

Artigo Original

Antes de Fittipaldi, Piquet e Senna: o automobilismo no Brasil (1908-1954)

Victor Andrade de Melo

Escola de Educação Física e Desportos da UFRJ, Rio de Janeiro, RJ, Brasil

Resumo: Este artigo objetiva discutir o automobilismo brasileiro desde o momento em que foram realizadas as primeiras corridas melhor estruturadas (São Paulo, 1908; Rio de Janeiro, 1909) até a realização da última edição de uma das mais importantes provas do país, o Circuito da Gávea (1954). Trata-se de uma pesquisa histórica que como fontes utilizou livros de memória, periódicos e registros literários. Centramos a discussão no Rio de Janeiro e São Paulo já que nessas cidades encontramos, no período estudado, os acontecimentos mais significativos tanto do automobilismo nacional quanto do aumento da presença do automóvel no cenário brasileiro. Ao final concluímos que a prática dialogou com a construção da idéia de nação, do ponto de vista econômico, em sua relação com a industrialização, do ponto de vista político, expressando as tensões em diferentes setores nacionais, e do ponto de vista cultural, como uma releitura peculiar de um importante símbolo da modernidade.

Palavras-chave: História. Esportes. Automóveis.

Before Fittipaldi, Piquet and Senna: the automobilism in Brazil (1908-1954)

Abstract: This article aims to discuss the Brazilian automobilism since the moments that are made the first race cars better structured (São Paulo, 1908; and Rio de Janeiro, 1909) until the last edition of one of the most important Brazilian race, The Gávea Circuit (1954). This is a historical research that as sources has used memory books, newspapers and literary records. We investigate specifically Rio de Janeiro and Sao Paulo because there we could identify the most significant events of Brazilian automobilism and the increasing of the presence of the automobile in the Brazilian scene. At the end we concluded that the automobilism had strong relationship to the idea of building of the nation, in the economic point of view, in its relation to industrialization, in the political point of view, expressing the tensions in different national sectors, and in the cultural point of view, as a peculiar reading of an important symbol of modernity.

Key Words: History. Sports. Automobiles.

Introdução

Basta ter em conta somente a Fórmula 1, uma das categorias mais importantes e de maior prestígio no automobilismo mundial, para vermos que pilotos brasileiros ocupam lugar de destaque no panteão internacional desse esporte. As conquistas de Emerson Fittipaldi (1972 e 1974), Néelson Piquet (1981, 1983, 1987) e Ayrton Senna (1988, 1990 e 1991) colocam o Brasil, juntamente com a Argentina, como os únicos países da América Latina a obterem títulos mundiais na categoria.

Outros dados são reveladores. Os cinco títulos da Argentina foram conquistados por um único piloto, o lendário Juan Manuel Fangio, ainda nos anos iniciais da Fórmula 1, enquanto as conquistas brasileiras são compartilhadas por três corredores. O Brasil é o país com maior número de campeonatos: oito, seguido da Alemanha (todos de Michael Schumacher) e

Inglaterra, ambos com sete. Nossos pilotos conquistaram ainda oito vice-campeonatos (além dos nomes já citados, lembremos de Rubens Barrichelo e Felipe Massa).

O nosso país já teve duas equipes na Fórmula 1 (a Escuderia Bandeirantes, de Chico Landi, e a Copersucar, dirigida pela família Fittipaldi), 29 pilotos brasileiros já se arriscaram nas provas da categoria e muitos outros, por diversas vezes obtendo bons resultados, disputaram outras modalidades, algumas das quais inclusive não ligadas à Federação Internacional de Automobilismo, caso da Fórmula Indy¹.

Se considerarmos que o Brasil não faz parte do grupo dos países economicamente desenvolvidos e o fato de que o automobilismo é um esporte caro, que exige elevados investimentos, essa participação destacada no

cenário internacional parece surpreendente. Sem a pretensão ou o intuito de buscar a resposta para uma questão que percorre constantemente os meios automobilísticos e jornalísticos (por que o Brasil produz tantos bons pilotos?), objetivamos entender na história a relação entre o nosso país e essa prática esportiva, algo que tem forte conexão com o papel que o automóvel ocupou desde seu desembarque em terras brasileiras.

Este artigo tem por objetivo discutir o automobilismo brasileiro desde o momento em que foram realizadas as primeiras corridas de automóveis melhor estruturadas (Circuito de Itapeverica, São Paulo, 1908; e Circuito de São Gonçalo, Rio de Janeiro, 1909), já não mais somente desafios entre entusiastas, contando com poucos competidores e com breves percursos², até a realização da última edição de uma das mais importantes provas do país, o Circuito da Gávea (1954). Trata-se de uma pesquisa histórica que como fontes utilizou livros de memória, periódicos e registros literários.

Optamos por centrar os esforços de investigação nas cidades do Rio de Janeiro e São Paulo, não só pela importância que na época ocupavam no cenário nacional, como também porque nelas encontramos os acontecimentos mais significativos tanto do automobilismo brasileiro quanto do aumento da presença do automóvel no país. Argumentamos que o tema permite-nos lançar um olhar sobre a história do país já que ao seu redor podemos captar algo da série de tensões sociais, culturais, políticas e econômicas que marcaram o século XX.

Antes dos heróis Fittipaldi, Piquet e Senna, outros aventureiros, com suas máquinas, abriram caminhos pelo país, enfrentaram desafios e ocuparam espaço no imaginário popular. O que suas trajetórias nos permitem refletir sobre a sociedade brasileira e sobre o espírito de um tempo? O que teria esse esporte a nos dizer sobre o fascínio acerca de algumas das novas dimensões da modernidade em construção e seus impactos no Brasil? Essas são algumas das questões que pretendemos tratar no decorrer deste artigo.

As primeiras corridas³

Nós afirmamos que a magnificência do mundo se enriqueceu de uma nova beleza: a beleza da velocidade. Um carro de corrida cujo capô é adornado de grossos tubos, qual serpentes de hálito explosivo (...) é mais belo que a *Vitória de Samotrácia* (MARINETTI, 1909).

A idéia de organização de uma corrida de automóveis mais estruturada parece ter sido lançada por uma importante figura da política nacional, Washington Luis, à época um dos secretários do governo de São Paulo⁴. Ao passear com seu carro pelos arredores da cidade, descobriu um percurso que lhe pareceu adequado para uma prova e apresentou a idéia para um grupo de membros das elites paulistanas, os mesmos que logo fundaram o Automóvel Clube de São Paulo: estava lançada a idéia do Circuito de Itapeverica.

No cenário europeu, tais competições exponenciavam os símbolos construídos ao redor do automóvel e serviam como grandes oportunidades de propaganda:

As corridas eram perigosas, mas vendiam carros como antes tinham vendido bicicletas. A competição entre fabricantes – eram mais numerosos na França *fin de siècle* que em qualquer outro país – tornava a propaganda crucial (WEBER, 1988, p.252).

No Brasil, o processo foi distinto. Não havia ainda um mercado a ser atingido pela publicidade, já que poucos podiam pagar os elevados custos de importação de um veículo. O que interessava aos primeiros pilotos era mesmo o exemplo europeu, a melhor carta de apresentação para a realização de corridas em terras nacionais, uma forma de identificação com o “moderno” e “civilizado” continente além-mar.

A comissão organizadora da primeira prova, formada por membros do Automóvel Clube, assim estabeleceu as regras para o Circuito: prova no estilo rally, cinco categorias (divididas pela potência dos veículos); taxa de inscrição de 100 mil réis para carros e 50 mil para motos; a proibição de participação de “profissionais”

¹ . Emerson Fittipaldi foi campeão em 1989, Gil de Ferran em 2000 e 2001 e Cristiano da Matta em 2002.

² . Para maiores informações sobre o automobilismo no período anterior a esses circuitos, ver estudo de Melo (2008).

³ . Na construção desse estudo, usamos os estudos de Gonçalves (1966, 1988), Correa (1994), Talock (1996), Leme (1999) e Scali (2001, 2004).

⁴ . Luis futuramente seria Presidente da República. Um dos lemas de sua administração, desde que fora prefeito da cidade de São Paulo e Presidente (Governador) do Estado de São Paulo, foi “Governar é construir estradas”. As rodovias Rio-São Paulo e Rio-Petrópolis, que depois foi até Belo Horizonte, foram obras de sua gestão.

(assalariados, como mecânicos, não podiam participar).

Percebe-se aqui o mesmo que ocorrera com outros esportes no Brasil, notadamente com o turfe e com o remo: o estabelecimento de mecanismos claros de controle da prática, impedindo indivíduos de outras camadas sociais de tomarem parte em uma atividade que era compreendida como das elites (inclusive pelo valor necessário para a aquisição de um automóvel)⁵.

A corrida foi inicialmente marcada para 14 de julho de 1908, com o intuito de homenagear a França; entretanto, um pedido de Miguel Calmon, Ministro dos Negócios da Indústria, Viação e Obras Públicas, intermediado por Aarão Reis, presidente do Automóvel Clube do Brasil⁶, levou à transferência da data. Em 26 de julho, com três motos e 16 carros inscritos, foi dada a largada do Circuito de Itapeverica, reconhecida largamente como a primeira prova “oficial” do automobilismo brasileiro⁷.

Os competidores deveriam ir à cidade de Itapeverica da Serra e voltar a São Paulo, cumprindo aproximadamente 75 quilômetros. A largada e chegada, local onde se aglomerou grande público, foi no Parque Antártica, espaço que desde o início do século abrigava um complexo de entretenimentos.

A população acompanhou e se envolveu com entusiasmo. Pela sinopse de um curta-metragem produzido sobre a competição, lançado ainda em 1908, ficamos sabendo um pouco mais sobre o público presente:

Belíssimo efeito das poderosas máquinas em vertiginosa carreira para a conquista do prêmio, o arrojo dos denodados “chauffeurs”, fidalgos da fidalga cidade, moças, muitas moças bonitas e ricas com suas famílias as mais distintas, assim como os membros dos clubes automobilistas e outros esportes do Rio e de lá, sobressaindo uma conversa interessante entre o deputado Carlos de Carvalho, o Dr. Aarão Reis e o

delegado de Polícia de São Paulo nas arquiabancadas do Antártica⁸.

Entre os carros, 11 eram de origem francesa (das marcas Delage, Peugeot, Sizaire-Naudin, Renault, Berliet, Clément-Bayard, Lorraine-Dietrich, Herald, Brasier), três eram italianos (Fiat), um era inglês (Brow) e um alemão (Nag). Todos usavam pneus Pirelli. As três motos eram da francesa Griffon. Participaram como pilotos membros das elites paulistas, como Antônio Prado Júnior⁹, alguns cariocas, como Gastão de Almeida, e estrangeiros, como o francês Jordano Laport.

Podemos identificar a forte presença francesa nos primeiros momentos do automobilismo nacional. Isso se dava por muitos motivos. Havia uma histórica relação cultural com a França, algo que vinha do tempo do Império e seguia forte no início do século XX. Há também o fato de nossa elite freqüentar os meios franceses, absorvendo grande parte das novas referências culturais. Por fim, não se deve esquecer que na França se encontram os primórdios tanto das competições automobilísticas quanto de iniciativas de popularização do automóvel.

O grande favorito da prova era o já conhecido, por sua façanha de fazer a travessia Rio de Janeiro-São Paulo, Conde Lesdain. Ele, contudo, quando se preparava para a prova, quebrou seu automóvel, algo que se repetiu no dia da competição. O carro mais potente era o Lorraine-Dietrich de 60 HP de Jorge Haentjens, que disputou sozinho em sua categoria. Mas a grande disputa se deu mesmo entre o carioca Gastão de Almeida, já conhecido por suas aventuras automobilísticas, cujo carro quebrou próximo à chegada, quando tinha grande vantagem sobre o segundo competidor, Sylvio Álvares Penteado¹⁰, que acabou por vencer pilotando um Fiat, para

⁸ . “Circuito de Itapeverica” foi uma iniciativa de Antonio Leal para a Photo-Cinematographia Brasileira, uma das pioneiras produtoras do cinema nacional A sinopse foi consultada no banco de dados da Cinemateca Brasileira (www.cinemateca.com.br).

⁹ . Filho do prefeito Antônio Prado, dirigente de um importante clube (o Atlético Paulistano), foi um dos nomes mais importantes da nova geração de São Paulo. Tendo voltado de recente período na Europa, de lá trouxera o fascínio pelo automóvel e o desejo de contribuir para consolidar sua presença no país. Na verdade, Prado Júnior já estava envolvido com o ciclismo, com o futebol, com o atletismo, com o tênis, tendo sido um dos nomes mais importantes do esporte paulistano e brasileiro até a década de 1930, quando esteve ainda envolvido com a criação do Comitê Olímpico Nacional e foi membro do Comitê Olímpico Internacional

¹⁰ . Membro de uma tradicional família paulistana, envolvida com os movimentos de modernização da cidade, Sylvio esteve entre os primeiros proprietários de carros no Brasil.

⁵ . Para maiores informações sobre turfe e remo, ver estudo de Melo (2001).

⁶ . Essa agremiação foi fundada em 1907. Para maiores informações, ver estudo de Melo (2008).

⁷ . A consideração de que se trata de uma prova oficial tem maior relação com a representação construída ao redor da competição, pelo envolvimento do Automóvel Clube, do que ao fato, não ocorrido aliás, de ter recebido reconhecimento da Federação Internacional de Automobilismo, que fora criada em 1904. De qualquer maneira é interessante observar que mesmo em sítios internacionais de resultados, essa é a primeira prova brasileira a ser referenciada.

delírio do grande número de imigrantes italianos que acompanhava o evento.

No ano seguinte, em 1909, inspirado pela experiência paulistana, o Automóvel Clube do Brasil promove sua primeira corrida mais estruturada: o Circuito de São Gonçalo. A idéia original era realizar a prova no Alto da Boavista, mas o prefeito do Rio de Janeiro à época, Souza Aguiar, proíbe a realização na cidade, levando à transferência para a vizinha Niterói.

O modelo foi praticamente o mesmo de São Paulo. No dia 19 de setembro foi dada a largada para o percurso de 72 quilômetros, sagrando-se vencedor o já renomado Gastão de Almeida, pilotando um Berliet, seguido de João Borges Júnior, que conduzia um Fiat.

Como no caso de São Paulo, o evento teve grande repercussão nacional e mesmo internacional, já que um repórter francês cobriu o evento para o jornal L'Auto. Importantes revistas (como O Malho, Careta, Fon Fon) noticiaram fartamente a corrida. Mesmo com a relativa distância do local da prova, o público foi bom. O Jornal do Comércio do dia do evento afirmara:

Realiza-se hoje, no circuito de S. Gonçalo, a corrida de automóveis que tanto interesse tem despertado no mundo elegante do Rio de Janeiro e onde se encontrarão os genuínos *sportmen* que com vivo entusiasmo acompanharão as peripécias e venturas dos ousados corredores. O Automóvel Club do Brasil soube organizar uma festa que despertou inteira curiosidade e que será fartamente apreciada. Os primeiros carros partirão das Neves - ponto inicial - a uma hora da tarde em ponto. Ontem, já eram solicitadas com avidez, entradas para as arquibancadas e para o recinto reservado aos automóveis. Será numerosa a concorrência e escolhida a bela sociedade que com tanto interesse impulsiona este novo divertimento.

A corrida de São Gonçalo certamente não teve o mesmo impacto do que a prova paulistana, mas de qualquer forma estava inaugurada a época da busca da velocidade também na capital federal. Desse evento também foi realizado um curta-metragem: "Circuito de São Gonçalo"¹¹.

Não surpreende essa presença do automobilismo nas telas. De um lado devemos lembrar que entre 1907 e 1911 o país viveu uma breve fase de retomada da produção, de abertura

de muitas salas de projeção e lançamento de revistas sobre o tema, por Araujo (1976) denominada de Belle Époque do cinema brasileiro. De outro lado, deve-se considerar que cinema e automóvel, dois símbolos da modernidade, compartilham de uma nova forma de representação: imagens apresentadas de forma fragmentada, veloz, provisória.

Com a realização dos dois circuitos, dava-se a partida no Brasil para a realização mais constante de corridas de automóveis, algo que crescentemente ganharia popularidade e fascinaria o público na mesma medida em que se articulava com o próprio desenvolvimento do país.

Caminhos para a consolidação

Se não fossem os 120 quilômetros por hora dos Dietriche de *course* não se andaria moralmente tão depressa. O automóvel é o grande sugestionador. Todos os ministros têm automóveis, todos os presidentes de todas as coisas têm automóveis, os industriais e os financeiros correm de automóvel no desespero de acabar depressa, o andar de automóvel é sem discussão o ideal de toda a gente (João do Rio, 1911 apud GOMES, 2005, p.60)¹².

Nos anos 1910 e 1920, o automóvel começou a ocupar maior espaço entre as camadas médias, como símbolo de sucesso e objeto de desejo, fascínio e culto (SEVCENKO, 1992). Isso também tem relação com iniciativas de natureza econômica: os carros paulatinamente ocupam maior relevância no cenário da produção nacional.

Se antes todos os componentes dos automóveis eram importados, em 1919 instala-se no país uma subsidiária da Ford e em 1925 uma da General Motors, ambas em São Paulo (GONÇALVES, 1966). A instalação de linhas de montagem e de fabricação de algumas peças barateou os custos e diversificou o mercado de consumo ao seu redor, entre os quais com o surgimento de mecânicas; muitos foram os pilotos e carros de corrida que surgiram dessas oficinas.

É simbólica a chegada dessas duas empresas ao Brasil. Os nomes de Henry Ford e Alfred Sloan (da GM) devem ser associados à geração de um mercado mais amplo e à popularização do automóvel. De outro lado, significa também uma tendência à padronização e à redução de

¹¹ . As imagens foram captadas pelos irmãos Botelho, estando Paulino responsável pela câmera enquanto Alberto participava da corrida, juntamente com Francisco Serrador, outro dos pioneiros do cinema nacional.

iniciativas isoladas. Ajusta-se a idéia de liberdade do automóvel com a idéia de controle do fordismo/sloanismo¹³. Da mesma forma se delinea mais claramente a estratégia chave de articulação espetáculo-consumo:

O "fordismo" caracterizava, no padrão americano, o que se convencionou chamar produção em série. A estratégia conduziu ao barateamento de um produto idêntico e estandardizado proveniente das enormes plantas industriais modernas. No entanto, não foi Henry Ford o grande formulador da característica essencial do padrão industrial (...). Seria o "sloanismo" da General Motors que criaria a estratégia vitoriosa de mercados novos, oferecendo diversidade à produção em massa para generalizar o consumo, fazendo-o consumo de massa e, com isso, atingindo enormes segmentos sociais até então não incorporados à sociedade de consumo (GONÇALVES, GONÇALVES, 1995, p.22).

Essas décadas são marcadas também pelo aumento da influência norte-americana na América Latina, tanto do ponto de vista cultural quanto do econômico (e cada vez mais do político). Cinema e automóvel são os importantes produtos nesse processo. Fordismo, americanismo e velocidade passaram a ser comumente conjugados¹⁴. Não se trata de um processo linear de imposição, mas sim de negociações entre referências advindas de matrizes culturais distintas. No Brasil, em função das peculiaridades locais, esse processo terá muitos matizes¹⁵, a começar pelo fato de que o que era popular nos Estados Unidos, o Ford T, por aqui era apreendido como elemento de distinção.

No automobilismo brasileiro, as décadas de 1910 e 1920 foram marcadas pela realização de um grande número de corridas, de distintos formatos, em diferentes estados, inclusive entre cidades e mesmo entre países (com Argentina e Uruguai), bem como pela realização de muitos desafios e aventuras. Competidores europeus chegam com maior frequência ao país e nossos pilotos começam a desbravar outros países da América, os Estados Unidos e a Europa. Um número maior de aficionados já estava envolvido

¹² . Citação retirada da crônica "A era do automóvel", de João do Rio, publicada originalmente no livro *A vida vertiginosa do Rio* (1911).

¹³ . Enquanto as inovações do Fordismo têm uma relação maior com o processo de produção, as do Sloanismo têm relação mais intensa com a organização interna, com o marketing e com a distribuição.

¹⁴ . Uma discussão sobre essa relação pode ser obtida no estudo de Barendse (1983).

¹⁵ . Para maiores informações sobre esse processo em outros países, ver estudo de Kopytoff (2001).

com as cada vez mais velozes máquinas, admirando-as, expressando o fascínio: a idolatria crescia.

Ainda que só nos anos 1950 se tornasse mais estruturada a produção de automóveis no país, desde o início do século XX muitas foram as tentativas de criação de um carro brasileiro de corridas. Surgem os primórdios de uma verdadeira tradição nacional: os veículos híbridos. Já nas corridas das décadas de 1910 e 1920, mais fortemente nas provas das décadas de 1930 e 1940, e notavelmente nos anos 1950/1960, muitos competidores, sem condições financeiras de importar carros competitivos, montavam seus automóveis fazendo adaptações de componentes de distintas marcas e diferentes gerações¹⁶.

Em 1931, surge a primeira tentativa de construir um automóvel brasileiro de corrida, com mecânica integralmente nacional e um motor Chevrolet importado. O nome do personagem envolvido é simbólico: Cássio Muniz, proprietário de uma das lojas de departamentos mais importantes de São Paulo; lá se vendia todas as novidades modernas, inclusive automóveis Chrysler importados. Foi a empresa que primeiro vendeu televisões no país. Muniz foi ainda representante da marca de discos RCA e dono de uma gravadora, a Chantecler.

Não há muitos dados sobre essa iniciativa e parece mesmo que a primeira vez que um carro de corridas brasileiro entrou nas pistas foi pelas mãos de João Geraldo Woerdenbag, que já há alguns anos era proprietário de uma mecânica no Rio de Janeiro. Esse automóvel, com motor importado, concluído em 1939, chegou a vencer uma importante prova, a Gávea Nacional, em 1940.

Na década de 1920 surgem também, tanto em São Paulo quanto no Rio de Janeiro, as primeiras exposições internacionais de automóveis, mais uma tentativa de inserir nosso país no cenário mundial. Muito importante foi, nesse sentido, a I Exposição de Automobilismo do Rio de Janeiro, organizada pelo Automóvel Clube do Brasil, de 1 a 15 de agosto de 1925. Nesse evento foi organizada uma corrida. Tornava-se mais articulada a participação de órgãos governamentais nos eventos automobilísticos.

¹⁶ . Os carros híbridos, chamados de carreteras, foram uma tradição em muitos outros países da América do Sul, notadamente na Argentina, que muito influenciou o Brasil, especialmente o automobilismo do Rio Grande do Sul.

Entre tantos eventos, destaca-se, pelo patrocínio governamental, a Quinzena Automobilística, realizada na Estrada da Gávea, Rio de Janeiro, em 1926. Tomaram parte nessa prova importantes personagens do automobilismo nacional, entre os quais Irineu Correa¹⁷ e Primo Fioresi¹⁸. Há um importante aspecto que deve ser lembrado: na ocasião, era Washington Luis o Presidente da República e Antônio Prado Júnior o prefeito da cidade. Nesse mesmo ano o Automóvel Clube do Brasil filia-se à Federação Internacional de Automobilismo.

Em 1932, outra importante prova ligará as ações de Prado Júnior e Washington Luis ao automobilismo: a “Subida da Montanha”, disputada na recém-inaugurada Rio-Petrópolis, tendo como vencedor um dos maiores pilotos dessa modalidade no mundo: o alemão Hans Von Stuck, que depois escreverá um capítulo especial no futuro Circuito da Gávea. Stuck viera a convite de Manuel de Teffé, um dos pilotos brasileiros que pioneiramente competiu em pistas européias, inclusive em provas dessa natureza¹⁹.

Uma ressalva aqui se faz necessária: se simbolicamente os nomes de Prado Junior e de Washington Luis estavam ligados à organização da “Subida da Montanha”, por causa da estrada construída em suas gestões (Rio-Petrópolis), concretamente estavam afastados em função dos acontecimentos políticos: a Guerra Civil de 1932. Devemos lembrar ainda da crise mundial de 1929, que teve impacto significativamente maior em São Paulo. Ainda que essa cidade mantivesse parte de sua importância, na década de 1930 o eixo de desenvolvimento do esporte passaria mesmo para o Rio de Janeiro.

O automobilismo brasileiro já era efervescente na transição para a década de 1930, seguia em pleno desenvolvimento e gozava de grande popularidade. Naquele momento, o assunto era freqüentemente abordado não só nos jornais e revistas da moda, como também em periódicos especificamente dedicados ao esporte: “Auto sport: revista quinzenal de automobilismo, sport, moda, artes e informações”; “Revista de automóveis - publicação brasileira mensal de

automobilismo” e “O automóvel: revista mensal”, todas do Rio de Janeiro, e “Automobilismo”, de São Paulo.

Literatos incluem o automóvel em sua produção. Paulo Barreto, o João do Rio, muito ligado à nova dinâmica das cidades, o incorpora, não poucas vezes com fascínio, em muitas de suas obras. Por exemplo, entre tantas, ocupa lugar importante no romance “A profissão de Jacques Pedreira” e na crônica “A era do automóvel”, ambos de 1911. Com ele bem observa:

Para que a era [do automóvel] se firmasse fora preciso a transfiguração da cidade. E a transfiguração se fez como nas férias fulgurantes, ao tan-tã de Satanás. Ruas arrasaram-se, avenidas surgiram, os impostos aduaneiros caíram, e triunfal e desabrido o automóvel entrou, arrastando desvairadamente uma catadupa de automóveis. Agora nos vivemos positivamente nos momentos do automóvel, em que *chauffeur* é rei, é soberano, é tirano (apud GOMES, 2005, p.58).

Já Lima Barreto é menos entusiasmado e mais crítico. No conto “Um e outro”, por exemplo, o automóvel é apresentado como símbolo de deslumbre:

O automóvel, aquela magnífica máquina, que passava pelas ruas que nem um triunfador, era bem a beleza do homem que o guiava; e, quando ela o tinha nos braços, não era bem ele quem a abraçava, era a beleza daquela máquina que punha nela ebriedade, sonho e a alegria singular da velocidade. Não havia como aos sábados em que ela, recostada às almofadas amplas, percorria as ruas da cidade, concentrava os olhares e todos invejavam mais o carro que ela, a força que se continha nele e o arrojado que o *chauffeur* moderava. A vida de centenas de miseráveis, de tristes e mendicantes sujeitos que andavam a pé, estava ao dispor de uma simples e imperceptível volta no guidão; e o motorista que ela beijava, que ela acariciava, era como uma divindade que dispusesse de humildes seres deste triste e desgraçado planeta²⁰.

Quanto aos literatos de São Paulo, a ligação é também bastante forte e nada surpreendente. Basta lembrarmos os princípios modernistas. Se tivermos em conta inclusive sua proximidade com os futuristas (chegaram a ser chamados de futuristas paulistas), e a ligação do movimento italiano com o automóvel, veremos a natureza

¹⁷ . Um dos pioneiros e mais vitoriosos pilotos dos primórdios do automobilismo brasileiro. Chegou a vencer uma corrida em *Cheste Fair*, Estados Unidos, em 1920.

¹⁸ . Fioresi foi um dos mais longevos pilotos do automobilismo nacional; chegou a disputar a importante prova “Mil Milhas de Interlagos”, em 1956, quando já tinha 73 anos.

¹⁹ . Teffé vencera uma prova de montanha, a *Coppa Galenga*, na Itália, em 1927.

²⁰ . Disponível em <http://www.cce.ufsc.br/~nupill/literatura/umeoutro.html>. Acessado em: 14 de março de 2008.

intrínseca da relação²¹. Oswald de Andrade se orgulhava de possuir um carro. Mário de Andrade a ele se referiu em “Paulicéia Desvairada”, em “Macunaíma” e chegou a comparar a produção poética a uma linha de montagem²². A Klaxon, a revista ligada ao modernismo, lançada em 1922, também estabelecia no título sua relação com o som da buzina de um automóvel.

Por fim, e não menos importante considerando o simbolismo da manifestação no quadro da modernidade, o automóvel e o automobilismo estiveram constantemente representados no cinema, em cenas de ficção, em reportagens dos cinejornais ou em documentários²³.

Tudo ia progredindo, mas ainda faltava a realização de um velho sonho: uma prova internacional sob a chancela da Federação Internacional de Automobilismo, algo que o país solicitava desde a década de 1910.

O Brasil no calendário internacional do automobilismo

O ano era 1934. Como narra Edileuza Soares (1994), o paulista Nicolau Tuma, um dos pioneiros radialistas esportivos do país e uma das vozes de São Paulo na Guerra Civil de 1932, vai à capital federal para narrar, para a Rádio Mayrink Veiga (na época já líder de audiência), a segunda edição do Circuito da Gávea, que no ano anterior entusiasmara o país. O rádio tinha chegado definitivamente ao país a pouco mais de 10 anos, com a criação, em 1923, da Rádio Sociedade do Rio de Janeiro e da Rádio Clube do Rio de Janeiro.

Como a Rádio Clube adquirira os direitos de transmissão, Tuma foi impedido pelo Automóvel Clube de ocupar o espaço destinado à transmissão. Não se fez de rogado, espalhou 12 pontos de transmissão pelo percurso, cada um com três pessoas, e de dentro do estúdio, sem ver uma volta sequer, transmitiu a prova com detalhes por mais de cinco horas, consagrando a vitória do brasileiro Irineu Correa, pilotando um Ford por ele mesmo adaptado. Como afirmara Tuma (citado por SOARES, 1994, p.36):

Só pode impedir uma transmissão desta natureza o clube que faz realizar a corrida em pista de sua propriedade, técnica e especialmente construída para este fim. Todo esporte praticado na rua, o público tem direito de ver, observar e criticar por alto, portanto, os lances emocionantes da corrida serão transmitidos fielmente ao amigo ouvinte pela sua PRA-9, a estação que não promete, realiza.

Esse episódio ilustra bem algumas das dimensões do automobilismo e sua inserção no contexto sócio-cultural dos anos 1930. A popularização era flagrante. O público em êxtase comparecia às provas e/ou as acompanhava pelas rádios e jornais que davam ampla cobertura ao evento. Logo a Rádio Nacional, com Oduvaldo Cozzi à frente, se destacaria na transmissão. Mas ainda persistia a marca da improvisação em veículos, na organização e na cobertura. Aspirava-se um novo glamour, mas ainda lidava-se com velhas peculiaridades de um país que a muito sonhava ser moderno sem ainda o ser.

A década de 1930 ficará marcada pelo definitivo ingresso do automobilismo brasileiro no cenário internacional, notadamente pela realização do Grande Prêmio do Rio de Janeiro, também conhecido como Circuito da Gávea: o sonho tornou-se realidade em 1933, contando com apoio direto do presidente Getúlio Vargas, bem como reconhecimento da Federação Internacional de Automobilismo. A prova foi realizada até 1954, com um intervalo entre os anos de 1942 e 1946.

O Circuito da Gávea, com trajeto de pouco menos de 12 quilômetros, foi preparado por Manoel de Tefé e por Primo Fioresi, tendo à frente o Automóvel Clube do Brasil, na época presidido por Carlos Guinle, membro de uma tradicional família do Rio de Janeiro, muito envolvida com o esporte em diversas esferas.

O traçado era perfeito para forjar heróis: impressionava pela beleza e pela dificuldade. Eram muitas curvas, subidas, descidas, pisos de asfalto, cimento, areia e paralelepípedo, visões estonteantes: reconhecidamente exigia-se perícia dos pilotos. Havia poucos pontos de ultrapassagem e qualquer descuido poderia significar um acidente grave, em uma época em que as condições de segurança ainda eram precárias.

Parece que João do Rio errara quando alguns anos antes previra:

²¹. Maiores informações, ver estudo de Melo (2007).

²². Para um panorama mais aprofundado sobre a presença do automóvel na literatura nacional e internacional, ver estudo de Giucci (2004).

²³. Vale destacar duas películas. Uma delas é “Rio de Janeiro, aspectos da cidade, o movimento das ruas”, de 1923; a outra é “São Paulo, a Sinfonia da Metrópole”, de 1929, produzida por Rodolpho Rex Lustig e Adalberto Kemeny.

Assim o automóvel acaba com aquela modesta felicidade nossa de bater palmas aos trechos de floresta e mostrar ao estrangeiro *la natureza*. Não temos mais *natureza*, o Corcovado, o Pão de Açúcar, as grandes árvores, porque não as vemos. A natureza recolhe-se humilhada (1911 apud GOMES, 2005, p.60).

O automóvel não prescindiu da natureza, antes foi encarado como uma forma de “conquistá-la” e sempre dela precisaria para até mesmo provar sua superioridade. No caso da prova do Rio de Janeiro, ela foi utilizada para enaltecer o circuito e a própria cidade, primeiros momentos da construção internacional de sua imagem como “Cidade Maravilhosa”.

Não foi fácil a consolidação da prova. Inicialmente, os envolvidos tiveram que superar as resistências internas: persistiam dúvidas acerca da segurança de público e pilotos. Outro fator dificultador foi convencer competidores europeus a disputarem uma corrida em um país que ainda tinha pouca tradição no esporte, era pouco conhecido no cenário internacional e que não dispunha de boas alternativas de transporte. Assim, nos três primeiros anos o Circuito foi disputado somente por sul-americanos, a maioria de brasileiros.

A partir da edição de 1936, o Circuito definitivamente se internacionaliza e começam a chegar escuderias e pilotos de maior renome. Nesse ano, por exemplo, a Ferrari traz dois pilotos, entre os quais o futuramente ídolo no Brasil Carlo Pintacuda, que na Europa não chegou a ter bons resultados. O destaque dessa edição foi mesmo a presença da francesa Mariette Hélène Delangle, mais conhecida como Hellé-Nice, uma das primeiras do mundo a se envolver com o automobilismo²⁴. Para além de sua participação na prova, a francesa, ex-modelo e ex-dançarina, escandalizou também por seus costumes, como fumar em público e ir à praia com um maiô de duas peças²⁵. Seu nome marcou durante anos o imaginário do brasileiro.

Nesse mesmo ano, aproveitando a presença dos pilotos internacionais na competição do Rio de Janeiro, em São Paulo se organiza o I Grande Prêmio Cidade de São Paulo. Os vencedores

foram os corredores da Ferrari, entre eles Pintacuda, mas a prova ficou marcada mesmo por um acidente com Hellé-Nice, que ocasionou ferimentos em muitos espectadores, tanto em decorrência direta da batida quanto em função da correria que se instaurou. A francesa vinha muito bem na prova; ao acidentarse, quase morreu, ficando alguns dias em coma. Mais do que nunca as condições de insegurança em circuitos dessa natureza ficavam comprovadas.

Devemos lembrar que acidentes também não foram incomuns no circuito do Rio de Janeiro. Em 1935, o brasileiro Irineu Correa perdeu o controle do carro e morreu ao cair em um canal. Em outras edições, morreram ainda dois italianos, Nino Crespi e Dante de Palombo, e um francês Jean Acchar. Alimentando o mito, Palombo morreu conduzindo o mesmo automóvel de Correa, em 1938; Jose Bernardo, no ano seguinte, teve um grave acidente com o mesmo veículo, que por isso foi apelidado de *O Assassino*. Devido o grau de dificuldade, o Circuito da Gávea ficou internacionalmente conhecido como *Trampolim do Diabo*.

No Rio de Janeiro, a despeito de muitas críticas, essas ocorrências acabaram ajudando a construir o folclore e o mito da prova. Na verdade, ali era o espaço “oficial” do risco, um dos elementos que glorifica os novos heróis da velocidade. Mesmo com todo controle, não se pode eliminar o perigo, sob pena de acabar com o fascínio do esporte. Podem-se aumentar as condições de segurança, notadamente para o público, mas os pilotos devem saber que convivem com a morte, isso ajuda a configurar a sua figura mítica.

Já em São Paulo, o episódio de 1936 acabou servindo como argumento para a proibição de corridas de automóveis nas ruas, o que levou as provas para as cidades do interior (notadamente Campinas, Piracicaba e Araraquara). Para que voltassem a ser disputada na capital paulistana, em 1940 é inaugurado o primeiro autódromo brasileiro: Interlagos.

O autódromo, contudo, não conseguia fazer frente ao prestígio do Circuito da Gávea. Somente quando essa prova se encerrou, Interlagos passou a ser o novo celeiro e centro do automobilismo nacional, pelo menos até o fim da década de 1960, quando fechou para reformas. Lá foi realizada aquela que seriam durante muito

²⁴. Devemos lembrar que a despeito do impacto e da presença da francesa, uma brasileira já pioneiramente se aventurara como corredora na década de 1920: a paulista Dulce Barreiros.

²⁵. Uma discussão sobre a presença e participação feminina nos meios automobilísticos pode ser obtida no estudo de Thacker (2006).

tempo a mais prestigiosa competição brasileira, as “Mil Milhas”, cuja primeira edição foi realizada em 1956, tendo Wilson Fittipaldi grande responsabilidade em sua organização²⁶. No decorrer dos anos 1930 e até meados dos anos 1950 foi, portanto, a prova do Rio de Janeiro a central do país.

No decorrer dos anos foi aumentando a repercussão do Circuito e bons pilotos compareciam com maior frequência. Juan Manuel Fangio, por exemplo, na ocasião já campeão da recém-criada Fórmula 1, disputou com sua Ferrari a prova de 1952. Alberto Ascari, bicampeão da mesma categoria em 1952 e 1953, também por aqui esteve. Curiosamente, mesmo que sempre considerados favoritos, nenhum deles conseguiu bons resultados.

Foram mesmo os brasileiros que entraram para a história como os grandes heróis. Temos que lembrar dos muitos que se aventuraram simplesmente por amor à velocidade, com carros improvisados que não tinham qualquer possibilidade de obtenção de bons resultados. Como campeões, gravaram na história seus nomes: Manuel de Teffé (1933 e 1939); Irineu Correa (1934); Nascimento Junior (1938); Rubem Abrunhosa (1940), Henrique Casini (1952) e Chico Landi, um capítulo a parte no automobilismo nacional.

Landi foi o grande nome do Circuito da Gávea e certamente o primeiro ídolo brasileiro do automobilismo. Participou de 15 das 16 edições, vencendo em 1941, 1947 e 1948. Foi ainda segundo colocado em 1938, 1940 e 1949, e terceiro em 1954. Suas atuações lhe renderam convites para correr na Europa, onde competiu, entre outras equipes, pela Ferrari e chegou a vencer por duas vezes o Grande Prêmio de Bari, na Itália (1948 e 1952), seu ápice profissional. Considerado como um dos grandes pilotos de seu tempo, a sua carreira parece não ter sido mais vitoriosa por motivos financeiros. Landi acabou sendo o homem certo para o que os brasileiros esperavam de seu circuito internacional, um herói, um ídolo, cuja imagem por diversas vezes foi relacionada ao Estado Novo.

É interessante perceber como influências do cenário geopolítico nacional e internacional são

perceptíveis nas provas do Rio de Janeiro. Por exemplo, em 1937, como mais uma das estratégias de difusão da suposta superioridade do regime nazista, a equipe alemã Auto Union participou da competição com um carro de 550 cavalos de potência. O piloto já era reconhecido como um dos grandes: Hans Stuck. A vitória, dada como certa, contudo não ocorreu; nesse momento surgiu o primeiro grande ídolo do Circuito: o italiano Carlos Pintacuda, que tendo vencido também em 1938 passou a ser chamado de “O Herói da Gávea”²⁷.

Não devemos, aliás, negligenciar a ligação de equipes e corredores da Itália com o regime fascista de Mussolini, algo já observado em outros esportes²⁸. Já na edição de 1933, Manuel de Teffé recebera um telegrama do ditador italiano, que se sentiu envaidecido com a vitória internacional de uma das marcas italianas, Alfa Romeo. Não surpreende também que o Circuito tenha sido interrompido entre os anos de 1942 e 1946 em função da Segunda Grande Guerra²⁹, inclusive por problemas materiais: tornava-se praticamente impossível importar gasolina.

Internamente o quadro político também foi determinante. Basta ver que grande parte das edições, inclusive as mais importantes, ocorreram no âmbito dos governos de Getúlio Vargas. A edição de 1933 foi realizada em pleno governo provisório, logo depois dos conflitos civis de 1932. A importante edição de 1936 ocorreu em momento de grande radicalização política. As provas de 1937 a 1941 ocorreram em pleno Estado Novo.

O primeiro período de realização do Circuito da Gávea tem, portanto, forte relação tanto com as intenções econômicas governamentais (a busca de desenvolvimento de um parque industrial no país) quanto com a própria apreensão da prática esportiva no âmbito do governo Vargas. Como demonstra Drumond (2008), houve uma Política de Estado direcionada ao esporte, cujo intuito era inseri-lo em um projeto de construção de uma identidade nacional:

informações, ver livro de Martins (2004).

²⁷ . Como sinônimo de ousadia, o nome foi incorporado ao linguajar carioca, inclusive em uma canção (“Marcha do Gago”, de Armando Cavalcanti e Klécius Caldas, interpretada por Oscarito no filme “Carnaval no Fogo”, 1949).

²⁸ . Para maiores informações, ver estudos de Agostino (2002) e de Morse (2003).

²⁹ . Uma interessante abordagem sobre o assunto pode ser encontrada no estudo de Koshar (2004).

²⁶ . A trajetória da família Fittipaldi é uma das mais interessantes do automobilismo nacional. Para maiores

Vê-se assim que o esporte foi também um importante fator na construção da imagem da nova pátria. Esta, legitimada pelos espectadores no estádio, pelos leitores das páginas esportivas dos jornais ou mesmo pelos ouvintes do rádio, que se punham a torcer pelas cores de seu país (...) sugeriria uma identidade que poderia ser compartilhada coletivamente (p.118).

Da mesma forma, deve-se ter em conta a utilização do capital simbólico gerado ao redor do esporte, notadamente dos eventos públicos, como forma de divulgação das benesses e sucessos do governo central:

Getúlio também soube utilizar os esportes, (...), como uma ferramenta de propaganda política do regime. A utilização pública dos centros de espetáculos esportivos foi uma de suas principais estratégias de aproximação simbólica entre seu governo e o esporte (DRUMOND, 2008, p.119).

Certamente que o apoio ao Circuito da Gávea tinha relação com o interesse de Vargas pela repercussão nacional e internacional da prova. Internamente associava seu nome ao progresso, externamente construía a imagem de um novo país.

Vargas é deposto em 1945. O Circuito volta a ser realizado em 1947, já com Eurico Gaspar Dutra como presidente. Dutra fora eleito por eleições diretas, mas em grande medida significou uma continuidade do período anterior (fora inclusive Ministro da Guerra de Vargas, que o apoiou na campanha presidencial).

Vargas volta à presidência, agora de forma democrática e por eleição direta, em 1951. Em 1952 é realizada uma das edições mais importantes da prova, a que contou com a presença de Fangio. Em 1954, último ano do circuito, estivera presente e preparara um presente para Chico Landi, certo de sua vitória que, aliás, não veio: o vencedor foi o suíço Emmanuel de Granfferid.

Landi sempre negara a versão corrente de que Vargas participara ativamente da compra da Ferrari com a qual disputou algumas temporadas na Europa nos anos iniciais dos anos 1950 (quando criou a Escuderia Bandeirantes). Dizia detestar política e mostrara indignação ao ser chamado de fascista por ter corrido pela Ferrari no período pré-Segunda Grande Guerra. De outro lado nunca negou sua proximidade com o presidente.

No mesmo período, na Argentina, Juan Perón apoiava explicitamente a carreira de Fangio. Por aqui, como demonstra Drumond (2008), Vargas sequer chegava perto do grau de incentivo e investimento concedido ao esporte pelo presidente argentino. De qualquer forma, não surpreende que com o fim abrupto do governo Vargas, com seu suicídio, depois de uma gestão bastante turbulenta, o Circuito não tenha mais sido realizado. O Brasil só voltaria ao calendário oficial da Federação Internacional em 1973, já no Autódromo de Interlagos.

A Argentina passaria a organizar a mais importante prova da América do Sul. Para lá se deslocaria, sob a égide de outro regime totalitário, ainda que com características distintas, o eixo do esporte no continente. Estava encerrado um importante capítulo do automobilismo brasileiro.

Conclusão

O meu amor, digo mal, minha veneração pelo automóvel vem exatamente do tipo novo que ele cria, preciso e instantâneo, da ação começada e logo acabada que ele desenvolve entre mil ações da civilização, obra sua na vertigem geral. O automóvel é um instrumento de precisão fenomenal, o grande reformador das formas lentas (João do Rio, 1911 apud GOMES, 2005, p.58).

A perda de sua prova "oficial" e o deslocamento do eixo e prestígio do automobilismo sul-americano para a Argentina teve grande impacto no Brasil, mas não significou o fim das corridas de automóvel: o vírus do esporte já estava impregnado e a prática seguiu existindo com diferentes formatos.

Na metade final da década de 1950 e nos anos 1960 continuaram a existir as provas de rua, mas paulatinamente os autódromos, notadamente Interlagos, passaram a centralizar a realização das corridas mais importantes. Alguns poucos brasileiros correram no exterior (Landi e Hernando da Silva Ramos, por exemplo), majoritariamente na Argentina, sem grandes resultados.

Para além da manutenção da paixão pelo automobilismo, continuou crescendo o fascínio pelo automóvel. Ainda no período Vargas, instalara-se uma comissão para pensar no desenvolvimento da indústria automobilística nacional. No governo de Juscelino Kubitschek esses esforços tornaram-se ainda mais efetivos e considera-se o ano de 1957 como o de início de

uma produção brasileira em massa: 12 empresas, inclusive uma de caráter exclusivamente nacional, a Fábrica Nacional de Motores, se instalaram no país.

Em função do desenvolvimento do parque industrial brasileiro, mudam as condições materiais, a oferta de produtos e os desejos da população. Os objetos que facilitam a vida cotidiana (liquidificador, secador, geladeira, televisão, etc.) se tornam mais acessíveis e passam a ser mais valorizados. Entre eles, o automóvel continua a progressivamente ser o grande sonho de consumo da classe média.

A própria malha urbana vai refletir tal valorização: estradas são construídas e/ou reformadas, as habitações passam a contemplar a necessidade de garagens, as leis de trânsito se aperfeiçoam. Logo os carros seriam cada vez mais utilizados em alguns hábitos de lazer, como o de passear pela cidade ou viajar para outras localidades. A estrutura de turismo vai se aperfeiçoando e nos anos 1960 surge o hoje tradicional “Guia 4 Rodas”, com dicas para viajantes rodoviários³⁰.

Um passado de realizações e a contínua crescente valorização preparam a estrada para os anos 1970, quando os pilotos brasileiros começarão definitivamente a se destacar no cenário internacional³¹. Mas antes de Fittipaldi, Piquet e Senna, muitos outros brasileiros, entre os quais Landi, Teffé, Correa, Nascimento Junior, os pioneiros Almeida, Penteado, Fioresi, e muitos anônimos, criaram, mantiveram e consolidaram o automobilismo brasileiro, uma prática que esteve a todo tempo dialogando com a construção da nação, seja do ponto de vista econômico, em sua relação com a industrialização, seja do ponto de vista político, expressando as tensões em diferentes setores nacionais, e fundamentalmente do ponto de vista cultural: o Brasil entrava na modernidade e seus símbolos precisavam ser lidos e interpretados de acordo com nossas peculiaridades.

Referências

AGOSTINO, Gilberto. **Vencer ou morrer: futebol, geopolítica e identidade nacional**. Rio de Janeiro: Mauad/Faperj, 2002.

³⁰. Para maiores informações, ver estudo de Dias (2008).

³¹. Para uma discussão sobre o automobilismo a partir dos anos 1970, ver estudos de Correa (1994) e de Elias (2006).

ARAÚJO, Vicente de Paula. **A bela época do cinema brasileiro**. São Paulo: Editora Perspectiva, 1976.

BARENDSE, Michael A. Individualism, technology, and sport: the speedway nexus. **Journal of Sport & Social Issues**, v.7, n.1, p.15-23, 1983.

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

DIAS, Cléber Augusto. **Urbanidades da natureza: os esportes e a cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: UFRJ, 2008. Dissertação (Mestrado em História Comparada).

DRUMOND, Maurício da Silva. **Nações em jogo: esporte e propaganda política nos governos de Vargas (1930-1945) e Perón (1946-1955)**. Rio de Janeiro: UFRJ, 2008. Dissertação (Mestrado em História Comparada).

ELIAS, Rodrigo Vilela. **Automobilismo brasileiro e mídia: desenvolvimento, popularização e imaginário esportivo**. Rio de Janeiro: UGF, 2006. Memória (Licenciatura em Educação Física).

GIUCCI, Guillermo. **A vida cultural do automóvel**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004

GOMES, Angela Castro. Os intelectuais cariocas, o modernismo e o nacionalismo: o caso da Festa. **Luso-Brazilian Review**, v.41, p.80-106, 2004.

GOMES, Renato. **Nossos Clássicos – João do Rio**. Rio de Janeiro: Agir, 2005.

GONÇALVES, José Sidnei, GONÇALVES, Carlos Djalma. Da aldeia rural à aldeia global: uma reflexão sobre a relação entre o avanço da comunicação e o desenvolvimento capitalista. **Agricultura em São Paulo**, v.42, n.2, p.17-25, 1995.

GONÇALVES, Vergniaud Calazans. **Automóveis no Brasil – 1893-1966**. São Paulo: Editora do Automóvel, 1966.

GONÇALVES, Vergniaud Calazans. **A primeira corrida na América do Sul**. São Paulo: Empresa das Artes, 1988.

KOPYTOFF, Igor. The cultural biography of things: commodization as process. In: APPADURAI, Arjun (ed.). **The social life of things**. Cambridge: Cambridge University Press, 2001.

KOSHAR, Rudy. *Cars and nations: Anglo-German perspectives on automobility between the World Wars*. **Theory, Culture & Society**, v.21, n. 4-5, p.121-144, 2004.

LEME, Reginaldo. **História do automobilismo brasileiro**. Rio de Janeiro: Sextante, 1999.

MARINETTI, Filippo. **Primeiro manifesto surrealista**. 1909. Disponível em: <http://www.futurism.org.uk>. Acessado em 3 de março de 2008.

MARTINS, Lemyr. **A saga dos Fittipaldi**. São Paulo: Panda Books, 2004.

MARTINS, Wilson. **A crítica literária no Brasil**. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1983.

MELO, Victor Andrade de. **Cidade Sportiva**. Rio de Janeiro: Relume Dumará/Faperj, 2001.

MELO, Victor Andrade de. Esporte, Futurismo e modernidade. **Revista de História da Unesp**, São Paulo, vol.26, n.2, 2007.

MELO, Victor Andrade de. O automóvel, o automobilismo e a modernidade no Brasil (1891-1908). **Revista Brasileira de Ciências do Esporte**, Campinas, v.30, n.1, 2008.

MORSE, Kurt. The dark side of automobilism, 1900-30: violence and the motor car. **Journal of Transport History**, v.24, n.2, p.238-258, set./2003.

SCALI, Paulo. **Circuito da Gávea**. São Paulo, Tempo & Memória, 2001.

SCALI, Paulo. **Circuitos de rua – 1908-1958**. Porto Alegre: Imagens da Terra, 2004

SOARES, Edileuza. **Bola no ar**: o rádio esportivo em São Paulo. São Paulo: Summus, 1994.

TALOCK, Alvaro Casal. **El automóvil en América del Sur**: orígenes – Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay. Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental, 1996.

THACKER, Andrew. Traffic, gender, modernism. **The Sociological Review**, v.54, n.1, p.175- 189, 2006.

WEBER, Eugene. **França Fin de Siècle**. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

Victor Andrade de Melo

Professor do Programa de Pós-Graduação em História Comparada e da Escola de Educação Física e Desportos. Coordenador de Sport: Laboratório de História do Esporte e do Lazer. Universidade Federal do Rio de Janeiro Bolsista de produtividade de pesquisa/CNPq.

Endereço:

Victor Andrade de Melo
Praia de Botafogo, 472/810 Botafogo
Rio de Janeiro RJ Brasil
22250-040
Telefone: (21) 2562.6808
e-mail: victor.a.melo@uol.com.br

Recebido em: 1 de janeiro de 2009.

Aceito em: 17 de fevereiro de 2009.



Motriz. Revista de Educação Física. UNESP, Rio Claro, SP, Brasil - eISSN: 1980-6574 - está licenciada sob [Licença Creative Commons](#)