A CURVA DO TEMPO



A história
não contada
do Autódromo
Zilmar Beux

MIGUEL BEUX

Cascavel | 2017

A CURVA DO TEMPO

A história não contada
do Autódromo Zilmar Beux

Miguel Beux
Cascavel - PR
2017

Autor	Miguel Beux
Edição	Josi Costa Rejane Martins Pires
Acervo	Miguel Beux
Organização de acervo	Caroline de Oliveira
Revisão	Márcio Couto
Assessoria jurídica	Helio Ideriha Junior
Fotos	Fabio Conterno Sérgio Sanderson Vanderley Soares
Diagramação	Danni Nicolino Dias
Edição	Editora Aldeia
Impressão	Gráfica Assoeste e Editora Ltda.

Contato: (45) 3224-8286 | mgbcorrox@terra.com.br

B569c Beux, Miguel

A curva do tempo: A história não contada do Autódromo Zilmar Beux / Miguel Beux . - Cascavel: ASSOESTE, 2017.

108p.: il.: fotos

1. Autódromo Zilmar Beux - Cascavel (PR) - História. 2. Corridas de Automóveis - Cascavel (PR) - História. 3. Beux, Zilmar. 4. Autódromo Zilmar Beux - Cascavel (PR) - Depoimentos pessoais. I. Título.

ISBN: 978 85 99994-87-0

CDD 725.8
796.72098162

Bibliotecária - Hebe Negrão de Jimenez - CRB 101/9

Proibida a reprodução total ou parcial desta obra sem a autorização impressa do autor.

Dedico este livro à memória de meus pais Zilmar e Olinda, a todos aqueles que ajudaram a construir o Autódromo Zilmar Beux de Cascavel e àqueles que ainda hoje dedicam seu tempo não renumerado como diretores do Autódromo Zilmar Beux S.A.

1972

Estes, os homens de frente do Autódromo Cascavel S/A

O Autódromo Cascavel S.A. — Emprendimentos Esportivos foi sem dúvida alguma o passo decisivo para a glória do automobilismo cascavelense. Notando as dificuldades por que passavam as promoções do gênero, homens de visão decidiram por fundar um órgão oficial representativo do esporte automobilístico. A organização iniciou-se com algumas dezenas de associados, para aumentar gradativamente na medida que a população começava a acreditar em sua realidade.

Atualmente fazem parte da sociedade os seguintes: Zilmar Antonio Beux, Adelar Bertolucci, Pedro Muffato, Bresolin Comércio de Veículos Ltda., José Orlando Bresolin, José Antonio Cardoso Dora, Fidelcino Tolentino, Heitor Pereira, Horácio Cardoso, Gilberto Mayer, Luiz Segundo Callescura, Altamir Silva, Eraldo Oleinik, Lyro Iltor Koppenhagen, Adão Francisco S. Gasparovic, Lourenço Euclides Malucelli, Francisco Ricardo Thomazini, Arlindo Dal'Pizzol, Takashi Uyeda, Ferdinando Antonio Maschio, Olivo Fracaro, Nelson Emilio Menegatti, Deoclides Carpenedo, Nilo Laerse de Resende, Silvino João Breda, Elicio Natal Zortéa, Alves Damian, Comercial Destro Ltda., Algacyr Arilton Biozetto, Carlos Pedro Piana, Edilio Poletto, Rubens Lopes, Moacir Bordignon, Horalino Bilibio, José Caratu, Altevir Bragagnollo, Benjamim Sbaraini, Valdir Ernesto Farina, Etelvino J. Socatelli Cavalli, Dorvalino Sartori, Dorvalino Damo, Sociedade Nacional de Automóveis Ltda., Alcedino Munaro, José Baldo, Nelson José Maschio, Danilo Rebelato, Adolpho Cortese, Valmor José Beux, Octacilio Mion, Cid Simonato, Luiz Pascual Cumella, Zeferino Sotille, Paulo Gorski, Ernesto G. Parmigiani, Thadeu C. Mizerkowski, Motel Bergerson, Fiorelo Angelo Grapégia, Relojoaria Seiko Ltda., Osmar Antonio Serafini, Nilo A. Locatelli Savalli, Bebidas Guaiba Ltda., Nelson O. Buselatto, Moinho Corbelia Ltda., Dario Badotti, Boaventura Tozzo, Sarolli & Cia. Ltda., Zancanaro & Cia. Ltda., Cleirton Oliveira Santos, André Heitor Costi, Danilo D. Scanagatta, Nilo Augusto Reque, Antonio Furtado Júnior, Victório Piana, Geromildo J. Armiliato, José Remy Pietsch, Valdeci Sartori, Comercial e Mercantil Iguaçu S.A. — Comisa, Metalúrgica Paraná Ltda., Sociedade Paraguaçu S.A. — Madeiras.

A atual diretoria do Autódromo Cascavel S.A. — Empreendimentos Esportivos é formada por Zilmar Antonio Beux — diretor presidente Pedro Muffato — diretor comercial (licenciado); José Bresolin — diretor financeiro, Adelar Bertolucci — diretor administrativo; Conselho Fiscal: Antonio Cardoso Dora, Fidelcino Tolentino e Adão Gasparovic; Suplentes: Nilo Augusto Reque, Tadeu Mizerkowski e Arlindo Dall'Pizzol.

Tirando a poeira da história

A história da construção do Autódromo de Cascavel é pobre em publicações específicas. Existem alguns livros que discorrem sobre provas e pessoas envolvidas, mas pouquíssimas que versem sobre o resgate da história. Um pouco do que existe está em recortes de jornais e revistas da época. Mas, e sobre a construção? Os sonhadores da época? Os personagens invisíveis? Quase nada. Com este livro procuro preencher parte importante dessa lacuna. O fato é que o nosso autódromo nunca teve sua história devidamente contada para que as novas gerações soubessem a origem deste importante complexo esportivo.

O trabalho procura resgatar e preservar parte importante da memória (história) do automobilismo local: a construção do quinto autódromo em terras brasileiras. Mas, para isso, é preciso recuar um pouco e contar também sobre uma pessoa, em especial, ou seja, falar da participação do meu pai, "seo" Zilmar Beux. Meu objetivo é que este livro possa ser útil na preservação da memória automobilística local e sirva de fonte de consulta para as novas gerações de aficionados. É importante frisar que eu não estou apresentando apenas a minha versão da história, e sim, os fatos, todos eles documentados em cartório, portarias e pela mídia.

Miguel Beux

A curva do tempo

Houve um tempo no nosso país que fronteiras foram abertas pelos braços, a coragem e a bravura indômita de pioneiros que, independentemente do governo e governante da ocasião, palmilharam caminhos, abriram estradas, venceram serras, vadearam rios, drenaram pântanos, domaram florestas e planícies, transformando paisagens ermas em cenários de produção e riqueza. Novos bandeirantes, tinham nas mentes os sonhos, nos olhos a paixão, nos braços a vontade e a determinação do fazer, do criar, do construir.

A cidade de Cascavel, no Oeste paranaense, é um exemplo acabado desses novos e modernos desbravadores. E, não menos importante, a história da criação e implantação de seu autódromo – assunto que é o mote deste livro - é uma saga que, longe de pertencer somente a uma pequena legião de aficionados do esporte, repete em menor escala todos os ingredientes que se fizeram necessários e participaram da fundação e desenvolvimento da cidade pelos seus pioneiros.

Este livro, antes de ser uma homenagem de um filho à obra e legado de seu pai, é um resgate histórico que, esperamos, seja definitivo. Baseado não em rumores ou dizeres, mas em farta documentação de caráter histórico e consistentes depoimentos pessoais, Miguel Beux dá rosto e voz àqueles que, aten-

dendo ao chamado de seu pai Zilmar Beux, foram os reais parceiros e protagonistas desta grande saga. São os inominados, os esquecidos, os "invisíveis", que agora retornam do anonimato a que foram – voluntariamente ou não - relegados, para que vejam aqui revelada a verdade histórica e lhes sejam prestadas as homenagens e o reconhecimento devido pelas suas crenças, suas vontades férreas, suas imensas capacidades de acreditar e fazer.

A todos eles, fica o nosso agradecimento eterno. A eles, fica o nosso compromisso de manter vivas as suas memórias e o reconhecimento da glória anônima. Não os esqueceremos jamais.

Joaquim Lopes
Escritor, Blogueiro, Pesquisador e
Historiador de Automobilismo

De pai pra filho, a paixão por velocidade



Avallone pela primeira vez na pista em Cascavel. Durante a produção do livro, o Avallone recebeu o motor Chevrolet 6cc (que era o original na época) feito pelo mecânico Alemão

Lá se foram quase dez anos. Meu Avallone finalmente está pronto. É quase inacreditável. Foram dias e noites de muito trabalho para realizar um sonho que eu trazia na memória desde a infância. Quando enfim aceitei assumir minha parte na questão do autódromo, achei que seria a hora certa de realizar o sonho de infância de ter meu Avallone, achei que precisaria de uma "vitamina" de motor e rodas para ter o ânimo para encarar o que me aguardava. Tudo começou na oficina do Cláudio Deitos, que teve uma participação muito importante, principalmente na montagem do câmbio, o Hewlland DG 300 de Fórmula 1, funcionando perfeitamente até hoje.

Foi ele quem fez também a primeira versão do motor. Em seguida, tive ajuda de Sandro Machado, Mário Mourisca, Alexandre de Araújo, o Catarina, e Edelberto Evangelista, o Jegão. Houve muito trabalho de torno do Vilmar, da Amazul, entre outros amigos e profissionais. Quando vi, já tinha montado minha própria oficina para terminar o carro, que tem as minhas mãos em toda e qualquer peça e parafuso.

A nova versão do motor - Ford 302 - perfeita, e que tem me deixado muito satisfeito, tem as mãos e a habilidade do Maurício Henrique, da MHP Muscle Cars, uma oficina de carros antigos, de Cascavel. O conta-giros, um Smiths, o mesmo que equipava os Fórmula 1 da década de 1970, foi um presente do piloto paranaense José Bornemann.

Em julho de 2016, o carro estava pronto. É uma relíquia. Não tive a intenção de produzir um carro para corridas, mas para curtir, para ficar admirando e, claro, fazer algumas apresentações com ele. Confesso, na primeira vez que desci o "curvão", me emocionei. Na primeira volta, um choro de satisfação.

Para ser bem sincero, minha ficha ainda não caiu. Naquele momento, eu me dei conta que havia não apenas construído o carro dos meus sonhos de infância, mas estava reescrevendo um capítulo importante de uma história que começou há mais de 50 anos, protagonizada por um homem à frente do seu tempo e apaixonado por carros e por velocidade: Zilmar Beux, meu pai. Aprendi com ele a paixão por carros e corridas. Aos cinco anos de idade sonhei ter um carro desses pra mim...

Portanto, a viagem que vamos fazer a partir de agora é para contar um pouco quem foi meu pai e falar da contribuição dele para o automobilismo em Cascavel, no contexto estadual e nacional. Mais que isso. De forma despretensiosa, porém justa e transparente, quero contar a história sob outra ótica, apresentando documentos históricos e desvelando alguns fatos dos bastidores da idealização e construção do Autódromo Internacional Zilmar Beux.

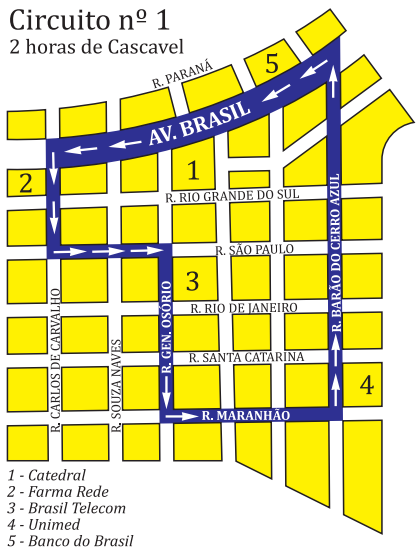
Anos 60 e a velocidade nas ruas de terra

Essa história tem como cenário geográfico Cascavel, município localizado no Oeste do Paraná (a 500 km da capital Curitiba), com aproximadamente 320 mil habitantes. Em 1964, com pouco mais de uma década de emancipação, as primeiras corridas já aconteciam nas ruas de Cascavel por influência dos migrantes gaúchos que trouxeram a tradição das corridas. Cada um corria com o carro que tinha, Jeep, DKW, Gordini e Fusca, entre outros.

Gaúcho da cidade de Carazinho, meu pai chegou em Cascavel nos anos 50, já casado com minha mãe Olinda (Lázari Beux), e meus irmãos Eliane, Elizete e Marcos. Mecânico dos bons, ele montou uma oficina, e mais tarde com os irmãos a Retificadora Beux, uma das primeiras na região, e não demorou muito para o negócio em família se tornar referência. Já em 1964, começou a participar das corridas. Só não participou da primeira edição porque um mecânico bateu o carro dele na véspera do evento.

As primeiras "apostas" nas ruas empoeiradas de Cascavel com DKWs e Gordinis, os carros desejados na época, iam se tornando cada dia mais frequentes, e abria-se ali uma nova fronteira para os gaúchos amantes das corridas de carreteras, tão famosas no Rio Grande do Sul. E, claro, que "seo" Zilmar estava entre eles. A primeira corrida reuniu oito participantes. As notícias da época dão conta de que esse 'pega' aconteceu no mês de novembro de 1964 e o vencedor foi o piloto Tamoio Fedumenti, de Cascavel, ao volante de um Gordini. Em pouco tempo, muitos outros competidores foram se juntando ao grupo e o esporte foi se tornando uma atração obrigatória da cidade.

A primeira prova foi patrocinada pela Retificadora Beux e Vulcanizadora de Pneus Damian. Imagem retirada do livro "Cascavel em alta velocidade – 50 anos de automobilismo", de Alceu e Regina Sperança



1 - Catedral
2 - Farma Rede
3 - Brasil Telecom
4 - Unimed
5 - Banco do Brasil
Av. Brasil - Barão do Cerro Azul, Ano: 1964
Percurso: 2.700m



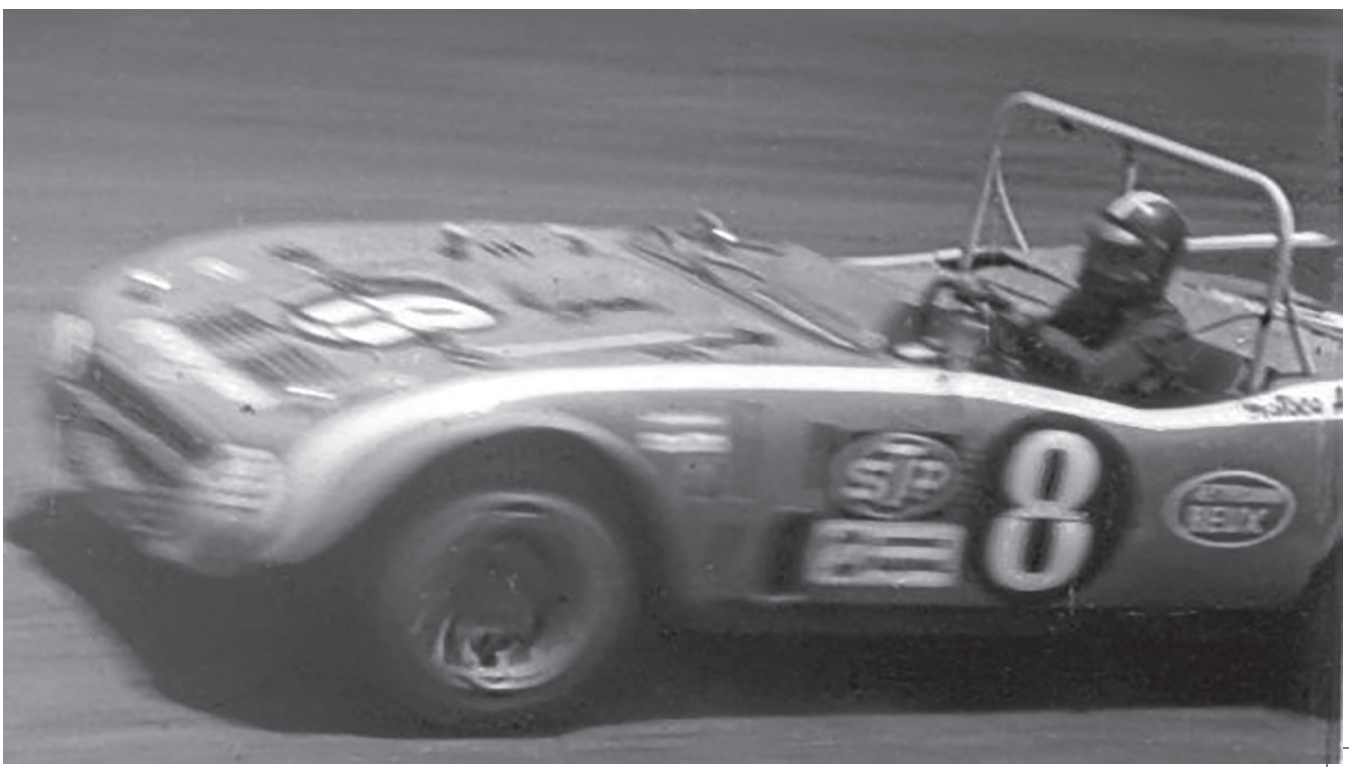
Zilmar Beux e equipe em frente à retificadora, em 1960


PISTÃO
DE IRMAOS BEUX



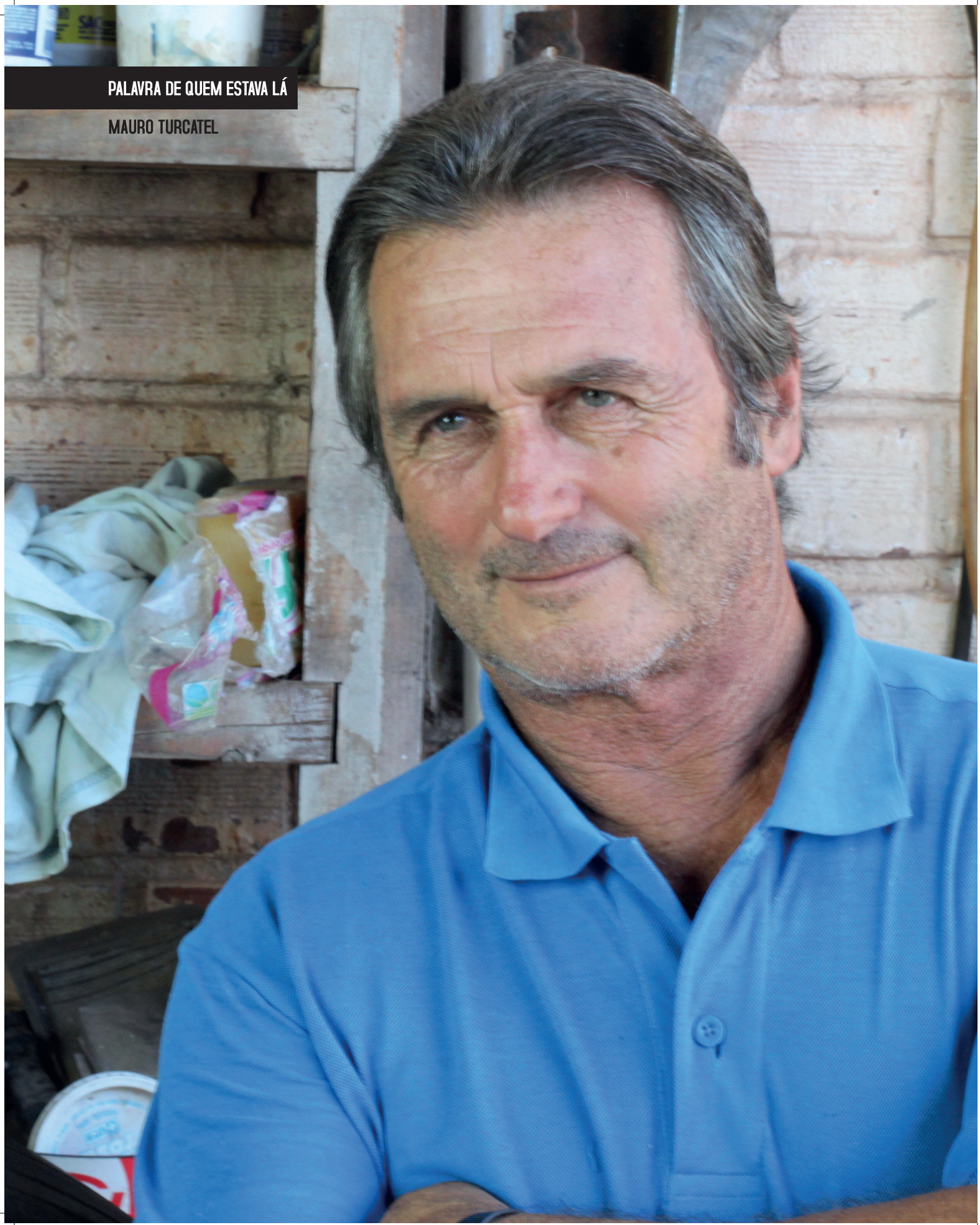
Nota dos editores – Os anos 1960 foram o auge do rock e o rei do estilo eternizado por Elvis Presley inspirava não apenas na música, mas no modo de vestir dos rapazes. E percebe-se que Zilmar sabia como usar a moda a seu favor. Estava sempre bonito e elegante. Nesta foto, estava pronto para uma das corridas. Era seu traje de gala. Visivelmente, um homem de bom gosto e em paz com a autoestima.

Embora, por seu espírito altruísta e engajamento na comunidade, meu pai tenha participado como voluntário da construção de muitas entidades em Cascavel, entre elas o Colégio Santa Maria, a Igreja Santo Antônio, os três clubes da cidade (Tuiuti, Country e Comercial) e os cinemas, entre outras coisas, a grande obra foi o Autódromo Internacional, o centro desta história. É preciso lembrar aqui, que a minha mãe, carinhosamente e de um modo muito organizado, guardava todas as notícias que os jornais, panfletos e revistas da época publicavam sobre a obra. Há também muitas fotos que registraram cada momento da aventura entre amigos que se tornaria um marco para a cidade.



PALAVRA DE QUEM ESTAVA LÁ

MAURO TURCATEL



Um homem de grandeza ímpar

"Acompanhei a construção do autódromo `de cabo a rabo´. Tinha uns 20 anos e, como estava sem emprego, e muito ligado ao Zilmar, ia lá dirigir caminhão. Eu sempre admirei o Zilmar, desde criança. Ele dava atenção pra todo mundo, sem distinção. Meu pai tinha posto de combustível próximo à retífica dele; então, um dependia do outro, e sempre estávamos por ali. Quando o conheci, eu era um moleque de 15 anos e o ´seo` Zilmar sempre me tratou com respeito e educação. Geralmente, ninguém dava bola pra criança. Ele não. E isso me marcou muito a vida toda. Ele tinha um padrão, sempre do mesmo jeito. A fala pausada, a serenidade e a versatilidade o faziam um homem de grandeza ímpar, sem falar que era um grande empreendedor, um visionário. Foi dele a ideia do autódromo. Foi dele a ideia da formação da S.A. Antes de chamar o pessoal, estudou muito o assunto. É claro, tinha mais gente envolvida, mas ele era o mentor. E todos que viveram aquela época reconhecem isso. No período do trabalho pesado chegou a acampar lá e praticamente abandonou sua empresa. Era da manhã à noite envolvido naquele sonho. Paixão esta que contagiava a todos. Éramos um bando de loucos. Imagina, Cascavel não tinha nem 100 mil habitantes e o quinto autódromo asfaltado do Brasil. Para nós era um orgulho! O momento triste desta história foi justamente na inauguração, quando o Zil-

mar foi escanteado e, justamente, por circunstância daquilo que mais condenava: misturar política e edificação. Lembro como se fosse hoje. Chamaram o Pedro Muffato (então prefeito recém-eleito) para cortar a fita, Zilmar ficou mais uns cinco minutos por ali e saiu desgostoso. Desapareceu. Literalmente se desligou, passou a régua. Naquele momento, compreendi ainda mais aquele homem de sotaque diferente. Ele estava à frente de todos nós. Um exemplo de retidão. Se pensava mil vezes antes de falar, cumpria cada palavra que pronunciava. Este era o Zilmar!"

MAURO TURCATEL, O Peixinho
Empresário e ex-piloto. Correu de 1974 a 1994, também na Stock Car e Divisão 4 com uma Manta. Na década de 1970, chegou a correr de Kombi numa competição organizada para arrecadar fundos para o autódromo

Quatro anos depois do início das corridas de rua, por volta de 1968, aqueles encontros já faziam muito sucesso. Mesmo nas ruas empoeiradas, sem qualquer segurança ou conforto, o público que assistia às disputas só aumentava. Foi aí que surgiu a necessidade de transferir as competições para um local mais adequado, com uma estrutura melhor e espaço para acolher as famílias dos pilotos e todos aqueles que apreciavam o esporte. Empenhados nessa ideia, foi no Café Senadinho que os amigos, liderados por Zilmar, resolveram adquirir uma área.

Naquela época, as terras não valiam muito. O Paraná vivia o ciclo da madeira e, esta sim, valia ouro. Danilo Scanagatta, Adolfo Cortesi, Algacyr Biazetto e meu pai confiaram ao corretor Nezio Cunha o desafio de encontrar a melhor área. Ele chegou à propriedade de 30 alqueires de mata da família Nazzari. Pouco tempo depois, foram adquiridos mais dez alqueires, totalizando 40 alqueires no total. Alguns relatos dão conta de que estes dez alqueires teriam sido doados. Não foram. Foram comprados. Esta foi mais uma inverdade possivelmente disseminada por má-fé, para diminuir a importância da S/A.

O que faltava em dinheiro sobrava em sonhos. Sem recursos suficientes para pagar à vista pelo terreno às margens da BR 277, os proprietários concordaram em receber Cr$ 40.000,00, sendo metade à vista e o restante em dez parcelas de Cr$ 2.000,00. Em valores atualizados, o valor desembolsado pela ousadia do grupo S.A. em cifras hoje estaria na casa dos milhões. Esse foi o passo decisivo para dar a Cascavel o que viria a ser o primeiro autódromo asfaltado do interior e o quinto do Brasil.

Incrível, mas naquela época, apesar da falta de maquinário e tecnologia, tudo fluía muito rápido. As pessoas envolvidas eram muito esforçadas. O desejo de deixar as ruas de terra do centro da cidade e voar no chão da nova área movia aqueles homens. Após a aquisição, deu-se início ao desmatamento e construção do traçado da pista.



João e Santina Nazari, proprietários da área comprada para a construção do autódromo. Imagem retirada do livro "Cascavel em alta velocidade – 50 anos de automobilismo", de Alceu e Regina Sperança

Em 16 de novembro de 1969, o grupo liderado por meu pai conseguiu batizar a pista de terra do autódromo com a "Prova Cascavel de Ouro", que neste ano comemora meio século de existência. É a corrida de longa duração mais conhecida do automobilismo paranaense.

O biênio 1968/1969 foi um marco na indústria automobilística e no automobilismo esportivo brasileiro. Chegaram ao mercado as novidades em veículos. Entre eles, o Ford Galaxie, o Opala da GM, o Puma VW, o Corcel da Ford/Willys, o Dodge Dart da Chrysler, entre outros. Foi também neste período que comecei a ir para o autódromo com meu pai em sua carretera. Lembro bem que assistíamos às corridas em cima de uns palanques no "S", no "curvão" e na reta. Era tanta poeira que a gente cuspia tijolo.

O "curvão" é uma das curvas mais desafiadoras do mundo. O traçado foi desenhado por meu pai e depois transcrito pelo engenheiro Ciro Bucaneve dentro do que se exigia dos projetos de engenharia para o asfaltamento. O "curvão" tem uma peculiaridade. Por obra do Juca Baldo, um dos tantos "homens invisíveis" que ajudaram na construção do autódromo, ele se divide em duas curvas. Conta-se que já no fim dos trabalhos, Juca Baldo resolveu dar uma inclinada maior na curva. Desse improviso surgiu o "curvão".



No colo do meu pai, em frente ao Simca ainda inteiro



Cena típica das famílias que visitavam o autódromo aos domingos. Nesta foto, estou com um ano de idade



O Simca Chambord já transformado em Carretera, mas ainda com capota

Como todo menino da minha idade, eu adorava carrinhos. Não tinha a mínima noção, mas era um dos poucos garotos que brincava numa pista de verdade, sempre a tiracolo do meu pai, um dos pilotos que liderava a construção daquela obra grandiosa.

Toda a emoção do que eu vivia ali no autódromo, o burburinho dos pilotos e dos carros, servia de inspiração para as brincadeiras em casa. Pegava o capacete branco do meu pai, guardado com zelo no fundo do guarda-roupa, e me escondia debaixo da máquina de costura da minha mãe. Na imaginação de menino, a polia virava um volante. Ali, por pistas imaginárias, eu rodava horas e horas, numa disputa incansável com outros pilotos também imaginários.

Não é para menos. Posso dizer que além de ter nascido dentro de uma oficina, a paixão pelo mundo da graxa e pelo automobilismo começou no útero. Segundo minha mãe, a primeira palavra que falei foi "oito", número da carretera do meu pai.



4 HORAS DE CASCAVEL

Promoção da Associação Comercial

7 — 9 — 65

Cascavel, 30 de Agôsto de 1965

Presado Senhor:

A Associação Comercial de Cascavel, através da Comissão Organizadora das "4 HORAS DE CASCAVEL", tem o grato prazer de passar às vossas mãos , anexo a êste, cópia do oficio recebido do Automóvel Club do Paraná, para que assim, possa V.S. tomar as devidas iniciativas e providências para a boa execução dessa prova automobilística.

Sendo o que tínhamos a informar a V.S., desde já, agradecemos a atenção e colaboração, e no ensejo, reiteramos nossos protestos de estima e real consideração.

Atenciosamente

p/ Dr. João Batista Cobbe
Presidente da Comissão Executiva

ILMO. SNR.
ALDEMAR BEUX
NESTA

O embrião do que viria a ser a CASCAVEL DE OURO, as 4 horas de Cascavel em 1965 e as 300 milhas de 1966, encabeçadas pelo meu tio Aldemar Beux

Entidade Máxima de Direção Nacional do Automobilismo
Instituida pelos Decretos nrs. 51.857 de 20.03.63 e 54.387 de 7.10.64

SEDE
Super Quadra
310, lojas 21/22
X
Telefone
2.2635
X
Caixa Postal
1.251
X
BRASÍLIA
DISTRITO
FEDERAL

Nº. 11/66 - Especial Em 30 de novembro de 1966.-

Do Secretário Geral

Ao Sr. Aldemar Beux - Diretor da Prova

Assunto: " Prova 300 Milhas de Cascavel "

Exmo. Sr. Aldemar Beux,

A C.B.A vem pelo presente comunicar à V.S. que houve por bem autorizar a realização em 4 de dezembro próximo, a prova 300 milhas de Cascavel, organizada sob o Patrocínio da Prefeitura do Município, conforme regulamento referendado.

Outrossim consigno que V.S., foi designado como diretor geral da prova e portanto responsável pera esta entidade pela fiscalização do cumprimento dos / dispositivos legais e desportivos vigentes, e remessa do / relatório à Caixa Postal 1.251-Brasília.

Chamamos a atenção para os artigos/ 18 e 78 da lei 5.108 de 21 de setembro de 1966(Código Nacional de Trânsito).

Na certeza de que o ilustre desportista tudo fará para o brilhantismo da manifestação automobilística em apreço e o desenvolvimento do automobilismo / no pujente município de Cascavel, subscrevemo-nos

atenciosamente

Confederação Brasileira de Automobilismo

R.B. van Buggenhout
Secretário Geral

Reconheço a firma, R. B. van Buggenhout de que dou fé.
Em test.º da verdade.
Curitiba 30 de de 19
4.º Tabelionato

DR. WILSON LAPORTE
1º TABELIÃO
CURITIBA

ESTADO DO PARANÁ IMPÔSTO DE SÊLO Cr$ 20,00

A segunda e a terceira Cascavel de Ouro

O biênio 1970-1971 foi um marco para o automobilismo cascavelense, com provas importantes no contexto não apenas regional, mas nacional. O autódromo foi palco de duas disputas importantíssimas. Em 1970, a primeira no dia 07 de setembro, vencida pelo curitibano Sérgio Valente, Jaci Pian na segunda colocação e, em terceiro, Mozart Delattre. Dois meses depois, acontecia a 2ª Cascavel de Ouro, e, novamente, Valente conquistou o primeiro lugar no pódio, seguido pelo curitibano Carlos Eduardo e José Chemin, de Guarapuava. Na quinta posição, estava o empresário Pedro Muffato. A prova deu ainda mais visibilidade para o autódromo e atraía cada dia mais pilotos de renome.

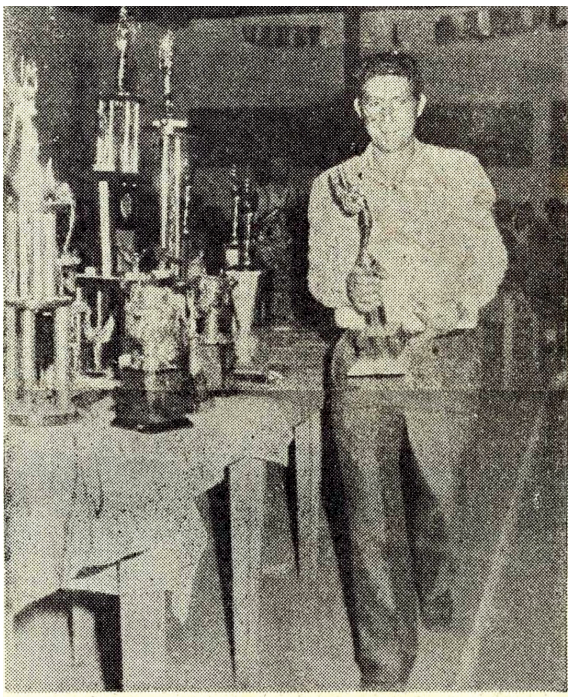
Desde as primeiras corridas, por volta de 1964, nenhum evento seria tão marcante para o projeto dos amigos quanto aquela competição. Quem acompanhou de perto a história do autódromo sabe disso. A pista de corrida, cujo traçado saiu da mente engenhosa do meu pai, já havia se tornado um templo para os amantes da velocidade e o autódromo um atrativo turístico para famílias inteiras de Cascavel, região e das cidades de origem dos competidores.

No dia 14 de março daquele ano (1971), o autódromo sediou o Campeonato Estadual, por iniciativa da Federação Paranaense de Automobilismo. Os pilotos Altair Barranco, Jaci Pian e Juca Baldo, nesta ordem, venceram a disputa. Foi a consolidação de um projeto entre amigos e tudo seguia como num sonho.

Na quinta e última etapa do Campeonato Paranaense, no dia 12 de setembro, Pedro Muffato, que havia amargado a quinta posição na 2ª Cascavel de Ouro, a menos de um ano, conquista seu primeiro pódio, deixando para trás Jaci Pian, José Castilho e outros expoentes do automobilismo. No dia 16 de novembro, Muffato venceu também a 3ª Cascavel de Ouro, seguido por José Chemin e Jaci Pian. Nesta prova, quem liderava era Pedro Vitor Delamare, que meu pai trouxe de São Paulo pagando do bolso as suas despesas, pois tratava-se de um grande ídolo. Porém, seu carro quebrou, dando vitória ao Pedro. O que ninguém imaginava, principalmente meu pai, é que Pedro Muffato desejava

muito mais que o lugar mais alto do pódio em uma prova de automobilismo, ele almejava a política.

Ao final de 1971, o Autódromo de Cascavel, mesmo com a pista ainda de terra, já havia conquistado credibilidade para grandes eventos. Mas não é só isso. Na Cascavel em início de desenvolvimento, o autódromo se consolidava como um importante empreendimento de esporte e turismo da cidade. Depois de crescido, ouvindo as histórias e reunindo jornais e documentos da época, pude compreender o papel do meu pai e dos amigos que trabalharam duro para torná-lo realidade.



Na entrega dos prêmios do automobilismo, uma homenagem foi feita ao grande presidente Zilmar Beux, com todos os presentes aplaudindo-o de pé. Uma homenagem justa pois o trabalho desenvolvido por Zilmar na organização da maior prova automobilistica já realizada no Paraná, foi um dos fatôres do sucesso da competição. Zilmar Beux mereceu a homenagem. Ele também recebeu prêmio pois com sua carreteira teve uma boa colocação. — (Foto do Zilmar).



A 3ª C. O. foi o marco financeiro para o asfaltamento da pista. E, ironicamente, o trabalho do meu pai e o sucesso desta prova foram fundamentais para o Muffato se eleger no ano seguinte. O cartaz acima foi escaneado do original

A S.A. e o asfaltamento da pista do autódromo

Depois de três anos de glória, o esporte automobilístico de Cascavel sofre um nocaute. A mesma federação que elegeu o autódromo no ano anterior para sediar as cinco etapas do campeonato paranaense, interditou as pistas de terra alegando falta de segurança.

Para meu pai e o grupo de amigos, aquela decisão daria início a um capítulo ainda mais desafiador. Era chegada a hora de unir esforços para adequar o autódromo às normas exigidas pela federação. A pista de 3.032 metros, com sete curvas, precisava ser asfaltada. Havia recursos para a obra? Não. Mas a interdição não seria motivo para desistir. A empreitada maior estava por vir. Meu pai, como sempre, não recuou.

Pelo contrário, arregaçou as mangas e encarou a missão com a mesma paixão e profissionalismo com que mobilizou o grupo de amigos para tirar as corridas das ruas da cidade e comprar a área quatro anos atrás. Para a execução da obra de asfaltamento, o grupo achou por bem formalizar o que até então funcionava apenas na "palavra" e fundaram a entidade sem fins lucrativos Autódromo de Cascavel S.A. Empreendimentos Esportivos.

Na constituição da diretoria, em documento datilografado com data de 7 de outubro de 1972, meu pai ficou à frente no cargo de diretor-presidente. José Bresolin assumiu a direção financeira da sociedade e Adelar Bertolucci, a direção administrativa. Havia também um conselho fiscal composto por Antônio Cardoso Dora, Fildelcino Tolentino e Adão Gasparovic. Nilo Augusto Reque, Tadeu Mizerkowiski e Arlindo Dall Pizzol também faziam parte do grupo como conselheiros suplentes.

O piloto Pedro Muffato assumiu o cargo de diretor comercial, mas numa situação figurativa, eis que licenciado do cargo para concorrer à prefeitura de Cascavel, como demonstra o documento da formação da diretoria. Nem é preciso um olhar muito atento para perceber que a popularidade conquistada nas corridas foi um trampolim para concorrer ao cargo de prefeito e ser eleito nas eleições de novembro de 1972.



AUTODROMO CASCAVEL S.A.

Empreendimentos Esportivos

Séde:- Cascavel - Paraná

Prazo de Duração: INDETERMINADO

CAPITAL

Art. 5.° - O capital é de Cr$ 70.500,00 (Setenta mil e quinhentos cruzeiros) dividido em 70.500 (setenta mil e quinhentas) ações ordinárias no valor de cr$ 1,00 (um cruzeiro) cada uma, nominativas ou ao portador à opção do acionista.

Atos Constitutivos e Estatutos arquivados na Junta Comercial do Estado do Paraná sob o n.° 96.725 em 03-08-72.

TÍTULO MÚLTIPLO DE AÇÕES

TÍTULO	Ações Quantidade	Números	VALOR
ORDINÁRIA	1.000 (UM MIL)	0001 a 1.000	1.000,00

Portador Sr. ZILMAR ANTONIO BEUX

como proprietário das ações acima enumeradas, ficam-lhe assegurados todos os direitos e deveres que lhe são atribuidos, na qualidade de acionista do **Autodromo Cascavel S.A. Empreendimentos Esportivos,** na forma dos Estatutos Sociais e das Leis vigentes.

As Assembléias Gerais Ordinárias serão realizadas na séde da Sociedade, dentro dos quatro primeiros meses seguintes à cada exercício findo.

Cascavel, 07 de outubro de 1972

Diretor Presidente

Diretor Financeiro

A atual diretoria do Autódromo Cascavel S.A. — Empreendimentos Esportivos é formada por Zilmar Antonio Beux — diretor presidente Pedro Muffato — diretor comercial (licenciado); José Bresolin — diretor financeiro Adelar Bertolucci — diretor administrativo; Conselho Fiscal: Antonio Cardoso Dora, Fidelcino Tolentino e Adão Gasparovic; Suplentes: Nilo Augusto Reque, Tadeu Mizerkowski e Arlindo Dall'Pizzol.

O trabalho para o asfaltamento da pista, com frequência, manchetava os jornais da época. Meu pai sempre aparece, nesses noticiários, como alguém que deu o máximo de si em nome da realização deste grande sonho, pois atuava na coordenação, acertando os mínimos detalhes, orientando o pessoal, carregando pedras, operando máquinas e pagando contas. Até mesmo comida ele e minha mãe serviam para alimentar os homens que trabalhavam na obra.

De tão dedicado e ansioso pela pista pronta dentro das normas exigidas pela Confederação Brasileira, chegou a se afastar por dois meses da retífica, que ele mesmo administrava, justamente para empenhar mais tempo ao empreendimento.

Ele não contabilizou os prejuízos que teria com a ausência na empresa. Já estava tão envolvido com tudo aquilo que o amor pelo esporte e pelo autódromo não tinha preço. Certa vez, ele me confidenciou que se tivesse chovido no dia da inauguração e não tivesse bilheteria, teria quebrado, pois o dinheiro arrecadado com a venda das ações não foi suficiente para cobrir os custos, fazendo com que pagasse do bolso e assumisse compromissos futuros.

De fato, quando um homem tem uma paixão, ele não mede esforços e não se prende em cálculos para contabilizar o que pode perder. Deixa-se guiar pelo sentimento de realização, pelas sensações de ver o trabalho avançando. E foi assim. Quem conhece a história sabe que ele e os amigos tiraram dinheiro do próprio bolso para pagar os trabalhadores e viabilizar tudo.

Eu me lembro muito bem dessa etapa da obra. Algumas curiosidades marcaram esta fase. Devia ter uns cinco anos quando caí de costas no piche quente e aquilo ficou grudado nas minhas costas. Foram dias até minha mãe conseguir retirar tudo. Me recordo também do pessoal comendo ali mesmo no autódromo, numa cozinha improvisada, para não perder tempo.

Tenho uma lembrança muito forte de outro episódio engraçado. Numa dessas idas com meu pai ao autódromo, cheguei na cozinha e o "Tatu", o apelido do cozinheiro, tinha dado uma machadada na cabeça de um lagarto do papo amarelo e o machado ainda estava cravado na cabeça do bicho. Ao ver aquela cena, tive pena e tirei o machado da cabeça do pobre animal. O lagarto, de mais ou menos um metro de comprimento, que até então se fingiu de morto, saiu andando. Com este meu gesto solidário, tirei o jantar dos caras naquela noite.



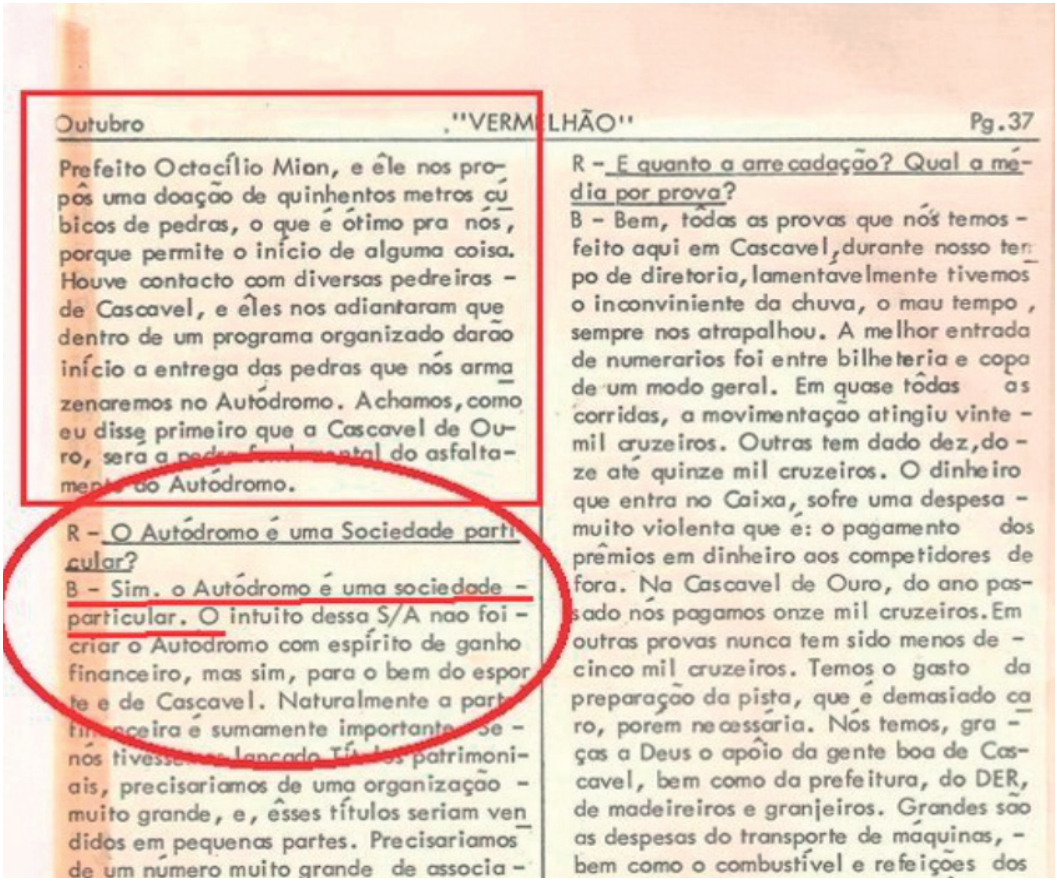
E O NOSSO AUTÓDROMO

COMO VAI, PRESIDENTE ?!

REPORTER - A pavimentação do Autódromo já tem uma data marcada?
BEUX - Bem, na verdade como todos sabem o problema de asfaltamento não é barato, e, necessita de um planejamento rigoroso. A pista é de interêsse nosso e do povo de Cascavel. E digo exatamente de maior interêsse nosso; como competidores, de diretoria de Autódromo. Mas a verdade é o seguinte: quando nesta diretoria assumimos a presidência, encontramos diversas dificuldades. O Autódromo necessitava de melhorias internas rápidas para se poder fazer alguma promoção. Alcançamos nosso objetivo, fizemos promoções embora o Autodromo não estivesse asfaltado, mas sempre visando com essas promoções um futuro asfaltamento, uma condição que nos permitisse asfaltar. Hoje nós podemos dizer o seguinte: Existem diversos interessados em nos dar um projeto de asfaltamento, existe tambem companhias que já nos procuraram. Estamos certos e seguros de tão logo possível começar êsse asfaltamento. Pensamos agora em fazer uma promoçao para novembro, quando da data do aniversário do Município, a tradicional prova que é a Cascavel de Ouro. Esperamos a melhor organização possível desta prova, trazendo pilotos nacionais e internacionais, que nos permitam um faturamento razoável. Êsse dinheiro será imediatamente aplicado no início do asfaltamento, segundo o pensamento da diretoria do Autódromo, diretoria do Automóvel Clube e os demais companheiros desta atividade.

R - Nas reuniões da diretoria do Autódromo não se ventila a possibilidade de abrir uma concorrência pública para que firmas possam mandar suas propostas?
B - Exatamente. Nestas reuniões esta troca de ideias foi ventilada diversas vezes. Foi o passo inicial, um passo importante. Mas como necessitávamos fazer o registro do Autódromo, documentação, regularização dos associados, entao estas concorrências não foram realizadas. Inicialmente isso requer o bastante sacrifício e condições financeiras. Mas podemos dizer que já temos em mãos, duas propostas de asfaltamento. Fomos procurados tambem por uma terceira empresa que veio aqui e vai apresentar um plano completo de asfaltamento. Agora já temos a ideia inicial porque conversamos com muita gente a respeito. Hoje, pensamos que podemos asfaltar o Autodromo de Cascavel dentro de uma base de trezentos mil cruzeiros. Concorrências diretamente não foram abertas, mas sim foi solicitado à diversas Companhias asfálticas sendo que duas já nos mandaram orçamentos um tanto sumários que merecerao melhores estudos.

R - Depois destas reuniões não ficou uma data certa para o início do asfaltamento?
B - O início sempre e alguma coisa. Por exemplo nós estamos estudando o volume de pedras necessárias para a pavimentação. Uma das coisas mais importantes para o asfaltamento, é a pedra; segundo estudo feito, serão necessários 4 mil metros cúbicos de pedra britada para a obra. Esperamos, em novembro, comprar pelo menos uma parte das pedras. A corrida Cascavel de Ouro será o lançamento da pedra fundamental do asfaltamento do Autódromo. Já estivemos falando com o



Outubro "VERMELHÃO" Pg.37

Prefeito Octacílio Mion, e êle nos propôs uma doação de quinhentos metros cúbicos de pedras, o que é ótimo pra nós, porque permite o início de alguma coisa. Houve contacto com diversas pedreiras - de Cascavel, e êles nos adiantaram que dentro de um programa organizado darão início a entrega das pedras que nós armazenaremos no Autódromo. Achamos, como eu disse primeiro que a Cascavel de Ouro, sera a pedra fundamental do asfaltamento do Autódromo.

R - O Autódromo é uma Sociedade particular?

B - Sim. o Autódromo é uma sociedade - particular. O intuito dessa S/A nao foi - criar o Autodromo com espírito de ganho financeiro, mas sim, para o bem do esporte e de Cascavel. Naturalmente a parte financeira é sumamente importante. Se - nós tivessemos lançado TÍTULOS patrimoniais, precisariamos de uma organização - muito grande, e, êsses títulos seriam vendidos em pequenas partes. Precisariamos de um número muito grande de associa -

R - E quanto a arrecadação? Qual a média por prova?

B - Bem, todas as provas que nós temos - feito aqui em Cascavel, durante nosso tempo de diretoria, lamentavelmente tivemos o inconviniente da chuva, o mau tempo, sempre nos atrapalhou. A melhor entrada de numerarios foi entre bilheteria e copa de um modo geral. Em quase tôdas as corridas, a movimentação atingiu vinte - mil cruzeiros. Outras tem dado dez, doze até quinze mil cruzeiros. O dinheiro que entra no Caixa, sofre uma despesa - muito violenta que é: o pagamento dos prêmios em dinheiro aos competidores de fora. Na Cascavel de Ouro, do ano passado nós pagamos onze mil cruzeiros. Em outras provas nunca tem sido menos de - cinco mil cruzeiros. Temos o gasto da preparação da pista, que é demasiado caro, porem necessaria. Nós temos, graças a Deus o apôio da gente boa de Cascavel, bem como da prefeitura, do DER, de madeireiros e granjeiros. Grandes são as despesas do transporte de máquinas, - bem como o combustível e refeições dos

Jornal Fronteira do Iguaçu, outubro de 1972

Ainda durante o período de asfaltamento, uma história recorrente é um encontro entre o Octacílio Mion (ex-prefeito), o Pedro Muffato (recém-eleito, assumiu em 02 de fevereiro, naquele tempo era em fevereiro), o Valdir Favarin e o meu pai, e suas respectivas esposas. Em uma conversa informal, ficou acordado que o município continuaria emprestando duas máquinas e três caminhões para a conclusão do asfaltamento. Lembrando que todo o material do asfaltamento foi pago pela S.A, que também contou com o empréstimo de máquinas e caminhões dos próprios sócios.



Máquina da prefeitura cedida pelo prefeito Octacílio Mion no começo das obras de asfaltamento

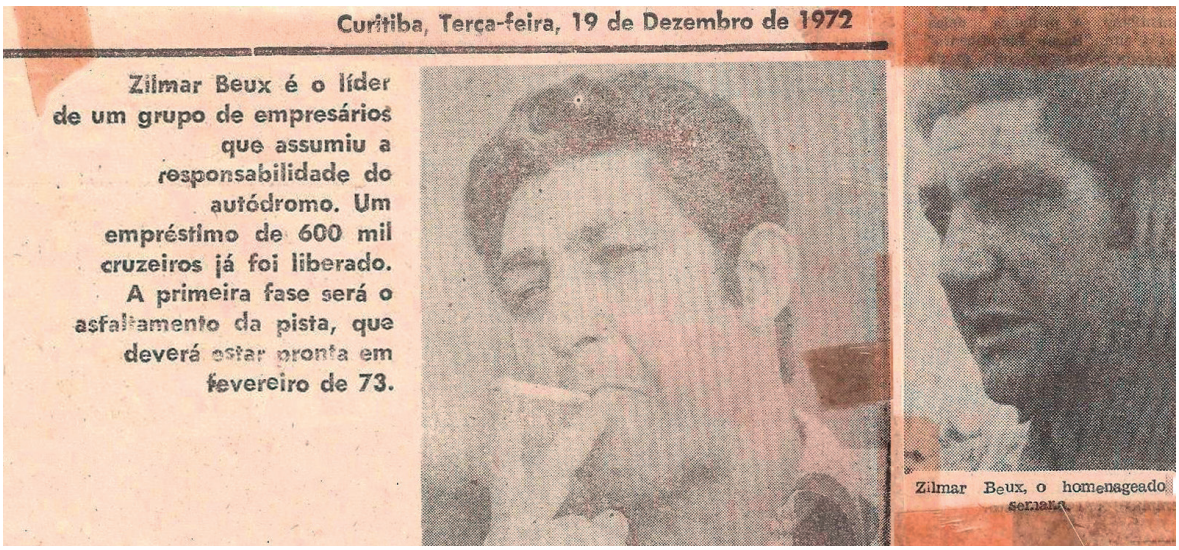


Zilmar Beux, com seu Dodge Charger, acompanhando os trabalhos de asfaltamento centímetro a centímetro



Operários contratados pela S.A posando para foto

Incansável, o homem que pensou grande numa cidade pequena


Curitiba, Terça-feira, 19 de Dezembro de 1972

Zilmar Beux é o líder de um grupo de empresários que assumiu a responsabilidade do autódromo. Um empréstimo de 600 mil cruzeiros já foi liberado. A primeira fase será o asfaltamento da pista, que deverá estar pronta em fevereiro de 73.

Zilmar Beux, o homenageado

Um cidadão de Cascavel costuma dizer: "Ciúme de homem é pior que de mulher, e, em Cascavel, tem muito homem ciumento". Concordo plenamente com ele

Correr era o *hobby* preferido dele, um cara empreendedor e que investiu, literalmente, no desejo de difundir o esporte. Mesmo numa cidade com pouco mais de 100 mil habitantes, ainda começando a se desenvolver, meu pai já pensava grande, tinha uma visão futurista e muitos planos. Hoje, eu posso afirmar, sem medo de errar, que as corridas eram a grande paixão e, até então, o autódromo ocupava grande parte do seu tempo e sua atenção.

É preciso lembrar que foi de origem particular cada centavo investido na construção do autódromo. Ele fez tudo com muito amor, com a intenção de incentivar ainda mais o esporte. Não pensava construir apenas um circuito. Sua intenção era tornar o autódromo de Cascavel um complexo de esporte automobilístico e turismo, dotado de infraestrutura para alimentação, *camping*, hotel e tudo que fosse necessário para atrair nomes importantes do automobilismo brasileiro e ser autossuficiente.



Zilmar Beux observando a obra do autódromo

Uma das engenhosidades do meu pai nas obras do autódromo foi ele mesmo desenhar o traçado da pista, o que se pode considerar hoje uma grande proeza, afinal, não era engenheiro. Era mecânico e um empresário inteligente. Com a mudança da pista de terra para asfalto, era preciso a assinatura de um engenheiro. Foi aí que entrou o Ciro Bucaneve.

Ninguém, porém, acompanhou e vivenciou cada momento do autódromo como "seo" Zilmar. Ele desenhou o traçado, abriu a pista, pilotou, assumiu compromissos que até comprometeram a estabilidade financeira da família. Na fase do asfaltamento, mudou-se para o autódromo e lá ficou acampado até a conclusão. Não havia, na época, qualquer outra obra de tamanha grandeza em andamento em Cascavel e na região.

Mesmo hoje, mais de 50 anos depois, não há qualquer empreendimento que tenha projetado a cidade de forma tão positiva quanto o autódromo. Sem falar no pioneirismo do trabalho cooperativo de planejamento e execução das obras. Meu pai tinha tanta certeza que tudo aquilo daria certo, que ao final do ano, com o fim das provas de 1973, haveria recursos para saldar todas as dívidas.

PALAVRA DE QUEM ESTAVA LÁ

VALDIR FAVARIN



O “cabeça” do automobilismo

“Tem que juntar todos os homens que fizeram a história das corridas em Cascavel para dar o tamanho de um Zilmar Beux. Ele era um baluarte. Mesmo antes das corridas, eu já o admirava. Nossa amizade se aprofundou mais com a construção do autódromo. Desde o começo eu estava junto, da picada com foice, em 1968, ao asfaltamento nos anos seguintes. Ele sempre na frente. Era incrível como o Zilmar conseguia a ajuda de todo mundo. Fazendeiros emprestavam tratores, pessoas iam lá para ajudar por paixão mesmo e a prefeitura sempre contribuiu também, tanto na gestão do Octacílio Mion quanto do Pedro. Me lembro perfeitamente de um encontro entre eu, seo Zilmar, o Pedro e Octacílio, em que ficou acordado do Pedro, que estava assumindo a prefeitura, continuar cedendo as máquinas. De fato, isso foi cumprido. Mas, voltando ao Zilmar. Ele sabia conduzir tudo com maestria e valorizava o trabalho coletivo. Esse era o seu grande diferencial. Nunca buscou nada para si. O autódromo era um projeto de todos. Infelizmente, a história foi contada errada e os créditos da construção foram todos para o Pedro Muffato, na época prefeito. Mesmo o Pedro se retratando, aquilo tomou proporção na mídia nacional e o Zilmar, com sua peculiar sabedoria, apenas silenciou e se isolou. Fiquei um tempo sem encontrá-lo quando ele se refugiou para o Mato Grosso. Quando o encontrei, dei-lhe um beijo de alegria”.

VALDIR FAVARIN,
73 anos, empresário e ex-piloto.
Valdir foi vice-campeão brasileiro nos
anos de 1974 e 1975 na categoria
Divisão 4, a Stock Car da época



Casal Toninho Muffato e Edivete Muffato, Ivo Spengler, Giselda Cavalca, Olinda e Zilmar, Sefrin Filho, Valdemar Bobato e eu, ali, sentado na grama



Octacílio Mion, Valdemar Bobato, Deoclides Carpenedo, Valdir Favarin, Zilmar Beux e Adelar Bertolucci

FRONTEIRA DO IGUAÇU

ANO 2 - Diretor Responsável: Dr. Dirceu Vieira Fagundes - Jornalista Responsável: F. L. Sefrin Fº . Nº 139
Diretor Comercial: Jacomo Trento - Impresso na COPIADORA IGUAÇU LTDA. Av. Brasil, 3390 - Fone 23-1720 - Cr$. 0,20

CASCAVEL NOITE DE SABADO- 11 DE NOVEMBRO DE 1972 OESTE DO PARANÁ

EMERSON FITTIPALDI EM CASCAVEL



A diretoria do Autódromo de Cascavel S/A - Empreendimentos Esportivos, reunida ontem pela manhã na sede do Tuiuti decidiu "dar toda a máquina" a fim de concluir o asfaltamento da pista do local onde se realizam as provas automobilísticas em nossa cidade até fevereiro, pois nessa ocasião, coincidentemente, será realizado o Grande Prêmio Brasil de pilotos de Fórmula-1.

A diretoria do Autódromo quer aproveitar a chance e convidar Emerson Fittipaldi para inaugurar a pista de Cascavel, fato que deverá atrair milhares de aficcionados do automobilismo.

Detalhes:

Para levar a cabo um ambicioso plano de realizações, a diretoria do Autódromo, capitaneada por Zilmar Beux, não encontrou outra solução que não fosse a de aumentar o capital social da empresa.

Assim, de Cr$ 85.600,00 o capital passou para Cr$ 684.800,00 através da subscrição de Cr$ 599.200,00.

Apesar desse "brutal" aumento de capital, o número de sócios permaneceu inalterado, na base de 94 pessoas.

O sr. Zilmar Beux afirmou à nossa reportagem que, uma vez normalizada a parte jurídica e contábil, mediante a alteração contratual com anuência da Junta Comercial, determinará o início das obras de asfaltamento.

Porém o plano global é bem mais amplo e já está sendo elaborado projeto que prevê aproveitamento total da área de propriedade do Autódromo, com a construção de motel, restaurante, posto de abastecimento, lago, piscina, camping, hípica, kartódromo e detalhes de paisagismo.

O Autódromo que dispunha de 30 alqueires hoje conta com área de 960.000 m2 (30 alqueires), pois sua diretoria adquiriu, para pagar a longo prazo, sem dispender dinheiro de imediato, mais 10 alqueires da Industrial Madeireira do Paraná S/A

Os planos são ambiciosos e não está fora de cogitações a vinda do ás do volante Emerson Fittipaldi a nossa cidade.

NIXON TAMBEM VIRÁ

→ PÁGINA 5

ELEIÇÃO DECIDIDA EM CASCAVEL

Nossa confirmação sobre a ordem que os candidatos irão ter na votação para prefeito na eleição

Em novembro de 1972 houve eleições. Veja na parte inferior do jornal acima. Pedro Muffato foi eleito prefeito quando o autódromo já tinha o dinheiro em caixa para o asfaltamento, conforme mostra a matéria na mesma página

Autódromo: Uma obra para todo o Paraná usufruir

Desde outubro deste ano, o Autódromo de Cascavel S.A. Empreendimentos Esportivos é uma realidade. Esse acontecimento importante no mundo esportivo do Paraná só se deu graças aos esforços e ao desprendimento de alguns empresários, no sentido de valorizar ainda mais um esporte que já é tão popular quanto o futebol. Pelo menos em Cascavel.

Uma verba de 600 mil cruzeiros já a disposição da empresa para o asfaltamento da pista, que deverá estar concluída até meados de fevereiro de 73. A seguir então, um grande empreendimento turístico será montado na área do autódromo para manter sua auto-suficiencia financeira. Motel, restaurante, posto de gasolina, lojas de artesanato, serão as fontes de renda do autódromo. E, para o aproveitamento completo da área de sua propriedade o Autódromo de Cascavel S.A. fará construir uma pista para kart e outra para hipismo.

SEM RISCOS

Para o diretor presidente da empresa, Zilmar Beux, não há nenhum risco a correr num empreendimento como este.

— O automobilismo sempre foi um esporte popular na nossa região. O que falta a ele é esta infra-estrutura que estamos montando, depois não faltará o apoio popular.

Destacando a ajuda que recebeu da Prefeitura, do DNER e do DER, o empresário Zilmar Beux diz que a partir do autodromo em Cascavel outros empreendimentos semelhantes surgirão no Estado. Mas ele não esconde seu orgulho em dizer que Cascavel terá o primeiro autódromo asfaltado do interior do País.

E, para 11 de novembro, segundo o calendário brasileiro de automobilismo, o Autódromo de Cascavel terá sua prova oficial pelo Campeonato Brasileiro de Viaturas Turismo. Regionalmente esta prova tem o nome de «Cascavel de Ouro», que é disputada há quatro anos, desde que o autódromo foi criado.

UM ESPORTE POPULAR

Dos quatro cargos de diretor que há no Autódromo de Cascavel S.A., o social é ocupado por uma figura muito ilustre no município e que acaba de ser eleito para prefeito municipal. Pedro Muffato é muito claro quanto ao autódromo.

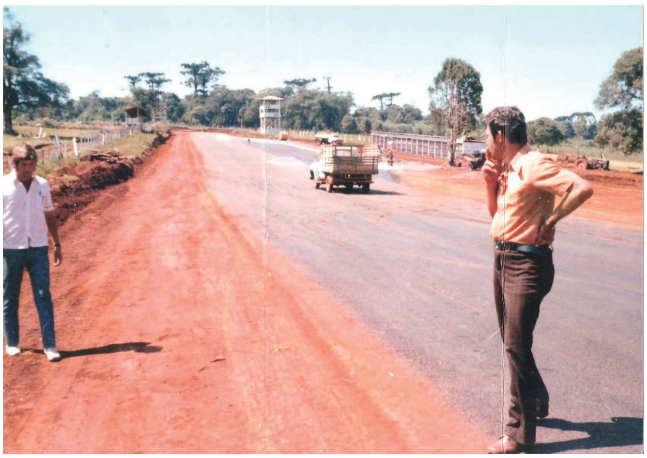
— Darei mais uma contribuição pessoal do que como prefeito. É claro que como empreendimento turístico que é, receberá atenção especial da Prefeitura.

Pedro Muffato, campeão paranaense de automobilismo, responsável pela projeção do Paraná neste esporte em competições nacionais e internacionais faz questão de dizer que não é «um piloto aposentado».






ABR 73





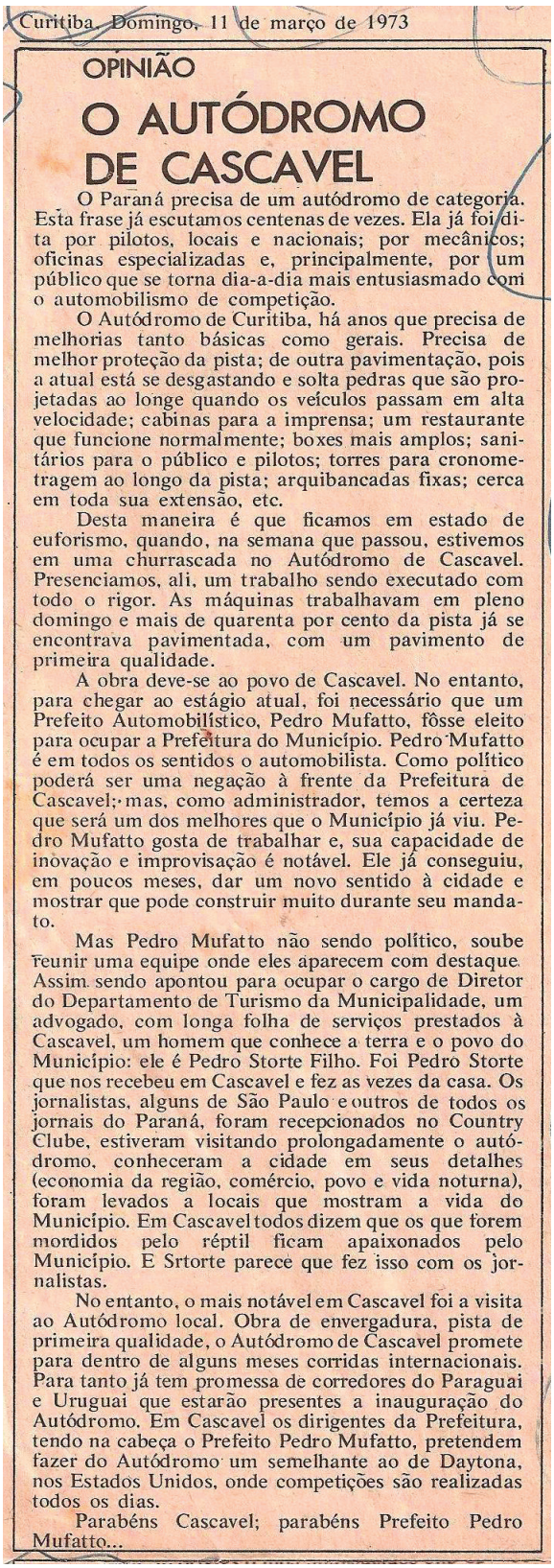

PELA EFICIÊNCIA DO TRABALHO O HOMEM MOSTRA
SUA CAPACIDADE



O bote da cascavel e a distorção da mídia

A um mês da inauguração e a obra já nos últimos detalhes, o piloto Pedro Muffato, há apenas um mês no cargo de prefeito (na época o prefeito assumia em fevereiro), começa a aparecer na mídia estadual como "pai" da obra. Antes, um aparato foi muito bem montado para receber a reportagem. Máquinas da prefeitura e o prefeito ali no local. No dia 11 de março de 1973, a Gazeta do Povo, de Curitiba, um dos jornais mais influentes do Estado, publica uma matéria no Caderno de Automóveis informando que "o prefeito e o diretor de Turismo, Pedro Storte Filho, estavam concluindo um dos melhores autódromos do Paraná".

A publicação estarreceu todos aqueles que há cinco anos trabalhavam, de forma árdua, e causou revolta nos jornais da cidade. Entre os muitos aspectos intrigantes, um chamou bastante a atenção. Por que noticiar num jornal da capital se as obras do autódromo eram pauta diária nos jornais da cidade? Aquele foi apenas o primeiro dos muitos episódios polêmicos que revoltaram os amigos do Autódromo S.A.



Curitiba, Domingo, 11 de março de 1973

OPINIÃO

O AUTÓDROMO DE CASCAVEL

O Paraná precisa de um autódromo de categoria. Esta frase já escutamos centenas de vezes. Ela já foi dita por pilotos, locais e nacionais; por mecânicos; oficinas especializadas e, principalmente, por um público que se torna dia-a-dia mais entusiasmado com o automobilismo de competição.

O Autódromo de Curitiba, há anos que precisa de melhorias tanto básicas como gerais. Precisa de melhor proteção da pista; de outra pavimentação, pois a atual está se desgastando e solta pedras que são projetadas ao longe quando os veículos passam em alta velocidade; cabinas para a imprensa; um restaurante que funcione normalmente; boxes mais amplos; sanitários para o público e pilotos; torres para cronometragem ao longo da pista; arquibancadas fixas; cerca em toda sua extensão, etc.

Desta maneira é que ficamos em estado de euforismo, quando, na semana que passou, estivemos em uma churrascada no Autódromo de Cascavel. Presenciamos, ali, um trabalho sendo executado com todo o rigor. As máquinas trabalhavam em pleno domingo e mais de quarenta por cento da pista já se encontrava pavimentada, com um pavimento de primeira qualidade.

A obra deve-se ao povo de Cascavel. No entanto, para chegar ao estágio atual, foi necessário que um Prefeito Automobilístico, Pedro Mufatto, fôsse eleito para ocupar a Prefeitura do Município. Pedro Mufatto é em todos os sentidos o automobilista. Como político poderá ser uma negação à frente da Prefeitura de Cascavel; mas, como administrador, temos a certeza que será um dos melhores que o Município já viu. Pedro Mufatto gosta de trabalhar e, sua capacidade de inovação e improvisação é notável. Ele já conseguiu, em poucos meses, dar um novo sentido à cidade e mostrar que pode construir muito durante seu mandato.

Mas Pedro Mufatto não sendo político, soube reunir uma equipe onde eles aparecem com destaque. Assim sendo apontou para ocupar o cargo de Diretor do Departamento de Turismo da Municipalidade, um advogado, com longa folha de serviços prestados à Cascavel, um homem que conhece a terra e o povo do Município: ele é Pedro Storte Filho. Foi Pedro Storte que nos recebeu em Cascavel e fez as vezes da casa. Os jornalistas, alguns de São Paulo e outros de todos os jornais do Paraná, foram recepcionados no Country Clube, estiveram visitando prolongadamente o autódromo, conheceram a cidade em seus detalhes (economia da região, comércio, povo e vida noturna), foram levados a locais que mostram a vida do Município. Em Cascavel todos dizem que os que forem mordidos pelo réptil ficam apaixonados pelo Município. E Srtorte parece que fez isso com os jornalistas.

No entanto, o mais notável em Cascavel foi a visita ao Autódromo local. Obra de envergadura, pista de primeira qualidade, o Autódromo de Cascavel promete para dentro de alguns meses corridas internacionais. Para tanto já tem promessa de corredores do Paraguai e Uruguai que estarão presentes a inauguração do Autódromo. Em Cascavel os dirigentes da Prefeitura, tendo na cabeça o Prefeito Pedro Mufatto, pretendem fazer do Autódromo um semelhante ao de Daytona, nos Estados Unidos, onde competições são realizadas todos os dias.

Parabéns Cascavel; parabéns Prefeito Pedro Mufatto...



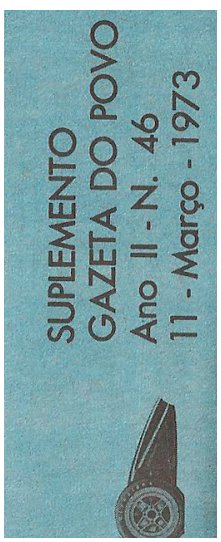
TRABALHO E MAIS TRABALHO!

O Sr. Zilmar Beux, presidente do Autódromo de Cascavel S/A, está envidando todos os seus esforços... e mais um pouco, para concluir o Autodromo de Cascavel até o dia 22 de abril, data que foi marcada para a sua inauguração. Tanto é que até mesmo aos domingos e feriados se está trabalhando no serviço de asfaltamento.

Domingo último foi largada a última pasada de pedra para completar a infra estrutura da pista. Enquanto isso, o trabalho de revestimento asfáltico está sendo feito e está bastante adiantado. Temos certeza de que o trabalho de Zilmar Beux será coroado de exito, pois o homem é mesmo incansável.

Jornal Fronteira do Iguaçu. 11 de março de 1973

Neste dia, (acima) quando meu pai e os amigos finalizavam o asfaltamento, o aparato midiático engendrado pela prefeitura se apresentava no autódromo. Num ônibus, dezenas de repórteres e jornalistas da capital e outras cidades, trazidos pela prefeitura, foram levados para ver a obra que "o prefeito estava fazendo". Sem imaginar que se tratava de uma distorção da realidade, acabaram por levar informações incorretas para seus leitores

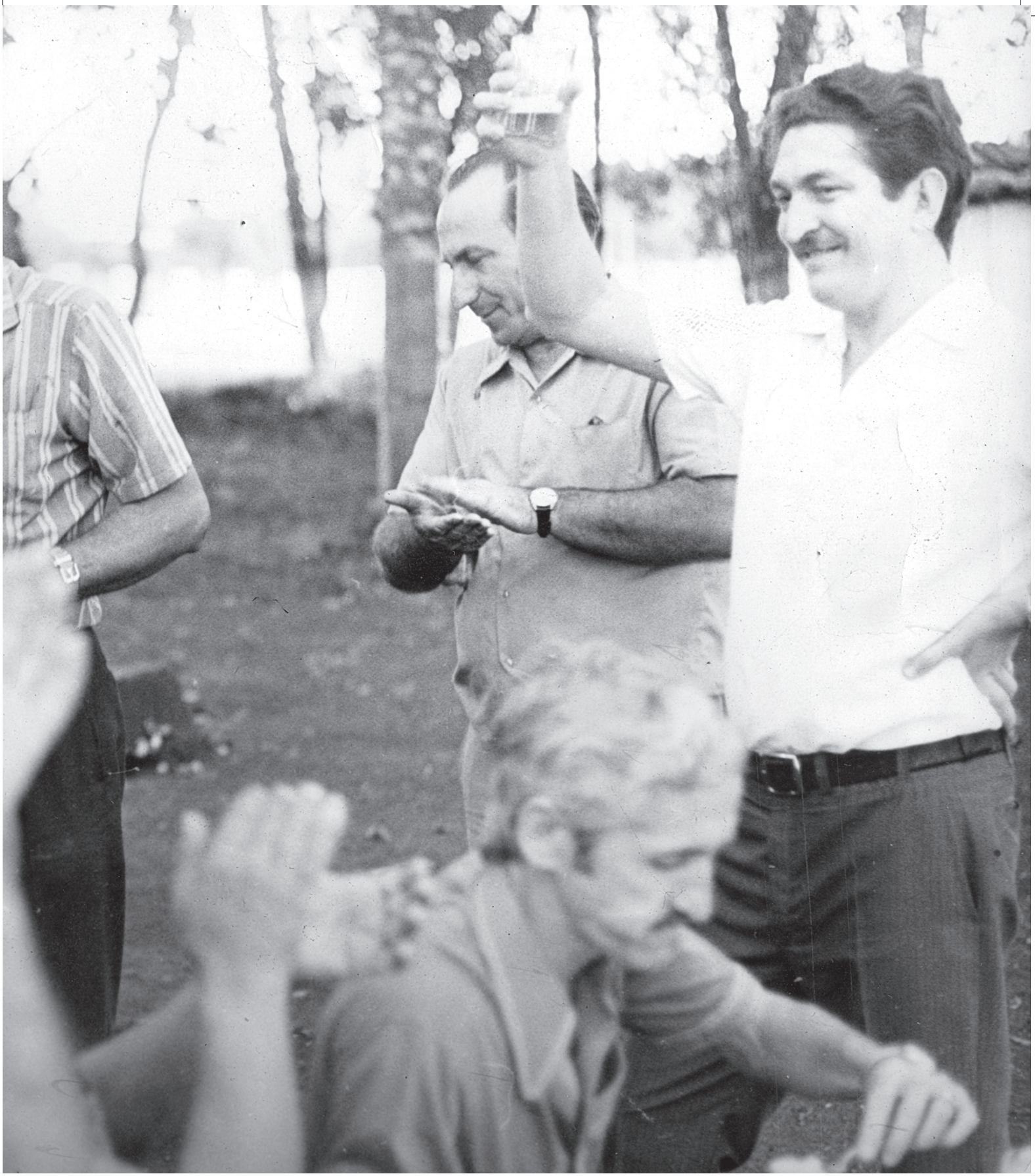


Cascavel terá seu autódromo

O Prefeito Pedro Mufatto, de Cascavel, o primeiro prefeito automobilista do Brasil, com o apoiamento de vários amigos e do povo do município, e com o auxílio de seu dinâmico Diretor de Turismo. Pedro Storte Filho, está construíndo, já em acabamento, um dos melhores autódromos do Paraná. As obras estarão concluídas até o final do mês de abril próximo.



Zilmar Beux brindando a conclusão da obra em apenas oito meses. Aparecem na foto da esquerda para a direita, Armindo Cavalca, Valdemar Bobato, Zilmar, Ivo Spengler, Alcedino Munaro e Beto Pompeu



PALAVRA DE QUEM ESTAVA LÁ

JOÃO CAMPOS



Sempre quis justiça!

"Quando cheguei em Cascavel, vindo de Guaporé (RS), para ser vendedor numa empresa em que o Zilmar era sócio, fui acolhido de braços abertos por ele e sua esposa, dona Olinda. Vim, inicialmente, a convite do primo dele, o André Costi (que também veio morar em Cascavel para trabalhar com o Zilmar), mas foi com o Zilmar que os laços se estreitaram, até mesmo porque eu tive uma experiência lá no Rio Grande do Sul com automobilismo. Sou um dos dez fundadores do Autódromo Internacional de Guaporé. Bem, fiquei morando um período na casa deles e tenho uma gratidão imensa por isso. Ao longo da minha vida procurei demonstrar este sentimento e, quando ele ficou doente, eu ligava toda semana, mas não tive coragem de vê-lo naquele estado. A dor que ele sentia, eu também sentia. Um homem de coração gigante que estava sempre disposto a ajudar a comunidade. Ele se envolvia em tudo, e o mais bonito disso, sem nenhum interesse financeiro. Autódromo, cinema, colégio, igreja, clube, enfim, onde tinha um projeto coletivo, lá estava o Zilmar, sempre muito cordial. Acompanhei sua luta no autódromo e tenho uma lembrança muito viva dele levando carne e bebida todas as tardes para confraternizar com os trabalhadores. Isso era padrão. Ele idealizou o autódromo, trouxe outros sonhadores para o seu lado, e praticamente abandonou tudo, sacrificando negócios e a família, para vê-lo construído.

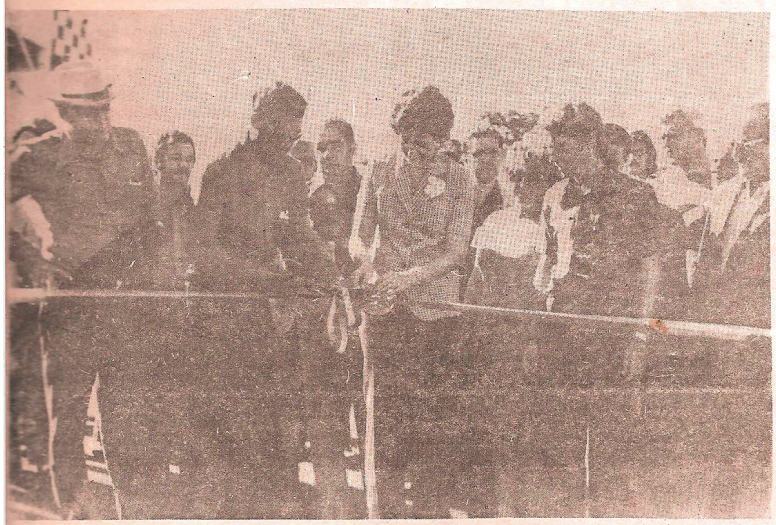
E viu. Só não teve o justo reconhecimento. Por isso, estou muito feliz em participar deste resgate histórico porque quero ser testemunha disso. Não por ter trabalhado com o Zilmar, não por ter morado com ele, não pela amizade, mas quero ser justo: o autódromo de Cascavel só saiu pela vontade dele e de um pequeno grupo que o acompanhava. Sempre carreguei este sentimento de justiça. Certa vez até liguei para o André Costi, que era proprietário do jornal O Paraná, e pedi para fazer uma matéria nomeando de fato o fundador e idealizador do autódromo. Ficaram receosos, mas fizeram. De certa forma, este gesto me trouxe um alívio, pois era uma homenagem a quem merecia".

JOÃO CAMPOS
empresário, ex-piloto
e um dos dez fundadores do Autódromo
Internacional de Guaporé (RS)

FRONTEIRA DO IGUAÇU

ANO 3 - Diretor Responsável: Dr. Dirceu Vieira Fagundes - Jornalista Responsável: F. L. Sefrin Filho - Nº 187
Diretor Comercial: Jacomo Trento - Impresso na COPIADORA IGUAÇU LTDA. Av. Brasil, 3390 - Fone 23-1720 Cr$. 0.20
CASCAVEL NOITE DE QUARTA-FEIRA - 25 DE ABRIL DE 1973 OESTE DO PARANÁ

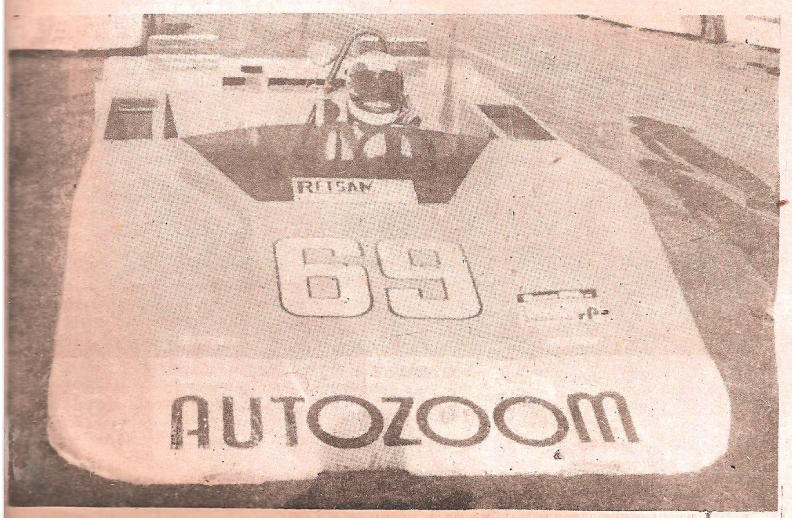
ZILMAR INAUGURA AUTODROMO



A foto ao lado mostra o momento em que Zilmar Beux acompanhado de sua esposa desatavam a fita simbólica e davam por inaugurado o primeiro Autódromo asfaltado no interior do Brasil.

Logo após esta cerimônia Zilmar recebia das mãos de Eurides Parmigiani da " A Esportiva " um belíssimo troféu em sua homenagem. Homenagem essa que também lhe é prestada pelo povo de Cascavel, ao homem incansável que está projetando cada vez mais a cidade de Cascavel em todo o País.

GUARANÁ, O GRANDE VENCEDOR NO AUTÓDROMO



O "Bólido" Alfredo Guaraná Menezes Junior que correu com a MANTA nº 69 de Curitiba foi o grande vencedor na inauguração do Autódromo de Cascavel, derrotando o nosso ídolo Pedro Muffato que assim mesmo conseguiu ser o vencedor na sua categoria.

O melhor tempo registrado na pista foi do piloto Pedro Vitor Delamare, carro nº 84 com 1 minuto, 12 segundos e 6 décimos, numa media de 152 km por hora.

A grande surpresa foi sem dúvida o Bi-Motor de Euclides Carpenedo, construido em Cascavel e pilotado por Valdir Favarim que obteve o 2º lugar na sua categoria. Resultados oficiais na Última página.



Corte da fita inaugural: invertendo a ordem do dia, Pedro Muffato chama meus pais para cortar a fita e, não, o contrário. Ele havia atraído o mérito da obra para si. O semblante de decepção dos que realmente trabalharam fala por si só

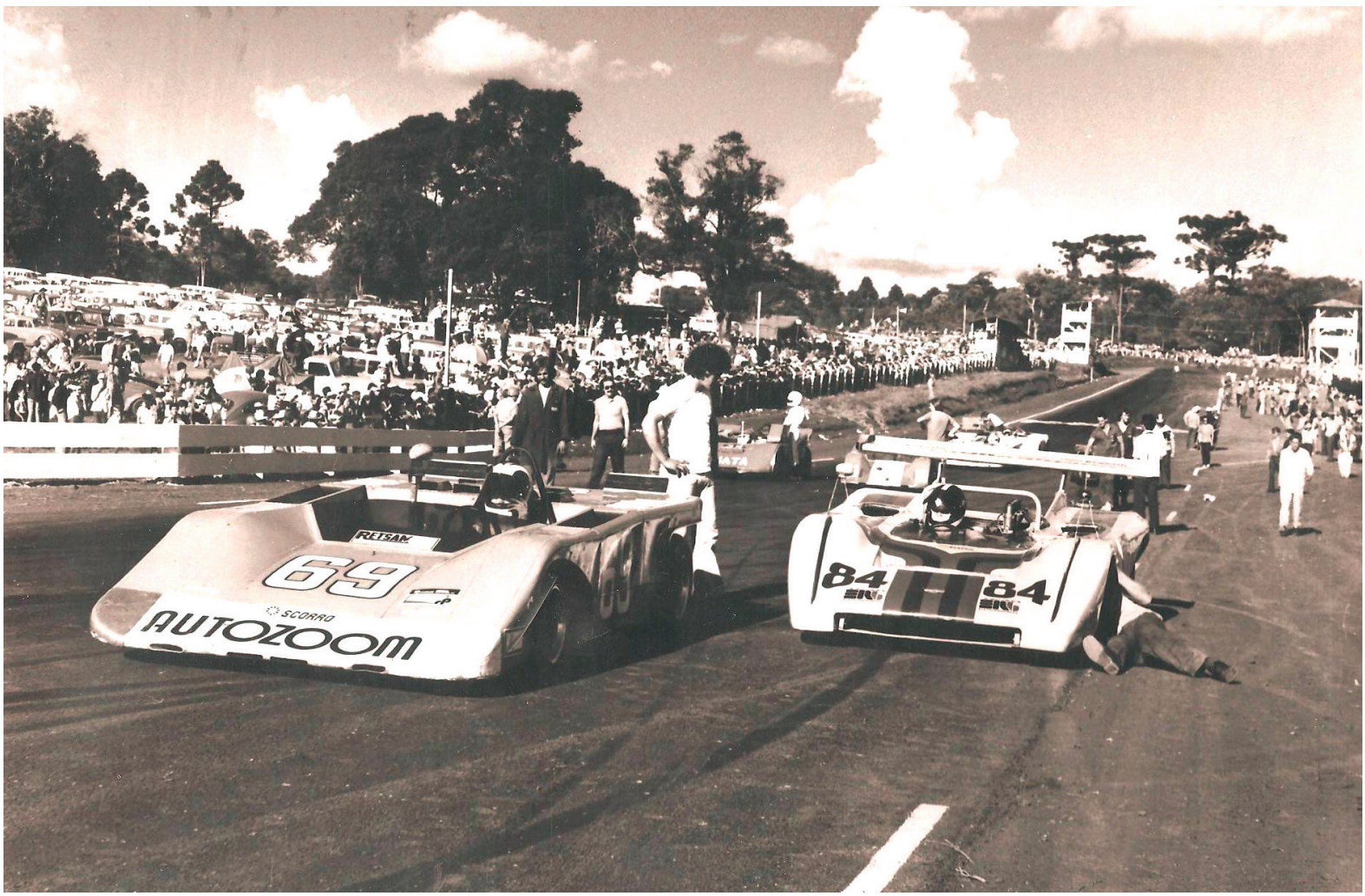
A inauguração, dia de celebrar a ousadia da S.A.

O domingo de 22 de abril de 1973 foi o grande dia. Momento de celebrar a correria do ano todo para asfaltar a pista, construir lanchonetes, banheiros, sinalizar todo circuito e demais melhorias necessárias para dotar o local das condições ideais para pilotos e para o público. A cerimônia de inauguração do autódromo - o 1º do interior do País, o 5º do Brasil, o 3º com circuito asfaltado - foi um grande evento.

O jornal "Fronteira do Iguaçu", que havia acompanhado tudo até ali, descreveu como meu pai se sentia naquele dia: *"O grande presidente sorriu, chorou, embora tentasse disfarçar, quando convidado a cortar a fita, ao lado de sua esposa Olinda. Ouviu as palavras de João Batista Cobbe e recebeu o troféu das mãos do então presidente da Associação Comercial e Industrial de Cascavel, Eurides Parmigiani, um prêmio pelo que fizera pela cidade de Cascavel".*

O empreendimento atraiu interesse da mídia nacional. O jornal "Folha de S. Paulo" noticiou: "*Com a presença de pilotos de todo o País, várias solenidades e um torneio de 2 provas, foi inaugurado, ontem em Cascavel (Paraná), o primeiro circuito asfaltado do interior dos estados do Brasil. Cascavel fica a 500 km de Curitiba (capital do Estado) e a 130 de Foz do Iguaçu, e possui 105 mil habitantes. O autódromo ainda não tem arquibancadas, mas na corrida a renda foi superior a 80 mil cruzeiros. Isso deixa a administração local muito otimista de que Cascavel estará incluída na disputa do campeonato brasileiro do ano que vem*".

Um mês após a inauguração, o autódromo de Cascavel recebeu elogios em reportagem da Revista 4Rodas, também de circulação nacional. "*A pista de terra compactada de Cascavel estava interditada pela Federação Paranaense de Automobilismo. Mas em 38 dias, os sócios proprietários do autódromo asfaltaram e sinalizaram os 3.032 metros do circuito, construíram um pátio de estacionamento, túnel de acesso ao miolo, dez lanchonetes, sanitários, instalaram uma área de camping, luz, água encanada e cabine para a imprensa com telefone e linhas para rádio de TV. Os pilotos, em geral, gostaram do traçado da pista e só criticaram a ausência de alguns itens de segurança, como os guard-rails*".



Pedro Victor Delamare, no seu Avalone (pole), e Guaraná Menezes com seu Manta, vencedor da prova na geral

Em maio de 1973, estreia do circuito pavimentado

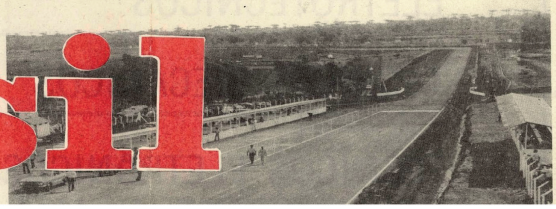
O trabalho do meu pai e dos amigos da S.A. para a construção do Autódromo Internacional de Cascavel estava consolidado. No ano da inauguração, quatro provas importantes e recorde de público. A primeira, no dia 22 de abril de 1973, com duas corridas: Divisão 4 (esporte de fabricação nacional), até 2.000cc e acima de 2.000cc, em duas baterias de 20 voltas; e a Divisão 3 (turismo força livre), até 1.600cc e acima de 1.600cc. As disputas trouxeram a Cascavel pilotos de renome como Alfredo Guaraná Menezes, Francisco Lameirão e Newton Pereira (RJ), na Classe até 2.000cc; Jan Balder, Antonio Carlos Avallone, Pedro Victor de Lamare e Pedro Muffato disputaram na Classe acima de 2.000cc.

A segunda prova ocorreu em 29 de julho com a Taça Souza Cruz, a quarta etapa do Campeonato Brasileiro de Viaturas Turismo, disputada em suas três classes: A (até 1.600cc), B (de 1.601 a 3.000cc) e C (de 3.001 a 6.000cc), com 42 carros inscritos. No dia 30 de setembro, o autódromo recebeu a sétima etapa do Campeonato Brasileiro de Construtores. A corrida foi muito importante para o campeonato, pois Avallone liderava o certame. A quarta edição da Cascavel de Ouro, no dia 18 de novembro, destinada aos carros da Divisão 4, vencida por Francisco (Chiquinho) Lameirão, seguida da prova "5 Horas da Divisão 1" (turismo de série), foi a primeira prova de longa duração no novo autódromo. Em cinco horas completaram 183 voltas.

O resgate dessa história mostra que a vocação do Oeste do Paraná para o esporte automobilístico se deve, essencialmente, à irreverência dos idealistas. Não há dúvidas que o empreendimento futurista sonhado por todos eles deu visibilidade à cidade em nível nacional. Detalhe: em tempo recorde. A construção do autódromo foi um divisor de águas na história do município, uma iniciativa inovadora e particular, um pioneirismo se a gente pensar que tudo aconteceu há mais de meio século.



O 5.o AUTODROMO NO Brasil



Os boxes deverão mudar de local, 100 metros adiante, pois se encontram muito proximos de uma curva. Outra solução seria trocar o sentido das provas, a favor dos ponteiros de um relogio, o que eliminaria um outro problema: o sol que no fim da tarde bate diretamente no rosto dos pilotos, em toda essa reta.

Para o piloto da equipe Hollywood, Luiz Pereira Bueno, «ao menos com a pista, Beux terá poucas preocupações. O traçado é excelente, sem diferença para os melhores do país. Acho que além dos **guard-rails**, só é preciso desbastar o mato de uma das curvas atrás dos boxes e dar um pouco de aclive na **curva** que antecede a cronometragem. Sempre que for possível, a Hollywood gostará de voltar a Cascavel, seja com o Opala, o Porsche, a Lolinha, o Fusca ou os Fórmula Ford».



Benção do autódromo durante a solenidade de inauguração. Eu estava ali, fazendo o sinal da cruz com a mão esquerda. Não consigo imaginar o que meu pai e seus colaboradores estavam sentindo com o descaminho dos créditos, mas a imagem fala por si



Eurides Parmigiani entrega troféu para Zilmar Beux, em homenagem pela conclusão das obras



Cartaz original da inauguração



Página especial do Jornal Fronteira do Iguaçu em agradecimento ao Zilmar Beux

“O prefeito mais rápido do mundo”

Ao rever o acervo do autódromo, arquivado com tanto zelo pela minha mãe, fica nítida a intenção do meu pai como presidente da S.A.: nunca foi o pódio. Aliás, ele abriu mão dos treinos para se dedicar à construção. Muffato, ao contrário, privilegiou a carreira como piloto.

Na entrevista abaixo, publicada na Revista Placar, Muffato deixa claro que desde as corridas nas ruas de terra buscava ser vitorioso. Ao longo da reportagem, não houve qualquer menção, mínima que seja, ao presidente Zilmar Beux e aos demais integrantes da Autódromo S.A.. A matéria omitiu o trabalho do grupo, e o então prefeito figurou isolado na revista mais importante do segmento esportivo em nível nacional.

Foi um movimento muito bem articulado e rápido que ofuscou a imagem do meu pai e dos seus amigos em um momento que todos os holofotes estavam voltados para o autódromo. A posição privilegiada nas disputas e o *status* de prefeito lhe deram mais visibilidade ainda.

Em algumas situações, quando questionado sobre essa matéria, transferia a culpa para o repórter por ter interpretado erroneamente. Mas, fazendo uma breve reflexão, fica a pergunta: por que o repórter ignoraria tal informação se a tivesse recebido corretamente, ou seja, citando os que realmente fizeram?

Esta teria sido a segunda vez que Pedro Mufatto, valendo-se da condição de prefeito, recebeu os créditos pelo novo autódromo. Outras investidas ocorreram ao longo de 1973 durante algumas provas.



Prefeito e piloto, ele acabou construindo um autódromo

dia, por minhas loucuras. Mas agora está bem diferente, a Mayl me faz muitos elogios, a não ser quando me saio mal.

Sua popularidade não fica restrita apenas à pequena cidade de Cascavel, já que todos os habitantes do sudoeste paranaense torcem por ele, esperando um título de campeão brasileiro.

O RUIM DE BOLA

As atividades esportivas de Muffato vão um pouco além das participações em provas de automobilismo. Nas tardes de sábado e manhãs de domingo, ele joga suas peladas no Country Club de Cascavel, embora não seja tão brilhante com a bola nos pés como ao volante de um carro de corrida. Seus companheiros do futebol o taxam como um autêntico "perna de pau", mas ele, bem humorado, se defende:

— É, pode ser. Mas tem um negócio: faço de vez em quando os meus golzinhos.

Dia 22 de abril, mais de 40 000 pessoas estiveram presentes à inauguração do autódromo de Cascavel, o quinto do país e o primeiro do interior, agora com sua pista totalmente asfaltada. À margem da BR-277, estrada que liga Paranaguá a Foz do Iguaçu, o autódromo surpreende a todos por sua beleza.

Os trabalhos de construção para o acabamento do autódromo começaram quando as corridas em pistas de terra compactada foram proibidas pela Federação Paranaense de Automobilismo. Então, os 85 sócios se reuniram e decidiram que o Autódromo Cascavel S.A. — Empreendimentos Esportivos deveria ser totalmente melhorado, com uma nova pista, inteiramente asfaltada.

Gastaram aproximadamente Cr$ 600 000,00 nessa reconstrução, que demorou apenas 38 dias. Sua capacidade ficou sendo aproximadamente para 60 000 espectadores em todo o circuito.

Existe um parque de estacionamento para 15 000 veículos, área para camping, um túnel de acesso ao miolo do circuito, dez lanchonetes, sanitários, água, luz e cabinas para a imprensa com telefone e linhas para rádio e TV. O asfaltamento e a sinalização dos 3 032 metros de pista foi realmente a principal obra.

O BOM AUTÓDROMO

Os pilotos que participaram da inauguração do autódromo foram unânimes em elogiá-lo. Pedro Vítor de Lamare, por exemplo, garantiu que "a pista é excelente e com uma característica importante: é exigente e não dá descanso ao piloto".

Hoje em dia, enquanto o motor Chrysler do Avallone de Pedro Muffato ronca pela pista, seus amigos não escondem a enorme satisfação, comparando o autódromo de Cascavel com o de Curitiba:

— Por ufania, o nosso é o primeiro. Por modéstia, o segundo.

O sucesso do prefeito-piloto realmente tornou Cascavel a capital do automobilismo paranaense.

Hélio Teixeira

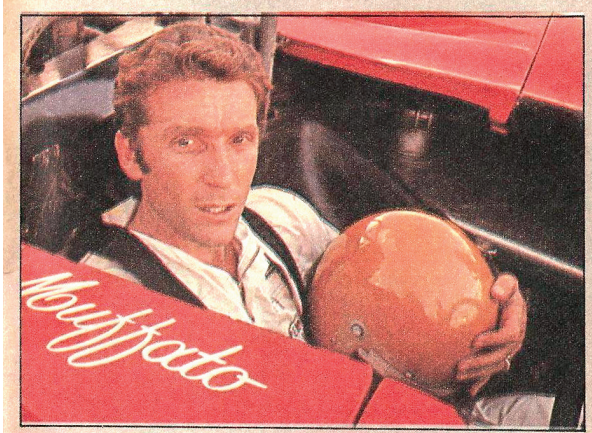
Em Cascavel, o pessoal prefere o carro correndo à bol

O PREFEITO MAIS RÁPIDO DO MUNDO



Lendo a entrevista do meu pai, no Jornal Fronteira do Iguaçu em 19/05/1973, vi o número da edição da Revista Placar (nº 166) em que o Pedro estampava como o prefeito piloto que construiu o autódromo. Depois de dois anos de busca na internet, consegui comprar um exemplar de um colecionador

rolando. Até o prefeito é piloto, e o melhor da cidade.



Os habitantes de Cascavel pouco se preocupam com o time de futebol da cidade, o Cascavel, que chegou até a disputar o Campeonato Paranaense em 71 e 72. Eles se interessam mais por um outro esporte, o automobilismo. Afinal, até mesmo o prefeito é piloto. Um piloto conhecido em todo o Brasil.

A cidade de Cascavel, no sudoeste do Paraná, é bem diferente de todas as outras do Brasil. Lá, em vez de futebol, a maior parte das pessoas prefere o automobilismo, principalmente agora que o prefeito Pedro Muffato se encontra na vice-liderança do Campeonato Brasileiro de Construtores — Divisão 4 —, com seu Avallone-Chrysler vermelho e branco. E ele já era campeão estadual.

Já vai longe o tempo que Muffato e seus amigos disputavam em velhos Simca Chambord provas na então poeirenta avenida Brasil (hoje a principal da cidade, com duas pistas asfaltadas). Depois desses "pegas", que eram a atração maior para os mineiros e gaúchos, principais colonizadores da região, surgiu a idéia de um autódromo de terra, que serviu como uma espécie de garantia para Muffato e muitos outros no automobilismo.

UM COMEÇO DIFÍCIL

Antes de chegar a prefeito e a se destacar em competições nacionais, Muffato chegou a correr com um bimotor (um motor Volkswagen atrás e um DKW na frente), passando por diversos fuscas até chegar ao Avallone de hoje, que já levou quase Cr$ 700 000,00 do seu bolso. Ele diz que conseguiu atingir esse ponto apenas porque sempre gostou da velocidade.

Humilde, simpático, Muffato é considerado na cidade como a antítese do político do interior. Para quem chegou a Cascavel, em 1966, com Cr$ 25,00 no bolso, vindo de Irati, cidade famosa por suas batatas, ele subiu na vida tão rápido como anda nas pistas. Empresário de sucesso, considera a Divisão 4 como o ponto máximo que pode atingir no momento, chegando a afirmar que por enquanto ainda não dá para ficar com o título de campeão brasileiro:

— Tem muita gente boa e com carros mais preparados que o meu andando por aí.

UM SONHO BEM ALTO

No entanto, não consegue esconder seus grandes sonhos, bem mais altos que o título do Campeonato Brasileiro de Construtores:

— Eu estou satisfeito na Divisão 4, mas se tivesse tempo sairia para tentar uma Fórmula 2, por exemplo. É claro que precisaria de muito mais experiência, mas é só tentando que a gente alcança alguma coisa.

Em competições, Muffato só começou a participar mesmo há seis anos e hoje, aos trinta, famoso e conhecido em todo o Estado como o "prefeito-piloto", ele conta as pressões contrárias que recebia, principalmente pelas preocupações de sua mulher:

— No começo, ela me repreen-

A imprensa de Cascavel reagiu

FRONTEIRA DO IGUAÇU, Cascavel, 16 de maio de 1973



O CALDEIRÃO

SABADO:
FEIJOADA NO COUNTRY
Fone: 23-0135

V.W. AMAZUL
Auto Mecânica « AZUL » Ltda.
TUDO PARA O SEU VOLKSWAGEN
RUA PARANÁ, 3394 - FONES: 23-1677 E 23-0250
CX. POSTAL 127
CASCAVEL — PARANÁ

Voces conhecem aquela musiquinha: Papagaio come milho, Periquito leva a fama... Isso acontece em Cascavel...

Prefeito e piloto, ele acabou construindo um autódromo

ZILMAR, ONDE "TÁ TU"???

Quem está brabo com a entrevista do PLACAR é o SOMBRA que não saiu naquela entrevista de esnobação...

OOOOOOOO

Mas falando em entrevista do PLACAR sobre o piloto Pedro Muffato, vamos fazer umas continhas: cada página deve custar de Cr$ 15.000,00, logo, três páginas = Cr$ 45.000,00. Ora! Esqueci. Essa entrevista deve ter sido de graça, eles são muito bondosos...

OOOOOOOO

Felizmente o passoal da DELEGACIA DE RECEITA FEDERAL de Cascavel não lê a revista PLACAR, senão heim? Cr$ 700.000,00 ??? é dinheiro prá xuxu. E Cr$ 25,00 em 1966 era pouco dinheiro. Agora, quem gosta de ler revistas e jornais é a DELEGACIA DE POLÍCIA FEDERAL DE FOZ DO IGUAÇU...

OOOOOOOO

Os sádicos do Caldeira não gostaram nada, nada da revista PLACAR desta semana. Motivo ? 1º - Cascavel não fica no Sudoeste e sim no OESTE do Paraná. Porém, em termos de Brasil sim, podemos estar situados no Sudoeste; 2º- Cascavel já não é mais uma "cidadezinha" (modestia à parte). 3º - Falando em construção do Autódromo, querem dar o mérito para Muffato e nos perguntamos novamente: e voce ZILMAR BEUX, onde estas? E os demais abnegados que trabalharam de sol a sereno e que tiveram muito mais mérito que o atual prefeito, também foram jogados num segundo plano. Isso é uma barbaridade. A falta de escrúpulo e de senso de ridículo está chegando ao máximo !

OOOOOOOO

Mas, mudando de saco prá mala, os revendedores das Máquinas Campea, o Farina e o Pastel, deram uma de "campeão". Foram no baile em Toledo, sábado, mas de volta fizeram 20 km a pé para esquentar o corpo. Tem gente que diz que eles se enganaram e puseram wiski no tanque do carro.

OOOOOOOOO

Mas a tal descentralização propalada pela administração Muffato, é uma verdadeira desagregação, o que se vê é bronca de assessores interferindo uns nos setores dos outros e prejudicando o andamento das obras.

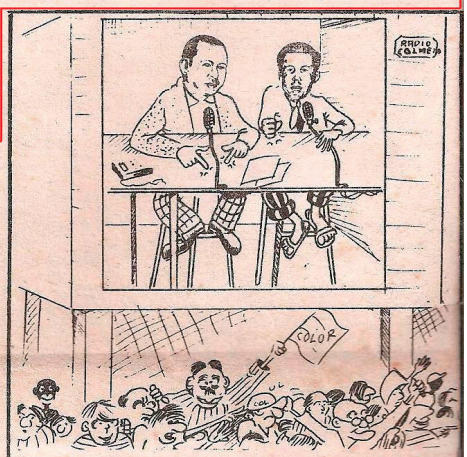
OOOOOOOO

Paraplagiando a "Folha de Londrina" dizem uns gozadores :"Não faça de seu filho UM ATLETICANO pois a vítima podera ser voce".

OOOOOOOOO

Já que as máquinas da Prefeitura estão trabalhando na cidade, que tal destrancar à Rua Oswaldo Cruz aquela serragem ?

OOOOOOOO



Paga a pena, a gente escutar a Rádio Colméia, domingo por ocasiao do GRE-NAL na transmissão de Paulo Martins e Enio Caldart. Se voces não sabem ainda, um é gremista doente, e o outro colorado fanático. É capaz de dar ate briga na Cabine!

OOOOOOOOOO

O Beppi Manha-fogo foi a Curitiba e resolveu visitar o Dr. Cobbe lá no IPÊ. Quando ele viu aqueles tapetes finos, mais do que depressa ele tirou os sapatos e entrou com eles nas maos. Diz o Beppi: "Por Can " eu nunca vi tanto luxo em minha vida, a sorte que eu sou acostumado a isso, mas um cara baúco não consegue nem caminhar naquelas coisas, "cra -

Entrevista com Zilmar Beux

ESPORTE

ENTREVISTA COM ZILMAR BEUX

Quinta-feira pela manhã, esteve em nossa redação o Sr. Zilmar Beux, Presidente do Autodromo de Cascavel S/A., Empreendimentos Esportivos. A finalidade da visita de Zilmar, foi a de nos trazer um exemplar do jornal "A GAZETA ESPORTIVA" do dia 14 de maio, que estampa a seguinte manchete "O 5º AUTÓDROMO NO BRASIL".

Lemos toda a reportagem a respeito da inauguração do Autodromo de Cascavel no dia 22 de abril e, ficamos deveras satisfeitos em que um jornal de gabarito de "A Gazeta Esportiva" ter elogiado o trabalho de Zilmar Beux. Ficamos tambem satisfeitos com o que disse o piloto Luiz Pereira Bueno aquele jornal: "O traçado é excelente, sem diferença para os melhores do país". Isto constitue orgulho para o povo de Cascavel e a todos os que participaram da construção efetiva dessa obra que está levando o nome de nossa cidade para todos os recantos da Pátria.

Aproveitamos a visita do Sr. Zilmar Beux para lhe fazer algumas perguntas. Primeiramente fomos informados de que já contratou a AEROSUL, uma empresa especializada em serviços aero-fotogrametricos, para fazer o levantamento de toda a área de 40 alqueires de terras, de propriedade do Autodromo de Cascavel S/A., com a finalidade de implantar um projeto turistico, composto de Motel, Camping e outras atrações, aproveitando a paisagem dessa área. Disse o Zilmar que, não está fora de cogitações uma pista para "motocrox" (pista para motocicletas, com obstaculos), como existem na Alemanha e Estados Unidos.

Passando à entrevista, perguntamos ao Zilmar quantos acionistas e qual o Capital social da empresa. São noventa e quatro acionistas e o capital é de Cr$ 684.600,00. Perguntado quanto realmente foi gasto na construção e asfaltamento, o Zilmar nos respondeu que todo o trabalho de terra e asfaltamento, com tunel, está em Cr$ 750.000,00, mas que foram gastos mais Cr$ 50.000,00, na aquisição de dez alqueires de terras, que foram anexadas aos 30 alqueires anteriormente existentes.

Perguntamos tambem qual a sua opinião a respeito das criticas que temos feito à respeito do resultado final da corrida de 22 de abril, se as mesmas tem ou não tem fundamento no que diz respeito a entrega do trofeu "João Mansur": Zilmar nos respondeu que sim, que as mesmas tem fundamento duma vez que estavam estribadas em dados oficiais de cronometragem. Solicitamos ao Zilmar que nos informasse se estavam programados outros tipos de corridas, como, de bicicleta, motocicleta, corridas à pé, etc. Respondeu-nos que não existe ainda uma programação esquematizada, mas que nada disso foge ao interesse do Automóvel Clube, pois é pensamento introduzirem-se na area diversos tipos de esporte que se enquadrem no esquema de exploração e aproveitamento do terreno. Informou-nos ainda, que em sua última viagem à Curitiba esteve tambem em contato com patrocinadores de provas automobilisticas como a cavel no dia 11 de novembro. Mais adiante perguntamos se ele, Zilmar, fora procurado pelo reporter da revista Placar, respondeu que não, pois na ocasião se achava ausente da cidade e que tambem o Autodromo de Cascavel nao contribuiu para o pagamento da reportagem publicada no nº 166 daquela revista.

A pergunta seguinte, respondeu que atualmente o sr. Pedro Muffato não exerce qualquer cargo na sociedade.

Em conversa informal, nos informou ainda que, tão logo seja aprovado o plano de construção de Motel, Camping, Restaurante e Posto de Gasolina em terras do Autodromo, a Sociedade procurará captar incentivos fiscais do imposto de renda a favor do turismo. Como é sabido, do imposto de renda da pessoa juridica ha a possibilidade de se destinarem 8% do imposto na área turistica, uma vez que exista um plano aprovado pela Embratur.

COMERCIAL E MERCANTIL IGUAÇU S/A.
CHEVROLET Comisa COMÉRCIO E IMPORTAÇÃO
Fones: 23-0166 23-0296 e 23-1396 - Oficina 23-0137
Rua Visconde de Guarapuava, 1492/1530
CONCESSIONÁRIO CHEVROLET - VENDAS - PEÇAS - SERVIÇOS
AUTOMÓVEIS — UTILITÁRIOS — CAMIONETAS — CAMINHÕES
CASCAVEL PARANÁ

Pick-Up Chevrolet	1969
Opala 4 portas	1971
Chevrolet C-10	1971
Pick-Up Chevrolet	1968
Volks 1500	1970
Oldsmobile 2 portas	1968

SABADO:
FEIJOADA NO COUNTRY
Fone: 23-0135

LOTÉRICA
ÁZ DE OURO
APRESENTA O PROGNÓSTICO
PARA O TESTE 136
AV. BRASIL, 2786-FONE: 23-0581
CASCAVEL - PARANÁ
NUMERO DE APOSTAS 4 — A PAGAR Cr$ 4,00

ORDEM	CLUBE 1	EMPATE X	CLUBE 2	PROGNÓSTICO DUPLO	PROGNÓSTICO TRIPLO
1	BRASIL	BOLÍVIA			
2	ATLÉTICO	CORITIBA		2	
3	PINHEIROS	PONTAGROSSEN			
4	UBERABA	CRUZEIRO			
5	CALDENSE	AMÉRICA		2	
6	RIO BRANCO	VITÓRIA			
7	VILA NOVA	GOIANIA			
8	SANTA CRUZ	SPORT RECIFE			

Vítima de sua ingenuidade

Meu pai já era reconhecido e admirado publicamente por ser um homem ético, responsável, empreendedor e realizador. Porém, hoje, juntando as peças do quebra-cabeça, chego à conclusão que ele foi traído por seu caráter ingênuo. Não havia nele espaço para ver maldade ou enxergar segundas intenções à sua volta. Hoje eu tenho que reconhecer que o Zilmar, presidente da Autódromo S.A., foi vítima de sua própria bondade e pureza.

Por confiar cegamente, sempre agiu com a certeza de estar cercado de pessoas honestas, leais e amigas. Com uma capacidade enorme de transpor obstáculos e resolver de forma simples as coisas mais complexas, simbolizava um verdadeiro exemplo de otimismo. O brilho dos seus olhos, porém, foi apagado.

Ao ver o prefeito recém-eleito estampado em matérias de jornais e revistas nacionais como se fosse o "pai" do autódromo, mesmo tendo se mantido ausente durante todo o tempo de construção, meu pai se sentiu apunhalado. E não apenas ele, mas os formadores de opinião, comerciantes e pessoas de bem da cidade, todas conhecedoras de sua luta até ali.

O fato é que meu pai trabalhou sem alarde e sem intenção de angariar benefícios para si, pois era um homem de personalidade, de caráter, e aquela situação não apenas feriu a sua dignidade, mas colocou em xeque o respeito que ele havia conquistado com seu trabalho e espírito de liderança. Articulistas dos jornais da época exigiam que ele revidasse.

Não se tratava mais de uma disputa entre amigos, num "pega" nas ruas de terra no centro de Cascavel. Apesar da maturidade, "seo" Zilmar nunca aprendeu a lidar com a malícia das pessoas e foi surpreendido por falsos amigos que, em nome de um prestígio fugaz, esqueceram toda a história.

Ao se dar conta do completo anonimato depois de batalhar tantos anos por um sonho, em 1974, um ano depois da inauguração do autódromo, decidiu se afastar da presidência. Naquele ato, estava enterrando seu maior sonho ao desmontar o Simca que pilotava com tanto gosto. O menino que havia dentro dele também morreria ali. Voltou-se aos negócios da família.

Em 1974, a retirada solitária

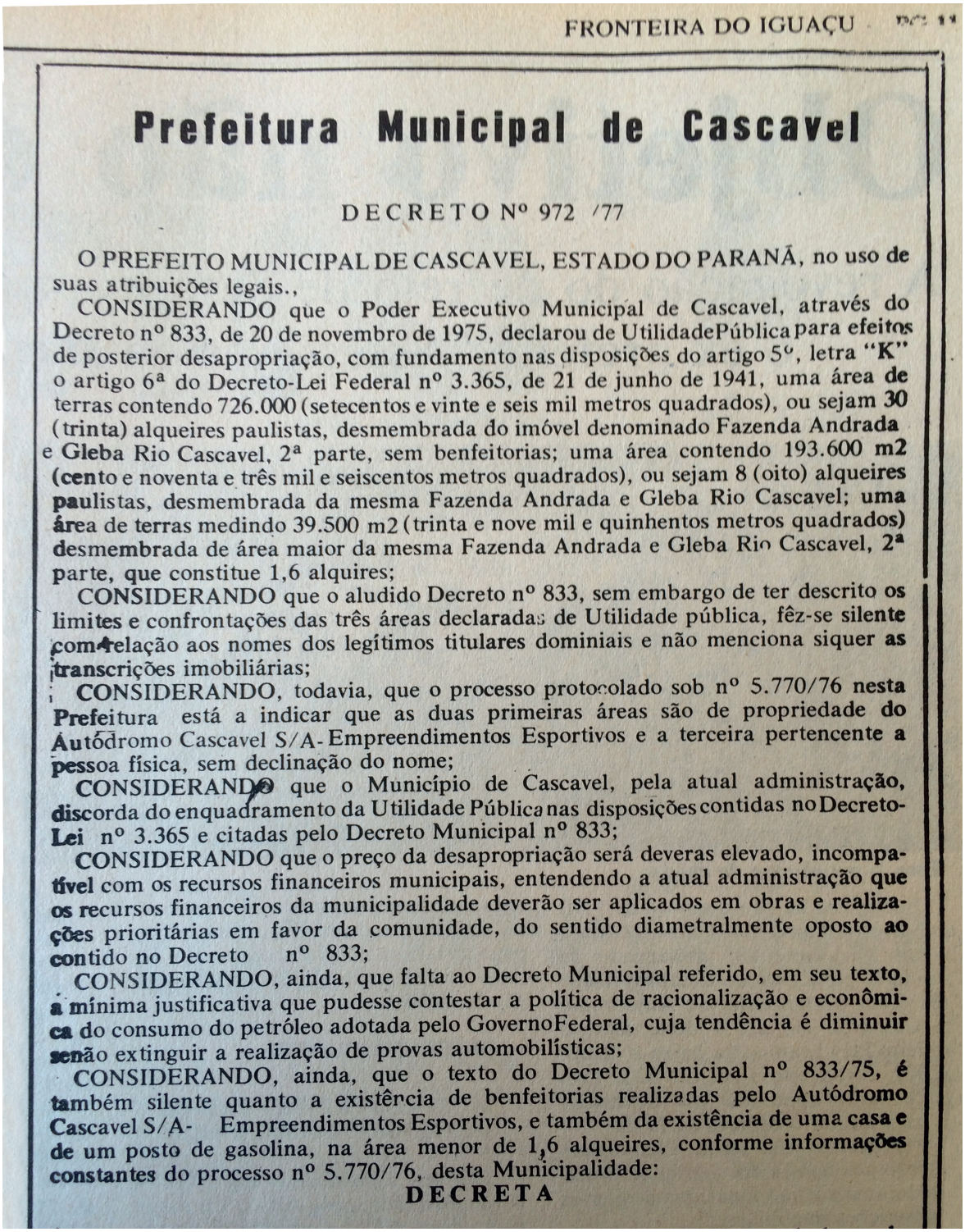
Em 1974, Zilmar entregou a presidência e só pisou no autódromo novamente 30 anos depois. Foi viver longe de Cascavel, pois não tinha mais clima para ficar aqui. Mataram algo muito grande dentro dele. Quem ama o automobilismo, sabe do que estou falando. A vida dele era aquilo e, por consequência, não tinha outra ideia para minha vida que não fosse ser piloto e viver no automobilismo também. Quando tudo aconteceu, porém, eu não tinha o entendimento de hoje. Vivia minha ingenuidade infantil e, simplesmente, de uma hora para outra, tudo ruiu. Uma grande ruptura!

Veio a adolescência e os primeiros conflitos. Não tinha como ser diferente. Em todos os lugares que eu ia, sempre a mesma ladainha: o prefeito-piloto construiu o autódromo. Um grande equívoco. Eu estava lá. Era criança, mas acompanhei tudo ao lado do meu pai. E as fotos e reportagens provam isso. Até existe um episódio muito curioso e intrigante sobre o acervo de notícias e fotos que me impulsionaram ainda mais a produzir este livro, que vou contar mais adiante.

Caro leitor, imagine que desde a minha infância eu passei a conviver com essa mentira, na roda de amigos, na escola, onde quer que eu fosse. E, claro, nas páginas do jornal da capital, porque na imprensa de Cascavel meu pai era respeitado e conhecido. Foi muito difícil sentir que o verdadeiro responsável pelo autódromo estava no anonimato.

A meu ver, uma injustiça muito além do objeto material, porque não apenas feriu profundamente a dignidade do meu pai, mas causou um racha dentro da diretoria da S.A.. Tudo aquilo foi demais para um cara simples, sem malícia e pouco afeito a atritos.

Tanto é que quando meu pai decidiu deixar a presidência, a diretoria ficou acéfala, porque ninguém quis assumir e dar sequência à essência do projeto, que previa transformar o autódromo em um complexo turístico. O projeto futuro da S.A. previa ainda construir outros autódromos com o mesmo perfil em outras cidades, inclusive com a venda de títulos patrimoniais como um clube recreativo, contribuindo assim para sua autossuficiência.



FRONTEIRA DO IGUAÇU

Prefeitura Municipal de Cascavel

DECRETO Nº 972 /77

O PREFEITO MUNICIPAL DE CASCAVEL, ESTADO DO PARANÁ, no uso de suas atribuições legais.,

CONSIDERANDO que o Poder Executivo Municipal de Cascavel, através do Decreto nº 833, de 20 de novembro de 1975, declarou de Utilidade Pública para efeitos de posterior desapropriação, com fundamento nas disposições do artigo 5º, letra "K" o artigo 6ª do Decreto-Lei Federal nº 3.365, de 21 de junho de 1941, uma área de terras contendo 726.000 (setecentos e vinte e seis mil metros quadrados), ou sejam 30 (trinta) alqueires paulistas, desmembrada do imóvel denominado Fazenda Andrada e Gleba Rio Cascavel, 2ª parte, sem benfeitorias; uma área contendo 193.600 m2 (cento e noventa e três mil e seiscentos metros quadrados), ou sejam 8 (oito) alqueires paulistas, desmembrada da mesma Fazenda Andrada e Gleba Rio Cascavel; uma área de terras medindo 39.500 m2 (trinta e nove mil e quinhentos metros quadrados) desmembrada de área maior da mesma Fazenda Andrada e Gleba Rio Cascavel, 2ª parte, que constitue 1,6 alquires;

CONSIDERANDO que o aludido Decreto nº 833, sem embargo de ter descrito os limites e confrontações das três áreas declaradas de Utilidade pública, fêz-se silente com relação aos nomes dos legítimos titulares dominiais e não menciona siquer as transcrições imobiliárias;

CONSIDERANDO, todavia, que o processo protocolado sob nº 5.770/76 nesta Prefeitura está a indicar que as duas primeiras áreas são de propriedade do Autódromo Cascavel S/A- Empreendimentos Esportivos e a terceira pertencente a pessoa física, sem declinação do nome;

CONSIDERANDO que o Município de Cascavel, pela atual administração, discorda do enquadramento da Utilidade Pública nas disposições contidas no Decreto-Lei nº 3.365 e citadas pelo Decreto Municipal nº 833;

CONSIDERANDO que o preço da desapropriação será deveras elevado, incompatível com os recursos financeiros municipais, entendendo a atual administração que os recursos financeiros da municipalidade deverão ser aplicados em obras e realizações prioritárias em favor da comunidade, do sentido diametralmente oposto ao contido no Decreto nº 833;

CONSIDERANDO, ainda, que falta ao Decreto Municipal referido, em seu texto, a mínima justificativa que pudesse contestar a política de racionalização e econômica do consumo do petróleo adotada pelo Governo Federal, cuja tendência é diminuir senão extinguir a realização de provas automobilísticas;

CONSIDERANDO, ainda, que o texto do Decreto Municipal nº 833/75, é também silente quanto a existência de benfeitorias realizadas pelo Autódromo Cascavel S/A- Empreendimentos Esportivos, e também da existência de uma casa e de um posto de gasolina, na área menor de 1,6 alqueires, conforme informações constantes do processo nº 5.770/76, desta Municipalidade:

DECRETA

Em 1976, no seu último ano como prefeito, Pedro Muffato decretou a desapropriação do autódromo, jogando de vez na vala dos esquecidos aqueles que realmente construíram aquela história. Fato é que seus planos não se concretizaram porque ficou muito longe de eleger seu sucessor (poderia discorrer sobre o assunto política, mas não é o objetivo) e o decreto foi revogado pelo prefeito seguinte, Jacy Scanagatta



PG 8 — FRONTEIRA DO IGUAÇU

CASCAVEL—PARANÁ, 2 DE F

Muffato na Inglaterra

— Um dos meus pensamentos como cidadão, seria realizar uma meia temporada de Automobilismo na Inglaterra (Pedro Muffato):

Na última coletiva com a imprensa, um grande desportista, onde mais agradeceu, Pedro Muffato falou daquilo que mais gosta, ou seja esporte (automobilismo).

antes porém falou de algum de seus trabalhos realizado pelo esporte: — De mais importante, foi a construção do estádio ao futebol amador. Um ponto que ele observou foi a importação de atletas no qual ele disse: — "sempre fui contra a importação de atletas, o que mais prejudicou Cascavel

nos Jogos Abertos".

R: Você foi convidado a realizar uma temporada de automobilismo na Inglaterra?.

P: "Não, um piloto nunca é convidado, isto é, todos vão por conta própria, inicialmente eu iria morar lá".

"Lá eu compraria um carro e levaria uma equipe do Brasil, participando na fórmula três, com o dinheiro que tenho daria para realizar meia temporada, ou seja três meses".

Finalizando a todos: — Me dedicarei agora à minha família e a fazer daqui por diante aquilo que gosto, o que fui impedido de fazer nestes quatro anos de mandato.

Não um piloto, mas um

CLASSIFICAÇÃO DA COPA O PARANÁ

Com o sucesso esperado pela direção do certame, está chegando ao final da fase classificatória a Copa O Paraná de Futebol, promovida pelo Departamento de Esprortes daquele diário. O certame que conta com a participação de vinte agremiações divididas em duas chaves. deveria cantar com oito para a fase final, porém, acontecerá durante o transcorrer desta semana uma reunião com todos os dirigentes, onde vários assuntos serão debatidos, com o principal deles sendo a inclusão de mais duas equipes para a etapa seguinte, dando um total de dez, que também seriam divididas em duas chaves.

CLASSIFICAÇÃO

A classificação do certame após o desenvolvimento da penultima rodada passou a ser a seguinte por pontos ganhos: GRUPO I: em primeiro lugar encontra-se o Limberger com 16 pontos, seguido da Agroeliane com 12. Na terceira posição estão três equipes: Agrac, Breda e Gab Construções, todos com 11 pontos positivos. Depois aparecem Sayonará com 10 Sac e jardim Acácia, com cinco e Coca Cola e Guvel Veiculos, ambos com três pontos ganhos. Nesta chave, Limberger e Agroeliane já estão classificados, com as duas vagas restantes sendo disputada por três equipes: a Gab Construções Breda e Agrac.

No Grupo II, a classificação oficial é a seguinte: na primeira posição por pontos ganhos estão Frios Chapecó e Cascavelão, com 15 pontos; em terceiro a Coopavel com 12; em quarto lugar Bebidas Ferlin, com 11; em quinto Flamengo, com nove. na sexta posição a Vidraçaria Vera, sete pontos, depo Vasquinho, com Relopar cinco, So três e na última co ção a Hermacia co penas um ponto p vo. Frios Chape Cascavelão já classificados e Co vel, Bebidas Ferl Flamengo lutando las duas vagas re tes.

ARTILHEIROS

Os artilheiros do campeonato são: Wilson Colla do Limberger com 11 gols, seguido por Celso Rossi, também do Limberger com nove, Paulo Genuino do Cascavelão, Osvaldo da Agroeliane e Olvide do Breda, todos com oito gols assinalados. Depois aparecem Julio Cézar do Frios Chapecó Regis do Vasquinho e Edson do Ferlin, com sete e com seis gols estão Ademir do Frios Chapecó, Divino do Sayonara e Dirceu do Limberger.

GOLEIROS

Os goleiros menos vazados do certame até o momento são os se-

PRÓXIMA RODADA

A próxima rodada do certame apresenta quatro jogos que encerrarão a última volta da fase classificatória. os jogos para este final de semana são os seguintes: Bebidas Ferlin x Coopavel, Flamengo x Cascavelão, Gab Construções x Agrac e Breda x Coca Cola. Depois destes jogos fica faltando apenas uma partida atrasada para a complementação desta fase: Flamengo x Vidraçaria Vera.

SELEÇÃ

Nos pr estará re Departam do camp ordenado Cordeiro, carão os mais se de rante o tra ta fase, fo leção da C ná. Esta zará diver pela regiã ção do cer bendo vá de equipe presentare sas cidade

LIGEIRINHA

Muito movimentado ontem a tarde no cipal dos Amadores, o primeiro treino Seleção Juvenil, convocada segunda feira

ACABA NO BRASIL EM CASCA

— Um dos meus pensamentos como cidadão, seria realizar uma meia temporada de Automobilismo na Inglaterra (Pedro Muffato):

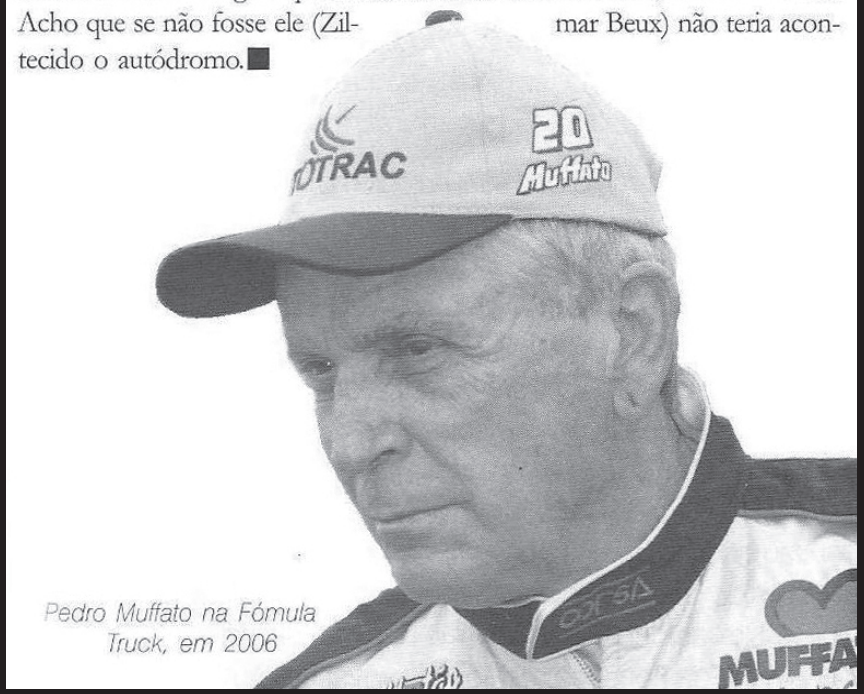
Na última coletiva com a imprensa, um grande desportista, onde mais agradeceu, Pedro Muffato falou daquilo que mais gosta, ou seja esporte (automobilismo).

antes porém falou de algum de seus trabalhos realizado pelo esporte: — De mais importante, foi a construção do estádio ao futebol amador. Um ponto que ele observou foi a importação de atletas no qual ele disse: — "sempre fui contra a importação de atletas, o que mais prejudicou Cascavel

Veja no destaque ao lado que na primeira entrevista que deu não sendo mais prefeito, ressalta como sua obra mais importante a construção de um estádio de futebol amador, e não o autódromo, pois naquela época não poderia falar esta inverdade em Cascavel, eis que os cascavelenses sabiam que não havia sido ele quem fez

Você assumiu a prefeitura em 1973, época em que foi inaugurado o autódromo asfaltado. Por conta disso, você ficou com a fama de ter construído o asfalto. Como o senhor avalia essa situação?

Na época, as revistas nacionais, a Placar e a Quatro Rodas publicaram uma matéria "prefeito-piloto construiu um autódromo". Eu falava: "olha isso não é verdade, não fui eu que fiz o autódromo, quem fez foi Cascavel, eu apenas colaborei". Na realidade quem trabalhou bastante foi o Zilmar Beux, mas o cara da revista dizia assim: "o que eu vou botar lá? Tenho que colocar prefeito-piloto, se não quem vai ler a matéria? Assim chama a atenção". Chegou até a criar uma animosidade, a família do Zilmar Beux ficou meio zangada, mas nunca partiu isso de mim, até porque eu nunca fui de procurar mérito pra mim da coisa que era dos outros. Tanto é que quem tem mérito da construção do autódromo é o saudoso Zilmar Beux, porque foi ele que construiu esse autódromo. Lógico que tinha bas- tante colaboradores, eu era um deles. Acho que se não fosse ele (Zil- mar Beux) não teria acontecido o autódromo. ■



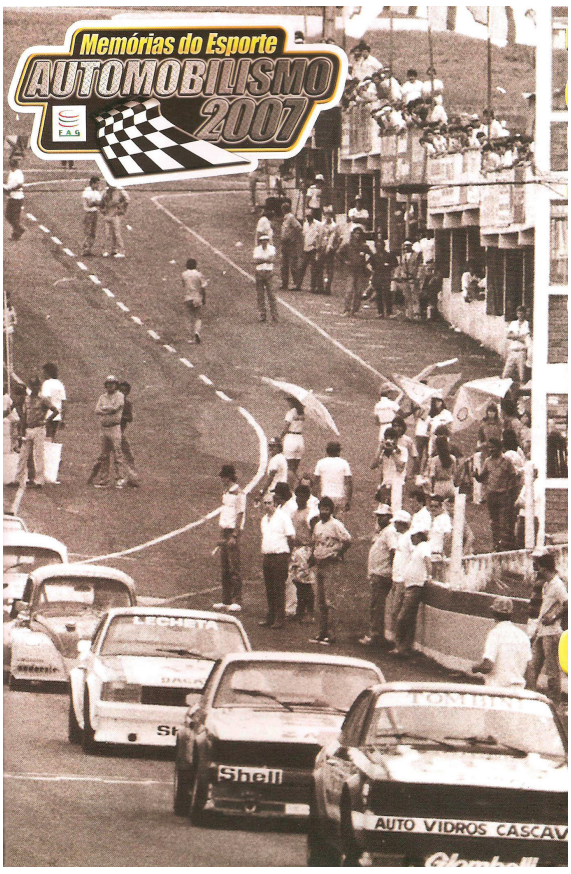
Pedro Muffato na Fórmula Truck, em 2006

Neste recorte da Revista FAG, publicada em 2007, diante da indagação sobre a construção do autódromo e de uma vasta documentação dando conta dos verdadeiros idealizadores, Pedro imputa o "erro" aos repórteres



Texto extraído da entrevista

"Para completar, foi o prefeito que deu um impulso ao autódromo da cidade. De pista de terra formada por entusiastas locais, uma vez que as corridas já não cabiam no perímetro urbano, o prefeito aproveitou o embalo de seu programa de asfaltamento da cidade e pavimentou o circuito. Dessa forma, depois de São Paulo e Viamão, no Rio Grande do Sul, o Paraná foi o terceiro estado a ingressar no cenário do automobilismo nacional com o autódromo de Cascavel asfaltado".

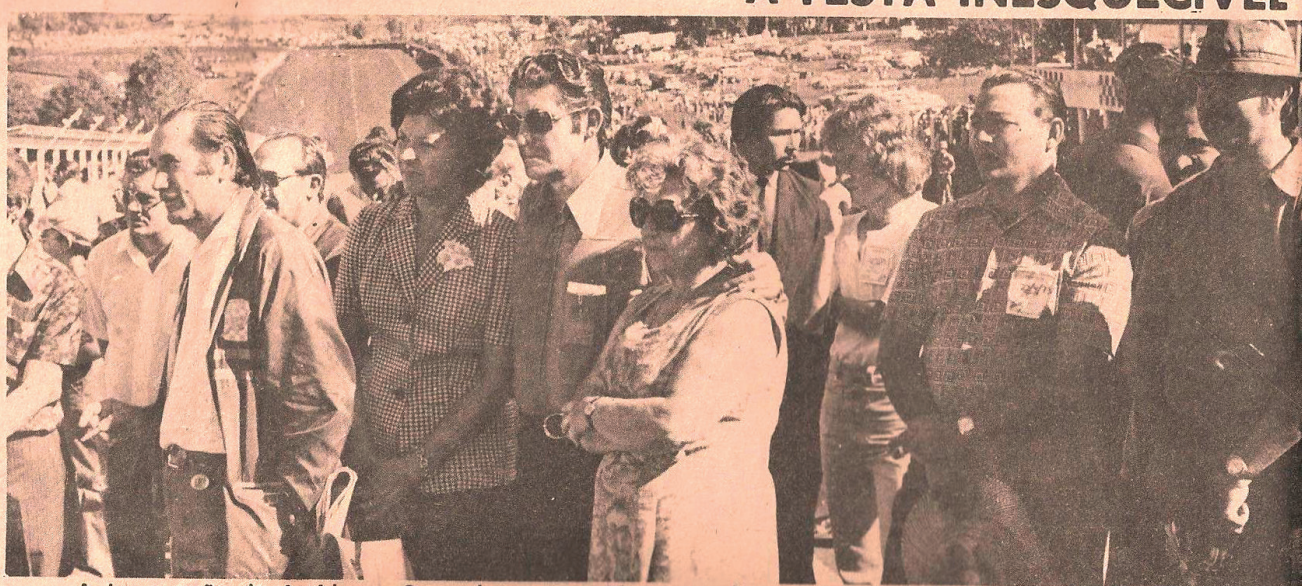


Coincidentemente, na foto de capa da publicação, no segundo Opala (Shell) estou eu



Porém, em 2006, um ano antes, ele mesmo deu esta entrevista à revista MOTORSPORT, estampando na capa "AUTORIDADE DE QUEM FAZ", e, logo abaixo, uma foto em frente ao pórtico (que foi derrubado após a doação) da pista escrito Autódromo Internacional de Cascavel. Na matéria, o crédito pelo asfaltamento é atribuído ao prefeito

A FESTA INESQUECÍVEL



A inauguração do Autódromo Cascavel, sempre será lembrada. O trabalho da equipe incansável que o asfaltou, liderada por Zilmar Beux é enaltecido quando das provas em Cascavel, pois só assim, se tem uma idéia dos esforços dispendidos. Porém, alguns perguntam: Zilmar Beux piloto, pioneiro e trabalhador incansável em favor do esporte se afastou definitivamente? Poucos sabem que Zilmar Beux continua preocupado com a situação do Autódromo, embora realmente venha se dedicando mais a suas empresas. Nos últimos dias, entretanto, quando Cascavel foi atingida pelo vendaval que assustou a cidade, um dos primeiros a chegar a pista do autódromo, foi o seu ex-presidente. Preocupado com a sua estrutura, tanto como com seus familiares.

Depois de tanta luta, 30 anos longe do autódromo

Como já foi dito, sem clima para viver em Cascavel, em 1974 meu pai encerrou, de forma prematura e abrupta, o seu trabalho à frente do autódromo. Retirou-se, desmontou seu carro de corridas e passou a cuidar das empresas. A partir daí, o autódromo caiu numa vala comum e ficou décadas sem um centavo de investimento. Com o racha da S.A., o autódromo passou a ser administrado informalmente pelo Automóvel Clube. Por incrível que possa parecer, meu pai somente voltou a pisar lá 30 anos depois. Mesmo se sentindo traído por pessoas que ele tinha a mais alta consideração, encontrou forças para seguir em frente e passou a dedicar-se, integralmente, aos negócios. Por sua dedicação, transformou a Retificadora Beux na maior retífica do Oeste do Paraná.

Em 1977, durante um passeio na fazenda de amigos em Amambai, no Centro-Oeste do Mato Grosso do Sul, ele se interessou por uma área naquela região. Comprou e fez dela uma bela fazenda onde criava gado de corte. Pegou tanto gosto pela pecuária que adquiriu outras áreas na mesma localidade.

No início dos anos 1980, cinco anos depois de sua retirada solitária das pistas e do autódromo, decidiu fundar a Distribuidora Beux de Motores e Peças Ltda e a família passou a atuar no mercado de distribuição de autopeças.

O sucesso no empreendimento foi tão grande que nos anos seguintes foram abertas sete filiais no Estado. Em 1983, foi a vez de sair do Paraná e se instalar em Cuiabá, capital Mato Grosso (MT). Ao todo, foram 13 filiais, sendo uma das 10 maiores distribuidoras atacadistas de peças do Brasil à época.

Ao longo de 30 anos, morou nos dois estados. Porém, passava mais tempo no Mato Grosso do Sul do que em Cascavel. Quando vinha para cá, costumava ficar mais em casa. Não tinha vida social.

A última volta com o amigo fiel

Isso se explica pelo fato de a cidade ser pequena ainda e onde quer que ele fosse ia se deparar com situações desagradáveis. Hoje, eu penso que ele se afastou para evitar aborrecimento e também para se poupar das críticas daqueles que não aprovaram a sua saída da presidência da S.A.

Em 2003, começou a pensar na possibilidade de retomar o trabalho que havia deixado há 30 anos. Esse desejo veio após retornar ao circuito com o Pedro Amaral, pessoa de sua total confiança, que trabalhava com ele desde 1981 nas fazendas em MS. Pedro relembra com detalhes como foi o retorno do meu pai ao autódromo:

"Numa das suas vindas a Cascavel, não recordo bem se no final de 2002 ou início de 2003, fomos a uma concessionária e lá ele tirou um Peugeot. Saímos dali direto para o posto de gasolina. Ele encheu o tanque e seguimos para o autódromo. Sem placas e sem seguro, lá ele deu umas 30 voltas com o carro. Enquanto corria, ele me dizia: EU GOSTO MUITO DE FAZER ISSO AQUI. Quando estávamos saindo do autódromo, ele parou o carro logo acima do túnel e começou a chorar! Depois daquele dia, ele começou a rascunhar um projeto e nem a família sabia. Ele gostava muito de colocar tudo no papel, tinha muitos rascunhos. A ideia dele era reestruturar aquilo lá e uma das coisas era fazer uma pousada para os corredores. Ele dizia que tinha amigos que dariam apoio para isso. "Seo" Zilmar era um homem bom, honesto e trabalhador. Quando falava que ia fazer alguma coisa ia lá e fazia. Também não era de se arrepender das decisões que tomava, mas quando falava do autódromo dizia que tinha sido apunhalado pelas costas pelas pessoas que ele mais gostava e confiava. Convivemos muitos anos. Fiquei ao lado dele 15 dias no hospital e estava no quarto quando ele faleceu. Tenho muita saudade do amigo. Só guardo boas lembranças".



O sangue derramado pelo Cristo, e sua Ressureição não redimem o Homem do pecado: ele só terá a Paz e a Salvação seguindo seus ensinamentos. A propósito da Páscoa, veja nosso Editorial (2)

O Paraná

Jornal de Fato

A região Oeste terá hoje um dia de tempo bom, com termômetro oscilando entre as marcas de 18 e 30°C e ventos do Sul, fracos. Em pequenas áreas pode haver instabilidade, por formações locais. A todos um bom dia.

Ano II — Cascavel, domingo, 26 de março de 1.978 nº 556 — Edição de hoje - 48 páginas — Cr$5,00

Estádio de futebol de Cascavel será um dos orgulhos do Paraná

O Prefeito Jacy Miguel Scanagatta garantiu ontem que a obra estará em condições de uso até o mês de junho de 79, para as disputas do Campeonato Nacional de Futebol. "O estádio de futebol de Cascavel será um dos orgulhos do Paraná", garantiu' o Prefeito, acrescentando que "a obra será construída pelo povo, o único beneficiado com ela, pois terá ele condições de um lazer sadio sem a necessidade de grandes gastos. Outras cidades do Paraná, como Curitiba, Londrina e Maringá estão aí, como exemplos do quanto representa o futebol para os interesses de sua comunidades, e cabe agora a Cascavel a oportunidade de projetar-se nacionalmente também através do esporte". Scanagatta pediu às forças vivas de Cascavel que unam-se em torno desta obra, que é voltada especialmente às camadas mais humildes da população: "O povo é quem vai construir o estádio. A nós administradores, cabe a função de lançar o empreendimento, e quando nos dispusemos à isto, tínhamos em mente apenas e tão somente os interesses do povo de Cascavel e mesmo da região Oeste". Uma série de detalhes diferenciarão o estádio de Cascavel de todos os existentes no país: o formato, as comodidades — escadas rolantes, sanitários, arquibancadas —, a localização, as facilidades de acesso, enfim, uma obra para orgulhar todo o Estado (3).

O projeto do Estádio, trazido a Cascavel pelo prefeito Jacy Miguel Scanagatta e que passará a ser executado de imediato, tão logo estejam definidos

Apenas para ilustrar: na gestão municipal seguinte àquela do período em que a S.A. construiu o autódromo particular, o novo prefeito Jacy Scanagatta e o vice Assis Gurgacz construíram o Estádio Olímpico Regional Arnaldo Buzato, esta sim uma obra pública, feita com dinheiro público e, a exemplo do autódromo anos antes, foi acompanhada e amplamente divulgada pela imprensa local



Projeto Do Estádio de Futebol de Cascavel

O Estádio vai começar:
acy conseguiu verba de 10 "bi"

A despedida

No dia 26 de outubro de 2005, aos 75 anos, meu pai se despediu de nós. Durante uma viagem para a Patagônia, passou mal dentro do navio. Na volta, foi hospitalizado, fez vários procedimentos e tratamentos, mas havia chegado a sua hora.

Foi um baque. Quase uma traição da vida. Passou mais de seis décadas sonhando e trabalhando e, quando chegou finalmente a hora de arrancar o relógio do pulso, vem a morte, sorrateira e brutal. Meu pai era uma pessoa fascinada pelo trabalho, de uma inteligência ímpar, muito acima da média. Um ser realmente especial. Pensava e agia pela coletividade, e fez muito por Cascavel.

Tenho orgulho porque posso falar de peito aberto que o autódromo existe porque ele existiu! Certa vez o Alves Damian (empresário que ajudou a patrocinar a primeira corrida) me parou na rua, pouco depois do meu pai falecer, e disse: "Miguel, você pode levantar a cabeça e caminhar de balão à balão na Avenida Brasil, pois seu pai não deixou nenhum rastro que desonre seu sobrenome". Em 2008, a S.A, em assembleia, finalmente batiza o autódromo com seu nome.



A doação do autódromo

A questão do autódromo e automobilismo já eram águas passadas e nem sequer pensava mais em me envolver. Pensava, sim, em fazer um livro no futuro contando a verdadeira história do autódromo, quando, em 2008, o pessoal da S.A. me procurou e começamos a conversar (em 2006, André Costi, Danilo Scanagatta e Side Simonato já tinham solicitado a minha participação). Inúmeras tentativas por parte de três prefeitos já haviam sido feitas no sentido de desapropriar o autódromo.

Nenhuma teve êxito. Eles acreditavam que, por eu ter sido piloto, transitado no autódromo por muito tempo e ter várias amizades lá dentro, seria bem sucedido em ajeitar as coisas. Em 2009, acabei assumindo a diretoria comercial da entidade e voltei a frequentar o autódromo.

Por anos, as duas casas falavam línguas diferentes, a S.A acreditava que o A.C. usufruia da sua estrutura para realizar corridas e lucrar. O A.C., por conta das mentiras criadas lá em 1973 pela prefeitura, acreditava que os acionistas da S.A. eram os vilões. Eles passaram a ser considerados os inimigos do autódromo.

Por isso, demorei para conseguir demonstrar que meu interesse era resolver o impasse da S.A. sem acabar com as corridas. Aos poucos, fui quebrando o gelo, comecei a ajudar e os convenci de que tínhamos a última chance de salvar o autódromo. Entenderam que, para dar certo, eu teria de assumir também o Automóvel Clube, pois estando em mãos erradas, tudo daria errado, e não eram poucas as pessoas que queriam que não desse certo. Eu nunca havia pesando naquela ideia e nunca quis.

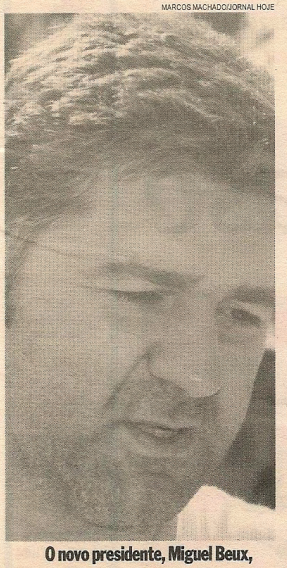
Acabamos fazendo uma chapa, ganhamos a eleição. No dia 8 de maio de 2009 assumimos a presidência o ACC e as coisas começaram a acontecer. É importante frisar que sem a atuação de Ivanir "Dinho" Tasca nada teria acontecido. Ele aguentou o rojão por meses praticamente sozinho.

Depois de mais de 30 anos, as duas casas tinham uma pessoa em comum. Logo, porém, me vi diante de uma situação bem difícil, pois o autódromo podia ter seu fim nas minhas mãos e eu carregaria esta pecha pelo resto da vida. Estava

AUTOMOBILISMO ▶ POSSE ESTÁ MARCADA PARA SEXTA-FEIRA, ÀS 19H30, NO AUTÓDROMO ZILMAR BEUX

Miguel Beux assume o comando por dois anos

MARCOS MACHADO/JORNAL HOJE



O novo presidente, Miguel Beux, será empossado sexta-feira

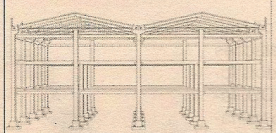
Devido à falta de mais chapas para concorrer à nova diretoria do Automóvel Clube Cascavel - prazo expirado semana passada -, a chapa Automobilismo será empossada no dia marcado para a eleição do clube, sexta-feira, às 19h30, no Autódromo Zilmar Beux de Cascavel.

Sob o comando de Miguel Beux, filho de um dos pioneiros do automobilismo cascavelense e que é homenageado dando o nome à pista, o grupo ficará por dois anos à frente do empreendimento. Assumem os cargos de vice-presidente Juraci Massoni; primeiro-secretário, Orlando Campos; segundo-secretário, Dinho Tasca; primeiro-tesoureiro, Almayr Huszcz; segundo-tesoureiro, Orlando Chemin; primeiro-técnico-desportivo, Cláudio Deitos; e, segundo-técnico-desportivo, Carlos Ansbach.

No conselho ficam Artur Xavier Neto, como primeiro-conselheiro; Alberto Pompeu, como segundo-conselheiro; e Ildo Ribellato, como terceiro-conselheiro. Na suplência estão Fábio Peasson, Ingmar Biberg e Paulo Mion.

Conforme Beux, a característica da chapa Automobilismo é a ousadia, conciliada com os interesses do automobilismo cascavelense com a Autódromo de Cascavel Empreendimentos Esportivos S.A.

O futuro presidente já mantém contato com categorias que fazem sucesso em outros estados e estuda a viabilidade de trazê-las para Cascavel. "Estive em Santa Catarina acompanhando as copas Ômega e Opala Stock Car, que reúnem um grande público no Estado, e pretendemos trazer as competições para Cascavel até o fim do ano", explica Beux, que também é diretor comercial do Autódromo.

PRÉ-MOLDADOS e ESTRUTURAS METÁLICAS?
Fale com a DIARC Engenharia!

pré-moldados
DIARC
(45) 3226-1750

DIVULGAÇÃO



sob minha responsabilidade a promoção das corridas e bancar as contas da S.A. e do Automóvel Clube. Quem esteve à frente do A.C.C. sabe muito bem que, ao contrário do que alguns imaginam, aquilo só dava prejuízo.

Era nítida, porém, a necessidade de uma reforma total para viabilizar o complexo. Embora eu abra um parêntese aqui para dizer que a estrutura de boxes, sim, estava insustentável; mas se falando da pista, confesso que talvez não fosse tão necessário o alargamento (vide Nürburgring); aquilo, sim, era um desafio, principalmente o curvão, que ficou "fácil" hoje em dia. Faltam raízes no nosso automobilismo.

A S.A. já tinha tomado a decisão de não aceitar mais aquela situação e queria vender a área, o que acabaria com o autódromo, mas alguns não queriam deixar se perder o legado que haviam construído, por isso mesmo acreditavam que eu seria o último cartucho, um elo que faltava naquela corrente. Por se tratar de um bem de propriedade particular, a área não podia receber investimentos com dinheiro público.

Depois de três anos de trabalho, e com os números do A.C. agora abertos para a S.A., ficou claro para todos que ninguém ganhava e a coisa toda iria acabar. Eu estava esgotado. Continuar naquela situação seria enxugar gelo. Ou mudava ou eu sairia, e o autódromo acabava como praça automobilística. Foi aí que sugeri à S.A. a doação da área para o município. Doaríamos 40 alqueires para o município sem que este arcasse sequer com um centavo e ficaríamos com a frente, as margens da BR para lotear, vender e distribuir os lucros entre os acionistas. Isso se efetivou em 2010, sob três condições: manter o autódromo com o nome de Zilmar Beux; devolver já transformados em área urbana 3,5 alqueires (três e meio alqueires) da área recém-doada para os sócios da S.A. (os proprietários legítimos da área de 40 alqueires); e, por fim, manter a área para fins do esporte motor.

Resumindo: doamos 40 alqueires e a prefeitura desmembrou e nos devolveu 3,5 alqueires da própria área objeto da doação às margens da BR 277. Antes da efetivação desse acordo fui sabatinado em uma sessão da Câmara de Vereadores durante três horas e esclareci todas as dúvidas. Essa doação não envolveu dinheiro algum. A Câmara aprovou por unanimidade a doação com os três encargos.

Todos ganhariam. Os acionistas teriam dividendos para receber com a venda dos terrenos, a S.A. encerraria suas atividades como empresa e liberaria a diretoria dos compromissos não remunerados com a mesma. O município receberia sem gastar nenhum centavo o autódromo que, por anos, tentou desapropriar a um alto custo, e, sendo então uma área pública, poderia receber e colocar dinheiro público para a sua reforma.

Fato curioso sobre a área: eu mantinha um ótimo relacionamento com as polícias Militar e Rodoviária e, com frequência, cedia o autódromo para treinamentos. Numa destas ocasiões, em que cedemos para as Forças Armadas, a Aeronáutica realizou treinamentos com helicópteros Cougar. Conversando com o comandante, fui surpreendido pela minha total falta de percepção sobre algo interessantíssimo. Ele disse: "Você nunca percebeu que isso aqui é uma base aérea e, em linha reta, estamos a 100 km da fronteira? Temos aqui duas pistas de pouso e decolagem, uma torre de comando e nascente d'água".

A prefeitura alardeou a devolução dos 3,5 alqueires como se fosse uma área dela, que havia dado uma contrapartida. Mentiu sobre a DEVOLUÇÃO, transformando-a em doação por parte da prefeitura. Este item do acordo deu margem para má interpretação, sugerindo que houve ganho financeiro. E não houve. Nós apenas doamos ao município 36,5 alqueires e não tivemos um centavo de



OMPETIÇÕES NACIONAIS NA MIRA DAS NEGOCIAÇÕES

vel negocia a
da Stock Car

no do Zilmar Beux à elite do automobilismo é o fato de ele ser uma sociedade anônima.

"Por enquanto estamos conversando porque temos as dificuldades de estrutura no local. Como temos deficiência no autódromo, temos que arrumar soluções de investimento. Há interesse nacional em vir para cá, mas a S.A. não mostrou interesse em fazer investimento no local. Para o poder público investir temos que sentar e conversar direito", ressalta o prefeito.

Segundo o secretário de Esporte e Lazer, Juarez Berté, as especulações estão confirmadas, mas a questão de como fazer as melhorias é o principal entrave. "Sabemos que a diretoria do Automóvel Clube vai mudar também. Isso ajuda, mas de definido não tem nada. Para trazer eventos assim são necessárias parcerias. Queremos ajudar, mas precisamos, na verdade, é encontrar uma saída. Para tudo tem uma fórmula de conciliar os interesses das partes".

Desejo de Beux

Miguel Ângelo Beux, filho do pioneiro da construção do autódromo, Zilmar, assume hoje a presidência do Automóvel Clube de Cascavel, responsável pela organização dos eventos de automobilismo na cidade. Além do novo cargo, Miguel é diretor comercial do autódromo que leva o nome do seu pai. Para ele, o passado foi o principal responsável pela desanimação do grupo de empresários que investiram na infraestrutura. "Houve um monte de manobras que promoveram desestímulo aos membros da S.A. Traições que hoje fizeram a diferença. Existia um projeto e dinheiro aprovado pela S.A. para fazer kartódromo, hotel, posto de gasolina, hípica, lago para esportes náuticos. Infelizmente, algumas coisas aconteceram e isso tudo não saiu do papel, pela vaidade humana o grupo foi rachado e não continuou a ter investimento".

O desejo de Beux é não deixar o automobilismo que seu pai tanto sonhou morrer. "Não temos dinheiro para investir no local para as reformas e pode haver a desapropriação. Temos que pensar no que poderia ser feito. Se for feito seriamente, com o comprometimento do poder público de fazer a reforma e ver o local que sonhamos repleto de movimento, seria do meu acordo. Não quero que o autódromo se transforme em mais um Estádio Olímpico Regional. Também penso que o nosso automobilismo não pode parar. O autódromo tem que viver, ser usado e aproveitado. Seria ótimo que as duas partes se entendessem".

lucro, conforme documento lavrado em cartório no dia 25 de julho de 2011. A partir dessa data, o município passou a ter a propriedade da área, atualmente com estimativa de avaliação no valor de R$ 35 milhões. Tenho plena convicção de que, diante das circunstâncias, meu pai também optaria pela doação, pois nunca teve interesse financeiro.

Havia dentro da própria S.A pessoas interessadas em comprar a área para especulação financeira, mas isso resultaria na morte do autódromo. Poderíamos ter optado por este caminho muito mais prático do ponto de vista financeiro, pois era só vender, distribuir os lucros e entregar a área. Para salvar o autódromo, optamos pelo caminho mais penoso.

> ***"Três coisas não podem ser escondidas por muito tempo: o sol, a lua e a verdade!***
>
> ***Buda***

Autódromo é da Prefeitura



Miguel Beux, presidente do Automóvel Clube de Cascavel e filho de Zilmar Beux, usou a tribuna para defender a doação do autódromo à Prefeitura

Em sessão histórica realizada ontem à tarde, a Câmara de Vereadores de Cascavel autorizou a Prefeitura a receber o Autódromo Zilmar Beux, em doação. O Projeto de Lei 029/11 foi aprovado pela totalidade dos 13 vereadores presentes na sessão. Apenas Mário Seibert faltou à sessão.

Os trabalhos começaram com Miguel Beux, presidente do Automóvel Clube de Cascavel, diretor financeiro da S/A Empreendimentos e filho de Zilmar Beux, líder do grupo de fundadores do autódromo, fazendo uma explanação de como o autódromo surgiu, das dificuldades que tiveram para construí-lo e o que ele representou para Cascavel. Ele defendeu a aprovação, enfatizando que os vereadores tinham nas mãos a oportunidade de fazer com que o autódromo volte a divulgar Cascavel para o Brasil e ao mundo.

Depois de diversos vereadores fazerem uso da palavra, enaltecendo a importância da praça esportiva para Cascavel e também fazendo questionamentos a respeito do projeto e de sua viabilidade para o futuro, o presidente da Câmara, Marcos Damaceno, colocou a matéria em votação nominal, sendo aprovada por todos.

Pelo projeto, a prefeitura recebe o autódromo (área de 35 alqueires) sem custo. A S/A fica com a parte da frente (cerca de quatro alqueires), que será loteada e vendida preferencialmente para os próprios acionistas. A prefeitura terá a obrigação de manter o nome Zilmar Beux e a finalidade da área, que é o esporte motor. Como nova proprietária, poderá aproveitar a área para desenvolver outros projetos, como parques e outras iniciativas de interesse público.

Miguel fica emocionado

Miguel Beux mostrava-se emocionado logo após a aprovação do projeto. Ele disse que é importante para ele do ponto de vista pessoal porque tem a certeza de que o ideal de Zilmar Beux, seu pai, terá sequência. "Conforme mostrei nos slides, meu pai ficou 45 dias acampado na mata para construir o autódromo. Ainda criança, o acompanhei nesta empreitada. Muitos brinquedos (carrinhos) meu estão enterrados ao longo da pista. É um dia importante para a história de Cascavel, para o nosso esporte e para minha família", disse Miguel.

Recorte de jornal cedido pelo amigo Valdir Favarin. Jornal Hoje, 10/03/2011

Baixe em seu celular o aplicativo QR-CODE e posicione em cima da figura abaixo que o vídeo abrirá automaticamente.

VOTAÇÃO DA CÂMARA SOBRE DOAÇÃO
https://www.youtube.com/watch?v=Z3tDkvHN3tk

Acesse com o aplicativo ou digite o link acima no youtube

República Federativa do Brasil

ESTADO DO PARANÁ - MUNICÍPIO E COMARCA DE CASCAVEL

ESTEVES SANTOS

Marina Esteves Santos
Tabeliã
4º Serviço Notarial

Jefferson Esteves Santos
Func. Autorizado

Rua São Paulo, 659 - Fone (45) 3037-7444
Cascavel — Paraná

TABELIONATO DE NOTAS 4º ESTEVES SANTOS CASCAVEL - PARANÁ

LIVRO	FOLHA
186-E	164/167

Certifico a pedido verbal de parte interessada que revendo os livros deste Serviço Notarial, dentre eles o Livro nº **00186-E,** às Folhas **164/167,** verifiquei constar **a Escritura Pública** do seguinte teor:-

ESCRITURA PÚBLICA DE DOAÇÃO COM ENCARGOS QUE FAZEM: AUTODROMO ZILMAR BEUX DE **CASCAVEL S.A - EMPREENDIMENTOS ESPORTIVOS E IMOBILIARIOS** A FAVOR DO **MUNICÍPIO DE CASCAVEL**, NA FORMA ABAIXO DECLARADA:

TABELIONATO DE NOTAS 4º ESTEVES SANTOS CASCAVEL - PARANÁ

S A I B A M todos quantos esta pública escritura de doação com encargos, virem que, aos vinte e cinco dias do mês de julho do ano de dois mil e onze, (**25/07/2011**), nesta Cidade e Comarca de Cascavel, Estado do Paraná, neste Serviço Notarial, perante mim Marina Esteves Santos, Tabeliã, compareceram partes entre si justas e contratadas a saber: de um lado, como Outorgante Doadora: **AUTODROMO ZILMAR BEUX DE CASCAVEL S.A - EMPREENDIMENTOS ESPORTIVOS E IMOBILIARIOS**, pessoa jurídica, inscrita no CNPJ/MF sob nº 75.535.369/0001-06, com sede na BR - 277 KM 582, em Cascavel-PR neste ato representada, por seu Presidente **Nelson Emilio Menegatti,** brasileiro, casado, nascido em 20/04/1936, natural de /PR, filho de Domingo Menegatti e Amabile Argenta, agropecuarista, portador da Cédula de Identidade RG. sob nº 1.406.250-5-SSP-PR e inscrito no CPF/MF sob nº 003.344.139-15, residente e domiciliado em Cascavel-PR e por seu Diretor Comercial **Miguel Angelo Beux**, brasileiro, solteiro como declarou, maior e capaz, nascido em 16/12/1967, natural de Cascavel-PR, filho de Zilmar Antonio Beux e Olinda Lazari Beux, comerciante, portador da Cédula de Identidade RG. sob nº 4.394.560-2-SSP/PR e inscrito no CPF/MF sob nº 822.074.109-00, residente e domiciliado na rua Mato Grosso, 2004, Apto. 201, Centro, Cascavel-PR, de conformidade com a Ata da 16ª Assembléia Geral Ordinaria, datada aos 20/10/2010, registrada na Junta Comercial do Paraná - JUCEPAR sob nº 20107642573 aos 10/12/2010, e, Certidão Simplificada expedida pela Junta Comercial do Paraná, cujas cópias me foram apresentadas e ficam devidamente arquivadas nestas Notas às folhas 138/141 do Livro 060/ACS; e de outro lado, como Outorgado Donatário: **MUNICÍPIO DE CASCAVEL**, pessoa jurídica de direito público, com inscrição no CNPJ/MF sob nº 76.208.867/0001-07, e sede na Rua Paraná, 5000, Centro, Cascavel - PR, neste ato representado por seu Prefeito **Edgar Bueno**, brasileiro, casado, empresário, portador da Cédula de Identidade RG. sob nº. 865.953-2-PR e inscrito no CPF/MF sob nº 118.174.459-87, residente e domiciliado na Rua Santa Catarina, 1321, Centro, Cascavel - PR, de conformidade com o Termo de Posse datado ao primeiro dia do mês de janeiro de 2009, cujo instrumento encontra-se arquivado às folhas 170/172 do Livro 037/ACS destas Notas. Os presentes reconhecidos entre sí como os próprios e por mim, : Marina Esteves Santos, Tabeliã, conforme os documentos que me foram apresentados, do que dou fé. E aí, pela Outorgante Doadora, me foi dito que a justo título e por força da **Matrícula n.º 40.882** do Cartório de Registro de Imóveis **3º Ofício** desta cidade e Comarca de **Cascavel - PR**: é É senhora e legítima proprietária do seguinte imóvel: **Lote nº 391-D, com a área de 872.478,00m² (oitocentos e setenta e dois mil quatrocentos e setenta e oito metros quadrados), ou 87,2478ha, oriundo da divisão do lote nº 391-C-D, do Imóvel Gleba RIO CASCAVEL - 2ª**

Continua na Página 2

Escritura pública de doação, assinada por mim e pelo saudoso Nelson Menegatti, então presidente da S.A., passando o autódromo ao município com o custo de apenas três encargos: manter o nome Zilmar Beux, devolver 3,5 alqueires urbanizados à margem da BR 277 e manter a área para o esporte motor e afins. Sem nenhuma moeda envolvida sequer

PARTE (FAZENDA ANDRADA), situado na Zona Rural deste Município e Comarca de Cascavel - PR, sem benfeitorias, com os seguintes **LIMITES E CONFRONTAÇÕES**: ao norte: por linha seca sucessiva por diversos azimutes e distâncias: Az 121º09', medindo 4,00 metros, AZ 26º08'25" - 166,66metros, AZ 289º52'30" - 662,53 metros, AZ 299º07'36" - 200,00 metros, AZ 206º10'04" - 60,00 metros e AZ 121º09' - 159,50 metros, confrontando com a BR-277 e com o lote nº 391-C; ao leste: por linha seca no AZ 211º04', medindo 730,00 metros, confronta com terras da Fazenda Andrada; ao sul: por linha seca no AZ 270º00' medindo 618,00 metros e por duas Sangas sem denominação, confronta com terras da Fazenda Andrada; e ao oeste: por duas linhas secas: AZ 29º03' medindo 505,00 metros e AZ 27º03' medindo 527,00 metros confronta com o lote nº 391-A-Remanescente; CCIR: 2006/2007/2008/2009 (em maior porção): código do imóvel rural: 950.130.920.584-9, área total (ha): 95,9100, número de módulos fiscais: 5,3283, FMP (ha): 2,0000; NIRF: 6.301.755-5. A Outorgante Doadora, possuindo o imóvel anteriormente descrito, livre e desembaraçado de quaisquer ônus, doa como de fato e na verdade doado tem, ao Outorgado Donatário acima citado e qualificado à título gratuito, porém, de comum acordo, atribuem ao imóvel o valor de **R$ 3.700.000,00 (três milhões e setecentos mil Reais)**, tão somente para efeitos fiscais. Sendo assim, a a Outorgante transfere ao Outorgado toda posse, jús, domínio direitos e ações que sobre o imóvel ora doado exerciam, para que o Donatário use, goze e livremente disponha do mesmo como seu que é e ficam sendo. **Pela Outorgante Doadora me foi declarado que a presente doação é celebrada de livre e espontânea vontade, sem coação ou influência de quem quer que seja, cumprido os encargos presentes na Lei 5.745/2011 abaixo descrita, e que o referido imóvel integra a parte disponível de seu patrimônio, não dependendo deste para garantir sua subsistência, pois possui bens e rendimentos suficientes que** os garantem financeiramente. Obriga-se a Doadora por si, seus herdeiros ou sucessores a fazerem esta doação sempre boa, firme e valiosa, respondendo pela evicção de direitos quando chamados a autoria. Pelo Donatário, me foi dito que aceita a presente doação e esta escritura em todos os seus expressos termos, bem como declara ter conhecimento e aceitar a Servidão de Passagem e Conservação de Área de Reserva Legal constantes no AV-1, AV-2, AV-3, AV-4 e AV-5 da referida matricula. **LEI Nº 5.745** de 24 de março de 2011. **AUTORIZA O PODER EXECUTIVO MUNICÍPAL A RECEBER EM DOAÇÃO COM ENCARGOS O IMÓVEL QUE DISCRIMINA, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.** A CÂMARA MUNICÍPAL DE CASCAVEL ESTADO DO PARANÁ, APROVOU E EU PREFEITO MUNICIPAL, SANCIONO A SEGUINTE LEI. **Artº 1º** Fica o Poder Executivo Municípal autorizado a receber em doação com encargos o Lote nº 391-D, com a área de 872.478,00m² (oitocentos e setenta e dois mil, quatrocentos e setenta e oito quadrados) ou 87,2478ha, oriundo da divisão do Lote nº 391-C-D, do Imóvel GLEBA RIO CASCAVEL - 2ª PARTE (FAZENDA ANDRADA), situado na Zona Rural deste Município e Comarca, com as divisas e confrontações constantes da Matricula 40.882 do 3º SRI da Comarca de Cascavel - PR, de propriedadede AUTÓDROMO ZILMAR BEUX DE CASCAVEL S/A - EMPREENDIMENTOS ESPORTIVOS E IMOBILIÁRIOS (CNPJ 75.535.369/0001-06), com sede nesta cidade de Cascavel - PR. **Artº 2** Os encargos sobre a doação de que trata o artigo anterior, e que constarão da competente Escritura Pública são os seguintes: **I** - A manuntenção da denominação mediante lei própria do imóvel objeto da doação como **"AUTÓDROMO ZILMAR BEUX DE CASCAVEL". II** - A manuntenção, entre outras atividades correlatas e afins, da promoção do esporte automobilístico na área do imóvel objeto da doação. **III** - Aprovação, cumpridas as formalidades legais, e mediante lei prórpia, de área de urbanização específica, a ser instituída após regular subdivisão, sobre as matrículas oriundas do Lote nº

Continua na Página 3

É hora de Cascavel se unir

hoje Jair Peasson (Marcas N) e Luís Rosa (Marcas L). Cleves Formentão, campeão do Marcas A, estará ausente.

Fotos: Orlei Silva

Agora o Autódromo é da Prefeitura de Cascavel. Mas isso não resolve tudo. É preciso que Cascavel se una em torno da pista para que possamos colher excelentes resultados. Cada prova poderá atrair riquezas (dinheiro). É preciso que o Sindicato dos Hotéis e Restaurantes daqui faça o que de outras cidades com autódromo faz. Colabora com o clube local para garantir o maior número possível de eventos. Os restaurantes se cotizam e dividem normalmente os jantares do pessoal técnico que vai às cidades para trabalhar na organização da prova.

Stock Car, F-Truck, GT3, Porsche Cup e muitas outras poderão ser um novo "Show Rural" cada vez que passarem pela "Cobra". Pato Branco é um exemplo, onde os hotéis apoiam o clube e desde quinta-feira começaram a receber hospedes em função da etapa do Paranaense de Kart. Estima-se que mais de mil pessoas se hospedaram de sexta até hoje.

A Acic e a CDL também precisam se mexer. Não é só lucrar quando tem corridas. Essas duas entidades poderiam assumir a realização da Cascavel de Ouro e distribuir ingressos para serem sorteados entre os clientes de seus filiados.

Quem esteve na solenidade em que o prefeito Edgar Bueno sancionou a lei que transferiu o autódromo para a prefeitura aumentou a confiança de que daqui para frente tudo poderá ser diferente.

O secretário de Esportes do Estado, Evandro Rogério Roman, representou o governador Beto Richa e transmitiu a Miguel Beux, amigo pessoal do governador, que o Estado irá colaborar na revitalização do autódromo.

Deputados estaduais e federais presentes também assumiram, em público, o compromisso de buscar recursos federais e estaduais para que Cascavel tenha o melhor autódromo do Brasil.



Miguel Beux foi homenageado pelo prefeito Edgar Bueno como um dos responsáveis pela solução da situação do autódromo



Evandro Rogério Roman, secretário estadual de Esportes, representou o governador Beto Richa

A partir da solenidade reportada no recorte acima fui rechaçado. As manobras começaram ainda dentro da solenidade, quando os hoje ex-prefeitos me chamaram para sair dali e entrar num programa de TV ao vivo. Não percebi que a intenção era me tirar do foco dos repórteres. Chegando à televisão, fui proibido de entrar no estúdio! Segue a entrevista:

O ÚLTIMO DIA DA VERDADE
https://www.youtube.com/watch?v=z8VyZvG38Cs

Acesse com o aplicativo ou digite o link acima no youtube

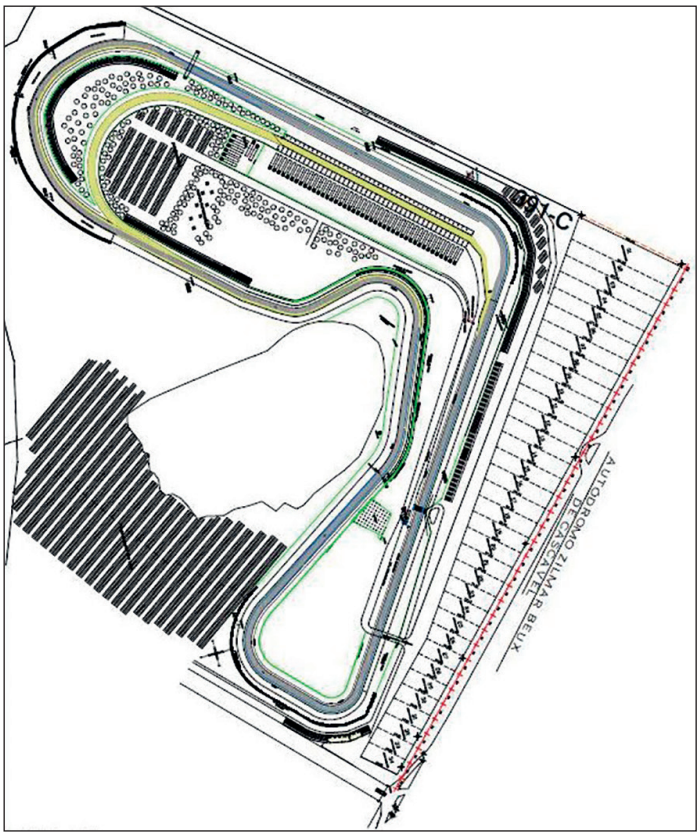


Nos 500 km de Londrina, eu e a Patrícia Borges, então diretora da Seplan, apresentamos o projeto de revitalização ao presidente da FPrA, Rubens Gati, sua esposa Sandra e ao governador Beto Richa, à época meu amigo. Com os adventos do autódromo, muita coisa mudou. Até amizades mudam.

Uma observação: o projeto de alargamento da pista, os boxes, pontos de tomadas e todas as demais dependências, foi basicamente meu. Eu ia todos os dias na prefeitura me reunir com a Patrícia Borges, engenheira civil diretora da Seplan à época, e com os arquitetos. Passamos tudo para o projeto oficial.



Foto aérea do Google Maps mostrando a área doada pela S.A. à prefeitura



Projeto original idealizado por mim. Perceba que não havia entrada central (do túnel). O prefeito ignorou a minha orientação sobre a importância daquele acesso, ocasionando mais tarde a invasão por parte da prefeitura

Em nome do pai

Até 2006, havia uma lacuna entre a história contada pela mídia "manipulada" e a realidade dos fatos. Esse "buraco" me incomodava porque eu queria contar essa história não apenas com palavras, mas ancorado por fotos, recortes dos jornais de Cascavel e documentos. Um ano depois da morte do meu pai, eu estava em Curitiba e aproveitei para visitar a tia Cleonice, cunhada dele, que eu não via há anos.

Ela tinha uma loja na capital e, quando me viu entrar, ficou trêmula. Quase desmaiou com a minha presença. Refeita do susto, confidenciou que viu meu pai entrando, tamanha a minha semelhança com ele. Neste momento, me presenteou com algo precioso: um feixe de documentos guardados há mais de três décadas que, misteriosamente, caiu de uma estante sem que ninguém estivesse na biblioteca.

Ali, numa pilha de papéis esquecidos pelo tempo, em jornais da época, estava a outra parte da história sobre a construção do autódromo, ou seja, as provas originais que faltavam para reconstituir os fatos sem deixar margem para dúvidas, contestação ou má interpretação. Diante disso, eu senti que do outro lado "alguém" desejava recontar esta saga. Neste momento tive a certeza de que deveria publicar esse livro.

PALAVRA DE QUEM ESTÁ AQUI

CLAUDIO BRUNETTO



Quase no fim

"Comecei a me envolver com a história do autódromo em 2007. Na época eu era tesoureiro da Acic, na gestão do Guido Bresolin. Como a família do Guido também se envolveu no início da construção me inteirei mais do assunto. Percebi que o problema se arrastava por mais de 40 anos sem solução e havia muitas mágoas nesta história. Na época, o Geni Lago me procurou para ver o que podia ser feito, afinal eram 40 alqueires de terra dentro de Cascavel, uma verdadeira fortuna que tinha proprietário, a S.A. Com o falecimento do Geni, vieram o Nelson Menegatti, Danilo Scanagatta, Nilo Rezende, Reni Pietti, Armindo Cavalca e o Dr. Lima. Foram muitas reuniões, muitas discussões e muita pesquisa, sempre com o objetivo de manter a atividade automobilística em Cascavel, preservando esta história, e também ressarcir os acionistas. Algumas famílias, a exemplo dos Beux e dos Cavalca, investiram muito lá, não apenas dinheiro, mas tempo e trabalho. Pensou-se, então, em inserir a atividade imobiliária. E, claro, havia diversos interesses por trás, incluindo o Automóvel Clube, que não pagava nada por aquilo. Como o Miguel trafegava nos dois ambientes (Automóvel Clube e S.A.) , sugerimos que ele assumisse a presidência do Automóvel Clube, concomitantemente com a diretoria comercial da S.A.. E isso foi feito em 2008. Dívidas foram aparecendo, funcionários de muitos anos que às vezes recebiam,

outras não, foram sendo pagos, ora com dinheiro emprestado pelo Miguel, ora pelo Nelson Menegatti, até que o Guido conseguiu uma linha de financiamento no Sicoob para dar sequência nos trabalhos. Houve uma conversa com o prefeito Edgar Bueno, mostrando a intenção de doar parte dos 40 alqueires para que a prefeitura tocasse a atividade automobilística, já que é muito mais fácil para o poder público conseguir recursos, bem como a criação de um loteamento na área às margens da BR 277. Houve a concordância, o prefeito assinou uma carta da compromisso. Uma das prerrogativas era que se mantivesse também o nome do fundador, Zilmar Beux. Depois de tudo acertado, houve a tentativa de retirar o nome, restringindo-o a Circuito Zilmar Beux. Isso foi revertido para a ideia original. Durante todo o processo, apareceram pessoas que não queriam a doação (tinham interesses próprios diante da possibilidade de comprar a área por valores irrisórios e depois vender). Falava-se em R$ 4 a 5 milhões. E, no dia em que a S.A. resolveu doar já estava avaliado em R$ 9 milhões. Em 2012, com tudo pronto, terreno doado para a prefeitura, escriturado, loteamento constituído, começamos a vender. De agosto de 2012 a abril de 2013, tínhamos vendido 28 terrenos. A prefeitura ficou com dois terrenos para acesso nas pontas e nenhum no meio, onde está o túnel, não levando em conta a orientação de que precisaria deste acesso. Numa situação emergencial da Fórmula Truck, invadiu o tal terreno e fez cerca. Para se ter uma ideia, quando iniciamos o procedimento, em 2007, eram 94 acionistas. Hoje, tem quase 250. Muitos faleceram e passaram para os herdeiros. Até hoje tem família que não fez inventário e não recebeu seus dividendos. Alguns herdeiros nem sabiam. En-

quanto isso, a S.A. não pode ser desconstituída. Mas esta história tem mais um capítulo. Depois de a área ter sido doada para a prefeitura, houve a publicação de dois decretos, tornando-a disponível para fins de desapropriação e atividade pública, englobando 15 dos 34 terrenos. O primeiro decreto vence em fevereiro de 2018 e o segundo em julho do mesmo ano. Aí a prefeitura, por um período de um ano, não pode mais decretar de utilidade pública. O atual prefeito, Leonaldo Paranhos, está aberto para a resolução do problema. Estamos tendo mais diálogo e alinhando algumas questões. Não tem um ponto final ainda, mas há uma expectativa positiva. Acredito que cumpri minha missão nesta etapa, pois hoje 85% da situação está resolvida".

CLAUDIO BRUNETTO
Contador. Ele teve papel importante no processo de doação do terreno do autódromo para a Prefeitura de Cascavel e também na criação do loteamento para ressarcir acionistas e herdeiros

PALAVRA DE QUEM ESTÁ AQUI

DANILO SCANAGATTA



O último sonhador

"As primeiras conversas para construir o autódromo de Cascavel aconteceram no Café Senadinho em meados da década de 1960. Um grupo de amigos se reunia ali todas as tardes depois do trabalho. Entre um papo e outro surgiu a ideia. As corridas eram realizadas nas ruas da cidade e, depois de um incidente com o Jeep do Mário Tomazi, em que a roda saiu, mas felizmente, sem consequências mais graves, viu-se que era urgente ter um espaço adequado. Foi montada uma Comissão para viabilizar o projeto. Num primeiro momento, quatro pessoas faziam parte desta Comissão: Zilmar Beux (presidente), Adolfo Cortesi (vice), Algacir Biazetto (secretário) e eu como tesoureiro. Sou o único vivo dos quatro. Mas, voltando à história, saímos, então, para arrecadar dinheiro para a aquisição do terreno de propriedade do senhor Natalino Nazari. Com sucesso, conseguimos parte do montante necessário e concretizamos o negócio em 1968. A partir daí, o Zilmar Beux se dedicou integralmente à construção da pista. Ele foi o cabeça de tudo e mobilizava muita gente em torno do projeto. Lembro que nosso entretenimento na época era ir no autódromo, ainda em construção. Aos domingos, levávamos as famílias e fazíamos churrasco. Era nosso lazer. Depois de construído e inaugurado, o Zilmar se afastou da presidência e, décadas depois estava praticamente parado; convidamos o Nelson Menegatti para

assumir a presidência. Ele aceitou e, em 2004, compôs nova diretoria, em que eu era diretor comercial. Com o falecimento do Menegatti em 2012, fui 'convidado` a assumir a presidência. Estou até hoje como presidente da S.A. Meu papel atual é resolver algumas pendências para liquidar tudo isso. Para resumir, na época em que a S.A. doou o terreno para a prefeitura, o então prefeito Edgar Bueno declarou algumas áreas que ficaram com a S.A. de utilidade pública. Isso prejudicou demais a S.A., pois criou uma situação difícil, já que não podemos vender e fazer a justa distribuição aos acionistas. Agora, estamos tendo um diálogo maior com o atual prefeito, Leonaldo Paranhos. Ele demonstrou interesse em resolver a questão".

DANILO SCANAGATTA
84 anos, empresário. O único membro vivo da primeira comissão montada para a criação do autódromo de Cascavel

Algumas inverdades e manobras

Dos três alqueires e meio (3,5) ou 34 terrenos que ficaram para a S/A, o então prefeito Edgar Bueno baixou um decreto sobre 13 (treze) terrenos para fins de desapropriação. Sete deles já vendidos, inclusive para diretores da própria S/A e cinco terrenos ainda pertencentes à empresa. Não havia dinheiro nem justificativa para tal decreto. Com isso, os terrenos não mais puderam ser vendidos e a empresa não pode ser baixada, gerando altos custos até os dias de hoje.

• No dia 20 de julho de 2012, o prefeito rasga o acordo que fora feito em cartório, e através da lei nº 6.087/12 determina que o autódromo de Cascavel não mais se chame ZILMAR BEUX. Em outubro de 2012, o vereador Julio Cesar Leme da Silva corrige a barbárie e o nome é mantido.

• Ao longo dos anos, o autódromo e a S.A sempre foram objeto de especulações e maldades por parte de gestores públicos, que usaram com esperteza a mídia para denegrir a imagem da S.A., como por exemplo, numa das vindas da Fórmula Truck, em que a Prefeitura tinha invadido todos os terrenos da S.A e a mesma se obrigou a procurar respaldo na justiça para não sofrer uma ação de usucapião. O prefeito Edgar Bueno mandou um torpedo para o apresentador Jorge Guirado (CATVE), durante entrevista ao vivo com pilotos da fórmula Truck, dizendo que a ação movida pela S.A. se tratava de pedido de impedimento de realização da prova e não do resguardo dos seus terrenos. Eu assistia da minha casa e vi o espanto, e com razão, dos entrevistados.

O programa acabou e a notícia ficou. Na segunda-feira seguinte, fui ao mesmo programa e desmenti o prefeito com documentos, mas o estrago já havia sido feito. A Fórmuka Truck foi embora acreditando que a S.A. havia mesmo tentado impedir a realização da prova.

Nestes vídeos você pode conferir a íntegra de algumas declarações veiculadas na mídia local.



TORPEDO MENTIROSO
https://www.youtube.com/watch?v=iVglKXtw3uc

Acesse com o aplicativo ou digite o link acima no youtube



DESMENTINDO O PREFEITO F TRUCK "1"
https://www.youtube.com/watch?v=9nK3Pa4pA80

Acesse com o aplicativo ou digite o link acima no youtube



DESMENTINDO O PREFEITO F TRUCK "2"
https://www.youtube.com/watch?v=UzCzoAhadtc

Acesse com o aplicativo ou digite o link acima no youtube

• Em outra ocasião, quando "num acidente" foi derrubado o pórtico com o nome do Zilmar e reagi com indignação, o prefeito me chamou e acabamos discutindo. Ele inventou que eu havia agredido ele. Fui muito elogiado pelo soco que nunca aconteceu.

• No lançamento do livro "Cascavel em alta velocidade – 50 anos de automobilismo", um livro, aliás, maravilhoso dos irmãos Alceu e Regina Sperança, e que aconteceu na biblioteca pública, foram retiradas quaisquer imagens ou menções minha e do meu pai, revelando um possível plano de nos "limar" da história.

• Por duas vezes, ex-prefeitos buscaram capitalizar-se politicamente valendo-se das ações e conquistas da S.A. No passado a construção e, agora, mais recentemente, a transformação da área particular em pública.

A última palavra de Zilmar
Degravação de parte da entrevista na CATVE

Zilmar Beux

- Eu quero dizer o seguinte, que nós fizemos. O meu trabalho pode ter sido útil, mas se eu não tivesse tido o companheirismo e a ajuda de todos eles (os amigos) nós não teríamos chegado a isso aqui. Isso foi um pioneirismo, um idealismo, havia companheiros que talvez não pudessem ficar o dia inteiro aqui como eu ficava naquela época, mas o apoio deles, o trabalho deles foi importante. Hoje, não se pode falar o nome de ninguém dos que trabalhavam aqui, para não se cometer injustiça, porque houve anônimos trabalhando em quantidade. E me alegra que tenha tomado esse rumo, o autódromo de Cascavel, porque prevejo que no futuro nós teremos aqui um dos melhores autódromos do Brasil. Como esse foi o primeiro do interior naquela época, né Pedro? Que levou o nome de Cascavel longe ao exterior, ao mundo, e vai voltar a acontecer novamente isso daqui pra frente.

- Então, eu estou muito alegre com a iniciativa que o meu companheiro aqui (Pedro Muffato) tomou. Que os outros companheiros tomaram de fazer esse entrosamento com a prefeitura. De fazer essa desapropriação pela prefeitura. Estou muito satisfeito realmente porque acredito no desenvolvimento futuro disso aqui novamente.

Pedro Muffato:

- O Zilmar, realmente, ele é muito modesto porque, lógico que todos, vários e vários participaram de uma maneira ou de outra, mas realmente, à frente, a liderança que ele fez... Se não fosse a iniciativa que ele teve, dificilmente nós teríamos esse autódromo. Então, Zilmar, lógico que nós acompanhamos realmente quem fez as coisas acontecerem, foi esse homem aqui (Zilmar). E nós devemos tudo isso a ele, ele esteve afastado há um tempo. O importante é que ele veio aqui nesse dia importante, que nós estamos recebendo de volta o autódromo, né Zilmar? Vão ter outras atividades e mais lazer porque é uma área muito grande, isso aqui, e muito boa... Não tinha coisa melhor do que o município ficar com isso aqui.

Zilmar:

- Com certeza, vai ter outros crescimentos aqui e isso que o Pedro diz me deixa lisonjeado e tal, mas não acreditem... Isso aqui foi um conjunto, um esforço de muita gente, e ele foi um dos grandes participantes também. Não só ele, mas grandes amigos também, grandes participantes apoiadores, isso foi um esforço conjunto.

ENTREVISTA COM ZILMAR E PEDRO
https://www.youtube.com/watch?v=NUsT6xPj0UU

Acesse com o aplicativo ou digite o link acima no youtube

Neste vídeo, em 2004, durante entrevista para a CATVE, quando de mais uma tentativa frustrada de desapropriação por parte da prefeitura, Zilmar Beux se emociona ao relembrar da construção do autódromo, ressaltando o esforço coletivo de todos os envolvidos. Pedro Muffato aparece ao lado.

O autódromo hoje

Infelizente, existem pessoas que simplesmente não se importam; não se importam com o bem comum, não se importam com as pessoas e, neste caso, não se importam com o esporte que tanto promoveu Cascavel e com o patrimônio que o município recebeu de graça, em doação.

O prefeito na situação em que fizemos a doação tinha tudo para deixar aos cascavelenses e ao automobilismo brasileiro um autódromo de primeira como legado, mas preferiu outro caminho.

Não posso aqui falar em cifras, mas muito dinheiro público foi aplicado e a obra não foi terminada. Na minha opinião, não é obra do acaso, era para ser assim mesmo.

E assim ficamos, com os boxes condenados pela água da chuva e muita coisa por fazer. Talvez Cascavel saia do mapa do automobilismo brasileiro novamente.





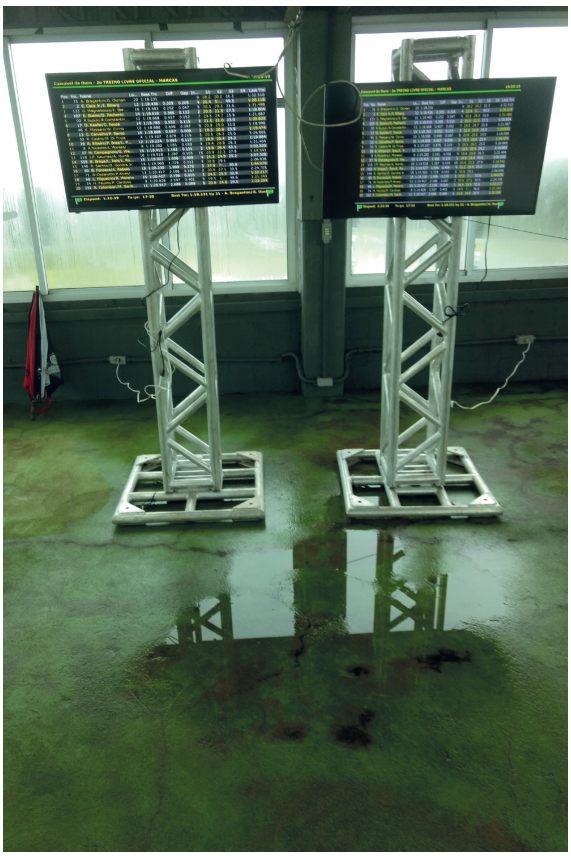
Boxes com infiltração e alagamento



Sala de imprensa: equipamentos suspensos



Instalação elétrica comprometida



Torre de direção de prova, em dia de corrida



Sala de imprensa: risco aos profissionais



A curva do tempo

1957

O mecânico Zilmar Beux chega a Cascavel, com a esposa Olinda Lázari Beux e os filhos Eliane, Elizete e Marcos.

1964

Começam as primeiras corridas nas ruas empoeiradas de Cascavel, por influência dos migrantes gaúchos. Zilmar pilotava um Simca Chambord.

1967

Com o sucesso das corridas de rua, surgiu a ideia de investir em um local apropriado, com estrutura para os pilotos, conforto e segurança para o público. No mesmo ano, meu pai e um grupo de amigos adquiriram uma área de 40 alqueires para a construção de um autódromo.

1967

Ainda em 1967 é realizada a 1ª Cascavel de Ouro. Neste ano (2017), a prova comemora 50 anos de existência.

1971

Em 14 de março de 1971 o autódromo sediou o Campeonato Estadual, por iniciativa da Federação Paranaense de Automobilismo. Ao final daquele ano, o local já havia conquistado credibilidade para grandes eventos, ponto de encontro para centenas de moradores da cidade e de outras localidades.

1972

Para 1972, a Confederação Brasileira proíbe as provas em pistas de terra em todo o país.

1972

Em 07 de outubro de 1972 nasce a Autódromo Cascavel S.A. Empreendimentos Esportivos para arrecadar recursos e iniciar as obras de asfaltamento e outras melhorias. A entidade foi criada com a seguinte composição: Zilmar Beux (diretor-presidente), José Bresolin (diretor financeiro), Adelar Bertolucci (diretor administrativo) Pedro Muffato (diretor comercial licenciado). Conselho Fiscal: Antônio Cardoso Dora, Fildelcino Tolentino e Adão Gasparovic. Conselheiros suplentes (Nilo Augusto Reque, Tadeu Mizerkowiski e Arlindo Dall Pizzol).

1973

Em 11 de março de 1973, a Gazeta do Povo, de Curitiba, um dos jornais mais influentes do Estado na época, publica uma matéria no Caderno de Automóveis informando que "...o prefeito e o diretor de Turismo, Pedro Storte Filho, estavam concluindo um dos melhores autódromos do Paraná", com entrevista do prefeito Pedro Muffato. Zilmar não é citado na reportagem.

1973

Em junho de 1973, o autódromo foi elogiado em reportagem da Revista Placar, de circulação nacional e uma das mais influentes no meio esportiva. Zilmar não é novamente citado na reportagem.

1972

Em 1972, tem início as obras e Zilmar Beux monta acampamento na área do futuro autódromo. Conseguiu, com a ajuda de um grupo de trabalhadores, concluir as obras em oito meses.

1973

Em 22 de abril de 1973 é inaugurado o Autódromo de Cascavel. Estava pronto o quinto autódromo asfaltado do Brasil e o primeiro do interior. Um torneio com duas provas atraiu pilotos de renome nacional. A grande imprensa veio a Cascavel.

1973

Em 30 de setembro de 1973, o autódromo recebeu a sétima etapa do Campeonato Brasileiro de Construtores.

1973

Ao longo de 1973, como mostram recortes de jornais da época, o piloto e recém-eleito prefeito, Pedro Muffato, circula na grande imprensa como o responsável pela construção do autódromo, levando a opinião pública a acreditar que a prefeitura estava à frente do empreendimento.

1974

A partir de 1974, Zilmar passa a se dedicar exclusivamente aos negócios.

2003

Em 2003 veio o diagnóstico da leucemia e todo esforço se volta para o tratamento. Em 26 de outubro de 2005, o empresário falece. Sua despedida foi cercada de comoção por ser uma pessoa muito querida, um homem dedicado ao trabalho e com um legado de voluntariado inspirador até os dias atuais.

1974

Em 1974, um ano após a inauguração do autódromo e a realização de várias provas importantes, perplexo e desolado pela traição pública por parte do prefeito e também daqueles que ele sempre considerou como irmãos, Zilmar desmonta seu Simca Chambord e entrega o cargo de presidente.

2003

Em 2003, em uma das visitas a Cascavel, retorna ao autódromo com o amigo, funcionário e fiel escudeiro, Pedro Pereira do Amaral. Após 30 voltas ao volante de um Peugeot, no circuito que ele mesmo traçou, renasce o desejo de retomar o antigo projeto. Zilmar começa a "rascunhar" ideias para retomar o trabalho junto à S.A.

2008

Em 2008, o filho Miguel Beux aceita o convite da S.A. e passa a frequentar o autódromo no cargo de diretor comercial da entidade.

2008

Em 2008, o local passou a se chamar Autódromo Zilmar Beux de Cascavel.

2010

Em 2010, Miguel Beux é sabatinado durante três horas pelos vereadores da Câmara de Cascavel, para explicar a intenção de doação do terreno do autódromo para a Prefeitura de Cascavel. Foi aprovado por unanimidade.

2011

Em 25 de Julho de 2011 o autódromo é doado à prefeitura.

2017

No aniversário de 50 anos da 1ª Cascavel de Ouro, Miguel Beux decide reconstruir os fatos e contar, neste livro, a história do Autódromo Zilmar Beux de Cascavel, identificando o papel de seu pai e desfazendo mitos e falsas notícias envolvendo a idealização e construção do empreendimento.

2017

Em 5 de novembro de 2017, o Autódromo Zilmar Beux sedia a 50ª Cascavel de Ouro, uma das provas mais tradicionais do automobilismo brasileiro.

"Assim como uma gota de veneno
compromete o balde inteiro,
a mentira também, por menor que
seja, estraga toda uma vida"

Mahatma Gandhi

GRÁFICA assoeste E EDITORA
Fone (45) 3222-0380

