

Conexões automobilísticas de Gilberto Lehnen: esporte e jornalismo entre as décadas de 1950 e 1960

Eneida Feix

Janice Zarpellon Mazo (orientadora)

RESUMO

A forte inserção do automobilismo no estado do Rio Grande do Sul, principalmente entre as décadas de 1950 e 1960 e, sobretudo, como este esporte foi retratado e reportado pela imprensa local, chamou-me atenção para uma investigação sobre o jornalismo esportivo nesta época. Dentre os profissionais que se destacaram na ação de reportar para o grande público as emoções e informações oriundas desse esporte, estava o jornalista, radialista e publicitário Gilberto Lehnen, que foi contemporâneo e atuou, entre outros, com Ernani Behs, Mauricio Sirotzky e Armindo Antonio Ranzolin, que também desempenharam papel significativo no jornalismo automobilístico no Estado. Dentre estes, o estudo busca reconstituir a atuação profissional de Gilberto Lehnen, além de descrever como era realizado o processo de comercialização dos espaços publicitários a produção da programação jornalística, as narrações das corridas automobilísticas e produção de programas de rádio. Para tanto foram gravadas e transcritas entrevistas com o jornalista, coletadas matérias jornalísticas da época e fontes documentais, bem como escuta de áudio da transmissão da chegada da triunfal corrida Mil Milhas de Interlagos, de 1956. Este trabalho registra a importante contribuição de Gilberto Lehnen para história do jornalismo esportivo de automobilismo do Rio Grande do Sul.

Palavras-chave: jornalismo; esporte; automobilismo; rádio.

Introdução

Durante o desenvolvimento curso de pós-graduação, *lato sensu*, em Jornalismo Esportivo, da Faculdade de Biblioteconomia e Comunicação da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2011/2012, muitos foram os pontos de reflexão e aperfeiçoamento, dado à competência dos mestres, a complexidade e a amplitude das disciplinas, além dos amplos debates sobre a área de atuação do jornalismo, que enriqueceram sobremaneira o conhecimento e a articulação entre os campos da educação física e o da comunicação.

Entre as disciplinas apresentadas, a História do Esporte despertou o meu interesse, uma vez que já possuía trajetória acadêmica nessa linha de pesquisa. Chamou-me a atenção a forte inserção do automobilismo no estado do Rio Grande do Sul, principalmente entre as

décadas de 1950 e 1960 e, sobretudo, como este esporte foi retratado e reportado pela imprensa local. Dentre os profissionais que se destacaram na ação de reportar para o grande público as emoções e informações oriundas desse esporte, estava o jornalista, radialista e publicitário **Gilberto Lehnen**, que foi contemporâneo e atuou, entre outros, com Ernani Behs, Mauricio Sirotzky e Armindo Antonio Ranzolin, que também participaram do jornalismo automobilístico em nosso Estado.

Dessa forma, a partir de seus relatos, da entrevista pessoal, das fontes documentais e das matérias jornalísticas da época, me conecto com este jornalista para contarmos juntos alguns recortes da trajetória de sua atuação profissional. E mais do que isso descreveremos como era realizado o processo de comercialização dos espaços publicitários, produção da programação (como as notícias eram agendadas, selecionadas, construídas e apresentadas ao público receptor, a partir do ponto de vista e dos valores inerentes à época e do próprio produtor do conteúdo jornalístico). Relataremos, ainda, fatos curiosos e situações marcantes profissionais, como a narração, ao vivo, das 1.000 milhas de Interlagos, ocorrida em São Paulo, em 24 de novembro de 1956, disputa vencida pelo famoso automobilista gaúcho Catarino Andreatta.

Lehnen, ainda como jornalista esportivo e radialista, também nos compartilhou as histórias das transmissões diretas de corridas, em postos localizados em diversas cidades do Estado. Grandes eventos foram programados pelo Automóvel Clube do Rio Grande do Sul realizando as corridas e circuitos de ruas na Capital, e também em várias cidades do estado como: Pelotas, Novo Hamburgo, Taquara, Garibaldi, Capão da Canoa e Caxias do Sul, além de circuitos de estradas como as provas Antoninho Burlamaqui (Porto Alegre – Capão da Canoa) e da Festa da Uva (Porto Alegre – Caxias do Sul).

Sempre seu trabalho foi marcado pela emoção e paixão que este esporte lhe traduzia. Sua presença constante junto ao meio acabaram resultando em convite para que integrasse a diretoria do Automóvel Clube como secretário. Gilberto testemunhou todas as tratativas que resultaram na aquisição da área de terras, em Viamão para a construção do autódromo Tarumã, que no início foi batizado de Norberto Jung, homenagem a um volante pioneiro em nosso Estado. A gleba de terras foi adquirida da Sociedade Territorial Tarumã, dirigida pelo Sr. João Carlos Dias, que proporcionou condições especiais para a transação. O engenheiro Miguel Xavier da Costa foi convidado para orientar a construção em seu traçado pioneiro. A construção de um autódromo era uma consequência natural do

interesse do gaúcho pelo esporte automobilístico e desde logo, motivo de muitas visitas por parte dos aficionados e de responsáveis pelas obras, como Lehnen.

Gilberto Lehnen: a via de jornalista esportivo traçada pelo automobilismo

Gilberto Lehnen nasceu em Taquara, RS, em 1935, e tornou-se Bacharel em Jornalismo, Propaganda e Relações Públicas, na PUC, em 1967. Foi professor, na mesma Universidade, na disciplina de Propaganda de 1968 a 1972. No entanto, a sua experiência em jornalismo remonta há anos anteriores. E o início muito curioso.

Gilberto estudava na Escola Parobé, em Porto Alegre, e como taquarense com muito amor por sua terra ficou orgulhoso em constatar que em sua cidade também fôra inaugurada uma emissora, a Rádio Taquara, de prefixo ZYU—22. Em seu primeiro retorno a cidade, foi visitá-la, lá pelos anos 1951. E aproveitou a oportunidade para indagar de seu diretor Orlando Krumenauer se seria feita transmissão da nova área do colégio Santa Terezinha, acontecimento de relevo a ser presidido pelo Arcebispo Dom Vicente Scherere. - Isto depende, disse o diretor Orlando. Depende de ser patrocinada a irradiação, explicou. Na seqüência da conversa foi perguntado ao Gilberto, que estava tão curioso e motivado, se não queria tentar. Ele, surpreso, concordou em fazer a experiência. Pegou sua bicicleta, fez uma listinha dos prováveis anunciantes e vendeu as quatro quotas previstas, rapidamente. Ao entregar as autorizações perguntou ao diretor quem faria a transmissão. A resposta foi uma pergunta: - tu não queres fazê-la? E assim foi o seu *debut* em propaganda e o convite para continuar a fazer corretagem de anúncios para a rádio, em Porto Alegre, dentro de sua disponibilidade de tempo como estudante. Um dos anunciantes visitados foi a Casa Reinaldo, que tinha como slogan “A Maluquinha da Praça do Portão”. Seu proprietário não quis anunciar na Rádio Taquara e sim na Rádio Progresso, de Novo Hamburgo, perguntando se ele poderia providenciar a respeito. Gilberto escreveu à Rádio para orientar-se, e quem lhe respondeu foi Maurício Sirotsky, diretor da Rádio Publicidade, empresa que representava todas as Emissoras Reunidas, a Rádio Progresso era uma delas, pedindo que lhe procurasse para estudar o negócio. Lá chegando para o encontro, Maurício ao recebê-lo apresentou-lhe outra pessoa perguntando: - já conhecias o teu conterrâneo Ernani Behs? Gilberto não o conhecia, mas esta apresentação foi importante para o seu futuro.

Seus primeiros negócios para a Rádio Taquara foram celebrados com as Casas Pernambucanas e com a Cia. de Fumos Santa Cruz. Outro negócio que não esqueceu foi com uma produtora de caninha, de Canoas, que patrocinou uma apresentação do cantor Pedro Raymundo em Taquara, no Cinema Central, local escolhido, lotado. Como um negócio puxa outro, Reinaldo manifestou interesse em anunciar na Folha da Tarde. Sem conhecer ninguém no jornal, Gilberto procurou Flávio Alcaraz Gomes, que prontamente prontificou-se a encaminhar o anúncio mediante 50% da comissão... E assim Gilberto passou a ser o corretor da Casa Reinando junto à Folha, para a alegria do Flávio. Logo Reinaldo interessou-se a anunciar na Rádio Gaúcha. Aí Gilberto procurou Maurício, que também concordou em dividir “o bem bom”. O curioso nas transações com a Casa Reinando é que o cliente exigia pagar por semana, fato inédito, pois o costume era pagamento no fim do mês.

Formando-se em dezembro de 1952, como Técnico em Construção de Pontes e Estradas, seu plano era de trabalhar no DAER e estudar engenharia, seu caminho natural. Mas deveria aguardar completar 18 anos para obter o emprego almejado e preparar-se para retornar à capital, trabalhar e cursar o curso pré-vestibular. No ano seguinte, trabalhou na Rádio Taquara como corretor, vendendo espaços publicitários para rádio, locutor e redator. Juntamente com seu colega Celestino Rodembusch, também locutor e corretor, abriram uma bem sucedida parceria para fazer corretagens, possibilitando-lhe inclusive adquirir um primeiro automóvel, uma camioneta Chevrolet Pavão, modelo 1928, trocada meses depois por um Opel 1935.

No ano de 1954, em janeiro, mudou-se para Porto Alegre, passando a morar com a sua irmã Valda, e trabalhar no D.N.E.R. – Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, no expediente da tarde, setor de compras. Como tinha tempo vago pela manhã, e já alguma experiência adquirida na Rádio Taquara, Gilberto foi convidado pelo seu conterrâneo Paulo Guimarães, um dos diretores da agência de propaganda Farol Publicidade, para ser redator. Contratado, além de redigir, Gilberto passou também a exercer outra função: gravar casamentos, o que lhe rendia um bom dinheirinho extra.

Ainda quando atuava na Rádio Taquara, tendo acontecido a queda de um avião de pequeno porte, em São Francisco de Paula, Gilberto, que aos domingos enviava boletins para a Rádio Gaúcha, com os resultados dos jogos locais, telefonou para a emissora para dar a notícia. A ligação foi atendida por Mendes Ribeiro, que comandava o Departamento de Notícias e que gostou da forma como a informação lhe foi passada, convidando-lhe a

visitá-lo, quando viesse a Porto Alegre. Gilberto procurou Mendes oferecendo-se para trabalhar no Departamento de Notícias, o que foi aceito em forma de estágio, sendo um dos quatro redatores e apresentadores do “Matutino Pioneiro”, levado ao ar diariamente, às 7 horas. O expediente iniciava às 5 horas.

Este acúmulo de funções DNER, Farol e Gaúcha aconteceu até setembro, quando Ernani Behs foi convidado a assumir a Sucursal da Agência Nacional, em Porto Alegre, a convite do Ministro de Viação e Obras Públicas, Clóvis Pestana. Ernani aceitou e convidou Gilberto para trabalhar com ele pela manhã, o que veio acontecer, continuando à tarde no DNER. A função de Gilberto na AN – Agência Nacional, era a de preparar e enviar boletins diários para a Central, via telegráfica, e por convênio firmado com o Estado, também enviar boletins aos veículos do interior. Para tanto freqüentava e cobria o Palácio do Governo e Secretarias, acompanhando viagens do Governador na época, Ildo Meneghetti e eventualmente de secretários, no ano de 1955, muitas notícias gaúchas foram enviadas por Gilberto para o resto do Brasil, via correios e telégrafos.

Este período assinalou também a dedicação cada vez maior de Ernani em atividades publicitárias, culminando pela criação da Ebê Publicidade, convidando Gilberto para integrar-se à mesma, junto com Paulo Paiva de Oliveira, radialista e também famoso ator de rádio-novelas da Farroupilha, onde Ernani Behs trabalhava também como galã. Era a época de ouro das novelas.

Em breve, o desenvolvimento das atividades publicitárias forçou Gilberto a pedir demissão do DNER, em abril de 1955. E, logo em dezembro também se desligou da Agência Nacional, afastando-se da Sucursal junto com Ernani. Foi durante este período acompanhando Ernani, muito ligado ao automobilismo esportivo, que se integrou à equipe de transmissão de corridas, auxiliando também a venda de patrocínio.

As transmissões eram frutos de compra de espaço junto a uma emissora, no caso a Rádio Difusora, hoje Bandeirantes. Ernani e Maurício Sirotsky acertavam o negócio e Gilberto, além dos dois, também vendia quotas e participava das transmissões. A emissora contratada entrava com o espaço e os técnicos necessários.

As atividades constantes ligadas ao automobilismo e à Propaganda, contando já a Ebê, com Clientes promissores, facilitaram o lançamento do programa “Automobilismo em Marcha”, apresentado e produzido pelo Ernani e por ele, também com espaço adquirido na Rádio Difusora. O programa era apresentado nas segundas, quartas e sextas-feiras, às

18h30 e lembra Gilberto, que muito se utilizava de entrevistas por telefone, o que lhe dava um tom de atualidade e presença junto aos fatos, proporcionando boa audiência.

Em função já da cobertura ampla que era feita no programa, o a direção Diário de Notícias propôs que também que a empresa Ebê se encarregasse de redigir uma página dominical no jornal, denominada “Vida Automobilística”, compensando-lhe o trabalho com a dotação de uma comissão maior pelos anúncios autorizados por ela. Ernani indicou Gilberto para redigi-la.

A atuação de Gilberto Lehnen como jornalista esportivo era diversificada, pois desenvolvia o trabalho de contato e vendedor de espaços comerciais, locutor, redator, e também fazia narrações das corridas, que eram transmitidas com apoio de linhas telefônicas. Cabia ao Gilberto contatar a Companhia Telefônica para viabilizar as linhas, ou solicitar a cadência de particulares. O trabalho logístico para poder narrar uma corrida era muito difícil, exigia dos técnicos das rádios um grande desempenho, as dificuldades eram muitas, demandava tempo e estava sujeito a dependência de terceiros, proprietários de linhas telefônicas, para execução do serviço. As transmissões época não eram realizadas como as de hoje, via satélite. No século passado eram poucas as linhas de acessos, e também, poucos aparelhos instalados, era necessário, muitas vezes, solicitar aos proprietários dos telefones da rua, ou do percurso do circuito, o empréstimo de sua linha telefônica para a respectiva transmissão ao vivo, que era feita através de alguns postos montados em frente às residências por onde passavam os carros velozmente.

Também, neste período, foi lançada e iniciada a construção de um autódromo em Viamão, batizado pelo Automóvel Clube do Rio Grande do Sul de “Norberto Jung”. A movimentação foi grande. As lideranças da área esportiva, volantes e os esportistas de uma forma geral passaram a acompanhar com interesse a evolução do projeto, que quando pronto deixaria o nosso Estado em excelente posição de destaque. Para viabilizá-lo foram lançados títulos de propriedade, dos quais Gilberto foi presenteado com o de nº 5, pelo apoio que, como jornalista, deu à iniciativa, conforme o documento datado de 1º novembro 1957.

A partir de abril de 1957, Gilberto foi contratado pela Rádio Gaúcha e o programa Automobilismo em Marcha passou a ser apresentado nesta emissora. Também pela Gaúcha foi feita a transmissão da 1ª Mil Milhas Brasileiras, o que será objeto de comentário especial.

“Mil milhas de Interlagos”: uma grande vitória do automobilismo gaúcho

O trabalho de cobertura de esporte de automobilismo era árduo, com precária tecnologia e às vezes perdurava por 18 horas consecutivas, como no grande evento das Mil Milhas de Interlagos, São Paulo, em 24 de novembro 1956, que conforme Melo (2009) seria durante muito tempo a mais prestigiosa competição brasileira.

Gilberto Lehnen foi a São Paulo para preparar a cobertura das “Mil Milhas”, procurou Wilson Fittipaldi (pai de Emerson e Wilson), então diretor de esportes da Rádio Panamericana, de SP, que foi um dos idealizadores da corrida, inspirada na famosa “Mille Miglia” italiana. Almoçou com a família Fittipaldi e organizou a logística da transmissão para Porto Alegre. Para dar clima à corrida, Wilson veio ao Sul do País para convidar os pilotos gaúchos, eternos desafetos dos paulistas, a correr em Interlagos com suas carreteras. Conforme as matérias pesquisadas em diversas fontes, encontramos imagens, manchetes de jornais da década de 1940 e 1950, que registram os áureos tempos do automobilismo no Brasil, principalmente no eixo do Rio, São Paulo e Porto Alegre.

Para o jornalista Gilberto Lehnen dessa importante e sensacional cobertura, em particular, restam alguns fatos curiosos: Interlagos, local da prova, ficava distante da cidade. No autódromo existia somente uma linha telefônica e esta já fora contratada por uma emissora de São Paulo. Como fazer então para possibilitar a pretendida transmissão pela Rádio Gaúcha?

A solução partiu de um engenheiro da Rádio Bandeirantes, que estabeleceu o seguinte: deveria ser alugado um transmissor de FM para conectar o autódromo aos estúdios da Rádio Bandeirantes. A Bandeirantes, por sua vez, enviaria o som recebido por uma de suas emissoras de ondas curtas. E assim foi feito, com sucesso. A Gaúcha começou a falar do autódromo às 23h30, a largada ocorreria à meia-noite e a previsão de término, à no final tarde. Ernani Behs comandou a equipe que contou com Luiz Elias Sojit, veterano e competente jornalista argentino e o jornalista Gilberto Lehnen. Vale referir que Gilberto possui gravações em áudio tanto em fita K7, como em vinil, da chegada triunfal dos gaúchos.

Lehnen lembra que cobrindo a largada, feita ao estilo Le Mans (carros de um lado da pista e volantes do outro) ao entrevistar o volante gaúcho Karl Iwers, alemão de origem, e indagar-lhe como se sentia naquele momento, sua resposta, talvez pelo nervosismo, foi dada exclusivamente em alemão e Gilberto, que de alemão, nada entendia, “improvisou”

uma tradução. Nem bem terminara, Ernani entrou na linha e dando gargalhadas traduziu corretamente a fala de Iwers.

Conforme as matérias pesquisadas em diversas fontes, encontramos imagens, manchetes de jornais da década de 40 e 50, que registram os áureos tempos do automobilismo no Brasil, principalmente no eixo do Rio, São Paulo e Porto Alegre.

A ilustração e citações abaixo do jornal Estado de São Paulo, de 15 de abril 1939, nos revela o projeto do Autódromo de Interlagos, conforme consulta em Internet, em 21 de abril de 2012:

O ESTADO DE S. PAULO
 JULIO MESQUITA (Diretor: 1931-1937) REDACTOR-CHEFE: FLAVIO BAI
 S. PAULO — SABBADO, 15 DE ABRIL DE 1939

Convite
 A Sociedade Anonima Auto-Estradas, pela sua Directoria abaixo assignada, convida as autoridades, os technicos, os volantes do automobilismo, e o publico em geral, para darem um passeio amanha, domingo, ás 15 horas, no Autodromo Interlagos, que esta projectado e está construido, desde Setembro de 1938, data em que o publico assistiu ao inicio dos trabalhos.

Esta apresentação da pista, a que assistirão Directores e techicos do Automovel Club do Brasil, organizadores das corridas da Govea, é realizada, intencionalmente, antes do seu asfaltamento, para poderem ser aproveitadas as suggestões que possam tornar mais perfeito o Autodromo Interlagos, destinado a ser, num futuro proximo, a maior attracção turistica da nossa Capital.

São Paulo, 15 de Abril de 1939

EDGARD CONCEIÇÃO - Presidente
 BENEDITO INDURKCHEN - Vice Presidente
 FRANCISCO T. DA SILVA VELOSO - Fomento

ROBERTO S. DE QUEIROZ MATTOSO - Director
 ESTOR FARIAS DE CARVALHO - Director
 LUIZ ROBERTO SIQUEIRA - Superintendente

AUTODROMO INTERLAGOS
 8000 MTS. DE PISTA DE 20 MTS. DE LARGURA
 PROJECTO DA AUTO ESTRADAS S. A.

SAIDA
 ENTRADA
 RESTAURANTE
 STADIUM 200X300 MTS.
 Parque de estacionamento para 10.000 carros

“Então, em 1939, Interlagos já estava em obras, era o nascimento de um circuito de 8.000 metros (sendo um anel externo de alta velocidade com 3.250 metros, e um miolo com 4.750 metros), um dos poucos fora dos Estados Unidos a obedecer ao sentido anti-horário, inspirado nas pistas de Indianápolis nos Estados Unidos, Brooklands na Inglaterra. e Monthonv na Franca.”

As manchetes dos jornais de 1940 anunciavam a tão esperada Inauguração do Autódromo de Interlagos conforme o jornal Estado de São Paulo nos relata:

Dessa forma, na manhã de 12 de maio de 1940, 15 mil pessoas compareceram à abertura do primeiro autódromo brasileiro. Enquanto “o bonde de Santo Amaro partia da estação na região sul de São Paulo sempre às 7h30 em direção ao Largo do Socorro, as

rádios Cruzeiro e Cosmos anunciavam a cobertura de provas de automobilismo, o Barão de Teffé revisava sua Maserati para as provas, o piloto Chico Landi requisitava 500 litros do então chamado álcool-motor com a desculpa de prestigiar o produto nacional, proibia-se os treinos nas imediações do autódromo para preservar a segurança dos operários que ainda concluíam as obras, e morria nos primeiros treinos o piloto Joaquim Simões Souza em um acidente com seu Ford de competição.

<http://papayaorange.com.br/20011/11/interlagos-a-inauguracao/>

Rafael Bozzolla, 1956, nos retrata bem este contexto das Mil Milhas de Interlagos, São Paulo, conforme a manchete e texto: “**As Mil Milhas Brasileiras em Interlagos desde 1956 - Competição e Tradição na Pista**”:

Disputada desde 1956, a "Mil Milhas Brasileiras" é uma de nossas mais importantes corridas. Ela não foi a primeira corrida de automóveis a ser disputada no país, tampouco a de maior projeção internacional, mas se o critério de importância for definido pela tradição, a Mil Milhas Brasileiras não têm concorrente. Com largada à noite e chegada durante o dia, em suas quase 12 horas (em média) de duração, ela põe à prova pilotos, que se revezam ao volante, e automóveis, que são submetidos a um severo teste de durabilidade. As competições automobilísticas já aconteciam no Brasil desde 1908 quando, em um circuito de rua, Sylvio Alvares Penteado venceu com um Fiat de 40 cv. a primeira prova realizada em São Paulo. Outro marco significativo foi o Circuito da Gávea, no Rio de Janeiro, o famoso Trampolim do Diabo,, que reinou de 1933 a 1954. Em São Paulo o circuito de Interlagos já funcionava desde 1940, mas ganhou projeção nacional com a primeira Mil Milhas Brasileiras. Eloy Gogliano, fundador do Centauro Motor Clube, e Wilson Fittipaldi (pai de Emerson e Wilson), então diretor de esportes da Rádio Panamericana, de SP, foram os idealizadores da corrida, inspirada na famosa Mille Miglia italiana. Para dar clima à corrida, Wilson foi ao sul do País e convidou os pilotos gaúchos, eternos desafetos dos paulistas, a correr em Interlagos com suas carreteras. A largada foi à meia noite do dia 24 de novembro de 1956. As 201 voltas no antigo traçado de Interlagos totalizavam exatamente mil milhas (1.609 quilômetros) e os vencedores, os gaúchos **Catarino Andreatta e Breno Fornari**, com uma carretera Ford 1940, completaram a prova em 16h12m. Em segundo chegou um Fusca 1952, com motor Porsche 1.500 de 74 cv de potência, pilotado pelos paulistas **Christian Heins e Eugênio Martins**.

[http://www.obvio.ind.br/As Mil Milhas Brasileiras desde 1956.htm](http://www.obvio.ind.br/As_Mil_Milhas_Brasileiras_desde_1956.htm)

O jornal gaúcho Diário de Notícias, na sua página domingueira, Vida Automobilística escrita por Gilberto Lehnen, Eron De Lorenze e Ernani Behs desenvolvia notícias, artigos, resultados de competições, entrevistas e publicava fotos dos principais pilotos Gaúchos, bem como regulamentos das corridas e circuitos, e também algumas “fococas”, como a coluna “Zé Biela”.

Em página do Diário de Notícias, Domingo, 15 de julho de 1956, aparece a diversificação de assuntos de esporte automobilístico, tratados no "Vida Automobilística". A efervescência do automobilismo estava retratada nos jornais de 1956, a indústria corria paralela no lançamento de carros de diversas marcas, anunciava nos jornais e rádios a venda de peças automotivas, lubrificantes, e as competições eram subsidiadas por este setor, em plena ascensão, no Brasil. Os anúncios da imprensa jornalística eram desenhados e ilustravam os espaços pagos nas colunas, conforme imagem abaixo:

The image shows a page from the newspaper 'Diário de Notícias' dated July 15, 1956, featuring a section titled 'VIDA AUTOMOBILÍSTICA'. The page is densely packed with text, photographs, and advertisements. At the top, there's a header with the newspaper's name and the section title. Below that, several articles and ads are visible. One prominent article is titled 'Vários volantes gaúchos asseguraram sua participação' and includes a photo of a man. Another article mentions 'ADMIZ SERA HOMENAGADO HOJE EM SÃO FRANCISCO' with a portrait of a man. There are also advertisements for 'BARDANIL' (a car race), 'RUBENS DE SOUZA MOREIRA', 'NO DE PINHO', 'AQUECEDORES PER', 'Depósito ou armazem', 'SAGOL', 'TEMOS', and a large advertisement for 'SEU PROBLEMA É ESTE?' promoting LP-GAS (liquefied petroleum gas) for use in stoves and heaters. The LP-GAS ad includes an illustration of a woman and a stove, and text in Portuguese.

Fonte: Museu da Comunicação - Diário de Notícias, 15 de julho de 1956.

No trabalho de edição do jornal a temporalidade tinha que ser explícita, como diz a matéria do dia 25 de novembro de 1956, pois o fechamento da edição do jornal acabava não coincidindo com a data da sua edição, como nos mostra o texto: *“no momento de encerrar os trabalhos desta edição as Mil Milhas estarão em pleno desenvolvimento. Interlagos estará oferecendo ao seu público a maior carreira automobilística já disputada no Brasil (...)”*. Gilberto guarda também com muito orgulho os registros da gravação em áudio, em disco de vinil e fita K.7, da narração dele e seus colegas da Gaúcha, Ernani Behs, e também um locutor convidado argentino, onde se ouve claramente todos os locutores irradiando com vibração a grande chegada triunfal do Gaúcho Catarino, em Interlagos.

Lehnen: da carreira de jornalista esportivo para atuação na publicidade

Lehnen a partir de 1958, com muita demanda de atividades publicitárias, que começaram a exigir um tempo cada vez maior, teve um afastamento paulatino das atividades jornalísticas e esportivas, como uma conseqüência natural. Seu último programa na Rádio Gaúcha foi em março de 1958. A última transmissão de corrida de Lehnen ocorreu na Rádio Farroupilha, a convite do jornalista Armindo Ranzolin. Foi na prova inaugural do campeonato gaúcho, denominada Antoninho Burlamaqui, executada no percurso Porto Alegre – Capão da Canoa.

Ranzolin ficaria no posto de chegada, em Capão. A largada da Capital seria por outro locutor. A Gilberto caberia visualizar a corrida pelo alto, de avião, informando as principais ocorrências. Para tanto foi disponibilizado pela FAB um pequeno avião. A corrida previa a largada dos competidores de minuto a minuto. O primeiro às 8h1min, o segundo as 8h2min e assim por diante.

O objetivo era acompanhar o ponteiro e as evoluções que ocorressem. Mas logo no início aconteceu um acidente com quem partira em terceiro ou quarto lugar. Atraído por tal episódio, Lehnen, que via tudo lá de cima, retardou o acompanhamento do ponteiro, perdendo-o de vista. Sendo assim, no final da corrida, o repórter alcançou a linha de chegada, bem depois do líder da corrida. Ou seja, o carro ganhou do avião, episódio devidamente valorizado por Armindo Ranzolin, pois o avião não conseguiu mais recuperar o tempo perdido. Esta corrida consumou seu trabalho formal como jornalista esportivo.

Nas fotos abaixo ilustramos a sua atuação de lehnen como repórter e narrador de corridas nos década de 50, do século passado.

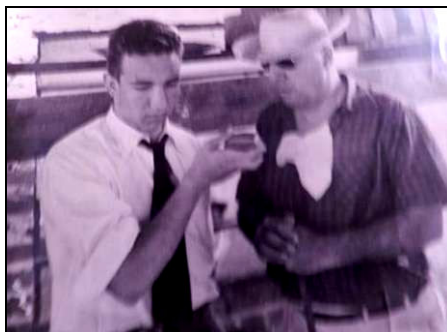


Foto do acervo de Gilberto Lehnen
Exercendo a sua função de repórter década de 1950.



Foto do acervo de Gilberto Lehnen
Circuito da Pedra Redonda, de Porto Alegre,
década 1950, Mauricio Sirotsky de costas,
Paulo Ramos, Gilberto com microfone e mais dois
cronometristas, Gunther Staub e Paulo Clezar.

Considerações finais

Este trabalho é fruto de uma pesquisa histórica, na área do jornalismo esportivo, da modalidade de automobilismo, que partiu da entrevista com o jornalista Gilberto Lehnen, de 77 anos, ainda ativo como publicitário e jornalista, e ao mesmo tempo também dialogou com as fontes do seu acervo pessoal, documentos da época como: fotos, carteira de

trabalho, carteiras profissionais, e áudio de vinil e K7. Este artigo também se desenvolveu por meio de pesquisa em edições do jornal Diário de Notícias, do ano de 1956, acervo do Museu de Comunicação do Rio Grande do Sul. Foram consultadas matérias, via Internet, sobre as Mil Milhas de Interlagos, além do apoio teórico artigo de Vitor Melo, pesquisador de história de esporte no Brasil.

O início do automobilismo no Brasil se constituiu como um esporte de alto risco e ao mesmo tempo de fascinação dos seus praticantes, prevalecendo muita superação humana no desempenho com a “máquina”, ainda muito precária em segurança e tecnologia. As corridas de automóveis, que na época de 1956, com os carros chamados de “carreteras”, eram um constante desafio contra o tempo, e prevaleciam as habilidades dos seus volantes.

As corridas eram praticadas tanto em circuitos nas grandes cidades, como em percursos de estradas, ou nos autódromos recém surgidos, como Interlagos, em São Paulo, e, depois no Rio Grande do Sul, no Tarumã. O automobilismo também serviu para inovação e testes dos carros importados ou produzidos no Brasil, gerando conseqüentemente, a evolução tecnológica, que foi muito rápida, bem como incentivou os serviços na área automotiva, como venda de peças, indústria de fabricação de automóveis no Brasil, venda de óleos lubrificantes, baterias, entre outras. Esta modalidade esportiva gerou a produção de trabalho especializado em oficinas mecânicas e o incentivo a compra de automóveis populares como a “DKV” e o “FUCA”.

O Rio Grande do Sul, entre as décadas de 1950 e 1960, foi palco de muitos eventos automobilísticos, com excelentes pilotos, que se destacaram em circuitos nacionais e internacionais. Muitos automobilistas marcaram a história gaúcha, como irmãos Catarino e Julio Andreatta, João Galvani, Adalberto Moraes, José Asmuz, Raul Wigner, Dirceu Oliveira, Nactivo Pedro Camozzato, Aristides Bertuol, Bueno Fornari, Osvaldo de Oliveira, Valdir Rebeschini, Alfredo Ribeiro Daudt, Gustavo Martins Costa, Diogo Ellwanger, entre outros.

A hegemonia gaúcha se notabilizou com a vitória das Mil Milhas de Interlagos, em 24 de novembro de 1956, com a dupla de volantes Catarino Andreatta e Breno Fornari, recebendo um prêmio de 200 mil cruzeiros. A dupla percorreu 1609 km, num tempo de 16 horas, 16 minutos e 2 segundos, mantendo uma média de 98 quilômetros por hora. Uma disputa acirrada entre gaúchos e paulistas, prevalecendo a astúcia e habilidade dos pilotos Riograndenses, onde os carros corriam “preparados” ou “standard”, e a resistência das máquinas e dos volantes prevaleciam sobre a velocidade.

Gilberto Lehnen me emocionou com seus relatos e seu rico acervo de fontes, me motivando a desenvolver pesquisa em outras fontes de jornais da época de 1956, resgatando através das suas matérias jornalísticas, na página domingueira do Diário de Notícias, “Vida Automobilística”, a fase áurea do automobilismo gaúcho, valorizando seus ícones do volante.

A atuação de Lehnen como jornalista esportivo contribuiu para testemunhar a história, tornando os fatos sensacionais registrados por suas matérias do passado, recheadas com belas imagens, eternizando seus heróis através do tempo presente.

Referências

BOZZOLLA, Rafael. **As Mil Milhas Brasileiras em Interlagos desde 1956 - Competição e Tradição na Pista.** Disponível em: <http://www.obvio.ind.br/As%20Mil%20Milhas%20Brasileiras%20desde%201956.htm>. Acesso em: 21 de abr. 2012.

Interlagos: a inauguração. Disponível em: <http://papayaorange.com.br/20011/11/interlagos-a-inauguracao/>. Acesso em: 21 abr. 2012.

MELO, Victor Andrade. Antes de Fittipaldi, Piquet e Senna: o automobilismo no Brasil (1908- 1954). **Motriz Revista de Educação Física**, V.15, n.1, Rio Claro, Unesp, 2009.

Vida Automotiva. Jornal Diário de Notícias 15. jul. 1956. p. 6.