos:

[...] reforça a presença de um autor-narrador e sua veiculação não está limitada aos canais de TV educativos ou por assinatura. Outro diferencial é que o videorepórter privilegia a informação em detrimento da qualidade plástica.

Para Thomé (2011, p.11), o videorepórter tem uma outra possibilidade que se torna um diferencial interessante das demais produções de TV, o que pode muito bem ser adaptado para uma produção para a web com linguagem híbrida: “[...] o videorepórter pode romper com a estrutura convencional de telejornalismo que utiliza passagem, *offs* e as sonoras na produção das reportagens.” Assim, pode-se encaixar novas possibilidades no produto, tornando-o ainda mais autoral. Thomaz (2007, p.61) explica a função do videorepórter:

Quando o videorepórter atua na produção de materiais telejornalísticos, precisa exercer diferentes funções. Poderá acumular as obrigações do pauteiro, do repórter, do repórter cinematográfico, do editor, entre outras. Cada atividade tem características e exigências específicas. O roteiro de trabalho assemelha-se à ordem genérica seguida pelas equipes tradicionais de TV e foram divididas nesta pesquisa em três etapas:

1. produção da pauta: definição do tema e proposta da matéria, estratégias de abordagem e ordem de gravação;
2. momento de ir a campo: gravação das entrevistas, captura de imagens, gravação da passagem (também chamada de boletim), observação e investigação dos dados;
3. seleção do material e formatação final: a edição (construção do texto e montagem da matéria).

Em projetos em vídeo, a edição possui uma função primordial em organizar as informações no melhor modo para ser transmitida ao espectador. Na videoreportagem, ela possui uma importância ainda maior com a integração do trabalho autoral. Thomaz (2007, p.69) explica:

Além de possibilitar mais agilidade, a edição do material pelo próprio videorepórter reforça a identidade do trabalho autoral, moldado segundo o estilo individual, a intencionalidade do autor, a tradução pessoal do mundo, as idéias e hábitos particulares, além da influência do contexto social em que desenvolve-se o indivíduo.

Dentre as possibilidades de produção da videoreportagem, uma se destacou na hora da análise teórica para esse projeto, a videoreportagem documental, que fundamenta a proposta da série de videoreportagens:

As videoreportagens documentais apresentam características comuns com os documentários, mas possuem uma particularidade em relação aos documentários convencionais: o fato de o mesmo profissional operar a câmera e fazer as entrevistas. E este fator interfere consideravelmente na linguagem que o videorepórter utiliza para gravar seu material: câmera na mão, maior intimidade com o personagem e, conseqüentemente, desempenho mais desenvolvido dos

entrevistados, facilidade de locomoção e até mesmo de entrar em locais (lugares) onde uma equipe jamais poderia chegar, seja pela limitação física do espaço, seja pela limitação imposta pelos entrevistados. Outra característica importante refere-se ao produto autoral, que revela a identidade de cada viderrepórter. Todos esses fatores contribuem para que o produto final seja diferenciado enquanto linguagem. (THOMÉ, 2011, p.22)

A opção por utilizar a internet como uma segunda plataforma de divulgação também se deu nessa fase. Ao analisar a imprensa especializada e a imprensa tradicional mais perto, percebe-se que é na internet que o automobilismo brasileiro possui mais espaço, mesmo que ainda seja pouco quando comparado com a Fórmula 1 e outras categorias. A facilidade de disseminação da informação pela web pode ajudar a levar mais facilmente ao fã de automobilismo e àqueles que não conhecem muito a modalidade a situação atual do esporte no país.

O público-alvo representou uma grande dúvida para mim no projeto. De primeira, achei que era ideal voltar a série para fãs de automobilismo, mas a internet funciona diferente da televisão. Os arquivos estão disponíveis nas plataformas para qualquer um acessar a qualquer momento, fã de automobilismo ou não. Então por isso decidi mudar o tom das reportagens, tentando abarcar toda essa gama de pessoas que vai dos que não entendem ou conhecem o automobilismo até aqueles que possuem compreensão do esporte.

A análise do conteúdo obtido ao longo do processo de apuração, porém, levantou uma outra questão ainda mais importante com relação ao formato. Muitas informações, de grande relevância para esse panorama do automobilismo brasileiro, foram obtidas através de pesquisas online, leitura de documentos, entre outros modos, sem ter uma fonte específica falando sobre elas, assim, optou-se por readaptar o formato para agregar as informações necessárias à compressão do espectador sobre o tema. Este

contexto também motivou a inclusão de um outro apresentador para dinamizar a videoreportagem e distribuir melhor o fluxo da narrativa.

## 4 PROCESSOS DE PRODUÇÃO

### 4.1 PRÉ-PRODUÇÃO

A pré-produção foi uma das etapas mais longas desse Trabalho de Conclusão de Curso. A concepção da pauta foi uma das etapas mais complicadas de superar.

Por boa parte da minha graduação, sabia que queria trabalhar com o tema do automobilismo no formato de vídeo em meu Trabalho de Conclusão de Curso, mas queria arrumar uma pauta que fugisse do senso comum das coberturas que se vê na imprensa e principalmente, que se tratasse de uma contribuição ao campo do Jornalismo Esportivo.

Foram cerca de três meses entre a concepção e a delimitação da pauta, entre fevereiro e março de 2015. Com a separação das reportagens, realizei as demais etapas da pré-apuração, como levantamento de referências bibliográficas, para o projeto teórico, pesquisa online e em campo de fontes para as entrevistas e de eventos para a produção de imagens de apoio.

Antes do início da disciplina de Técnicas de Projetos, cursada no segundo semestre de 2015, ministrada pela professora Daiane Bertasso, já realizava reuniões de orientação com a professora Cárilda Emerim, com o objetivo de discutir criticamente o projeto. Um dos pontos de discussão era uma reflexão sobre a função do jornalismo esportivo e do papel do repórter especializado em automobilismo. Coelho (2004, p.37) define a função e a importância desse tipo de profissional:

Não existe jornalista de esportes. Existe o jornalista, aquele se dedica a transmitir informações de maneira geral, o especialista em generalidades. Que se torna muitas vezes melhor quando é, de fato, conhecedor do assunto específico. Quando vira jornalista de basquete, de vôlei, de futebol, de automobilismo. Nunca de esportes. O problema é que o

mercado só permite a criação de jornalistas de futebol, de automobilismo, por vezes de tênis.

Como já mencionado acima, o jornalismo esportivo possui uma dificuldade que é a formação de repórteres especializados nas diversas modalidades. No caso do automobilismo, existe uma dificuldade acrescida: o conhecimento sobre carros. Coelho (2004, p.42-43), lembra um momento clássico da cobertura da Fórmula 1 pelo jornalismo brasileiro: a era Piquet e Senna:

Só não é tão comum ainda ver pilotos e mecânicos de equipes de Fórmula 1 reclamando do despreparo das pessoas envolvidas na temporada. O símbolo desse questionamento dos pilotos era o brasileiro Nelson Piquet. Nos anos 80, ele ganhou seguidas vezes o prêmio Limão, oferecido ao esportista mais antipático do circo da Fórmula 1. Nunca reclamou por isso. Sabia que o prêmio lhe era outorgado por jornalistas que reclamavam do tratamento a eles dispensado. Quem conhecia o assunto, no entanto, nunca reclamou da maneira como Piquet se referia a eles. [...] O automobilismo exige um preparo técnico que outros esportes não exigem.

Durante o segundo semestre de 2015, realizei a pré-produção e a produção em conjunto, por causa da disciplina Técnica de Projetos, onde desenvolvemos o projeto teórico do trabalho. Lá, consegui delimitar melhor meus objetivos com o trabalho, meu cronograma de produção

#### 4.2 GRAVAÇÕES / PRODUÇÃO

Ainda durante a etapa de pré-produção, iniciei as gravações do projeto. O primeiro evento utilizado como local de gravação foi o Campeonato Sul-Americano de Kart Rotax, realizado no Kartódromo Arena Sapiens, em Canasvieiras, em Florianópolis, entre 01 e 04 de julho de 2015.

Optei por iniciar com esse evento por dois motivos: os campeonatos de kart organizados pela Rotax são alguns dos mais importantes do país e do mundo e o realizado em Florianópolis foi o campeonato sul-americano, com a participação de kartistas de diferentes idades do país inteiro, disputando vagas para o mundial, que foi realizado em Portugal em novembro do ano passado. Isso me ajudou a ter contato com pilotos de estados que eu não poderia visitar para ver mais de perto a situação do automobilismo nos outros estados. Em segundo lugar, pela situação que Santa Catarina passa com o automobilismo, pois a Federação de Automobilismo do Estado de Santa Catarina (FAUESC), não realiza campeonatos de asfalto no estado por falta de um autódromo, e mesmo com dois kartódromos em Florianópolis, quase não realiza eventos neles. Em 2016, por exemplo, estão programadas apenas duas competições na capital, e ambas de campeonatos nacionais. O Catarinense de Kart, ainda aparece, até a entrega deste relatório, sem local definido.

Devido às condições do local e a falta de alguns equipamentos, as gravações no Campeonato acabaram sendo limitadas. Por não possuir um espaço adequado para a gravação de entrevistas, optei por apenas fazer contato com os pilotos de Santa Catarina e conversar um pouco com os pilotos de outras localidades, entre eles Rubens Barrichello, ex-piloto da Fórmula 1 e campeão da temporada 2014 da Stock Car Brasil.

Realizei então, apenas gravações de imagens de apoio do campeonato, gravando desde as competições dos pilotos mais jovens, até as dos mais velhos.

A segunda etapa envolveu uma viagem ao Rio de Janeiro, em setembro de 2015. Ela não teve como intenção principal as gravações para o trabalho, sendo o foco a participação no Congresso da Sociedade Brasileira de Estudos Interdisciplinares em Comunicação – Intercom, mas separei alguns dias para a produção. Além da gravação de imagens gerais do Rio de

Janeiro e do local onde ficava o Autódromo de Jacarepaguá, que deu lugar ao Parque Olímpico dos Jogos Rio-2016, fiz a primeira entrevista do trabalho. Djalma Neves, presidente da Federação de Automobilismo do Rio de Janeiro – FAERJ, comentou sobre a história da Federação, o trabalho, a equipe, o relacionamento com os pilotos e com a CBA e as perspectivas para o estado, segundo mais importante do país e que está sem um autódromo para a realização de campeonatos oficiais.

Além da entrevista com Djalma, tinha também uma entrevista marcada com Clayton Pinteiro, presidente da Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA, junto de uma visita à sede da Confederação. Mas devido à desorganização dos funcionários da CBA, que nunca sabiam quando Clayton viria do Rio de Janeiro (ele mora no Nordeste). Assim, saí do Rio de Janeiro, sem uma das entrevistas que seriam essenciais para esse trabalho.

A primeira viagem de dedicação exclusiva ao trabalho foi realizada em outubro de 2015. Fui até Curitiba para acompanhar uma das etapas da Stock Car Brasil, no Autódromo Internacional dos Pinhais, na Grande Curitiba. Além da Stock Car, provas do Mercedes-Benz Challenge, Fórmula 3 Brasil e Brasileiro de Turismo estavam sendo realizados no final de semana.

Entre 15 e 18 de outubro, realizei duas entrevistas que foram essenciais para o entendimento da situação do automobilismo no Brasil. A primeira foi com Cacá Bueno, piloto pentacampeão da Stock Car e um dos pilotos mais importantes da história do país. A entrevista foi bastante abrangente, tendo uma duração de quase uma hora e meia. Cacá falou de sua carreira, da Stock Car e dos outros campeonatos que já participou, mas, principalmente, deu opiniões bem formadas sobre temas polêmicos, como a administração do esporte feita pela CBA, a destruição do Autódromo Internacional dos Pinhais, a perda de público do automobilismo brasileiro, entre outras questões. Desde o início tinha o objetivo de entrevistar Cacá devido à sua importância no automobilismo brasileiro e, principalmente, por

sua opinião forte com relação ao esporte. Foi, sem dúvida, a entrevista mais importante de todo esse processo.

A entrevista com Cacá foi um pouco problemática, mas não havia solução. Ela foi realizada na quinta-feira à tarde, único horário que ele poderia estar presente por mais tempo. Mas por causa de uma forte chuva, a entrevista foi feita dentro do motor home do piloto. Lá, o barulho da chuva não era um problema, mas a luz foi um grande desafio para superar.

Minha segunda entrevista feita nesse período foi com o também piloto da Stock Car Brasil e ex-piloto da Fórmula 1 Antônio Pizzonia. A opção por entrevistar Pizzonia tem relação direta com meu problema de não conseguir visitar diversos lugares do país. Pizzonia possui uma história bastante curiosa. Ele vem do Amazonas, lugar que não possui autódromo, kartódromo, campeonatos ou ao menos uma tradição no automobilismo. Assim, ao trazer esse caso específico, consegui mostrar um lado pouco conhecido da modalidade no país.

A entrevista com Pizzonia se mostrou uma grande dificuldade, mas que posteriormente passou a ser interessante para meu trabalho. A entrevista foi feita na área dos boxes, onde os carros circulam, e que fica ao lado da reta principal do autódromo. Durante a entrevista, uma corrida do Brasileiro de Turismo estava acontecendo e tinha receio de que o barulho dos carros fosse comprometer a entrevista. Depois, ouvindo o áudio com calma, percebi que o conteúdo não foi afetado, o barulho dos carros até contextualizou mais a entrevista. Optei por fazer apenas essas duas entrevistas para poder focar no conteúdo delas, dada a importância dos pilotos e o cumprimento do cronograma inicial que possuía.

Além disso, aproveitei esses quatro dias para fazer contato com assessores das equipes e pilotos, pensando na minha viagem para São Paulo, inicialmente planejada para janeiro de 2016. Fiz também diversas imagens de

acervo das corridas e do Autódromo Internacional dos Pinhais, já que inicialmente sua demolição estava programada para o final de 2015.

Nos últimos dois meses de 2015, meu cronograma passou por dois reveses bem importantes. No final de novembro, o Kartódromo localizado no Parque Beto Carreiro World, em Penha, em Santa Catarina, sediaria uma competição nacional de kart organizada pela CBA. Mas por falta de resposta dos organizadores, fui obrigado a desistir da viagem, por não ter uma credencial e acesso garantido.

Em dezembro, eu tinha tudo garantido para poder acompanhar as etapas finais de cinco dos campeonatos mais importantes do país no Autódromo de Interlagos, em São Paulo: Stock Car Brasil, Brasileiro de Marcas, Brasileiro de Turismo, Fórmula 3 Brasil, e Mercedes-Benz Challenge. Mas, de última hora, minha credencial foi revogada devido ao grande número de pedidos de profissionais para cobrir a etapa. Mas, em compensação, a organização da Vicar, que é responsável pelos cinco campeonatos, me garantiu que eu teria acesso livre na primeira etapa de 2016, que seria realizada em Curitiba, depois do anúncio de que a demolição do autódromo seria adiada para o meio de 2016.

Por motivos pessoais, precisei refazer meu planejamento de 2016. A viagem de 15 dias para São Paulo programada para o final de janeiro acabou sendo dividida em duas partes, a primeira a ser realizada em março e a outra em abril.

Em março, dei início à viagem mais importante da produção. Primeiro, fui à Curitiba, gravar na etapa inaugural da Stock Car Brasil, a Corrida de Duplas, um dos eventos mais importantes do calendário automobilístico brasileiro atualmente. Passei sete dias na cidade, cinco participando dos eventos no Autódromo e duas para fazer imagens gerais da cidade e outras entrevistas.

No autódromo, aproveitei para fazer mais imagens de apoio. Dessa vez, consegui ser mais objetivo, já que pude analisar as imagens feitas em outubro para ver o que faltou, o que precisava ser melhorado e buscar detalhes.

No total, realizei quatro entrevistas com pilotos. As minhas duas maiores dificuldades foi lidar com as condições do local e o cronograma apertado dos pilotos, algo com a qual já havia lidado em outubro.

Meus entrevistados dessa vez foram os pilotos Allam Khodair, Felipe Guimarães, Lucas Foresti e Bia Figueiredo. Minhas escolhas foram baseadas nos seus locais de origem (Felipe e Lucas) e experiência (Allam). Bia foi uma das minhas escolhas iniciais já que desde sempre eu via a necessidade de abordar a situação das mulheres pilotos no Brasil, como é o início de suas carreiras, se enfrentam preconceitos, entre outros tópicos. E Bia ainda tem outro fator bastante interessante que é sua experiência no exterior, correndo na Indy Lights e nas 500 Milhas de Indianápolis.

Diferente das anteriores, as entrevistas dessa etapa foram pensadas com mais cuidado. O fato de quase não ter chovido durante o final de semana também ajudou. Todas as entrevistas foram feitas em locais iluminados, sem barulhos altos atrapalhando. Exceto a entrevista com Lucas Foresti, já que o sistema de som do autódromo foi ligado durante a conversa.

Nos dias fora do autódromo, tinha já agendado duas entrevistas. Uma com Rubens Gatti, atual presidente da Federação Paranaense de Automobilismo e outra com Ruslan Carta Filho, piloto paranaense. Mas, no final, nenhuma das duas foi realizada. Rubens estava programado para estar presente na Stock Car, mas acabou não indo por problemas pessoais. Já Ruslan, simplesmente deixou de responder minhas mensagens no Facebook e no What's App. Assim, saí de Curitiba com apenas quatro entrevistas, das seis que havia previsto. De Curitiba, fui direto para São Paulo e segui na

apuração, ficando lá mais cinco dias, nos quais realizei quatro novas entrevistas.

A primeira foi com Marcos Galassi, idealizador da F-Inter, campeonato de Fórmula que pode ajudar a fomentar a base de pilotos de monopostos do país. Em uma entrevista de quase uma hora de duração, Marcos comentou sobre como surgiu a ideia da F-Inter, como vai funcionar o campeonato, entre outras coisas. Um ponto interessante a destacar é que essa entrevista foi feita no estúdio em que o Portal Grande Prêmio grava o videocast Paddock GP, por isso a decoração temática de automobilismo no fundo.

A segunda foi com Felipe Motta. Felipe é atualmente editor-chefe da edição brasileira do Motorsport, maior portal de automobilismo do mundo. A iniciativa de dividir o portal em edições nacionais é nova, por isso a estrutura aqui do país ainda é pequena. Felipe comentou sobre sua carreira, a história do portal e sobre como consegue dar conta de três trabalhos em mídias diferentes. Além do Motorsport, ele é também repórter, comentarista e apresentador na Jovem Pan e na Fox Sports.

A terceira entrevista foi com José Aloízio Cardoso Bastos, ou Seu Bastos, como é conhecido, presidente da Federação de Automobilismo de São Paulo – FASP. A entrevista com Seu Bastos se mostrou muito mais importante do que eu havia inicialmente planejado. Além das questões básicas, como estrutura da Federação, Seu Bastos conseguiu abordar muitas questões que eu havia planejado inicialmente para Cleyton Pinteiro, presidente da CBA. Mas principalmente, ele falou bastante sobre os problemas que enfrenta com a SPTuris, empresa responsável pela administração do Autódromo de Interlagos.

A quarta e última entrevista da viagem representou uma realização pessoal. Tive a oportunidade de fazer uma entrevista com Flávio Gomes, que eu considero um dos mais importantes jornalistas especializados em

automobilismo da história do país. Flávio cobriu por muito tempo a Fórmula 1 para a Folha de São Paulo, criou a agência de notícias especializada em automobilismo Warm Up e o Grande Prêmio, maior portal sobre o esporte no país. Todos esses tópicos foram abordados na entrevista, além de opiniões gerais sobre a CBA, os pilotos, os escândalos e a imprensa esportiva no geral. Aproveitei, ao final da entrevista, para fazer imagens dele e da sala do Grande Prêmio.

No último dia da viagem, aproveitando a estada em São Paulo, realizei imagens no festival Lollapalooza, realizado em Interlagos, por se tratar de um tema que eu abordaria nas reportagens.

No final das contas, essa foi a única etapa de gravação em que tudo deu certo.

Quinze dias depois de ter ido embora de São Paulo, voltei para a minha última viagem de produção. Mas foi bem diferente da anterior. Só não posso considerar uma viagem totalmente perdida pelo motivo que menciono abaixo.

Eu tinha cinco entrevistas combinadas para os cinco dias que passei lá. Mas, assim como em Curitiba, quatro das cinco fontes pararam de me responder ou precisaram cancelar por outros motivos. Dinho Leme, assessor da CBA e um representante do Interlagos Motor Clube foram os que pararam de me responder. Pipó Derani, piloto do Campeonato Mundial de Endurance precisou cancelar por problemas na sua agenda e por sua curta passagem pelo Brasil, já que na semana seguinte teria que estar na França para os primeiros testes da temporada do WEC.

O caso mais interessante foi o da SPTuris. Tentei marcar uma entrevista com João Mihalik, administrador responsável pelo autódromo. Até certo ponto o contato com a assessoria estava tranquilo, com respostas sempre favoráveis. Mas de uma hora para outra, resolveram cancelar a entrevista, alegando entre outras razões “motivos de segurança”. Além disso, resolveram

barrar minha visita a Interlagos, para gravar imagens das obras que estão sendo feitas a pedido de Bernie Ecclestone, presidente da Formula One Management.

A única entrevista das cinco que saiu foi com Eduardo Antonialli, assessor da Vicar, empresa que organiza, entre outros campeonatos, a Stock Car Brasil. A entrevista girou em torno da organização da assessoria dos cinco campeonatos, o relacionamento com os demais assessores, pilotos e a imprensa em modo geral.

De última hora, descobri que a primeira etapa do Superbike Brasil seria realizada em Interlagos no final de semana em que eu estava em São Paulo. Rapidamente entrei em contato com a assessora do Superbike, que muito gentilmente me cedeu uma credencial para o final de semana. Assim, consegui entrar em Interlagos e filmar tranquilamente, sem nenhum problema. Inclusive, os próprios seguranças do autódromo foram bastante solícitos, ao me deixaram filmar em partes que não seriam normalmente liberadas.

A última etapa de entrevistas foi em Florianópolis. Tinha uma lista fechada de entrevistados, mas passei por vários problemas para conversar com eles. Várias tentativas de contato foram feitas via Facebook, What's App e até Instagram. Quando estava quase desistindo dos entrevistados locais, recebi resposta de três pilotos: Bruna Tomaselli, André Giotto e João Vitor Barcelos. No final, realizei entrevistas com os dois primeiros. A entrevista com João Vitor e sua família ficou impossibilitada devido ao calendário de viagens do piloto.

A entrevista com Bruna foi motivada devido à sua idade (18 anos) e de ser uma piloto que está correndo em uma importante categoria de base internacional, a Fórmula 4 Sul-Americana. A entrevista girou em torno de seu início no automobilismo, os problemas que ela enfrentou no esporte por ser mulher, sua experiência na Fórmula 4 e o seu planejamento para o futuro.

Já a entrevista com André foi motivada pelo fato dele fazer parte da incubadora de pilotos da F-Inter. Mas a entrevista focou também em um dado interessante descoberto durante a conversa: o fato dele ter sido obrigado a parar de correr de kart ainda criança devido à falta de dinheiro de sua família e à falta de patrocínio.

Finalizadas as entrevistas, a última etapa de produção foi a gravação das cabeças e offs. Elas foram feitas na UFSC, devido à versatilidade de ambientes que a Universidade tem. Isso ajudou bastante devido ao total de seis roteiros que tinha para gravar.

Essa foi a única etapa da produção que contou com a ajuda de colegas do curso de Jornalismo. A aluna da sexta fase do curso, estagiária da TV UFSC, Gabriela Bankhardt, dividiu a função de apresentadora e de repórter cinematográfica; Fernando Lisboa também atuou como cameraman. A seguir, apresenta-se a decupagem e o roteiro, que foi realizada antes da etapa acima descrita, de gravação de cabeças e offs.

#### 4.3 DECUPAGEM E ROTEIRO

Após a finalização da última entrevista, fiz toda a etapa de decupagem das 14 entrevistas feitas ao longo desses 10 meses. Com isso, montei a versão final dos roteiros, já que tinha toda a estrutura montada previamente, dependendo apenas de selecionar exatamente quais falas dos entrevistados usaria.

Foi nesse momento que decidi pela utilização de um segundo apresentador junto comigo. Percebi que muitos pontos importantes, que não poderia deixar de fora, não possuíam falas de fontes, como os custos de correr no Brasil e a situação do Autódromo de Brasília, por exemplo. Assim, teria muitas coisas para falar sozinho, o que ao meu ver, deixaria a informação muito pesada

Assim, precisei tirar um pouco da personalidade que o projeto tinha anteriormente. Mas continuei apostando em características das produções para a internet, como o enquadramento mais fechado e a narrativa, que pode ser acessada tanto linear quanto não-linear.

Outra decisão tomada nessa etapa foi a de criar um vídeo introdutório que explicasse mais sucintamente a proposta da série de videorreportagens Circuito Brasil, evitando a explicação sobre o programa no início de cada episódio.

#### 4.4 EDIÇÃO E FINALIZAÇÃO

Com os roteiros prontos e as cabeças, passagens e offs gravados, dei início à edição geral. A primeira etapa foi o corte dos trechos específicos das sonoras que entrariam nos episódios. Daí realizei a parte final da produção, dividindo as etapas com minha orientadora.

Em seguida, realizei a busca e seleção dos vídeos de acervo que entrariam nos episódios. No geral, elas consistem em imagens de arquivo ou de assuntos e locais abordados no projeto que não tive acesso ao longo da produção.

Antes de iniciar a edição geral dos episódios, fiz também a sincronização dos áudios e vídeos das entrevistas. Isso foi necessário porque a minha câmera não tinha entrada para microfone, então utilizei meu gravador para a captação do áudio.

Toda a etapa de sincronização me representou um grande problema, porque por algum motivo desconhecido, a câmera e o gravador capturavam em frequências diferentes. Após alguns minutos de fala do entrevistado, precisava fazer um leve corte no arquivo de áudio e adiantar ele em um frame para que ficasse novamente sincronizado. Uma tarefa que seria simples,

acabou durando cerca de três dias porque precisei assistir a todas as entrevistas novamente.

Na sequência da edição foram escolhidas as músicas para os episódios. Escolhi o site Jamendo<sup>5</sup> para formar meu banco de músicas. Optei pelo site pelo fato de ser composto por músicas autorais de bandas independentes que buscam divulgação. Assim, todas as músicas disponíveis estão em Creative Commons. Em seguida, fiz a busca pela vinheta de abertura. Escolhi um template que achei na internet e pedi ajuda para o Filipe Serpa que fez a vinheta no After Effects.

Junto com a escolha do template da vinheta fiz a produção do logo. Escolhi a fonte Black Crayon para a escrita Circuito Brasil por lembrar o asfalto imperfeito dos circuitos e o estado do pneu após o fim de uma corrida. O desenho do carro também veio de uma fonte, chamada Formula 1. A disposição do logo foi pensada para a utilização nos GC's dos episódios. Ambas as fontes foram baixadas no site dafont.com.

A etapa de edição final foi uma das mais rápidas, levando aproximadamente dez dias entre cortes finais, tratamento de áudio e vídeo e inserção de créditos de imagem e de entrevistas.. Não considero o tempo ideal, pelo fato de ser um trabalho de conclusão de curso, mas achei uma escolha necessária. Tentei ao máximo conseguir conteúdo de qualidade para meu projeto, por isso acabei fazendo entrevistas no meio do mês de julho, pouco menos de um mês antes da entrega para a banca examinadora. Nessa parte fiz toda a montagem final, trabalhando inicialmente com os cortes brutos antes de ir refinando para a versão final.

---

<sup>5</sup> <https://www.jamendo.com/>

## 5 RECURSOS

### 5.1 EQUIPAMENTOS

As gravações foram feitas utilizando de duas a três câmeras, dependendo do local na qual as imagens foram realizadas e da importância da fonte. Para as entrevistas fora de Florianópolis, utilizei apenas uma Câmera Canon modelo T3 e uma GoPro modelo Hero Black 4. Para a Canon, foram utilizadas lentes 18-55mm e 75-300mm. Nas entrevistas, a 18-55mm e a 75-300mm para a captação de imagens de apoio nos autódromos e kartódromos.

Além das câmeras, foram utilizados um microfone de lapela omnidirecional conectado a um gravador Phillips modelo Voice Tracer. De apoio para a câmera Canon, foi utilizado um tripé fotográfico WF modelo MT3770. E para a GoPro, um monopod específico para a câmera e um acessório que permite colocar a câmera em carros.

Entre outros equipamentos utilizados estão 1 cartão de memória de 32GB, 1 cartão de memória de 16GB e 2 cartões de memória de 8GB, todos modelo SanDisk MicroSD e um celular Samsung modelo Galaxy S5 Mini. E para a edição, foi utilizado um notebook HP da linha Pavillion. Todos os equipamentos citados são de origem própria, adquiridos antes da produção ou especificamente para a produção deste trabalho de conclusão de curso.

Os custos estão listados na tabela:

<b>Produto</b>	<b>Custo Aproximado</b>
Câmera Modelo Canon T3	R\$1.400,00
Lente Canon 18-55mm	R\$300,00
Lente Canon 75-300mm	R\$500,00

Cartão de Memória 32GB SanDisk	R\$100,00
Cartão de Memória 16GB SanDisk	R\$40,00
2 Cartões de Memória 8GB SanDisk	R\$20,00 (cada) R\$40,00 (total)
Gravador Phillips Voice Tracer	R\$150,00
Dois microfones de Lapela Omnidirecional	R\$55,00 (cada) R\$110,00 (total)
GoPro modelo Hero 4 Black	R\$2.350,00
Carregador GoPro de parede	R\$220,00
Monopad para GoPro	R\$70,00
Câmera Fujifilm modelo Finepix	R\$800,00
Tripé Fotográfico WF modelo MT3770	R\$220,00
Celular Samsung Galaxy S5 Mini	R\$990,00
Notebook HP linha Pavilion	R\$3.500,00
<b>TOTAL</b>	<b>R\$10.790,00</b>

## 5.2 OUTROS GASTOS

Fora dos gastos com equipamentos, tive gastos com as viagens realizadas para São Paulo, Curitiba e Rio de Janeiro, entre passagens, hospedagem, deslocamento interno e alimentação, como apontados na tabela:

<b>Função</b>	<b>Valor aproximado</b>
---------------	-------------------------

Passagem de ida e volta para o Rio de Janeiro	R\$300,00
Passagens de ida e volta para Curitiba	R\$320,00
Passagens de ida e volta para São Paulo	R\$500,00
Hospedagem no Rio de Janeiro	R\$300,00
Hospedagem em Curitiba	R\$400,00
Hospedagem em São Paulo	R\$500,00
Gastos Internos	R\$2.500,00
<b>TOTAL:</b>	<b>R\$4.820,00</b>

Somando as duas tabelas, atingimos o total de R\$15.610,00 gastos na produção deste trabalho.

### 5.3 VIABILIDADE FINANCEIRA

O valor total orçado em R\$15.610,00 pode ser considerado um pouco alto para a produção de um conteúdo para a internet, meio que ainda não descobriu o melhor modelo de negócio para o Jornalismo. Mas ele se justifica pela proposta da pauta: a de tentar trazer um panorama da situação nacional sobre o automobilismo. Outro fator que facilitou e, de certa forma, barateou a produção participar de etapas de campeonatos nacionais, como a Stock Car, que ajudou no acesso a pilotos de diversas partes do país. Se não fosse assim, teria, neste valor final, ainda as passagens e outros gastos com viagens a estes estados.

Mas há outras possibilidades de arrumar modos de financiamento para a produção de um projeto como esse. A mais interessante seria a parceria ou o patrocínio com empresas ou veículos de comunicação que trabalham

com essa área do automobilismo. Para as empresas, seria uma ótima visibilidade, reforçando ainda mais sua presença no esporte. Para os veículos, seria uma forma de produção diferenciada de conteúdo, com uma pauta mais pensada e um roteiro que pode ir além do que é trabalhado rotineiramente nas redações.

Ainda não foi possível descobrir quais são as melhores formas de financiar conteúdo para a web, contrastando com a grande quantidade de conteúdo gratuito disperso pela rede. Talvez a resposta não esteja necessariamente em formas de arrecadação, mas sim na produção sistemática de conteúdo de qualidade e de profundidade.

Nos últimos anos, o *crowdfunding* também tem se mostrado uma ótima alternativa para a execução de projetos voltados para a web. Os fãs de automobilismo são alguns dos mais apaixonados do esporte e a pauta atrairia as pessoas a colaborar. O *Grande Premium*, projeto paralelo do portal Grande Prêmio reforça essa ideia. Lançado no início de 2016, o projeto consiste na produção de reportagens mais aprofundadas em que os leitores pagam diferentes valores e obtêm diferentes modos de acesso. A continuidade do projeto pela equipe do portal mostra que o *crowdfunding* pode ser uma real possibilidade para viabilizar a produção de um projeto como esse.

Quanto à veiculação, imaginei a divulgação dos vídeos um por dia, começando pelo introdutório, funcionando como um *teaser*, e finalizando pela imprensa. A partir desse momento, eles podem ser vistos em qualquer ordem, mas o ideal seria seguir a ordem inicialmente planejada. Os espaços mais prováveis, que permitiram a veiculação desse conteúdo seria o YouTube, por todas essas características já conhecidas. Uma edição seria exibida na TV UFSC, além de poder servir como programação de TVs por assinatura ou comunitárias, bem como no interior de programas de televisão aberta, que exibem programas especiais.

Quanto à divulgação, as redes sociais são o melhor local para promover o produto, devido ao seu largo alcance.

## 6 DIFICULDADES E APRENDIZADOS

É inquestionável que a produção de um trabalho de conclusão de curso é a etapa mais complexa da carreira de um estudante. É o momento em que você se coloca no controle de absolutamente tudo: pauta, produção, gravação e edição. Todas as decisões precisam ser tomadas por você. Mesmo que você peça uma segunda opinião, no final das contas, a visão que fica impressa no produto é a sua.

Essa se mostrou a minha maior dificuldade na produção desse projeto. Muitas vezes me sentia inseguro sobre quais caminhos tomar e precisei recorrer aos meus amigos e à professora, mais para ter uma certeza de que estava no caminho correto.

A produção das reportagens também se mostrou um grande desafio. Foram cinco viagens feitas para três capitais do país, onde consegui efetivamente 90% do meu conteúdo. Foram 12 das 14 entrevistas feitas nesses dez meses entre São Paulo, Curitiba e Rio de Janeiro. Todas feitas sozinho, tendo que operar todos os equipamentos além da execução da entrevista. Foi bastante complicado ter que conciliar o conteúdo com as questões técnicas e estéticas do vídeo. Mas muitas vezes acabei dando preferência ao conteúdo, já que acredito que a minha abordagem é algo até certo ponto inédita no jornalismo brasileiro.

As entrevistas no Autódromo Internacional de Curitiba foram as mais complicadas, por ter que conciliar todas essas questões com a agenda apertada dos pilotos. Assim, acabei tendo que fazer entrevistas em locais que não são ideais. Como foram os casos de Cacá Bueno, feito em seu motorhome devido à uma forte chuva que caía no local e de Lucas Foresti, que foi um pouco atrapalhado pelo sistema de som do autódromo, que dava diversos recados ao público.

Também tive bastante receio com relação ao meu equipamento. Desde a câmera, que não gravava com qualidade *full HD*, até o notebook, que me trouxe alguns problemas com o Premiere durante a edição. Mas todos esses problemas acabaram sendo contornados, tornando-se mais uma forma de aprendizado.

A conclusão que eu tiro dessas questões é que uma produção como essa precisa ser muito bem planejada, de ponta a ponta. Desde as entrevistas, que precisam ser confirmadas dias antes das viagens, para evitar imprevistos, até as gravações, que precisam considerar esses problemas mencionados acima.

A questão da especialização eu pude contornar com mais facilidade. Devido ao gosto que já possuía pelo automobilismo desde a infância, sempre pesquisei bastante informações técnicas sobre carros, autódromos, regulamentos de campeonatos e federações, entre outros aspectos.

As produções desenvolvidas no curso também ajudaram bastante nas questões técnicas e históricas. Ao longo de 2015 e 2016, fiz parte da equipe do programa Grid de Largada, veiculado pela Rádio Ponto UFSC, que discutia o automobilismo brasileiro e mundial. Também desenvolvi, sozinho, os programas Memórias do Automobilismo Brasileiro e Mundial, na disciplina de Radiojornalismo II, que ajudou a entender mais profundamente a história do esporte.

Com esse projeto, consegui entender melhor o segmento de mercado em que pretendo entrar após a conclusão da minha graduação. O Jornalismo Esportivo hoje com a internet e a TV a cabo passa por um processo de hipersegmentação, em que os repórteres acabam se tornando verdadeiros especialistas de uma modalidade. Eu sentia falta de um conhecimento do automobilismo, especialmente sobre o que acontecia no Brasil. Isto não será um empecilho pra mim futuramente no mercado de trabalho, visto que venho me aprimorando e aprofundando conhecimento nesta temática.

Além disso, a experiência de produzir uma série de videorreportagens é outro diferencial importante a ser destacado. Ao ter a experiência da pauta e da produção como um todo, foi possível colocar em prática uma última vez os conhecimentos obtidos dentro do curso de Jornalismo da UFSC, mas dessa vez, estando em contato com o mercado.

## 7 FINALIDADES

Fora da função de trabalho de conclusão de curso, o material pode ser veiculado por portais especializados, ficando a expectativa de que possa suprir essa falta de matérias sobre o automobilismo no Brasil. Ao longo do período de produção, enquanto estive em contato com outros profissionais especializados em automobilismo, cheguei até a receber convites para publicar o conteúdo em sites especializados de menor visibilidade.

Para o campo do Jornalismo, a principal finalidade é a de mostrar como esta temática é interessante e pode ser aproveitada tanto para o vasto campo da web, que ainda representa um grande ponto de interrogação para nós jornalistas e para as empresas de comunicação, como para as mídias tradicionais.

Por último, fica a expectativa de que, de algum modo, as reportagens possam fazer alguma diferença para o automobilismo no Brasil. Mesmo os grandes campeonatos sofrem com falta de público e patrocínio e uma das causas pode ser essa falta de espaço dentro da mídia tradicional. Espero que ao levantar essas questões, possa se notar essa demanda e abrir o espaço de produção jornalística mais efetiva.

## REFERÊNCIAS

COELHO, Paulo Vinícius. **Jornalismo Esportivo**. 2ª ed. São Paulo: Contexto, 2004.

THOMAZ, Patrícia. **A linguagem experimental da videoreportagem**. Dissertação (Mestrado em Comunicação). Marília, Universidade de Marília, 2007. Disponível em: <  
<http://www.unimar.br/pos/trabalhos/arquivos/62f36f755ae0945cd96fa2317a1747c8.pdf>> Acesso em: 11 out. 2015.

THOMÉ, Carol. **Videoreportagem: a arte de produzir além do telejornalismo**. 1ª ed. São Paulo: All Print, 2011.

## BIBLIOGRAFIA

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

BERNARD, Sheila Curran. **Documentário: técnicas para uma produção de alto impacto**. 1ª ed. Rio de Janeiro: Elsever, 2008.

BOWER, Tom. **Não sou um anjo: revelações inéditas de Bernie Ecclestone sobre sua atuação nos bastidores da Fórmula 1**. 1ª ed. Ribeirão Preto: Novo Conceito, 2011.

BRASIL, Antônio Claudio. **Telejornalismo imaginário – memórias, estudos e reflexões sobre o papel da imagem nos noticiários de TV**. 1ª ed. Florianópolis: Insular, 2012.

COELHO, Paulo Vinícius. **Jornalismo Esportivo**. 2ª ed. São Paulo: Contexto, 2004.

CORREA, Eduardo. **Fórmula 1: pela glória e pela pátria**. 1ª ed. São Paulo: Globo, 1994.

EMERIM, Cárilda. **As entrevistas na notícia de televisão**. 1ª ed. Florianópolis: Insular, 2012.

FRANÇA, Rodrigo. **Ayrton Senna e a mídia esportiva**. 1ª ed. São Paulo: Editora AutoMotor, 2010.

KING, Geoff (org.). **The spectacle of the Real: from Hollywood to Reality TV and beyond.** 1ª ed. Portland: Intellect, 2005.

LIMA, Paulo Vieira; QUEIROZ, Cecília; RIBEIRO, Eduardo (org.). **Imprensa automotiva.** São Paulo: Puente Editora, 1998.

MARTINS, Lemyr. **Os arquivos da Fórmula 1.** 1ª ed. São Paulo: Editora Panda, 1999.

PUCCINI, Sérgio. **Roteiro de documentário.** 3ª ed. Campinas: Papyrus, 2012.

RIBEIRO, Lavina Madeira. **Webtelejornalismo: jornalismo na web.** Tese (Doutorado em Comunicação). Brasília, Universidade de Brasília, 2013. Disponível em: <<http://repositorio.unb.br/handle/10482/13475?mode=full>> Acesso em: 18 nov. 2015.

RIBEIRO, Nice. **Fórmula 1: o circo e o sonho.** 1ª ed. São Paulo, Nova Cultural, 1990.

RUSCHEL, Marcos Fernando. **A videorreportagem no programa “Entre Fronteiras”:** um estudo de caso. Trabalho de conclusão (Curso de graduação em comunicação social com habilitação em jornalismo. Lajeado, Centro Universitário Univates, 2014. Disponível em: <<https://www.univates.br/bdu/bitstream/10737/618/1/2014MarcosFernandoRuschel.pdf>> Acesso em: 11 out. 2015.

SCARDUELLI, Paulo. **Ayrton Senna: Herói da mídia.** 1ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1995.

THOMAZ, Patrícia. **A linguagem experimental da videorreportagem.** Dissertação (Mestrado em Comunicação). Marília, Universidade de Marília, 2007. Disponível em: <<http://www.unimar.br/pos/trabalhos/arquivos/62f36f755ae0945cd96fa2317a1747c8.pdf>> Acesso em: 11 out. 2015.

THOMÉ, Carol. **Videorreportagem: a arte de produzir além do telejornalismo.** 1ª ed. São Paulo: All Print, 2011.

UNZELTE, Celso e Magali PRADO (org.). **Jornalismo Esportivo.** São Paulo: Saraiva, 2009.

## ROTEIROS

### 1 VÍDEO INTRODUTÓRIO

VÍDEO	ÁUDIO
<p><b>RODA VT – 3”</b></p> <p>CAM1</p>	<p><b>RODA TRILHA</b></p> <p><b>BAIXA SOM</b></p> <p>Guilherme: Há sete anos o Brasil não sobe no lugar mais alto do pódio na Fórmula 1</p>
<p><b>RODA VT – 3”</b></p> <p>CAM 1</p>	<p>Gabriela: Cada vez mais o automobilismo vem perdendo espaço na mídia</p> <p>Guilherme: O automobilismo não se resume à Fórmula 1</p>
<p><b>RODA VT – 10”</b></p> <p>CAM 1</p>	<p>Gabriela (off): Tem a Fórmula Indy</p> <p>Guilherme (off): A Nascar</p> <p>Gabriela (off): A Fórmula E, e muitas outras categorias internacionais que são transmitidas pela televisão brasileira</p>
<p><b>RODA VT – 3”</b></p> <p>CAM 1</p>	<p>Guilherme: Mas e o Brasil?</p> <p>Gabriela (off): Tem Stock Car</p> <p>Guilherme (off): Fórmula Truck</p> <p>Gabriela: E muito mais</p> <p>Gabriela: O que você conhece do automobilismo brasileiro?</p>

CAM 1	Guilherme: Sabe que a gente tem uma base de pilotos?
<b>RODA VT – 2”</b>	
CAM 1	Gabriela: Onde eles correm? Você conhece nossos autódromos?
<b>RODA VT – 4”</b>	
CAM 1	Guilherme: E a cobertura da imprensa?
CAM 1	Gabriela: Pois essa é a proposta do Circuito Brasil
CAM 1	Guilherme: Cinco reportagens que mostram um panorama do automobilismo brasileiro.
CAM 1	Gabriela: Mostrar o que não aparece na imprensa
CAM 1	Guilherme: A Carreira
CAM 1	Gabriela: O lado financeiro
CAM 1	Guilherme: A administração
CAM 1	Gabriela: Os autódromos e kartódromos
CAM 1	Guilherme: Se você quer saber como funciona o esporte no país, fica ligado no Circuito Brasil
<b>FADE OUT</b>	<b>CORTA MÚSICA</b>
<b>RODA VT – 12”</b>	<b>MÚSICA DO VT</b>
<b>RODA VT – 14”</b>	<b>MÚSICA DO VT</b>

## 2 EPISÓDIO 1 – O INÍCIO DE CARREIRA E AS ROTINAS

VÍDEO	ÁUDIO
CAM 1	<p><b>RODA TRILHA</b></p> <p>Guilherme: Há sete anos o automobilismo brasileiro não tem um piloto vitorioso na formula 1. Mesmo assim ele é o segundo esporte mais assistido no país, perdendo apenas para o futebol.</p> <p>Gabriela: No Brasil, pilotos jovens passam maior parte da carreira conciliando os treinos e as corridas com a rotina diária de estudos ou o trabalho.</p> <p>Guilherme: Se for menor de idade, ainda tem que combinar com a rotina dos pais.</p> <p>Gabriela: Mas para chegar na principal categoria do automobilismo mundial o caminho é longo. E muitos pilotos acabam desistindo.</p> <p>Guilherme: Hoje você vai conhecer a história de diversos pilotos brasileiros: como eles começaram no automobilismo, a evolução na carreira e as principais dificuldades que eles enfrentaram. Está começando o Circuito Brasil.</p>
GC: Guilherme Longo	
CAM 1	
GC: Gabriela Bankhardt	
CAM 1	
CAM 1	
CAM 1	
<b>RODA VT – 12”</b>	<p><b>MÚSICA DO VT</b></p> <p>Guilherme: Para quem quer seguir carreira no automobilismo, o início é o mesmo: o kart.</p>

CAM 1	Gabriela: O kart é considerado a base do automobilismo mundial, onde foram formados todos os grandes pilotos das décadas recentes.
CAM 1	Guilherme: A história acaba sendo a mesma para quase todo mundo
<p><b>RODA VT – 1’59”</b></p> <p>GC: Felipe Guimarães Piloto (1’10”)</p> <p>Allam Khodair Piloto (1’21”)</p> <p>Antônio Pizzonia Piloto (2’07”)</p> <p>Lucas Foresti Piloto (2’32”)</p>	<p><b>ÁUDIO DO VT – 1’59”</b></p> <p>Deixa Inicial: “Comecei a demonstrar interesse...”</p> <p>Deixa Final: “...vamo embora né?”</p>
CAM 1	Guilherme: Mas a vida de kartista não é tão fácil quanto parece. Um dos maiores problemas dos pilotos e de suas famílias é conciliar a rotina exaustiva. São treinos, corridas, viagens, escola e trabalho.
<b>RODA VT – 1’50”</b>	<p><b>ÁUDIO DO VT – 1’50”</b></p> <p>Deixa Inicial: “...Era muito novo né?”</p> <p>Deixa Final: “...pilotos profissionais”</p>
CAM 1	Gabriela: Quem decide pela carreira de piloto, geralmente começa muito cedo, entre seis, sete anos de idade, inclusive para as mulheres.

<p><b>RODA VT – 1’26”</b></p> <p>GC: Bia Figueiredo Piloto (5’19”)</p> <p>Bruna Tomaselli Piloto (5’43”)</p> <p>CAM 1</p>	<p><b>ÁUDIO DO VT – 1’26”</b></p> <p>Deixa Inicial: “Comecei a demonstrar interesse...”</p> <p>Deixa Final: “...começou por ali mesmo”</p> <p>Gabriela: Embora elas tenham ganhado mais espaço nos últimos anos, crescer no esporte é difícil para qualquer um.</p>
<p><b>RODA VT – 1’01”</b></p> <p>CAM 1</p> <p>CAM 1</p>	<p><b>ÁUDIO DO VT – 1’01”</b></p> <p>Deixa Inicial: “No Brasil principalmente...”</p> <p>Deixa Final: “...nesse sentido”</p> <p>Guilherme: E o que querem os pilotos brasileiros? O Circuito Brasil foi perguntar e adivinha: e quase todos querem chegar à Fórmula 1.</p> <p>Gabriela: Mas para chegar até a principal categoria do automobilismo mundial, implica em muitas mudanças. Pode levar um tempo grande e é mais difícil ainda quando o piloto é menor de idade</p>
<p><b>RODA VT – 3’38”</b></p> <p>GC: Cacá Bueno Piloto (9’36”)</p> <p>CAM 1</p>	<p><b>ÁUDIO DO VT – 3’38”</b></p> <p>Deixa Inicial: “Quando você é...”</p> <p>Deixa Final: “...e tá bem”</p> <p>Guilherme: Tá pensando em começar a carreira? Presta atenção nas dicas que eles têm.</p>

<b>RODA VT – 2’18”</b> GC: André Giotto Piloto (11’51”)	<b>ÁUDIO DO VT – 2’18”</b> Deixa Inicial: “...” Deixa Final: Fade Música
--	--

### 3 EPISÓDIO 2 – O LADO FINANCEIRO DO AUTOMOBILISMO

VÍDEO	ÁUDIO
	<p><b>RODA TRILHA</b></p>
CAM 1	Guilherme: Uma das coisas que mais pesa para quem quer seguir no automobilismo é o lado financeiro.
GC: Guilherme Longo	
CAM 1	Gabriela: É um dos esportes mais caros e quanto mais você avança na carreira, mais caro fica de se manter e continuar.
GC: Gabriela Bankhardt	
CAM 1	Guilherme: Quanto custa pra correr? Nesse episódio do Circuito Brasil você vai conhecer como o patrocínio financeiro influencia na carreira de pilotos
CAM 1	Gabriela: Vai ver também a história de uma nova categoria que quer ajudar quem está começando no automobilismo.
CAM 1	
CAM 1	<p><b>MÚSICA DO VT – 12”</b></p> <p>Guilherme: Quando uma criança começa no automobilismo, é sempre uma aposta. Os pais não sabem se o esporte será um hobby ou uma carreira para o filho.</p> <p>Gabriela: E só vontade não basta. É preciso resultados. Sem eles não aparece uma figura fundamental: o patrocinador.</p>

<p><b>RODA VT – 26”</b></p> <p>GC: Bia Figueiredo Piloto (1’10”)</p>	<p><b>ÁUDIO DO VT – 26”</b> Deixa Inicial: “O início é sempre patrocínio...” Deixa Final: “...se não eu ia parar de correr”</p>
<p>CAM 1</p>	<p>Guilherme: Mas mesmo com os resultados, a ajuda financeira pode não aparecer.</p>
<p><b>RODA VT – 1’08”</b></p> <p>GC: André Giotto Piloto</p>	<p><b>ÁUDIO DO VT – 1’08”</b> Deixa Inicial: “Comecei a andar...” Deixa Final: “...captação do dinheiro”</p>
<p>Bruna Tomaselli Piloto</p>	
<p>CAM 1</p>	<p>Guilherme: Mas afinal, quanto custa correr no Brasil?</p>
<p>CAM 1</p>	<p>Gabriela: O valor gasto por temporada varia bastante por categoria. Quanto mais você avança no automobilismo, mais tem que desembolsar para manter-se correndo.</p>
<p><b>RODA VT – 3’13”</b></p>	<p><b>ÁUDIO DO VT – 3’13”</b> Deixa Inicial: “No kart...” Deixa Final: “...corridas duplas”</p>
<p>CAM 1</p>	<p>Guilherme: Você viu como é caro correr no Brasil? Por isso que os pilotos dependem bastante do patrocínio. Mas não pense que basta só estar na Stock Car que o dinheiro aparece. É preciso correr atrás.</p>

<p><b>RODA VT – 40”</b></p> <p>GC: Lucas Foresti Piloto</p> <p>Felipe Guimarães Piloto</p> <p>CAM 1</p>	<p><b>ÁUDIO DO VT – 40”</b> Deixa Inicial: “É mais fácil...” Deixa Final: “...triplo do preço”</p> <p>Gabriela: Para os pilotos que decidem correr no exterior, a situação acaba sendo ainda mais complicada, devido à distância entre os pilotos e os patrocinadores aqui no Brasil. E a crise econômica que o país passa também não colabora.</p>
<p><b>RODA VT – 1’32”</b></p> <p>GC: Allam Khodair Piloto</p> <p>Antônio Pizzonia Piloto</p> <p>CAM 1</p>	<p><b>ÁUDIO DO VT – 1’32”</b> Deixa Inicial: “Eu fui pra Europa...” Deixa Final: “...é a diversão né?”</p> <p>Guilherme: A falta de patrocínio afeta bastante os pilotos quando estão no exterior. O piloto Luiz Razia é um dos principais exemplos dos últimos anos. O piloto paraense estava com contrato assinado para correr pela Marussia na Fórmula 1 em 2013. Aquela Marussia mesmo, do fim do grid.</p>
<p><b>RODA VT – 31”</b></p>	<p><b>ÁUDIO DO VT – 31”</b> Deixa Inicial: “Mas seu sonho...” Deixa Final: “...um ano em coma”</p>

CAM 1	Gabriela: Para tentar diminuir essa dependência do dinheiro no automobilismo brasileiro, uma nova categoria surgiu em 2015.
CAM 1	Guilherme: Criada por Marcos Galassi, a Fórmula Inter vem para ser uma categoria que ajuda a formar pilotos e a realizar o sonho de pessoas que querem viver do automobilismo.
<b>RODA VT – 2’56”</b>	<b>ÁUDIO DO VT – 31”</b> Deixa Inicial: “Mas seu sonho...” Deixa Final: Fade final da música

#### 4 EPISÓDIO 3 – A ADMINISTRAÇÃO DO AUTOMOBILISMO

VÍDEO	ÁUDIO
<p>CAM 1 GC: Guilherme Longo</p>	<p><b>RODA TRILHA</b></p> <p>Guilherme: O automobilismo não se resume ao tempo entre o apagar das luzes e a bandeira quadriculada. Existe toda uma complexa organização por trás.</p>
<p>CAM 1 GC: Gabriela Bankhardt</p>	<p>Gabriela: O esporte, assim como todos os outros, tem regras definidas por uma confederação nacional e por suas federações estaduais.</p>
<p>CAM 1</p>	<p>Guilherme: Nesse Circuito Brasil, vamos mostrar a estrutura das federações e da Confederação Brasileira de Automobilismo. Como funcionam e quais as obrigações.</p>
<p>CAM 1</p>	<p>Gabriela: A organização de campeonatos e etapas Brasil afora e também as críticas feitas a esses órgãos de administração do automobilismo brasileiro.</p>
<p><b>RODA VT – 12”</b></p>	<p><b>MÚSICA DO VT – 12”</b></p>
<p>CAM 1</p>	<p>Guilherme: O automobilismo brasileiro tem como órgão principal a Confederação Brasileira de Automobilismo, a CBA</p>
<p><b>RODA VT – 2’39”</b></p>	<p><b>ÁUDIO DO VT – 2’39”</b> Deixa Inicial: “O surgimento...” Deixa Final: “...federação paulista”</p>

<p>GC: José Bastos Presidente – FASP</p> <p>Djalma Neves Presidente - FAERJ</p>	
<p>CAM 1</p>	<p>Gabriela: Por mais que estejam localizadas nos dois estados mais importantes do país, as condições das federações de São Paulo e do Rio são muito diferentes entre si.</p>
<p><b>RODA VT – 4’19”</b></p> <p>GC: Cacá Bueno Piloto</p>	<p><b>ÁUDIO DO VT – 4’19”</b> Deixa Inicial: “Hoje o Rio” Deixa Final: “...muito difícil”</p>
<p>CAM 1</p>	<p>Gabriela: A função da Confederação e das Federações é de supervisão de provas e campeonatos. Mas a parte administrativa do automobilismo não se limita a isso.</p>
<p>CAM 1</p>	<p>Guilherme: Clubes ou empresas são responsáveis pelas questões organizacionais dos campeonatos.</p>
<p><b>RODA VT – 2’32”</b></p> <p>GC: Eduardo Antonialli Assessoria - VICAR</p>	<p><b>ÁUDIO DO VT – 2’32”</b> Deixa Inicial: “A organizadora” Deixa Final: “...de cada equipe”</p>
<p>CAM 1</p>	<p>Gabriela: Em 2015, os pilotos se reuniram e recriaram a Associação Brasileira de Pilotos de Automobilismo, com o objetivo de fiscalizar a organização dos</p>

<p><b>RODA VT – 1’13”</b></p> <p>GC: Allam Khodair Piloto</p> <p>Bia Figueiredo Piloto</p>	<p>eventos e a atuação da própria CBA e das federações estaduais.</p> <p><b>ÁUDIO DO VT – 1’13”</b> Deixa Inicial: “Hoje tem uma empresa...” Deixa Final: Fade final da música</p>
--	--

## 5 EPISÓDIO 4 – OS AUTÓDROMOS E KARTÓDROMOS BRASILEIROS

VÍDEO	ÁUDIO
<p>CAM 1 GC: Gabriela Bankhardt</p>	<p><b>RODA TRILHA</b></p> <p>Gabriela: Não adianta ter pilotos experientes, equipes estruturadas e uma administração sólida, se o automobilismo não tiver locais para os treinos e competições.</p>
<p>CAM 1 GC: Guilherme Longo</p>	<p>Guilherme: E sem autódromos e kartódromos, não tem como formar novas gerações de pilotos. Esse é um dos dilemas que o Brasil tem passado nos últimos anos.</p>
<p>CAM 1</p>	<p>Gabriela: Enquanto novos autódromos surgem no país, pistas clássicas vão desaparecendo. E em partes do Brasil, a prática do automobilismo fica impossibilitada pela falta de circuitos.</p>
<p>CAM 1</p>	<p>Guilherme: O Circuito Brasil vai discutir a administração e mostrar a situação dos autódromos e kartódromos do país.</p>
<p><b>RODA VT – 12”</b></p> <p>CAM 1</p>	<p><b>MÚSICA DO VT – 12”</b></p> <p>Guilherme: O Brasil possui uma boa quantidade de praças, ou seja, de autódromos e kartódromos. Mas para sediarem provas de campeonatos regionais e nacionais, elas precisam da aprovação da Confederação Brasileira de Automobilismo.</p>

CAM 1	Gabriela: Existem 18 autódromos e 49 kartódromos espalhados pelo país. Bem, não tão espalhados assim.
CAM 1	Guilherme: Um dos maiores problemas é a concentração de circuitos oficiais nas regiões Sul e Sudeste. Na região Norte, por exemplo, existe apenas um kartódromo no Tocantins para sete estados, o que dificulta a formação de pilotos.
<p><b>RODA VT – 40”</b></p> <p>GC: Antônio Pizzonia Piloto</p>	<p><b>ÁUDIO DO VT – 40”</b> Deixa Inicial: “Antônio Pizzonia...” Deixa Final: “...e foi assim que eu comecei”</p>
CAM 1	Guilherme: Para você ter uma ideia, o Circuito Brasil fez um mapa dos kartódromos
<p><b>RODA VT – 44”</b></p>	<p><b>ÁUDIO DO VT – 44”</b> Deixa Inicial: “Dos 49 circuitos...” Deixa Final: “...estados do Brasil”</p>
CAM 1	Gabriela: E entre os autódromos, a situação não é nada diferente. Olha no mapa aí.
<p><b>RODA VT – 23”</b></p>	<p><b>ÁUDIO DO VT – 23”</b> Deixa Inicial: “De novo...” Deixa Final: “...e as federações”</p>
CAM 1	Guilherme: Uma das maiores perdas do automobilismo brasileiro foi a destruição do Autódromo de Jacarepaguá no Rio de Janeiro.

<p><b>RODA VT – 1’55”</b></p> <p>GC: Djalma Nves Presidente - FAERJ</p>	<p><b>ÁUDIO DO VT – 1’55”</b> Deixa Inicial: “Jacarepaguá...” Deixa Final: “...como nacionais”</p>
<p>CAM 1</p>	<p>Gabriela: Um caso que tem ganhado bastante espaço na mídia nos últimos meses é o Autódromo Internacional dos Pinhais, na grande Curitiba.</p>
<p><b>RODA VT – 3’10”</b></p> <p>GC:</p> <p>Allam Khodair Piloto</p> <p>Felipe Guimarães Piloto</p> <p>Cacá Bueno Piloto</p>	<p><b>ÁUDIO DO VT – 3’10”</b> Deixa Inicial: “Mesmo sendo...” Deixa Final: “...que é deixada”</p>
<p>CAM 1</p>	<p>Guilherme: E não é só em Curitiba que temos problemas com os autódromos. Desde 2015, o Autódromo Internacional de Brasília também tem sido alvo de uma polêmica.</p>
<p><b>RODA VT – 30”</b></p> <p>CAM 1</p>	<p><b>ÁUDIO DO VT – 30”</b> Deixa Inicial: “O governador...” Deixa Final: “...longe do Brasil”</p> <p>Guilherme: E mesmo o autódromo mais importante do país não fica longe dos problemas.</p>

<p><b>RODA VT – 1’57”</b></p> <p>GC José Bastos Presidente – FASP</p> <p>CAM 1</p>	<p><b>ÁUDIO DO VT – 1’57”</b> Deixa Inicial: “O Autódromo Deixa Final: “...vai poder participar”</p> <p>Gabriela: Um dos motivos para o choque de datas é a utilização do autódromo para eventos não-relacionados ao automobilismo, caso dos festivais de música e outros espetáculos.</p>
<p><b>RODA VT – 2’03”</b></p> <p>CAM 1</p>	<p><b>ÁUDIO DO VT – 2’03”</b> Deixa Inicial: “Em 2016...” Deixa Final: “...é uma corrida diferente”</p> <p>Gabriela: A equipe do Circuito Brasil entrou em contato com João Mihalik, da SPTuris, que é o responsável pela administração de Interlagos. Mas ele informou, através da assessoria que não daria entrevista.</p>
<p>CAM 1</p>	<p>Guilherme: Mas as notícias não estão limitadas aos problemas. Nos últimos anos, novos autódromos foram anunciados e construídos no país.</p>
<p>CAM 1</p>	<p>Gabriela: São o caso de Curvelo, em Minas Gerais e o recém-anunciado autódromo de Camboriú, em Santa Catarina.</p>
<p>CAM 1</p>	<p>Guilherme: O da cidade de Curvelo inclusive já está no calendário de diversas categorias nacionais para a temporada de 2016.</p>

<p><b>RODA VT – 27”</b></p> <p>GC: Lucas Foresti Piloto</p>	<p><b>ÁUDIO DO VT – 27”</b></p> <p>Deixa Inicial: “Já tá vindo...” Deixa Final: Fade final da música</p>
---	--

## 6 EPISÓDIO 5 – A IMPRENSA E O AUTOMOBILISMO

VÍDEO	ÁUDIO
<p>CAM 1</p> <p>GC: Guilherme Longo</p>	<p><b>RODA TRILHA</b></p> <p>Guilherme: Há muitos anos que um dos mais importantes aliados do esporte é a mídia. Pilotos e equipes aproveitam essa visibilidade para divulgar e principalmente buscar patrocínio.</p>
<p>CAM 1</p> <p>GC: Gabriela Bankhardt</p>	<p>Gabriela: Mas, se por um lado, o automobilismo tem perdido espaço na imprensa tradicional, a imprensa especializada tem ganhado mais força no país. Mesmo assim, o que os pilotos querem é visibilidade nos dois lados.</p>
<p>CAM 1</p>	<p>Guilherme: O Circuito Brasil vai mostrar um pouco sobre o funcionamento de portais especializados em automobilismo do país e também como funcionam assessorias de imprensa em campeonatos do Brasil.</p>
<p>CAM 1</p>	<p>Gabriela: Você vai conhecer também a opinião dos pilotos sobre a relação da imprensa brasileira com o automobilismo.</p>
<p><b>RODA VT – 12”</b></p>	<p><b>MÚSICA DO VT – 12”</b></p>
<p><b>RODA VT – 4’45”</b></p>	<p><b>ÁUDIO DO VT – 4’45”</b>  Deixa Inicial: “Eu acho que é...”  Deixa Final: “...Grande Prêmio”</p>

<p>GC: Flávio Gomes Jornalista</p> <p>Felipe Motta Jornalista</p>	
CAM 1	<p>Gabriela: Na atualidade, a edição brasileira do Motorsport, criado em 2015, é o principal concorrente do Grande Prêmio no nicho automobilístico.</p>
<b>RODA VT – 34”</b>	<p><b>ÁUDIO DO VT – 34”</b> Deixa Inicial: “O Motorsport...” Deixa Final: “...Brasil e América Latina”</p>
CAM 1	<p>Guilherme: Além da estrutura e da dinâmica das equipes, os portais têm outras diferenças.</p>
<b>RODA VT – 2’34”</b>	<p><b>ÁUDIO DO VT – 2’34”</b> Deixa Inicial: “Quando a gente...” Deixa Final: “...Motorsport.com”</p>
CAM 1	<p>Guilherme: A participação da imprensa não está apenas na cobertura; ela também transmite os treinos e as provas. E durante muito tempo, essa transmissão era em TV aberta</p>
CAM 1	<p>Gabriela: Há alguns anos, a Stock Car teve suas transmissões transferidas para o canal a cabo SporTV, o que impactou a categoria.</p>

<p><b>RODA VT – 41”</b></p> <p>GC: Cacá Bueno Piloto</p> <p>CAM 1</p> <p><b>RODA VT – 2’22”</b></p> <p>GC: Eduardo Antoniali Assessoria VICAR</p>	<p><b>ÁUDIO DO VT – 2’39”</b> Deixa Inicial: “TV aberta...” Deixa Final: “...problema de tempo”</p> <p>Guilherme: E além de cobertura e transmissões, a imprensa também está presente nas assessorias dos campeonatos, função que ainda é um pouco desconhecida do público.</p> <p><b>ÁUDIO DO VT – 2’22”</b> Deixa Inicial: “Desde sexta-feira...” Deixa Final: Fade final da música</p>
---	---





