

Resenha – Velocidade à brasileira:

Construção e desconstrução do ídolo automobilístico no documentário *O fabuloso Fittipaldi* (1973)

Review – Brazilian Speed:

Construction and deconstruction of the automobile idol in the documentary *O fabuloso Fittipaldi* (1973)

Bernardo Borges Buarque de Hollanda

*Professor da Escola de Ciências Sociais da Fundação Getúlio Vargas e pesquisador do Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil (CPDOC-FGV).
Fundação Getúlio Vargas, Escola de Ciências Sociais, Rio de Janeiro (RJ), Brasil.*

“O carro é uma obra de arte na Fórmula 1”

Estamos em face de um documentário realizado há mais de 50 anos. Transcorrido meio século, como é de se supor, uma série de mudanças ocorreu no cinema, no Brasil e nos esportes em geral. Não obstante, o filme em questão, além do prazer em assistir a ele, aporta questões importantes e interessantes, em especial aquelas que dizem respeito à persona do ídolo corredor e ao tema da velocidade, em aderência ao escopo do dossiê desta revista.

O interesse por esse documento audiovisual assenta ademais no fato de que ele permaneceu intocado na memória e na história do cinema documental brasileiro. Ao menos se se faz uma busca nas plataformas digitais, não se encontram resenhas ou análises de maior folego, lacuna que torna mais

<https://doi.org/10.46391/ALCEU.v24.ed52.2024.389>

ALCEU (Rio de Janeiro, online), V. 24, Nº 52, p.308-316, jan./abr. 2024

premente a necessidade de lançar um olhar sobre ele e de volver ao Brasil dos anos 1970, contexto de sua inscrição na história da cinematografia nacional.

Iremos então, a seguir, elencar pontos relativos à intersecção entre o automobilismo e a linguagem do documentário no Brasil do século XX; procuraremos, também, discutir a conformação da idolatria esportiva neste país, sob uma perspectiva diacrônica e comparada com outras modalidades de esportes; e vamos ainda tecer algumas breves considerações atinentes às escolhas e às estratégias da direção de *O fabuloso Fittipaldi* na ereção do argumento, na montagem do enredo e no enquadramento do personagem principal da película.

Um primeiro aspecto que merece comentário à luz do filme são as “afinidades eletivas”, para falar com Max Weber, existentes entre os esportes modernos em geral, este específico em tela – o automobilismo, cujo ícone, o carro, é o próprio emblema urbano da nova vida civil em sociedade, na virada finissecular para o século XX – e o sentido de modernidade fundante do cinema. O paralelismo entre a instituição e o desenvolvimento de um e de outro chama a atenção porquanto tanto as propriedades do esporte quanto aquelas instauradoras do cinema dependem da ação e da técnica, do maquinário e, em especial, da reprodução do movimento motorizado.

Como é sabido, o cinema se constitui na passagem do século XIX para o XX, em meio à superposição tecnológica da pintura e da fotografia, que permite o sequenciamento de imagens movimentadas e animadas graças ao invento mecânico e ao controle da rotatividade da iluminação. Quanto mais animação se imprime em uma moviola, a mais dinamismo de cenas pode-se assistir, e mais céleres tornam-se o ir e vir das pessoas e dos objetos capturados em imagens pelo aparelho reprodutivo do cinematógrafo.

Ao longo do século XX, a evolução da técnica cinemática – a palavra tem a raiz grega do movimento, *kinein* – integrou o som ao dispositivo visual, tornando-o uma linguagem audiovisual. O acoplamento da sonoridade à movimentação da luz foi sucedido pela captura das imagens coloridas nos filmes, que deixaram de ser em preto e branco nas três últimas décadas do decênio passado e deram ainda mais realismo à *illusio* da sala escura e à verossimilhança das imagens. O cinema nasce como registro da realidade em movimento – por exemplo, a chegada do trem em uma gare ou a saída de operários de uma fábrica – e desenvolve-se também do ponto de vista ficcional.

Com efeito, o cinema ganhou em popularidade, tornou-se indústria cultural e converteu-se em atração para consumo e entretenimento das massas. O princípio de encenação e da *mimese* do real, a exemplo do teatro, da literatura e do ato elementar de contar e de simular histórias, foi replicado, transposto e alavancado na era benjaminiana da “reprodutibilidade técnica”.

Não obstante, a divisão canônica entre a ficção e o documentário, este último uma espécie de matriz original do advento do cinema, angariou terreno, com a predominância do primeiro sobre o segundo. Restou ao documentário se desenvolver na condição de mais um entre os gêneros fílmicos, ao lado do cinema de aventura, da comédia, do drama, do suspense, etc. Sem embargo, no decurso do século passado, vários grandes cineastas dedicaram-se a enobrecer o gênero documental, tais quais Serguei Eisenstein e Robert Flaherty, Jean Rouch e Robert Drew, para ficarmos com um russo e um inglês, com um francês e um estadunidense, respectivamente.

O desenvolvimento do olhar voyeurista da câmera sobre a realidade circundante permitiu descobrir, instituir e consagrar determinados aspectos históricos, antropológicos e sociológicos da vida contemporânea, em detrimento de outros, graças ao documentário. Em tal bojo, facultou-se também uma mirada para as emergentes práticas esportivas. Haveria inúmeros exemplos a evocar, mas talvez uma peça documental icônica da plasticidade constitutiva do cinema e dos esportes modernos seja *Olympia* (1936), de Leni Riefenstahl. Polêmicas à parte, sem entrar no mérito das ideologias políticas, esse filme épico e monumental encena e recria a ambiência dos Jogos Olímpicos, de Atenas (1896) a Berlim (1936), e extrai do imaginário esportivo uma gama de valores estéticos, higiênicos e mentais do significado dos esportes vis-à-vis do cinema e do que juntos são capazes de representar.

Eis assim que chegamos a uma modalidade particular, as corridas de carro – encarnação e apanágio modernista da celeridade, bem como da história dos esportes e do cinema, no caso do Brasil. A gênese do campo esportivo neste país sul-americano principia sob a hegemonia do turfe. Em outras palavras, as corridas de cavalo estão no germe da construção do ideário dos esportes no país, que já nasce, pois, sob o signo da velocidade. Velocidade esta conduzida pelo homem – o jóquei –, mas protagonizada pela força animal de um cultuado e admirado quadrúpede, equestre milenar, adestrado e domesticado pelo ser humano como meio de transporte nas Idades Média e Moderna: o cavalo.

Conforme hoje se sabe entre os estudiosos, as corridas turfísticas vão animar a incipiente vida urbana brasileira no último quartel do século XIX, parte dela ainda vivida sob a égide da escravidão e de um Reinado tropical. O interesse por essas competições mobiliza até mesmo a figura real de D. Pedro II, imperador do país, cultor das ciências, das artes, mas também dos esportes, posto que se desloca aos prados do Rio de Janeiro para assistir às provas corredoras de homens e cavalos, testemunhadas por milhares de espectadores.

O turfe é sucedido em popularidade – e, durante um tempo, coexiste – pelo remo, estabelecido e difundido nas primeiras décadas do século XX. As regatas suprimem a presença animal da cena competitiva, mas em contrapartida dão protagonismo à velocidade dos barcos. Os esportes náuticos mantêm, pois, inabalado o princípio basilar da correlação entre tempo e espaço no fluxo de um deslocamento. Tal superação espaço-temporal encontra na natureza, notadamente nas águas marítimas, a sua resistência e o seu desafio na relação com outros competidores. Natação, ciclismo e pedestrianismo são outros tipos de esportes que colocam os homens e seus corpos em disputa entre si. Consuma-se o rito de que o mais veloz se sagra campeão, erigido em valor supremo do etos da competição, homólogo aos ditames e novos ritmos do trabalho em sociedade, nesse momento preciso de conformação, repita-se com o historiador Vitor Melo, do campo esportivo no país.

Junto a tais modalidades, despontará o automobilismo, constituído sob o fetiche da máquina, que substitui o animal e a natureza do teatro das competições. A presença dinamogênica do carro no espaço público das cidades, conforme já dito, emblematiza a novidade da era moderna, da qual o Brasil, por decalque e mimetismo, procura participar ao assimilar padrões coletivos das metrópoles europeias, em particular sob a égide civilizacional de Paris e Londres.

Embora haja antecedentes que não cabe aqui comentar, o país assiste à configuração do automobilismo com a criação no Rio de Janeiro do Circuito Gávea, grande prêmio principiado em meados dos anos 1930 e inscrito no traçado urbano da outrora capital da República. Esse circuito logo se torna “atração mundial” e cria as condições para a estruturação desse segmento, com a composição de pilotos e de equipes, de organizadores e de patrocinadores, de comunicadores e de espectadores, que se mobilizam para acompanhar o espetáculo da aceleração e o ronronar dos veículos ruidosos pelas vias urbanas da Zona Sul do Rio. Tal configuração possibilita em sua esteira o surgimento do primeiro ídolo nacional na categoria: Chico Landi.

Não há espaço para um acompanhamento mais detalhado da história dessa modalidade, de sorte que se procede a um salto até os idos de 1970, quando uma nova personagem desponta e encarna, com seus feitos, essa idolatria esportiva de cunho nacionalista. Trata-se do paulistano Emerson Fittipaldi, nascido em 1946, tema do documentário de que nos ocupamos. Pode ser até que exista, mas desconhecemos a existência prévia de um filme dedicado ao assunto e ao protagonista. Por certo os cinejornais têm registros imagéticos dessas corridas, mas não encontramos na produção fílmica do país um bem cultural direcionado a tematizá-lo em película.

A origem do filme encontra-se na trajetória vencedora desse piloto quando alcança a Fórmula 1, sem dúvida a mais rápida, a mais competitiva, a mais internacionalizada, a mais profissionalizada e a mais midiaticizada na hierarquia das competições automobilísticas existentes. Trata-se do estrato mais alto da carreira de um piloto de automóvel, a habitar a elite da modalidade. Nesse sentido, a conquista inédita de Fittipaldi, brasileiro que não só chega ao topo da pilotagem internacional ao correr na F1 – após passar pelo kart, pela Fórmula Ford, pela Fórmula 2, entre outras –, como a vence em 1972, é o fator determinante para a realização do filme.

Uma talentosa e promissora equipe de cineastas – Hector Babenco, Jorge Bodanzky e José Medeiros – é capitaneada pelo poderoso Roberto Farias (presidente da nascente e toda-poderosa Embrafilme) e se decide a filmar *O fabuloso Fittipaldi*, exibido já no ano seguinte, em 1973. Trata-se de um recorte na carreira do desportista, que, um ano depois, 1974, se sagra bicampeão na Fórmula 1.

Como dito, o documentário dista meio século de nós. À época, está-se em princípios da década de 1970, cujo pano de fundo é um vertiginoso crescimento econômico do país e período de uma das mais truculentas fases do regime discricionário da ditadura militar, com Médici então à testa. Na ambiência dos esportes, o Brasil encontra-se na ressaca da comemoração do tricampeonato da Copa do Mundo da FIFA no México, em 1970, usada e abusada pelo governo autoritário. A monocultura futebolística parece incontestemente no plano da idolatria esportiva. Em 1971, Pelé, protótipo do desportista vitorioso, despede-se da Seleção brasileira. Apesar dessa presença quase monopolística do futebol na cultura esportiva nacional, aposta-se em um documentário em cores acerca de uma nova personagem triunfante e emergente nos esportes.

Em nossa percepção, o documentário, ao mesmo tempo que segue um tradicional enquadramento narrativo da figura do ídolo – trajetória ascendente, superação de obstáculos e variadas formas de provação até o reconhecimento internacional –, vai na contramão de um esperável triunfalismo. A nosso juízo, os diretores mais desconstroem que enaltecem a visão geral da idolatria – a saber, a do super-herói – que se poderia à primeira vista atribuir a Fittipaldi.

A contrapelo, sua faceta pública é apresentada, desde o começo da locução, como a de um personagem tímido, humilde e até misantropo. Trocando em miúdos, a personagem é representada como a de um menino que cresce no seio familiar como qualquer outro, inclusive seu irmão mais velho, Wilsinho, outro aspirante a piloto, que o antecede na carreira, mas não logra o mesmo destino exitoso. Avó polonesa, pai e mãe imigrantes, mais à frente a sua esposa, todos são unânimes em ressaltar o temperamento de uma criança em sua dimensão frágil e humana, demasiadamente humana, com todas as hesitações e interrogações de alguém falível e indeciso.

O argumento borra a fronteira entre o público e o privado e se volta ao ambiente da família de origem imigrante. Sem vangloriar, desconstrói a pressuposição do herói assertivo e determinado, do campeão mundial predestinado às vitórias. Com base nos relatos dos familiares e nas entrevistas com o próprio piloto, Roberto Farias e Hector Babenco compõem a trajetória de uma infância e juventude de classe média paulistana. Longe dos arquétipos, as peripécias do protagonista não criam uma “ilusão biográfica”, à maneira de Bourdieu, para perfilar Fittipaldi.

A timidez, a humildade e o ceticismo em suas decisões são narrados do ponto de vista da vida privada, quando cenas mostram o princípio de sua relação amorosa com Maria Helena, aeromoça brasileira que viria a ser sua companheira e mãe de seus filhos, até o âmbito da carreira profissional, quando investe, a partir de 1970, em uma guinada internacional, com a ida para a Inglaterra.

Aqui também essa internacionalização não é reificada, na medida em que se dá voz a um personagem que testemunha suas debilidades mais elementares: falar em um idioma estrangeiro e se comunicar em inglês. Travestida na barreira linguística, a insegurança é a tônica no estabelecimento em outro país e na socialização um ambiente esportivo com equipes concorrentes, com astros já estabelecidos e muitas das vezes hostis. Os percalços econômicos e a superação financeira para a sua viabilização no automobilismo internacional de ponta tampouco são romantizados no filme. Embora o sacrifício continue

a ser uma pedra angular do discurso rumo ao sucesso, o rechaço do romantismo do gênio é em um dos pontos fortes da mensagem na filmografia. Frisamos que não se vende a imagem do deus *ex machina*, inefável e inacansável, pois a película o mostra em sua humanidade, criando um tipo de empatia que aproxima ao invés de distanciar.

A exposição da intimidade do personagem deixa claro, no entanto, um traço: a paixão de Emerson pelas corridas e, em particular, pela técnica do corredor. Esse discurso atravessa o enredo fílmico e adquire magnitude na narração das cenas em Interlagos, em que o piloto dirige um carro comum, ao lado da equipe de filmagem, e comenta enquanto corre uma a uma das retas e das curvas perpassadas. Em cada uma delas, discursa sobre a *techné* nelas envolvida, quer seja de intensidade e de arranque, quer seja de aceleração e de freio, de manuseio do guidom e da marcha, do câmbio e da embreagem, entre tantas variáveis, imprevisibilidades e vicissitudes de uma corrida, nas interrelações entre o ser humano e a máquina.

A retórica da paixão acentua o fascínio pela técnica automobilística, que coexiste com uma dimensão onipresente nesse esporte: o risco da morte. A experiência de acidentes, alguns deles quase fatais, seja de si, seja de terceiros, entre parceiros de equipe e contemporâneos, é descrita em pormenores vívidos, com lembranças e reconstituições que detalham a cena dramática, a súbita perda do controle do veículo. Nos relatos, eis o carro a empinar, a capotar, a colidir, a explodir.

Dessa forma, outro elemento de perigo e de alerta que ronda a vida de um piloto é sua relação com o fogo e com a possibilidade, nunca descartável, de explosão do motor. Em certo momento, Fittipaldi descreve-se como uma espécie de ilha cercada de centenas de centenas de litros de gasolina por todos os lados e prestes num átimo à combustão explosiva, tornando ainda mais radical a aventura de sua profissão.

Uma vez estabelecido na carreira e desenvolvida sua trajetória no enredo fílmico, chegamos ao clímax do filme, a endossar a persona catártica do ídolo: o acompanhamento da temporada de 1972, nos diversos circuitos internacionais mundo afora – Brands Hatch e Silverstone (Grã-Bretanha), Monza (Itália), Clermond Ferrand e Mônaco (França), Lonay (Suíça) e Zeltweg (Áustria), entre outros. O crescimento ascendente rumo à catarse de um título internacional inédito permite ao automobilismo brasileiro roubar a cena do futebol – simbolicamente, em certa cena, flagra-se Fittipaldi trajado com a camisa 10 de Pelé,

cercado por fãs, como se fosse o piloto agora o ungido à condição de ídolo máximo. Junto ao corpo travestido da camisa da Seleção, seu capacete inscreve a marca do patrocinador – não uma multinacional –, a Café do Brasil, binarismo que metaforiza o produto de exportação nacional por excelência.

O mesmo entendimento vale para o fecho do filme. Tal qual os futebolistas no retorno ao Brasil, a cena final mostra um Fittipaldi a desfilar em carro aberto, ovacionado pela multidão que se aglomera no vale do Anhangabaú, em São Paulo, para acenar ao piloto e manifestar sua idolatria no cortejo triunfal. A apoteose cerra o filme com o paralelismo da trilha sonora – conduzida de ponta a ponta por Marcos Valle – com que se iniciara a narrativa, a apresentar o país exótico aos pais imigrantes – uma polonesa e um italiano – que nele se radicam.

Transpõe-se assim a música indígena do início do filme para a ambiência comemorativa do seu final, quando um samba emerge, a sugerir o amálgama dos elementos da originalidade nacional, por meio do *mix* dos esportes modernos urbanos com a música aborígene tradicional dos rincões da pátria e da rítmica do carnaval brasileiro.

De todo modo, se a hegemonia do futebol permaneceu no Brasil nas últimas década, Fittipaldi abriu caminho para que uma outra modalidade e para que outros ídolos se forjassem em sua linha sucessória. Basta mencionar Nelson Piquet nos anos 1980 e, em especial, Ayrton Senna nos anos 1990, este último vitimado pela própria tentação da celeridade e pelo cruel destino do automobilismo. Nesse sentido, o documentário em tela tanto projeta a esperável construção do herói em moldes ufanistas quanto aponta para uma necessária desconstrução do ídolo – falível, risível e imperfeito como cada um de nós.

Ao mesmo tempo que entretém, o filme também é capaz de ensinar. Entre suas lições, aprende-se que toda fama, toda visibilidade e todo prestígio midiático do mundo têm um preço, têm um limite, e nessa linha tênue o esporte oscila e trafega.

Bernardo Borges Buarque de Hollanda

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7781-4684>

Fundação Getúlio Vargas, Escola de Ciências Sociais, Rio de Janeiro (RJ), Brasil

Doutor em História Social da Cultura / PUC-Rio

E-mail: bernardobuarque@gmail.com

<https://doi.org/10.46391/ALCEU.v24.ed52.2024.389>

ALCEU (Rio de Janeiro, online), V. 24, Nº 52, p.308-316, jan./abr. 2024

Recebido em: 15 de janeiro de 2024.

Aprovado em: 19 de fevereiro de 2024.

Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Attribution Non-Commercial (CC-BY-NC 4.0), que permite que outros remixem, adaptem e criem a partir do seu trabalho para fins não comerciais, e embora os novos trabalhos tenham de lhe atribuir o devido crédito e não possam ser usados para fins comerciais, os usuários não têm de licenciar esses trabalhos derivados sob os mesmos termos.