

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL  
ESCOLA DE EDUCAÇÃO FÍSICA  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS DO MOVIMENTO HUMANO  
MESTRADO/DOUTORADO

**PAULA ANDREATTA MADURO**

**MÉMOIAS DO AUTOMOBILISMO DE RUA EM PORTO ALEGRE, RIO  
GRANDE DO SUL (décadas de 1920-1950)**

PORTO ALEGRE  
2010

**PAULA ANDREATTA MADURO**

**MEMÓRIAS DO AUTOMOBILISMO DE RUA EM PORTO ALEGRE, RIO  
GRANDE DO SUL (décadas 1920- 1950)**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa  
de Pós-Graduação em Ciências do Movimento  
Humano da Universidade Federal do Rio Grande do  
Sul.

**Orientadora: Prof. Dra. Janice Zarpellon Mazo**

Porto Alegre  
2010

**Para Maduro e Joaquim.**

## AGRADECIMENTOS

À minha orientadora, Janice Mazo, que esteve presente em todos os momentos da discussão desta dissertação. Uma orientadora de verdade. Tive muita sorte de ser sua orientanda, espero ter feito por merecer.

À Universidade Federal do Rio Grande do Sul, através do Programa de Pós-Graduação em Ciências do Movimento Humano (PPGCMH), da ESEF/UFRGS, por me permitir realizar um mestrado deste nível acadêmico, contribuindo para minha formação acadêmica e pessoal.

Aos professores do PPGCMH pelos conhecimentos e ensinamentos que foram fundamentais para a elaboração da dissertação. Em especial aos professores Silvana Goellner e Alberto Reppold Filho, que contribuíram de maneira decisiva, na banca de qualificação deste trabalho.

Ao professor e amigo, Luciano Juchen, quem me sugeriu realizar este trabalho com a professora Janice Mazo.

Para Paulo Trevisan, diretor do Museu Brasileiro do Automobilismo de Passo Fundo, que me auxiliou com seus conhecimentos e amor ao Automobilismo, durante estes anos de trabalho.

Para o piloto e amigo, Guaracy Costa, que, assim como eu, nasceu em uma família de pilotos e descobriu a paixão por este esporte.

Ao Museu de Tecnologia da Ulbra, na figura de seu diretor, abrindo sempre as portas para minha pesquisa.

À secretária do curso de Educação Física da Ulbra, Rita de Cássia da Silva, pelo auxílio na organização das apresentações.

Às pessoas que entrevistei para a dissertação, pilotos, mecânicos, dirigentes e espectadores do automobilismo que contribuíram com seus depoimentos para este estudo.

Ao grupo de estudos Núcleo de História e Memória do Esporte (NEHME) e colegas de caminhada de mestrado, pela troca de experiências e anseios no curso.

Aos meus coordenadores, amigos e incentivadores dos cursos de Educação Física, Francisco Xavier de Vargas Neto e Eduardo Merino, pela confiança nesta caminhada.

Às bibliotecárias da ESEF-UFRGS, em especial a Ivone Job, Naila Lomando e Cíntia Fonseca, pelo apoio e disponibilidade durante este trabalho.

Ao Centro de Memória (CEME) da ESEF/UFRGS, na pessoa da Leila Matos pela parceria nos dias de estudo.

Aos funcionários do PPGCMH da ESEF/UFRGS André Luis dos Santos, em especial, Ana Lúcia Larratea e Rosane Lopes pela sua eficiência, disponibilidade, dedicação e incentivo.

À minha mãe, Stella Francisca Osório Bertaso, professora da UFRGS, exemplo de mulher: vitoriosa, trabalhadora, incentivadora e orgulhosa de suas filhas. Obrigada por seus ensinamentos.

Às minhas irmãs e sobrinhos, Catarina, Carolina e Isabella; Vitória, Guido e Marco, pelo carinho e amizade construída ao longo de nossas vidas.

À minha professora e amiga, Elisabeth Horn, pelo apoio na redação desta dissertação.

À minha cunhada Acácia pela ajuda, confiança e seus conhecimentos, acreditando sempre na minha capacidade.

Aos meus sogros Cecy e José Luiz Maduro, meu cunhado Otto, sobrinhas Maria Rita e Maria Clara e à Dona Glória, pelo incentivo e presença constante para tomar conta do meu tesouro mais precioso, Joaquim Pedro, nos momentos em que precisei me dedicar à dissertação.

Ao meu marido, Luiz Maduro, que é minha fonte de estímulo para eu ser sempre mais.

Ao meu filho, Joaquim Pedro, uma benção que Deus me deu, maior incentivo para eu escrever sobre a história de um esporte no qual nossa família foi uma das protagonistas, no Estado do Rio Grande do Sul.

E, finalmente, para meu pai, Vitório Andreatta. Sei que escreveu cada linha junto comigo e vibrou em todos os momentos. Obrigada por tudo que eu sou hoje.

## RESUMO

O presente estudo tem como objetivo identificar como ocorreu o processo histórico da prática do automobilismo de rua em Porto Alegre, no período de 1926 a 1956. A pesquisa foi sustentada em fontes impressas e orais, bem como na apresentação de fotografias disponibilizadas pelo acervo do Museu Brasileiro do Automobilismo, localizado na cidade de Passo Fundo, Rio Grande do Sul. Os resultados obtidos demonstram que o automobilismo de rua contribuiu para construir uma representação de modernidade, a partir do cenário esportivo, delineado em Porto Alegre. Esta prática teve seu início em meados da década de 1920, registrando a realização de um grande número de provas automobilísticas, na década de 1930, com a criação da segunda equipe de competição do Brasil, a Escuderia Galgos Brancos. Os gaúchos sofreram influência, nos traçados das provas e nos modelos de carro – as *carreteras* - dos países vizinhos Uruguai e Argentina, não só técnico, mas de pilotagem. No período de 1950, o Rio Grande do Sul torna-se polo do automobilismo nacional, com o maior número de provas realizadas e destaque para os pilotos gaúchos nas provas automobilísticas. O automobilismo estimulou a indústria nacional automobilística e de autopeças, estabelecendo em seus regulamentos a obrigatoriedade dos competidores usarem, em seus carros, componentes de fabricação nacional. Por fim, evidenciou-se que, no período estudado, o automobilismo estava inserido no imaginário dos gaúchos como uma prática de modernidade, paixão e vitórias dos *ases* do volante.

Palavras-chave: automobilismo, modernidade, história do esporte, mulheres.

## ABSTRACT

This study aims to identify how the historical process of street racing took place in Porto Alegre, from 1926 to 1956. The research is supported in printed and oral sources as well as in the display of photographs provided by the Brazilian Automotive Museum, located in the city of Passo Fundo, Rio Grande do Sul, a southern state of Brazil. The results achieved demonstrate that street racing has contributed to build a representation of modernity departing from the sports setting outlined in Porto Alegre. This practice began in the mid-1920 decade and, in the 1930 decade, a large number of motor racing was recorded due to the creation of a second competition team in Brazil, the *White Greyhounds racing cars owners pool* – Escuderia Galgos Brancos. The so-called *gaúchos* – people from the southern state of Brazil – have been influenced on competition layout and car models – *carreteras* – by Uruguai and Argentina, neighboring countries, not only in technical, but also in piloting aspects. In the 1950 decade, Rio Grande do Sul became the main center of Brazilian motor sport because it was the state where the largest number of car competitions took place and also because of the outstandingly performances of the southern pilots in them. Car racing has stimulated the national motoring and auto parts industry by establishing in its regulation a basic requisite: the competitors had to use components, manufactured in Brazil, in their cars. Finally it became evident that during the period that has been studied car racing was inserted into the imagination of the *gaúchos* as a practice of modernity, passion and victories of the steering wheel aces

Keywords: auto racing; modernity; sport history; women.

## LISTA DE FIGURAS

|   |    |
|---|----|
| <b>Figura 1</b> – Carro da marca <i>De Dion Bouton</i> , de propriedade de Januário Grecco.....   | 30 |
| <b>Figura 2</b> – Carro da marca <i>De Dion Bouton</i> .....  | 32 |
| <b>Figura 3</b> – Centro da cidade de Porto Alegre na década de 1920.....   | 33 |
| <b>Figura 4</b> - População de Porto Alegre, veículos de tração mecânica para passageiros e carga, veículos de tração animal para passageiros e carga – 1918-1939.....        | 34 |
| <b>Figura 5</b> - <i>Baratinha</i> modelo Ford T e seu dono .....   | 39 |
| <b>Figura 6</b> – Carro do piloto Catharino Andreatta, Circuito Farroupilha, 1948.....  | 39 |
| <b>Figura 7</b> - Circuito da Gávea, bairro do Leblon, em 1933.....   | 43 |
| <b>Figura 8</b> – Piloto Carlos Fumagalli, na Revenda Ford de Julio de Castilhos, Rio Grande do Sul. ....   | 46 |
| <b>Figura 9</b> – Posição de largada em uma prova na década de 1950, em Porto Alegre.....   | 46 |
| <b>Figura 10</b> – Principais competições automobilísticas de rua em Porto Alegre (1926- 1953).....   | 47 |
| <b>Figura 11</b> – Competição em Porto Alegre, década de 1940.....  | 49 |
| <b>Figura 12</b> – Imagens do I Grande Prêmio cidade de Porto Alegre: Circuito Farroupilha. ....  | 54 |
| <b>Figura 13</b> – General Flores da Cunha de chapéu, ao centro, na tribuna de honra da prova...  | 55 |
| <b>Figura 14</b> – Local da largada e chegada no Circuito do Cristal, 1935.....   | 57 |
| <b>Figura 15</b> – Carro do piloto uruguaio Ramon Sierra na curva da Rua José Bonifácio.....  | 58 |
| <b>Figura 16</b> – Ônibus da empresa norte-americana Greyhound.....   | 57 |
| <b>Figura 17</b> – Breno Caldas, ao centro. De lado, o piloto Nascimento Junior .....   | 58 |
| <b>Figura 18</b> – Página de número 34 da Revista do Globo, 1937.....   | 69 |
| <b>Figura 19</b> – Premiação das I Mil Milhas Brasileiras, 1956. Pilotos Catharino Andreatta e Breno Fornari. Ao centro a Miss Bardhal que entregou a taça aos campeões. .... | 71 |
| <b>Figura 20</b> – Rainha do Campeonato Gaúcho de Automobilismo de 1963, no capô do carro campeão do piloto José Asmuz.....   | 72 |
| <b>Figura 21</b> – Piloto Aldo Costa entre Ivone Aranovitch e Nilda Graul, rainhas do Automóvel Clube do Rio Grande do Sul.....   | 62 |
| <b>Figura 22</b> – Nilze Ruschel, primeira mulher piloto gaúcha .... <b>Erro! Indicador não definido.</b>   |    |
| <b>Figura 23</b> – Helle Nice, piloto francesa da equipe Bugatti.. ... <b>Erro! Indicador não definido.</b>   |    |
| <b>Figura 24</b> – Logotipo da Associação Riograndense de Pilotos (ARVO).. <b>Erro! Indicador não definido.</b>   |    |
| <b>Figura 25</b> – Prova Circuito do Cristal (1943), carros movidos a gasôgeno.....   | 69 |
| <b>Figura 26</b> – Largada da I Mil Milhas Brasileiras, 1956.....   | 77 |
| <b>Figura 27</b> – <i>Carretera</i> número 2 do piloto Catharino Andreatta.....   | 72 |
| <b>Figura 28</b> – Carros, pilotos, dirigentes e espectadores da I Mil Milhas Brasileiras, Autódromo de Interlagos, São Paulo (1956).....                                     | 77 |
| <b>Figura 29</b> – Primeira fábrica da General Motors do Brasil em São Paulo, 1925. ....  | 79 |
| <b>Figura 30</b> - Caixa com as peças do automóvel Ford Modelo T. Modo como chegavam ao Brasil para serem montados, em 1925.....  | 79 |
| <b>Figura 31</b> - Encarte dos pistões Mahle.....   | 83 |



## SUMÁRIO

|  |           |
|--|-----------|
| <b>INTRODUÇÃO</b> .....  | <b>10</b> |
| <b>1 QUADRO TEÓRICO</b> .....  | <b>15</b> |
| <i>1.1 A Perspectiva da História Cultural</i> .....                                  | <i>15</i> |
| <i>1.2 A Modernidade</i> .....   | <i>19</i> |
| <b>2 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS</b> .....   | <b>22</b> |
| <b>3 UM PANORAMA DA HISTÓRIA DO ESPORTE EM PORTO ALEGRE</b> .....                    | <b>26</b> |
| <b>4 O AUTOMÓVEL, OS “PEGAS” DE RUA E A PRÁTICA DO AUTOMOBILISMO NA CIDADE</b> ..... | <b>29</b> |
| <i>4.1 A chegada do automóvel em Porto Alegre</i> .....                              | <i>29</i> |
| <i>4.2 Dos “pegas” à prática do automobilismo de rua</i> .....                       | <i>36</i> |
| <b>5 O CIRCUITO DO AUTOMOBILISMO: DAS CORRIDAS DE RUA ATÉ O AUTÓDROMO</b> .....      | <b>42</b> |
| <i>5.1 As corridas oficiais do automobilismo em Porto Alegre</i> .....               | <i>43</i> |
| <i>5.2 A participação dos gaúchos no Autódromo de Interlagos</i> .....               | <i>70</i> |
| <b>6 PORTO ALEGRE TORNA-SE POLO DO AUTOMOBILISMO NACIONAL</b> .....                  | <b>74</b> |
| <i>6.1 A indústria automobilística</i> .....   | <i>76</i> |
| <i>6.2 A indústria de autopeças</i> .....  | <i>81</i> |
| <b>CONCLUSÕES</b> .....  | <b>85</b> |
| <b>REFERÊNCIAS</b> .....   | <b>87</b> |
| <b>A - TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO</b> .....                          | <b>93</b> |

## INTRODUÇÃO

A cidade de Porto Alegre, em meados da década de 1920, passava por transformações sociais, políticas e econômicas, que repercutiram no processo de urbanização da mesma. Iniciou-se a abertura de avenidas, melhorias no calçamento e modificação na arquitetura dos prédios, mas um dos elementos que influenciou de forma decisiva a modernização da vida urbana dos porto-alegrenses foi o automóvel, cujo primeiro exemplar chegou à cidade no início do século XX (MONTEIRO, 1995, p. 93). Décadas depois, além de observar os automóveis que circulavam pelas ruas transportando as pessoas, os porto-alegrenses também puderam prestigiar competições automobilísticas.

A prática do automobilismo em Porto Alegre teve seu início, com corridas oficiais realizadas nas ruas e estradas, com a fundação da Associação de Estradas de Rodagem do Rio Grande do Sul (AER), em janeiro de 1926. Esta associação visava, além de promover provas automobilísticas, melhorar as condições das estradas por meio das competições. Ainda no ano de sua fundação, a AER promoveu a primeira corrida oficial, com o nome de I Corrida do Quilômetro Lançado, pois o tempo era marcado dos 1.000 aos 2.000 metros, totalizando a distância da prova em 1.000 metros, nas ruas da cidade de Porto Alegre (ANDREATTA; RENNER, 1992, p. 27).

A Corrida do Quilômetro Lançado teve um público de 10.000 espectadores (SCALI, 2005, p. 23). Esse número é significativo, considerando-se que, em meados da década de 1920, de acordo com dados do IBGE (1996), a população da cidade era de aproximadamente 180.000 habitantes. O espetáculo nas ruas de Porto Alegre criou um público fiel e apaixonado pela velocidade, que passou a prestigiar as competições automobilísticas (SCALI, 2005). O moderno e desafiador costume de pilotar uma máquina nas ruas da cidade não tinha custo financeiro para a população, diferentemente de outras competições esportivas realizadas em clubes ou outros espaços restritos a um público específico, que muitas vezes tinha que pagar para assistir.

Em 1927, a cidade foi palco do Circuito de Outono, primeira competição em circuito de rua, organizada pela AER, que contou com a participação de pilotos de outros Estados brasileiros, incluindo o então famoso corredor Irineu Corrêa<sup>1</sup> oriundo do Rio de Janeiro. A

---

<sup>1</sup> O piloto Irineu Corrêa, nascido na cidade de Petrópolis, Rio de Janeiro foi um dos precursores do automobilismo brasileiro, ao lado do Barão Manuel de Teffé, formando uma dupla vencedora de provas internacionais nos Estados Unidos e Itália. A carreira de Irineu Corrêa como piloto de carros foi vitoriosa e curta.

participação deste piloto evidencia que as competições em Porto Alegre já tinham adquirido certo prestígio nacional, assim como os pilotos porto-alegrenses. No I Grande Prêmio Cidade de Porto Alegre – Circuito Farroupilha – realizado em 13 de novembro de 1935 nas comemorações do Centenário da Revolução Farroupilha, os pilotos correram sob o olhar de 250.000 espectadores (MENEGAZ, 2002, p. 34). Estes dados sugerem o destaque do automobilismo de rua em Porto Alegre, no entanto temos que considerar que o autor citado pode ter exagerado, no sentido de tentar reforçar a importância desta prática esportiva na cidade.

Os pilotos porto-alegrenses, a partir da década de 1940 conquistaram, além das competições locais e regionais, títulos nacionais e internacionais, principalmente com a equipe de competição denominada Escuderia Galgos Brancos<sup>2</sup>. Em razão destas vitórias e do número expressivo de pilotos, Wilson Fittipaldi e Eloy Gagliano vieram a Porto Alegre, em julho de 1956, para convidar os pilotos sul-rio-grandenses a participarem de uma competição automobilística em São Paulo, no Autódromo de Interlagos<sup>3</sup>.

Em novembro de 1956, os pilotos porto-alegrenses participaram da primeira competição em circuito fechado, as Mil Milhas Brasileiras, na presença de 30 mil espectadores em Interlagos (MENEGAZ, 2002), na cidade de São Paulo<sup>4</sup>. Esta corrida seguiu o modelo de largada ao estilo Le Mans<sup>5</sup>, com início à noite e a presença de dois pilotos que se revezavam para correr a distância de mil milhas. Os pilotos Breno Fornari e Catharino Andreatta, integrantes da Escuderia Galgos Brancos, retornaram de São Paulo vitoriosos, assim como outros pilotos gaúchos obtiveram destaque na mesma prova.

A participação destacada dos pilotos no Autódromo de Interlagos, provavelmente influenciou a mobilização de um grupo de dirigentes de empresas no sentido de propor a construção de um autódromo em Porto Alegre no final do ano de 1956, conforme relata reportagem da Revista do Globo, que destacaremos no capítulo 2 (Um Passo..., 1956, p. 52-

---

Ele faleceu enquanto participava da competição do Circuito da Gávea, em 1935, na cidade do Rio de Janeiro (SCALI, 2005, p. 4).

<sup>2</sup> A Escuderia Galgos Brancos foi criada em 1935 após Norberto Jung ter vencido o I Grande Prêmio da cidade de Porto Alegre, no Circuito Farroupilha. Jung se reuniu com os pilotos Olyntho Pereira, Oscar Bins e João Caetano Pinto para formarem esta equipe, ingressando em 1937 os irmãos Catharino e Julio Andreatta. Essa Escuderia trouxe uma inovação para a época, pois utilizava o nome do piloto pintado no carro e a figura de um cão da raça galgo. É considerada a segunda do Brasil, pois antes de sua criação havia apenas a equipe de competição da Escuderia Excelsior de São Paulo (MENEGAZ, 2002, p. 46).

<sup>3</sup> O Autódromo de Interlagos foi inaugurado em 1940, na cidade de São Paulo.

<sup>4</sup> O Estado de São Paulo sediou a primeira corrida oficial de automobilismo de rua, realizada no Circuito de Itapeverica da Serra, em 1908, contando com um público de 10 mil pessoas (SCALI, 2005, p. 16).

<sup>5</sup> A 24 horas de *Le Mans*, é uma corrida de resistência, realizada perto da cidade de *Le Mans*, no Estado de *Sarthe*. É uma das mais prestigiadas e tradicionais provas automobilísticas do mundo. É disputada na França desde 1923, até os dias de hoje, ocorrendo no mês de junho, no *Circuit de La Sarthe*.

53). Um dos argumentos veiculados na reportagem da revista era a preocupação com a segurança do público e dos pilotos nas corridas de rua. Havia o registro de graves acidentes como, por exemplo, o do piloto uruguaio Ramon Sierra, que capotou seu carro na curva da Pedra Redonda em Porto Alegre, numa velocidade de 100 km por hora, durante a competição no Circuito Farroupilha<sup>6</sup>. Os graves acidentes nas competições contribuíram para o fortalecimento do movimento em prol da construção de um autódromo, o qual seria utilizado para a realização das corridas do Campeonato Gaúcho de Automobilismo.

Tendo como referência este contexto, o presente estudo tem como objetivo identificar como ocorreu o processo histórico da prática do automobilismo de rua em Porto Alegre, nas décadas de 1920 a 1950.

A partir desse objetivo emergem as seguintes questões norteadoras do estudo:

- 1) Quais as relações entre o contexto histórico-cultural e a prática do automobilismo de rua em Porto Alegre nas décadas de 1920 a 1950?
- 2) Em que contexto esportivo na cidade de Porto Alegre emerge a prática do automobilismo de rua, nas décadas de 1920 a 1950?
- 3) Quais as representações culturais que a prática do automobilismo de rua produziu para o processo de modernização da cidade de Porto Alegre, nas décadas de 1920 a 1950?

Pouco se conhece sobre a história do automobilismo de rua em Porto Alegre, pois os estudos acadêmicos são escassos. Até mesmo a história do automobilismo nacional ainda carece de estudos científicos. Recuperar a história da prática do automobilismo de rua torna-se relevante não apenas pelo aspecto de preservação da memória esportiva do país, mas também porque um estudo desta natureza permite interpretar o papel do esporte na construção de práticas e representações culturais da modernidade na cidade.

É necessário destacar, ainda, a proximidade da pesquisadora com o tema, pois tanto seu pai quanto seu avô foram pilotos de competições automobilísticas no período do estudo, fazendo parte da Escuderia Galgos Brancos, reconhecida equipe de automobilismo da cidade de Porto Alegre. Cabe ressaltar que tal proximidade possibilitou o acesso às fontes históricas, favorecendo a construção da pesquisa. Realçar como foi o processo da prática do automobilismo no cenário esportivo de Porto Alegre na primeira metade do século XX é de

---

<sup>6</sup> O Circuito Farroupilha era a denominação do percurso do I Grande Prêmio Cidade de Porto Alegre, realizado em 1935, contando com a participação de 12 pilotos: 10 gaúchos, um carioca e um uruguaio. Esta corrida foi considerada um dos maiores acontecimentos esportivos de Porto Alegre, na época, pela Revista do Globo (Um Passo..., 1937, p. 28).

suma importância para a construção da memória social dos esportes na cidade<sup>7</sup>, a partir de seus pilotos e suas máquinas, dos espectadores e do modo como estes se inseriram no processo de modernização.

Esta dissertação estrutura-se em seis capítulos. O primeiro capítulo apresenta o referencial teórico que norteou a análise do objeto de estudo. Está dividido em dois subcapítulos, que referem os diálogos interdisciplinares utilizados no estudo, sendo o primeiro intitulado “A perspectiva da História Cultural” e o segundo “A Modernidade” no qual se faz uma reflexão sobre esse conceito fundamental para o estudo.

No segundo capítulo são relacionados os caminhos metodológicos desta pesquisa histórica, que utilizou fontes impressas e orais. Descrevem-se as fontes históricas, os locais de pesquisa, o tratamento das informações e, por fim, o processo de análise tanto das fontes impressas quanto das fontes orais.

No terceiro capítulo apresenta-se um panorama da história do esporte em Porto Alegre, buscando conhecer as práticas esportivas já estabelecidas nos clubes da cidade e como se produziram condições favoráveis para a incorporação da prática automobilística, em Porto Alegre.

No quarto capítulo é abordado o contexto histórico-cultural no qual aconteceu a chegada do automóvel que se constituiu em um dos fatores que contribuíram para o processo de modernização da cidade e a emergência da prática do automobilismo em Porto Alegre. O primeiro subcapítulo fala de quando o automóvel chegou à Porto Alegre e de como a mesma se modificou, a partir deste novo elemento. No segundo subcapítulo procura-se mostrar que a emergência da prática do automobilismo na cidade possui uma relação estreita com as disputas entre grupos representados nos “pegas de rua”.

No quinto capítulo são relacionadas as corridas oficiais do automobilismo de rua até a participação dos pilotos gaúchos na primeira edição das Mil Milhas Brasileiras, realizada no Autódromo de Interlagos, em São Paulo, no ano de 1956. No primeiro subcapítulo são descritas as corridas oficiais com suas particularidades no contexto histórico-cultural de cada prova. No segundo subcapítulo aborda-se a realização desta prova, assim como a participação dos pilotos gaúchos na mesma.

A fase em que o automobilismo porto-alegrense torna-se uma referência no cenário nacional, em razão da organização de um grande número de corridas automobilísticas e do

---

<sup>7</sup> Este estudo é um dos eixos do projeto de pesquisa intitulado “Memórias dos Esportes e da Educação Física no Rio Grande do Sul: estudos históricos” do Núcleo de Estudos em História e Memória do Esporte e da Educação Física (NEHME).

destaque alcançado por seus pilotos em competições locais, nacionais e internacionais, está registrada no sexto capítulo. Neste tópico procuramos destacar a visibilidade adquirida por esta prática esportiva, que era prestigiada por grande número de espectadores nas ruas de Porto Alegre. Na sequência apresentamos, a partir do início desta prática na referida cidade, a organização da indústria automobilística nacional, as lojas de vendas de automóveis e o processo de industrialização no Brasil. No segundo subcapítulo, destacamos o princípio das indústrias de autopeças.

Finalmente, apresentam-se as conclusões do estudo, a partir das discussões ao longo do mesmo.

Com este estudo, esperamos poder contribuir para a preservação da memória e da história do automobilismo, no Rio Grande do Sul, a partir do contexto histórico-cultural no qual esta prática emergiu, quais as entidades organizadoras e que representações o automobilismo produziu na/para a cidade.

## 1 QUADRO TEÓRICO

Abordam-se neste capítulo os diálogos interdisciplinares utilizados no estudo, sendo apresentada inicialmente a perspectiva da História Cultural, procurando enfatizar esse horizonte através do olhar dos autores Chartier (1990, 2000), Burke (1992, 2005) e Pesavento (2004), cujos subsídios teóricos nos ajudam a entender os conceitos e noções que serão utilizados na pesquisa. Propõe-se uma reflexão sobre um conceito fundamental, a modernidade. A chegada do automóvel à cidade de Porto Alegre é tratada como um dos elementos que contribuíram de forma fundamental para o processo de modernização da capital sul-rio-grandense.

### *1.1 A Perspectiva da História Cultural*

Nesse sentido, nos situamos no campo historiográfico da chamada História Cultural, também denominada por alguns autores de “nova” História Cultural, expressão utilizada, por vezes, imaginando que antes teria havido outra tradicional. As concepções de viés marxista, as quais entendiam a cultura como parte da superestrutura ou como manifestação do espírito humano e, portanto, como domínio das elites, foram deixadas de lado e buscou-se uma nova maneira de trabalhar a cultura. Trata-se, antes de tudo, de pensar a cultura como um conjunto (PESAVENTO, 2004, p. 15).

Segundo Burke (2005), a Nova História Cultural é, para alguns, até mesmo a forma dominante de história, praticada hoje. Em relação ao termo, o autor destaca que a palavra “nova” serve para diferenciá-la das formas mais antigas e tradicionais, como é feito na *nouvelle histoire* francesa da década de 1970, com o qual tem muito em comum. A palavra “cultural” se distingue da palavra “intelectual” quando sugere a ênfase em mentalidades, suposições e sentimentos, e não em ideias e sistemas de pensamento, tornando-se menos tradicional e precisa, mais vaga, porém mais imaginativa.

Com a nova História Cultural surgem novos temas, aspectos ou elementos da cultura, uma nova maneira de descrever a história. Um exemplo é o mais influente dos estudos feitos na década de 1960, por Edward Thompson, *A formação da classe operária inglesa* (1963). Nesse livro, Thompson não se limita a analisar o papel desempenhado pelas mudanças

econômicas e políticas, mas examina o lugar da cultura nesse processo. A história é vista de baixo, com novos temas e novos atores.

Chartier (2000) aborda as dificuldades do trabalho do historiador ao discutir as posições no campo da história. Refere a visão dualista da história:

[...] falsos debates em torno da divisão, dada como universal, entre a objetividade das estruturas (que seria o território da história mais certa, aquela que, manipulando os documentos em massa, seriais, quantificáveis, reconstruía as sociedades tais como elas seriam verdadeiramente) e a subjetividade das representações (às quais se associaria uma outra história, voltada ao discurso e situada à distância do real) (CHARTIER, 2000, p.77-78).

Entre as posições que propuseram alternativas a essa visão dualista, encontra-se a chamada história cultural. Segundo Pesavento (2004), essa corrente levou a um repensar da história, colocando em discussão os seus conceitos. Houve uma crítica às posições de interpretar a história por meio das correntes marxistas e dos *Annales*, as quais acusavam a história tradicional de ter um vazio teórico e um reduzido poder explicativo.

A História Cultural produziu mudanças epistemológicas por meio de novos conceitos: práticas, representação, imaginário, narrativa, ficção e sensibilidades. Nesse caminho a História Cultural busca identificar o modo como em diferentes lugares e momentos uma determinada realidade social é construída, pensada, dada a ler. Para tanto, a cultura é entendida enquanto prática que está associada às categorias de representação e apropriação (CHARTIER, 2000).

Segundo Falcon (2003, p. 81), uma História Cultural é algo que é compatível muito mais com uma ideia plural de cultura do que propriamente genérica, tendo a ver com os produtos intelectuais, mentais, espirituais, mas também com os pertencentes à cultura material. Impõe-se com isto não apenas uma visão mais abrangente e atual do conceito de texto, mas também uma concepção mais dinâmica que tenha como objetivo não só os produtos culturais, mas, em particular, os mecanismos técnicos e sociais da sua produção, incluindo as relações existentes entre esses mecanismos e as estruturas socioeconômicas das sociedades em questão.

Como afirma Chartier (2000, p. 37), “o desafio hoje lançado aos historiadores é ligar a construção discursiva do social à construção social do discurso”, sendo preciso, na opinião do mesmo autor, que os historiadores releiam os clássicos das ciências sociais: Weber, Durkheim, Mauss, Halbwachs. Trata-se de buscar as diferenças entre as formas e as práticas



culturais. Sabe-se que a linguagem é fundamental, nada tem significado específico; é produzido no interior de culturas específicas, não é fixo. Desde, pelos menos, o início dos anos 1970 a relação da história com a linguística é problemática e desafiadora.

Segundo Chartier (2000), a virada linguística a partir da semiótica se mostra enquanto papel da linguagem na vida humana, como reflexo da realidade que produz as suas realidades. Dentro destas concepções, a narrativa não é vista senão como uma dentre as várias formas que o discurso histórico pode assumir, podendo ser tanto narrativo quanto explicativo. Logo devemos pensar a partir da ênfase na centralidade da linguagem, na construção, manutenção e transformação social.

O novo estilo de História Cultural deve ser visto como uma resposta aos desafios, em relação à expansão do domínio da cultura e ascensão do que passou a ser conhecido como “teoria da cultura” (BURKE, 2005). Para Pesavento (2004), a “instância cultural”, pode ser entendida como a produção de sentidos sobre o mundo construído pelos homens do passado. De acordo com esta autora:

Representações e imaginário, o retorno da narrativa, a entrada em cena da ficção e a idéia das sensibilidades levam os historiadores a repensar não só as possibilidades de acesso ao passado, na reconfiguração de uma temporalidade, como colocam em evidência a escrita da história e a leitura dos textos (PESAVENTO, 2004, p. 58).

Chartier tem o termo “cultura”, ou as diversas formações culturais, na relação interativa entre as noções de “representações” e “práticas”. Assim as “práticas” geram “representações”, e as suas “representações” geram “práticas”, em um emaranhado no qual é possível distinguir se o começo está em determinadas “práticas” ou em determinadas “representações”. Burke (2005) refere que o estudo das “práticas” é um dos paradigmas<sup>8</sup> da chamada Nova História Cultural, pois graças a essa virada em direção às práticas, a história do esporte, que antes era tema de amadores, tornou-se profissionalizada e um campo científico com seus periódicos próprios.

Por representações sociais entendemos um conjunto de conceitos, proposições e explicações originadas na vida cotidiana no curso de comunicações interpessoais. Etimologicamente, o termo “representação” provém da forma latina *repraesentare* – “fazer presente” ou “apresentar de novo”; fazer presente alguém ou uma coisa ausente, mesmo uma

---

<sup>8</sup> Paradigma é um modelo de pensamento, ação ou comportamento a ser seguido (segundo Thomas Kuhn, neste caso “matriz”), ou que é aceito consensualmente durante determinado período por um grupo social ou humano específico (segundo Thomas Kuhn, neste sentido “exemplar”).

ideia, por intermédio da presença de outro objeto. Outros sentidos podem ser adotados como: “apresentar-se perante um tribunal”, “colocar um objeto no lugar de outro”, “encenar um acontecimento”, “reapresentando-o no presente”.

Na modernidade, a ideia de representação aparece associada a, pelo menos, duas acepções: a “representação” entendida como objetivação, figurada ou simbólica, de algo ausente – um ser, animado ou inanimado, material ou abstrato – e a “representação” definida como “estar presente em lugar de outra pessoa”, substituindo-a, podendo-se ou não “agir em seu nome”, na qualidade de seu “representante” (FALCON, 2000).

Para Chartier, a análise do trabalho de representação procura identificar as “classificações e as exclusões que constituem, na sua diferença radical, as configurações sociais e conceptuais próprias de um tempo ou de um espaço” (CHARTIER, 1990, p. 27). O seu conceito de representação permite articular três modalidades da relação com o mundo social. Em primeiro lugar, o trabalho de classificação e de delimitação que produz as configurações intelectuais múltiplas, por meio das quais a realidade é contraditoriamente construída pelos diferentes grupos. Em segundo lugar, as práticas que visam fazer reconhecer uma identidade social, exibir uma maneira própria de estar no mundo, significar simbolicamente um estatuto e uma posição. Por fim, as formas institucionalizadas e objetivadas graças às quais uns “representantes” (instâncias coletivas ou pessoas singulares) marcam de forma visível e perpetuada a existência do grupo, da classe ou da comunidade (CHARTIER, 1990, p. 23). Assim, para ele, a categoria de representação seria o elemento constitutivo de um novo modelo de história.

O conceito de representação possibilita unificar três dimensões constitutivas da realidade social: as representações coletivas, herdadas de Durkheim e Mauss, que constituem a matriz das formas de percepção, de classificação e de julgamento; as formas simbólicas, com as quais os grupos e indivíduos percebem suas identidades; e a delegação atribuída a um representante (SILVA, 2000). Neste estudo buscamos resgatar as representações coletivas, para a prática do automobilismo, por meio dos depoimentos orais de dirigentes, pilotos, mecânicos e espectadores, a fim de fazermos uma leitura dos diversos atores sociais presentes na época do estudo, a partir dos olhares dos atores participantes, de como os mesmos conceituam e definem o automobilismo e dos diferentes simbolismos percebidos nesta prática. Para Chartier, as percepções do social não são discursos neutros; elas produzem estratégias e práticas que tendem a impor autoridade. Ao investigá-las, devemos percebê-las colocadas em um campo de concorrências e de competições cujos desafios se enunciam em termos de poder e de dominação (CHARTIER, 1990). Assim, para a história cultural, tal como a entende

Chartier, as “lutas de representações” têm tanta importância quanto os conflitos econômicos para a compreensão da organização e hierarquização da estrutura social.

Construir representações sociais envolve, segundo Jovchelovitch (2000), ao mesmo tempo a proposição de uma identidade e uma interpretação da realidade. Isto significa que, quando sujeitos sociais constroem e organizam campos representacionais, eles o fazem de forma a dar sentido à realidade, a apropriá-la e a interpretá-la. Ao assim fazê-lo, eles dizem quem são, como entendem a si mesmos e aos outros, como se situam no campo social e quais são os recursos cognitivos e afetivos que lhes são acessíveis em dado momento histórico. Esse conjunto de conceitos e atitudes expressa, portanto, a identidade de um grupo.

Mauss (1974) alerta para o risco de se reduzir a realidade à concepção que os homens fazem dela quando sabemos que é objeto das ciências sociais tanto o fato como a sua representação.

Representações sociais, segundo Minayo (1995), é um termo filosófico que significa a reprodução de uma percepção retida na lembrança ou do conteúdo do pensamento. Manifestam-se em palavras, sentimentos e condutas e se institucionalizam, podem e devem, portanto, ser analisadas a partir da compreensão das estruturas e dos comportamentos sociais.

Por meio da prática do automobilismo buscamos identificar as possíveis representações, através do contexto teórico da História Cultural, que a história dos esportes trouxe à cidade de Porto Alegre, no período estudado.

## ***1.2 A Modernidade***

A modernidade costuma ser entendida como um ideário ou visão de mundo que está relacionada ao projeto de mundo moderno, empreendido em diversos momentos ao longo da Idade Moderna e consolidado com a Revolução Industrial. Está normalmente relacionada com o desenvolvimento do Capitalismo. Domenach (1995, p. 23) afirma que a modernidade lhe parece “menos um período cronologicamente definido do que uma idéia reguladora (ou desreguladora), uma cultura, um estado de espírito (conjunto de aspirações, de pesquisas, de valores) que se impõe no final do século XVIII”.

Para Santos (1998, p. 22), a modernidade é um modo de civilização burguesa e secularizada que pode “ser caracterizada pela fé inabalável na Razão, pela crença indestrutível na ideia de Progresso e pela oposição resoluta à Tradição”. A tradição é identificada por ele

como “modos de pensar, de sentir e de agir que permanecem tributários do passado, enraizados nos hábitos e nos costumes”.

Essa é a forma como aqui se entende a modernidade. Não simplesmente sinônimo de modernização e progresso tecnológico, que separa as coisas em avançado e atrasado; mas, sim, como um modo de vida, o nosso ideário de civilização, que tenta buscar explicações para os problemas do cotidiano e que se definiria por um “jogo de signos, de costumes, de cultura que resultaram de mudanças técnicas, científicas e políticas ocorridas desde o século XVI” (BAUDRILLARD, 1982, p. 28).

A cidade é considerada o espaço da modernidade, “é o corpo social cuja integridade é necessária à felicidade de cada um” (TOURAINÉ, 1998, p. 24). Por isso é interessante analisar a modernidade a partir do século XIX, “quando [ela] ganha um aspecto mais particular, que foi o da crença da modernização do meio urbano como o único caminho que levaria ao desenvolvimento pleno” (NASCIMENTO, 1998, p. 123).

Porto Alegre se encontra no rol das cidades que atravessaram esse processo no século XIX, passando tanto por uma reforma urbana quanto por uma tentativa de introduzir novos costumes mais adequados, afastando a representação da cidade rural, produzida desde as suas origens em função do modelo agrário, então dominante. Esta nova noção de civilização colocaria a cidade na direção do desenvolvimento das grandes capitais do velho mundo.

As transformações das estruturas sociais, políticas e econômicas no Brasil e no Rio Grande do Sul exigiam a reestruturação nas formas de planejar e pensar a organização do espaço urbano. Tal dimensão foi referida pelo historiador Charles Monteiro ao destacar a necessidade de modernização de Porto Alegre:

Sobre a cidade se produz um discurso que visa a atualização do imaginário da sociedade riograndense e porto-alegrense no sentido de alcançar a modernidade. Modernidade esta construída a partir do ideário das elites dirigentes, e que se apresenta sob forma de um projeto social que almeja criar condições para o desenvolvimento econômico, modernizar a capital do Estado em relação às capitais dos Estados mais desenvolvidos brasileiros e mundiais, tudo isso, com a manutenção da ordem estabelecida e do status quo da elite dirigente (MONTEIRO, 1995, p. 47-48).

Um dos objetos que contribuíram para o processo de modernidade das cidades foi o automóvel, no contexto social, cultural, político e econômico do Brasil na transição dos séculos XIX e XX Monteiro (1995, p. 161) afirma ser a perspectiva do novo homem no carro que gera os novos padrões do planejamento e designs urbanos do século XX. Trata-se de uma

guinada sobre o processo de modernização da cidade de Porto Alegre, de sua entrada na modernidade.

Em 1908, na cidade de Porto Alegre, começaram a circular os primeiros automóveis particulares, ao lado dos bondes elétricos, coches e carroças, transformando a sociedade na qual o moderno contracenava com o antigo. As invenções que exaltavam o crescimento e a reorganização das cidades possibilitaram as transformações nos modos e costumes de vida da população. A pavimentação e o calçamento das ruas centrais e becos precisaram ser melhorados para essa nova tendência. José Montauray, prefeito da cidade, construiu o prédio da Intendência (Prefeitura Velha), na atual Praça Montevideú. Em 1909 reiniciaram-se as obras do Palácio Piratini, que tinham sido começadas em 1896 e interrompidas em 1901 (MONTEIRO, 1995, p. 35).

A chegada do automóvel à cidade sinalizava as transformações dos hábitos da sociedade porto-alegrense no novo século. Em 1909 já existiam na cidade 21 automóveis importados de países como Alemanha, França e Estados Unidos (MADURO; MAZO; ROLIM, 2008). A partir de então, gradualmente, os automóveis foram ocupando espaço nas ruas, despertando a curiosidade dos pedestres.

## 2 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Este capítulo apresenta os procedimentos metodológicos que foram utilizados no estudo. A pesquisa foi sustentada em fontes impressas e orais, bem como na apresentação de fotografias disponibilizadas pelo acervo do Museu Brasileiro do Automobilismo, localizado na cidade de Passo Fundo, Rio Grande do Sul. Após a coleta, as informações foram submetidas à análise documental, considerando o contexto social do período demarcado do estudo (BARDIN, 2000; PINSKY, 2001). Buscamos realizar uma “leitura” dos documentos por meio dos seus símbolos. O texto foi abordado a partir do entendimento do contexto da sua produção, em relação as fontes consultadas. Na sequência abordaremos detalhadamente as fontes impressas e orais, bem como o processo de produção da documentação histórica da pesquisa.

Este estudo procurou englobar as principais fontes impressas que remetiam ao início da história do automobilismo em Porto Alegre, no período estudado. Buscamos diversos tipos de fontes impressas, como revistas, jornais, livros comemorativos dos autódromos ou de pilotos campeões, almanaques, dissertações e teses, entre outros. Destacam-se os livros patrocinados pela empresa de autopeças Mahle<sup>9</sup>, cinco volumes que possuem caráter complementar entre si, organizados pelos autores em parceria com o Museu Brasileiro do Automobilismo de Passo Fundo/RS. Os livros apresentam a história do automobilismo gaúcho e brasileiro, destacando os contextos histórico-culturais de cada época das corridas. Apresentam informações de caráter descritivo, como provas automobilísticas, pilotos vencedores, descrição do espaço e período em que as corridas foram realizadas. Tais obras se constituíram em fontes preciosas na fase inicial do estudo, pois divulgam através dos pôsteres as provas automobilísticas e propagandas de revendas de veículos, lojas de autopeças e postos de gasolina. Outra contribuição destas fontes impressas foi o acesso a termos técnicos do meio automobilístico, facilitando o entendimento do tema.

Outra fonte consultada foi o *catálogo O Esporte e a Educação Física na Revista do Globo (1929-1967)*, organizado por Mazo (2004)<sup>10</sup>. Da busca nos 943 exemplares catalogados da revista resultaram 27 reportagens que abordam o automobilismo. A *Revista do Globo* foi editada pela Livraria Editora Globo de Porto Alegre, durante quase 40 anos, e desde o

---

<sup>9</sup> A Mahle é uma empresa de autopeças fundada em 1920, pelos irmãos Mahle, que fabricava pistões para serem utilizados em motores de automóveis.

<sup>10</sup> A Revista do Globo se encontra digitalizada para visualização em formato de CD-ROM.

primeiro número dedicou reportagens aos esportes.

Foram pesquisados recortes de jornais porto-alegrenses, tais como: *Correio do Povo*, *Folha da Tarde* e *Diário de Notícias*, do acervo das famílias dos pilotos Catharino Andreatta e Norberto Jung. Esses jornais encontram-se no Museu Brasileiro do Automobilismo de Passo Fundo, Rio Grande do Sul, em formato digital. As reportagens foram classificadas em: a) Editorial: na maioria das vezes, editorial esportivo; b) Provas automobilísticas ou piloto em destaque; c) Propaganda: alguns pilotos faziam propaganda de diversos produtos<sup>11</sup>.

Também foram pesquisados exemplares do *Almanaque Esportivo do Rio Grande do Sul*, organizado por José Ferreira Amaro Junior no período de 1942 a 1959, cujos exemplares fazem parte do acervo da Biblioteca da ESEF/UFRGS e do Memorial SOGIPA.

As demais fontes impressas foram obtidas junto ao acervo do Museu Brasileiro do Automobilismo de Passo Fundo e no Museu de Tecnologia da ULBRA/Canoas no Rio Grande do Sul. O acervo do Autódromo de Tarumã também foi local de pesquisa, disponibilizando ata de fundação, súmulas e livro comemorativo lançado em 2008.

A pesquisa documental do arquivo do Automóvel Clube do Rio Grande do Sul não foi possível, pois seu acervo sofreu um incêndio na década de 1970. Em função do ocorrido, buscamos documentos oficiais, tais como anuários, atas e relatórios da Federação Gaúcha de Automobilismo, fundada em 1961.

As informações obtidas nas fontes impressas foram confrontadas com as fontes orais, que são apresentadas a seguir.

As fontes orais foram constituídas a partir da coleta de depoimentos com pessoas que participaram como piloto, dirigente, mecânico e espectador das corridas no período estudado. De acordo com Alberti (1990, p. 1), a realização de entrevistas “com pessoas que participaram ou testemunharam acontecimentos, conjunturas, visões de mundo, é uma forma de se aproximar do objeto de estudo”. Além disso, segundo Montenegro (1992, p. 56), o depoimento oral é uma forma de socialização das experiências e do conhecimento do entrevistado, bem como do reconhecimento de sua identidade cultural.

Foram realizadas cinco entrevistas. A indicação dos entrevistados ocorreu por meio do diretor do Museu Brasileiro do Automobilismo de Passo Fundo, em razão do seu contato com pilotos e famílias de pilotos que colaboraram doando acervo ao museu. A escolha dos entrevistados também se apoiou na análise de documentos, bem como em fotografias do arquivo fotográfico do Museu Brasileiro do Automobilismo de Passo Fundo, em razão da

---

<sup>11</sup> Conforme reportagens do jornal *Folha da Tarde* e *Almanaque Esportivo do Rio Grande do Sul*, n. 1, 1942.

dificuldade de encontrar pilotos vivos, que tivessem participado das provas automobilísticas das décadas de 1920 a 1940, pois em sua grande maioria já são falecidos. Os entrevistados, indicados pelas letras A, B, C, D e E no corpo do texto, foram os seguintes:

- 1) Entrevistado A – ex-piloto; atual diretor do Museu Brasileiro do Automobilismo de Passo Fundo, Rio Grande do Sul;
- 2) Entrevistado B – atuou como piloto e depois como mecânico de um dos mais destacados pilotos da época estudada;
- 3) Entrevistado C - espectador, cujo pai o levava, desde os 5 anos de idade, a corridas de automobilismo, a partir da década de 1940;
- 4) Entrevistado D - piloto de Porto Alegre que iniciou sua carreira no final da década de 1940;
- 5) Entrevistado E – piloto e acompanhante de piloto, do interior do Estado, que iniciou sua carreira no final dos anos de 1940.

As entrevistas foram realizadas após a aprovação do projeto de dissertação pelo Comitê de Ética em Pesquisa da UFRGS, sob o número do processo: 2008217. Cada entrevistado assinou o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (apêndice A), que foi lido antes da entrevista, pelos entrevistados.

A entrevista temática (THOMPSON, 1992; TRIVIÑOS, 1987) foi a técnica de pesquisa utilizada neste estudo. Para a realização da entrevista elaborou-se um roteiro norteador relacionado aos objetivos da investigação, procurando identificar aspectos do automobilismo, com os seguintes tópicos:

- a) Identificação: data de nascimento do entrevistado, local e data da entrevista;
- b) Como foi o seu envolvimento com o automobilismo?
- c) Faça uma descrição de como era a situação do automobilismo quando você participava.
- d) Quais foram as competições mais importantes sediadas em Porto Alegre, no Rio Grande do Sul e no país?
- e) Quais as condições de segurança dos pilotos?
- f) Comente sobre os patrocínios.
- g) Gostaria de comentar sobre algum assunto que não foi tratado?

As entrevistas foram gravadas (fita cassete em áudio) e, posteriormente, transcritas pela própria pesquisadora. O discurso dos entrevistados foi mantido de uma forma próxima à original, ou seja, foi conservado o estilo informal, sendo retiradas apenas as expressões correntes na língua falada, que na linguagem acadêmica podem adquirir conotações pejorativas. As entrevistas, após as transcrições foram enviadas para os entrevistados, via e-



mail, para que pudessem avaliar o conteúdo, datas e autorizar o uso. As fitas gravadas, após a utilização para a construção da dissertação, serão encaminhadas ao Centro de Memória do Esporte da ESEF/UFRGS.

Foi empregada para analisar os depoimentos orais a análise de conteúdo temática, procurando categorizar os dados a partir dos objetivos da pesquisa e do quadro teórico (BARDIN, 2000; MORAES, 1999; TRIVIÑOS, 1987). Buscamos focalizar no que os entrevistados apresentaram dando sentido à prática do automobilismo.

### 3 UM PANORAMA DA HISTÓRIA DO ESPORTE EM PORTO ALEGRE

No cenário do final do século XIX, em Porto Alegre, as práticas esportivas ocuparam um lugar destacado. Despontavam como uma opção de divertimento, fazendo surgir na cidade os clubes e associações, envolvendo principalmente o remo, o turfe, a ginástica e o ciclismo. Algumas destas práticas, conforme afirma Mazo (2003), se legitimaram e se mantiveram presentes no cenário esportivo da cidade; outras foram efêmeras, deixando apenas reminiscências, como as touradas que eram realizadas no Parque da Redenção, ainda no início do século XX.

As touradas, assim como turfe, eram consideradas práticas culturais dos porto-alegrenses. O turfe era um esporte organizado já no final do século XIX, com quatro hipódromos em funcionamento. Este fenômeno é similar ao que ocorreu na cidade do Rio de Janeiro, como mostrou o estudo de Melo<sup>12</sup> (2007, p. 129). Na tentativa de agrupar as corridas de cavalos em cancha (pista) reta, que aconteciam em diferentes espaços da cidade, em dezembro de 1873 criou-se o primeiro prado porto-alegrense, promovendo corridas em cancha elíptica: o Prado do Jacome, localizado no Campo do Bom Fim (MAZO, 2003). Além deste, ainda na segunda metade do século XIX surgiram outros quatro prados: Prado Rio-Grandense, no Bairro Menino Deus; Prado Boa Vista, no Bairro Partenon; Prado Independência, no Bairro Moinhos de Vento e Prado dos Navegantes, no bairro de mesmo nome. Os prados, também chamados de hipódromos, constituíam-se em locais de socialização da elite rural porto-alegrense. Ainda que Porto Alegre tivesse uma forte influência rural, as corridas de cavalos, quando associadas a uma prática esportiva, carregavam outros significados: traços de civilidade e elegância dando um ar de modernidade, como evidenciou o estudo de Pereira<sup>13</sup> (2008).

O remo e a natação também foram esportes praticados em Porto Alegre no período, acrescentando nova função ao Lago do Guaíba<sup>14</sup>, não mais somente como meio de transporte

---

<sup>12</sup> Segundo Melo (2007, p. 129) o turfe foi o primeiro esporte a se organizar na cidade do Rio de Janeiro. Nas décadas de 1810 a 1840 pode-se identificar a promoção de algumas corridas de cavalos, realizadas na Praia de Botafogo, já contando com alguma afluência de público e presença de importantes personalidades da política nacional. Mas o marco definitivo de sua estruturação é a criação do *Club de Corridas*, em 1849.

<sup>13</sup> Este estudo aborda como se constituiu a prática do turfe na cidade de Porto Alegre, de meados do século XIX até o princípio do século XX. Desde meados do século XIX, a prática do turfe ocupou um espaço de destaque no cenário esportivo da cidade. Tal prática esportiva equestre exerceu influência nos aspectos da formação sociocultural da cidade, bem como, do Estado do Rio Grande do Sul.

<sup>14</sup> O Guaíba é um grande lago, 496km<sup>2</sup>, ao qual Porto Alegre está histórica e culturalmente ligada, desde a chegada dos primeiros casais açorianos até o atual desenvolvimento econômico da região (Disponível em [http://pt.wikipedia.org/wiki/Lago\\_Gua%C3%ADba](http://pt.wikipedia.org/wiki/Lago_Gua%C3%ADba). Acesso em 27 ago, 2009).

de animais, alimentos e pessoas, mas para participar ou assistir as competições náuticas que nele eram realizadas. No ano de 1888 foi fundado o *Ruder Club Porto Alegre*, considerado por Daudt (1942) a primeira associação brasileira de remo. Quatro anos mais tarde, em 1892, surgiu outra associação, também fundada por imigrantes alemães, sob o nome de *Ruden-Verein Germania*, permitindo a organização da primeira liga esportiva do Rio Grande do Sul, denominada Comitê de Regatas<sup>15</sup> (1894).

No Lago do Guaíba também se desenvolveu a prática da natação, quando um grupo de imigrantes alemães e seus descendentes (teuto-brasileiros), associada à *Turnerbund*<sup>16</sup>, angariaram fundos para construir a primeira piscina do Rio Grande do Sul, em 1895. Esta piscina estava localizada junto a um local denominado *Badeanstalt* (casa de banho), que pertencia à *Turnerbund*. Durante vários anos esse foi o ponto de chegada ou de partida de vários campeonatos de natação, bem como local de referência para o ensino deste esporte (MAZO, 2003). Alguns esportes tiveram suas primeiras competições organizadas em Porto Alegre a partir de 1867 (ginástica), seguindo-se o tiro ao alvo (1869), esgrima (1899), bolão (1901), futebol (1908), punhobol (1911), atletismo (1913), tênis (1914) e mais tarde os esportes coletivos, tais como, o voleibol (1926) e o basquetebol (1926).

As primeiras associações esportivas em Porto Alegre foram fundadas pelos teuto-brasileiros<sup>17</sup>, na segunda metade do século XIX, quando este grupo migratório já tinha superado a difícil fase da colonização e começava a dinamizar sua vida social (Roche, 1969, p. 67). De acordo com Mazo (2003), entre meados do século XIX e princípio do século XX foram organizadas dez associações esportivas em Porto Alegre por iniciativa dos teuto-brasileiros: *Turnerbund* (1867), *Von Musterreiter* (1885), *Ruder Club* (1888), *Ruder-Verein Germania* (1892), *Club Walhalla* (1896), *Rodforvier Verein Blitz* (1896), *Deutscher Christzen Verein* (1897), União Velocipédica (1899), Grêmio *Foot-Ball* Porto Alegrense (1903), *Fussball* (1903). A associação esportiva possui uma finalidade ou meta comum, sempre sujeita aos valores econômicos, sociais e culturais de sua época. Segundo Mazo (2003, p. 24), "o associativismo esportivo, que engloba um amplo repertório de símbolos, valores, normas, comportamentos e outras formas de representações, pode ser visto como um mecanismo de afirmação da identidade cultural teuto-brasileira."

Na mesma época em que foi incorporada pelas associações esportivas a prática dos esportes anglo-saxões, na segunda metade dos anos 1920, iniciaram-se oficialmente as

---

<sup>15</sup> Este Comitê é apontado por Melo (2007) como a mais antiga entidade estadual de remo do Brasil.

<sup>16</sup> *Turnerbund* foi o primeiro clube esportivo fundado por teuto-brasileiros, em 1867 e que atualmente tem o nome de Sociedade Ginástica Porto Alegre, 1867, conhecida como SOGIPA (MAZO, 2003).

<sup>17</sup> Os teuto-brasileiros eram descendentes de alemães nascidos no Brasil (MAZO, 2003).

competições de automobilismo em Porto Alegre, com a I Corrida do Quilômetro Lançado, organizada pela Associação de Estradas de Rodagem do Rio Grande do Sul (MENEGAZ, 2002, p. 13). Era o domínio da velocidade, pelos *ases* do volante, nos seus automóveis trazendo uma representação e uma prática de modernidade, à cidade de Porto Alegre.

Neste cenário dos esportes no associativismo esportivo, em Porto Alegre, surgiu a prática do automobilismo de rua, em 1926, conforme já citamos. Anterior a prática do automobilismo surge a figura do automóvel, na cidade, como um dos elementos que iriam modificá-la e modernizá-la, conforme veremos no próximo capítulo.

## 4 O AUTOMÓVEL, OS “PEGAS” DE RUA E A PRÁTICA DO AUTOMOBILISMO NA CIDADE

No início do século XX começou a circular o primeiro automóvel na cidade de Porto Alegre. Neste cenário da Porto Alegre em processo de modernização, surge a figura do automóvel como um dos símbolos mais importantes do próximo século. Os primórdios do automobilismo podem ter se configurado nos “pegas” que eram praticados, nas ruas das cidades, pelos proprietários de automóveis. E, a partir de meados da década de 1920, surge a prática do automobilismo como representação de modernidade e domínio do movimento, conforme é apresentado nos próximos subcapítulos.

### 4.1 A chegada do automóvel em Porto Alegre

Nas ruas, no início do século XX, se deu o começo da conquista da paisagem urbana pelo automóvel<sup>18</sup>. Não foi apenas a paisagem da cidade que o automóvel conquistou, ele encantou os seus habitantes. Nenhum outro elemento, aliado à remodelação da cidade, havia transformado a vida urbana tanto quanto o automóvel.

No Brasil, em 1891, chegou o primeiro automóvel, trazido por Alberto Santos Dumont, que conheceu essa máquina em Paris, aos 18 anos de idade, em sua primeira viagem à Europa. Trouxe de lá um automóvel da marca *Peugeot*, tendo que aprender rapidamente a manejá-lo, ainda em Paris, antes de retornar ao Brasil. O principal interesse de Santos Dumont era pela mecânica do carro, e não em dirigir a máquina, tanto que o primeiro a dirigir o automóvel pelas ruas de São Paulo, em 1893, foi seu irmão Henrique. Alberto Santos Dumont fez experiências com o motor *Daimler*. No final do século XIX, passaram a trafegar nas ruas de São Paulo, vistosos e raros automóveis, sobretudo europeus. Eram carros caros e fabricados de forma artesanal que despertavam a curiosidade dos pedestres (MENEZAS, 2002).

No Rio Grande do Sul, um dos primeiros automóveis foi o de Avelino Reis, que em

---

<sup>18</sup> A palavra automóvel surgiu na França por volta de 1875, a partir da locução *voiture automobile* (veículo que se move por si), usada para identificar essa máquina. Que com a engenhosidade de inventores como Gottlieb Daimler e Karl Benz, ganharam um grande impulso em 1886, com o uso de motores à explosão (MENEZAS, 2002, p. 11).

1901 importou um carro da marca *Chase*, com motor de três cilindros e número de série 96, movido a gasolina (MENEGAZ, 2002, p.11). O primeiro automóvel que circulou pelas ruas da capital do Estado, Porto Alegre, foi o *De Dion Bouton*, com cinco lugares, um cilindro e 10 cavalos de força, importado da França pelo imigrante italiano Januário Grecco, em 15 de abril de 1906, adquirido por 800 mil-réis. Segundo reportagem do Jornal Zero Hora,

[...] A novidade era tamanha que nenhum dos 104.000 porto-alegrenses sabia manobrar o veículo. Por isto, o proprietário procurou na cidade alguém que pudesse dirigir o automóvel, então encontrou na Casa de Correção de Porto Alegre, um presidiário italiano, conhecido pela alcunha de Pepe. Este ficou surpreso de ser o único capaz de colocar o automóvel em movimento e isto aconteceu no pátio do presídio. Nos dias seguintes, o ‘flamante’ *De Dion Bouton* circularia por bairros como Menino Deus, Glória e Teresópolis. Na direção sempre Pepe, o presidiário, pois Januário Grecco jamais aprendeu a dirigir. (A MÁQUINA..., 2007, p. 39).

Na fotografia, abaixo, apresenta-se o *De Dion Bouton*, com o ‘piloto’ Pepe, o presidiário, ao volante e seu proprietário Januário Grecco, no banco de trás do automóvel.



**Figura 1** – Carro da marca *De Dion Bouton*, de propriedade de Januário Grecco.  
Fonte: Zero Hora (19 set. 2007, p. 39)

Situação similar ocorreu em São Paulo, pois não existiam pessoas capazes de dirigir os automóveis, conforme está descrito em *A História* (2000, p. 9): “ainda na primeira década do

século XX, em 1907, foi fundado o Automóvel Clube do Brasil<sup>19</sup>, o qual tinha como objetivo estimular nas pessoas o gosto pelo automobilismo e promover a formação de motoristas”. Estes motoristas eram tão raros que, um ano antes, o Palácio do Governo paulista foi obrigado a contratar um *chofer* (da palavra francesa “*chauffeur*”, motorista) como cocheiro, pois o cargo não existia nos quadros da administração pública. Porém, se eram grandes as dificuldades para se contratar motoristas, maior ainda era a escassez de mecânicos capacitados para decifrar o motor do automóvel.

Os automóveis apresentavam inúmeros problemas, e o conhecimento sobre as suas engrenagens era mínimo. As condições físicas urbanas, com ruas tortuosas e *sacolejantes*, em nada favoreciam a durabilidade dos automóveis; a tarefa de conseguir as peças de reposição necessárias para restaurá-los era difícil, pois aqueles eram importados. Aos poucos, mais e mais mecânicos tornavam-se disponíveis, ganhando intimidade com os novos automóveis que chegavam. Isto se deveu, em parte, aos conhecimentos recebidos de imigrantes que vieram para o Brasil, no início do século XX.

Os imigrantes tiveram uma grande participação no desenvolvimento do Estado. Segundo Love (1975) os germano-brasileiros destacavam-se especialmente nas atividades da indústria, não relacionadas com as empresas pastoris. Trouxeram seus hábitos e costumes, para a prática dos esportes, além de trazer também a experiência das corridas na Europa. Conforme destaca Love (1975), estes imigrantes eram, na sua maioria, mais alfabetizados do que a classe brasileira operária, trazendo para o Brasil habilidades manuais e técnicas que não se encontravam, nessa época, no país.

Em 1908, dois anos depois da chegada de um carro do modelo *De Dion Bouton*, à Porto Alegre, no Circuito de Itapeirica da Serra<sup>20</sup>, cidade do interior de São Paulo, houve uma grande variedade de marcas de automóveis participando da competição; entre eles estava um do modelo *De Dion Bouton* (SCALI, 2005, p. 14), conforme a figura que segue abaixo.

---

<sup>19</sup> O Automóvel Clube do Brasil, também, tinha como objetivo reunir os primeiros proprietários de automóveis do Brasil. Foi fundado em 1907.

<sup>20</sup> O Circuito de Itapeirica da Serra se tornou o traçado oficial da primeira corrida oficial realizada no Brasil, em 1908. Foi Organizado pelo Automóvel Clube de São Paulo, fundado no mesmo ano. O calçamento das ruas foi reformado para a realização desta corrida, que iniciava pelo Parque Antártica, local situado na cidade de São Paulo, até o centro de Itapeirica da Serra, cidade do interior paulista e voltava para o parque. O vencedor foi Sylvio Penteado, cunhado do presidente do Automóvel Clube de São Paulo, sendo este o primeiro vencedor de uma corrida de automóveis no Brasil. Os dois nomes citados anteriormente integravam a elite carioca nesta época. Inscreveram-se para a corrida quinze pilotos, os quais trajavam terno, gravata e gorro. (MENEGAZ, 2002, p. 11).



**Figura 2** – Carro da marca *De Dion Bouton*.

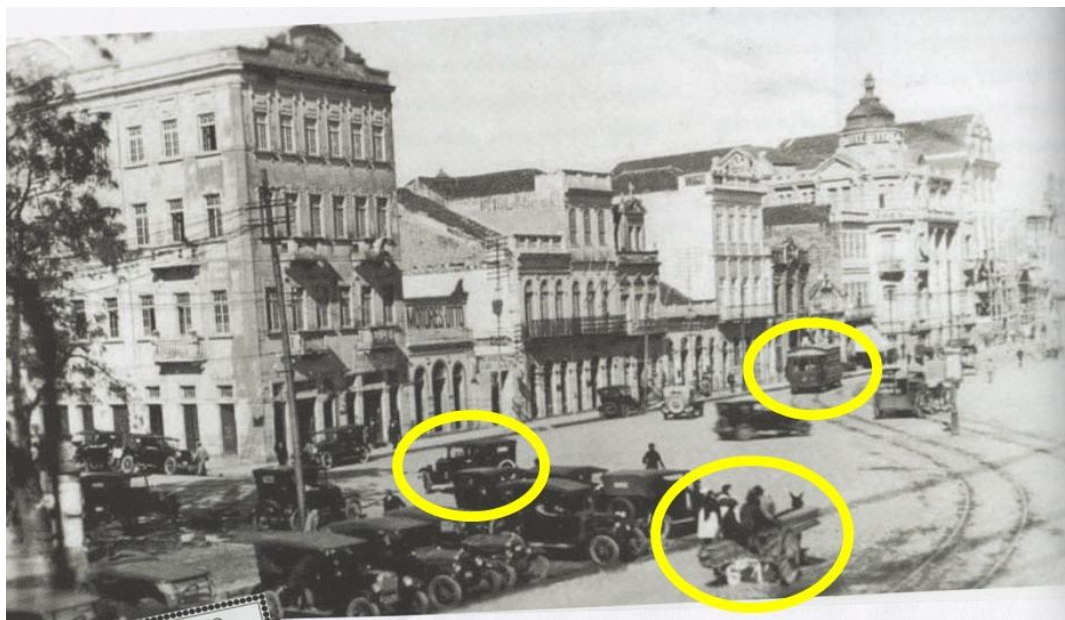
Fonte: acervo do Museu Brasileiro de Automobilismo de Passo Fundo, Rio Grande do Sul

Enfim, o automóvel alterou hábitos e costumes, o comércio, a indústria, as sociabilidades, o lazer, quase tudo sofreu sua decisiva e poderosa influência. Em um curto espaço de tempo, foi-se do coche de praça de tração animal ao *Packard*, *Cadillac*, *Oldsmobile*, *Lincoln*, *Dodge*, *Chevrolet* e ao popularíssimo *Ford*, marcas de automóveis importados desta época (MONTEIRO, 1995). O automóvel estava relacionado com um estilo de vida moderno e de propriedade da elite porto-alegrense.

Ele era a síntese da modernidade que fluía vertiginosa e gloriosa, que demolia casas, hábitos e costumes do passado, que imprimia um modo de ser moderno a produção, ao comércio e a toda a vida na cidade (MONTEIRO, 1995, p. 131).

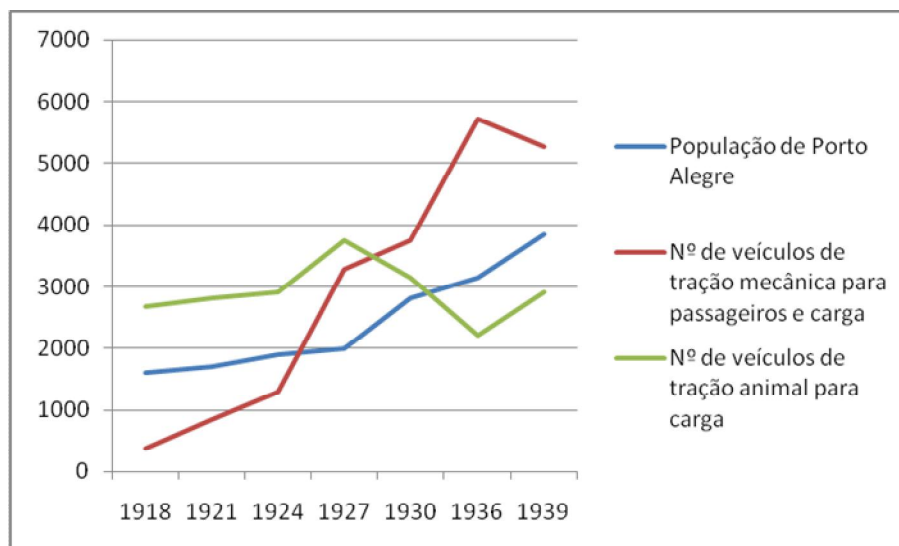
Pelas ruas de Porto Alegre se misturavam o antigo, representado por carroças e bondes, com o moderno, os automóveis, no início da década de 1920. A fotografia a seguir mostra a convivência dos três tipos de transporte citados no centro da cidade.





**Figura 3** - Centro da cidade de Porto Alegre na década de 1920.  
Fonte: Scali (2005)

À medida que os automóveis foram surgindo, a cidade foi também se modernizando, com o aumento da população e do número de veículos, como pode ser evidenciado no gráfico, apresentado na Figura 4, organizado pela pesquisadora, a partir de dados da obra de Franco; Silva; Schidrovitz, (1940) e do IBGE (1996) acerca da população, do número de veículos de tração mecânica para passageiros e carga, de tração animal para passageiros e de tração animal para carga, em Porto Alegre, no período de 1918 a 1939.



**Figura 4** - População de Porto Alegre, veículos de tração mecânica para passageiros e carga, veículos de tração animal para passageiros e carga – 1918-1939. O número de habitantes está dividido por 100, em função da escala do gráfico.

Fonte: FRANCO; SILVA; SCHIDROVITZ, 1940.

Observa-se o crescimento constante da população no período. O número de veículos de tração mecânica elevou-se de forma rápida e contínua até 1936, sofrendo uma ligeira queda em 1939, quando já se faziam notar os efeitos da II Guerra Mundial, com a restrição da venda de combustíveis. Os veículos de tração animal, que eram em número maior do que os de tração mecânica, em 1918 apresentam aumento de quantidade até 1927, quando começam a diminuir, recuperando-se ligeiramente apenas em 1939, devido à já referida dificuldade de obtenção de combustível para os motores.

É importante lembrar que a produção de automóveis passou por uma verdadeira revolução no início do século XX, com a implantação da linha de montagem por Henry Ford. O Ford modelo T teve uma produção de 69.762 unidades em 1911, 170.211 em 1912 e 202.667 unidades em 1913; em 1920, a produção superava um milhão de unidades por ano.

Estas novas invenções, como automóveis, motores, peças, entre outras, contribuíram para a reestruturação da forma de viver, tanto porque facilitaram o cotidiano das pessoas quanto porque explicitavam símbolos que expressavam a construção de um novo ideário. Junto a esses novos objetos aparecem ideias caras para a modernidade em relação às práticas geradas ao seu redor: a ciência, o progresso, a velocidade, a fugacidade e a mobilidade (MELO, 2007).

Os automóveis são úteis para o trabalho – transporte de passageiros, cargas e para a diversão – ampliando as possibilidades de passeio e gerando um esporte específico. O fato é que a sensação de velocidade, inicialmente expressa pelos bondes elétricos, exigiu um ajuste

da sensibilidade: maior atenção e alerta por parte dos motoristas e pedestres. Segundo reportagem do jornal *Zero Hora*, no século XX, já nas primeiras décadas, os acidentes se multiplicaram como os automóveis. Em poucos anos, só nos Estados Unidos morriam 30 mil pessoas por ano. Os perigos, segundo a reportagem, eram estradas ruins, descuido, velocidade excessiva, cavalos em disparada em frente ao “monstro mecânico”, cães que atravessavam, pneus que explodiam, freios que falhavam (ACIDENTE (2), 2010, p. 38). O automóvel invadia as ruas, as quais tiveram que ser alargadas. A cidade teve que ser ordenada, modificada para o novo astro, causando susto com seu barulho e sua imagem de poder. Na mesma medida em que os carros fascinavam, eles causavam espanto, pois nem toda população tinha acesso a eles, inicialmente privilégio das elites.

Prova disto foi o que ocorreu com o comerciante porto-alegrense, Israel Gus, que em 1925 percorreu 3.584 km pilotando um *Dodge Brothers*, pelo interior do Rio Grande do Sul, desbravando novos caminhos, até então somente utilizados por veículos de tração animal. Por onde passava, Israel Gus era recebido como herói (MENEGAZ, 2002). Ele e sua máquina impressionavam pelas ruas e estradas por onde passavam. O automóvel venciam distâncias em um tempo cada vez menor, simbolizando a modernidade, o arrojo, desbravando um desafio de que dominar um carro é dominar o movimento.

Nesta época, Porto Alegre teve que crescer para acompanhar o ritmo da economia, refletindo esse desenvolvimento em sua arquitetura, no traçado da malha urbana, nas dimensões e na conservação das vias públicas. Este estilo de vida moderno implicava em modificações na cidade e o automóvel, assim como outros fatores, oportunizou algumas delas. A viação urbana precisou ser remodelada a partir da abertura de novas avenidas, tais como a Julio de Castilhos, Borges de Medeiros, São Raphael e o novo calçamento das avenidas Redenção e Bom Fim (MONTEIRO, 1995, p. 93).

Essas mudanças objetivas na cidade trouxeram modificações, como a abertura das avenidas e a remodelação da cidade, que podem ter ocorrido, além de outros fatores, por causa da chegada dos primeiros automóveis nas ruas da cidade.

Em Porto Alegre, somente a partir da década de 1920, com a administração do prefeito Otávio Rocha (1924-1928), evidenciou-se um processo de mudança da política do governo municipal em relação à organização do espaço da cidade. O espaço urbano apresenta-se ao mesmo tempo como cenário e ator das transformações políticas e sociais, travando uma disputa da hegemonia entre os diferentes grupos sociais. Sobre a cidade se produz um discurso que tem como finalidade a atualização do imaginário da sociedade rio-grandense e porto-alegrense para alcançar a modernidade. Esta, construída a partir do ideal das elites

dirigentes do Partido Republicano Rio-Grandense (PRR), tinha como intuito tornar a capital, Porto Alegre, moderna e desenvolvida economicamente em relação às outras capitais mais desenvolvidas do país.

Um dos primeiros atos do então prefeito, Otávio Rocha, foi nomear uma comissão para verificar os principais problemas que se apresentavam à organização do espaço urbano, através da criação de comissões. As subcomissões organizaram o cenário urbano com o objetivo de mover uma força-tarefa contra a vadiagem, a mendicância, o jogo, a prostituição, o alcoolismo, a infância abandonada e os cortiços.

A principal preocupação de Otávio Rocha era com a Viação Urbana: obras de abertura das avenidas, pois estas possibilitariam um enorme desenvolvimento do tráfego de automóveis e caminhões, ao lado do tradicional trânsito de carroças, carretas, bondes e pedestres. O automóvel particular de passeio, um luxo da burguesia, era um dos símbolos da modernidade que se pretendia alcançar e nesta época começa a fazer parte das páginas dos jornais e revistas da cidade (MONTEIRO, 1995). Com o automóvel, surgiu a prática do automobilismo.

Sabe-se, entretanto, que o automobilismo pode ter iniciado muito antes, através dos “pegas das baratinhas” ou pegas de rua, realizados timidamente pelos cavalheiros, como eram chamados na época. Estes “pegas” de rua podem ter se constituído nos primórdios da prática do automobilismo conforme destacamos no próximo subcapítulo.

#### ***4.2 Dos “pegas” à prática do automobilismo de rua***

Os “pegas” de rua, também conhecidos como *carreiras*, eram disputas que aconteciam nas ruas da cidade entre os automóveis. Era uma forma de entretenimento que servia para testar a velocidade das máquinas e a habilidade dos pilotos. Há registro em nota publicada no jornal de um “pega” de rua, realizado em 1926, na cidade de Passo Fundo, localizado no planalto sul-rio-grandense:

Domingo passado às 13h uma baratinha de cor amarela correu uma carreira contra um Ford preto modelo antigo, cujo número não podemos identificar, dada a velocidade que corriam. A cancha escolhida foi a Avenida Brasil, trecho entre o Hotel Internacional e a Praça da República. Venceu a baratinha com grande velocidade (Jornal *O Nacional*, n. 86, 14 abr. 1926).

Na sequência, a fotografia de uma *baratinha* modelo Ford T, pertencente a um empresário da cidade de São Leopoldo, onde também ocorriam os “pegas” de rua.



**Figura 5** - *Baratinha* modelo Ford T e seu dono, cujo nome não foi localizado.  
Fonte: Acervo particular de Germano Moehlecke

Os “pegas” eram promovidos por iniciativa de homens que gostavam de pilotar carros. Era uma oportunidade para que homens que não fossem pilotos vivenciassem o desafio de dominar um carro e experimentassem as sensações causadas pela velocidade, como também em alguns casos a vitória. Conforme relatou o Entrevistado E, a respeito da sua participação em “pegas” nas ruas do interior do Estado do Rio Grande do Sul: “a minha iniciação no automobilismo foi com os “pegas” de rua<sup>21</sup>.

Tais disputas surgiram de maneira espontânea em diversas regiões do Estado do Rio Grande do Sul na segunda década do século XX, diferenciando-se de São Paulo, onde eram realizados “pegas” das *baratinhas* (modelo de carro), pelas ruas da cidade, já no início do século XX (SCALI, 2005). As tímidas iniciativas de “pegas” foram estimuladas pela chegada na cidade do Conde de Lesdain<sup>22</sup>, em 12 de abril de 1908, pilotando o seu automóvel da marca Brasier, desde as estradas do Rio de Janeiro até São Paulo. Não foram localizadas informações sobre os “pegas” no Rio Grande do Sul no início do século XX, período em que chega o primeiro automóvel na cidade.

<sup>21</sup> Entrevista concedida à pesquisadora pelo Entrevistado E, em Passo Fundo, em janeiro de 2010.

<sup>22</sup> O Conde de Lesdain era um automobilista francês, o qual foi recebido no palacete da família Penteado, aficcionados pelo automobilismo no mundo, quando relatou seus feitos e trouxe notícias das corridas da Europa. Sylvio Penteado foi o primeiro vencedor de uma corrida automobilística, o Circuito de Itapeirica da Serra (SCALI, 2005, p. 14).

Os “pegas” de rua podem ter se constituído nos primórdios da prática do automobilismo no Estado, mas isto não significa que tenham sido extintos quando começaram as disputas oficiais de automobilismo de rua. O Entrevistado E comenta sobre um “pega” que participou na década de 1950:

A minha iniciação no automobilismo foi com os “pegas” de rua. Tinha uma *quarentinha* [modelo de carro] que era um mimo, que em 1956 eu fui a Curitiba e comprei do Aroldo Lobo. Saiu então um jogo com o Aido, para dar uns “pegas” nas ruas. A gente conseguia que a polícia parasse as ruas para o “pega”. Jogamos um churrasco, ele com a *oito* [modelo de carro], virado para o lado da Rua Petrópolis e eu desafiei ele até o Posto Shell<sup>23</sup>.

Sant’Anna (2001, p. 42-43) afirma que o automobilismo representava, no início do século XX, um modo de ser moderno:

[...] O automobilismo não tardaria a confirmar a antiga suspeita de que dominar um carro é dominar o movimento. E o sucesso das formas aerodinâmicas demonstrava que dominar o movimento implicava acelerá-lo e generalizá-lo, libertando-o da tração animal e dos trilhos.

Assim, compreendem-se as corridas automobilísticas de rua como uma das formas por meio das quais a população se aproximava e se apropriava dos automóveis, máquinas até então exóticas e distantes.

A incorporação dessa nova forma de ver o movimento, dessa nova relação entre o corpo humano e o espaço, deu-se através de formas diversas, como a utilização de meios de transporte e de máquinas no trabalho. O automobilismo foi um modo esportivo e público de colocar a inovação técnica em contato com a população; as corridas eram eventos concorridos, e os jornais e revistas difundiam os novos padrões de comportamentos vinculados a esta prática<sup>24</sup>.

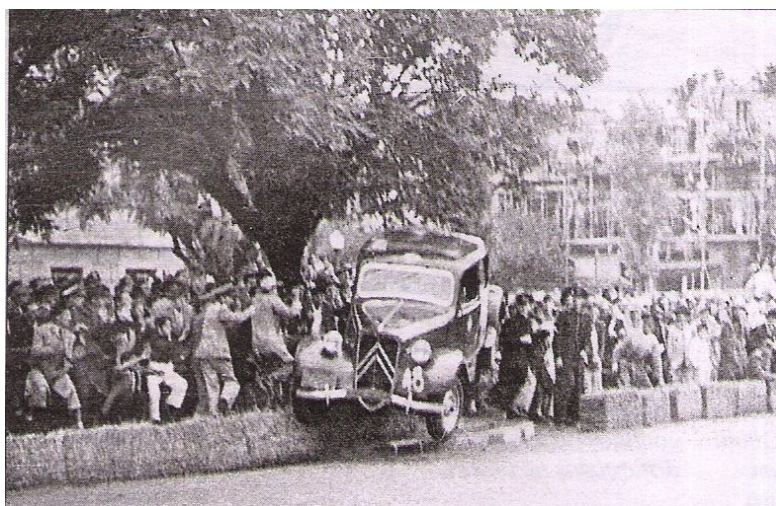
Em Porto Alegre, no dia sete de janeiro de 1926, foi fundada a Associação de Estradas de Rodagem do Rio Grande do Sul (AER)<sup>25</sup>, com o objetivo de melhorar as condições das estradas e promover eventos automobilísticos. Nesse mesmo período foi realizada a primeira corrida oficial do automobilismo, a I Corrida do Quilômetro Lançado, conforme referido na introdução deste estudo.

<sup>23</sup> Entrevista concedida à pesquisadora, em Passo Fundo, em janeiro de 2010.

<sup>24</sup> O *Automobilista*, 1926 e o *Correio Automobilista*, 1929 (MAZO, 2003). E os jornais de maior circulação, como o *Correio do Povo*, *Folha da Tarde* e *A Nação*, os quais divulgavam aos espectadores o que estava acontecendo no meio das corridas.

<sup>25</sup> A Associação de Estradas de Rodagem é hoje o Departamento de Estradas de Rodagem do Rio Grande do Sul (DAER).

As provas automobilísticas, nas décadas de 1920 a 1940, no Rio Grande do Sul, mais especificamente em Porto Alegre, eram corridas nas ruas e estradas. O público ficava, durante todo o percurso, à beira das estradas ou nos barrancos e, nos circuitos de rua nas calçadas, separado por um cordão de isolamento, por fardos de alfafa ou em algumas vezes nem isso. Conforme fotografia, abaixo, de uma corrida em Porto Alegre, em 1948. O carro do piloto Catharino Andreatta, na curva da Avenida João Pessoa com a Avenida José Bonifácio, quando brigava pela liderança da prova dá uma “sobrada”, indo de encontro aos fardos de alfafa ali dispostos. Seu *Citroën* número 48 subiu em cima dos fardos de alfafa, fazendo com que os espectadores corressem para não sofrerem nenhum acidente, sendo observados de perto pelos policiais que controlavam as corridas.



**Figura 6** – Carro do piloto Catharino Andreatta, Circuito Farroupilha, 1948.  
Fonte: Jornal Zero Hora (2005, p. 54)

Estas corridas automobilísticas mobilizavam um público entusiasmado que não tinha nenhum custo para assistir as mesmas. Levavam multidões às ruas e estradas por onde passavam.

Relata Claus Hoppen, diretor presidente da Mahle Metal Leve S. A, uma das primeiras indústrias de autopeças brasileira, em seu prefácio ao livro “Automobilismo gaúcho, levantando poeira”, de Gilberto Menegaz (2002):

O dia da corrida era muito especial e aguardado com bastante ansiedade. Levávamos de madrugada e iniciávamos o deslocamento na Kombi de meu pai, até a estrada localizada na região do Alto Taquari, onde as

*carreteras*<sup>26</sup> passariam. Era necessário chegar bem cedo para conseguir um bom lugar em um barranco de algum “ponto estratégico” da estrada para assistir passar os “ases do volante”, como eram chamados os pilotos na época (MENEGAZ, 2002, p. 3)

Massificadas as competições automobilísticas e transformadas em experiências midiáticas, a emoção de ver a passagem dos automóveis de corrida no espaço e no tempo real, como aconteceu no período estudado, tende a ser substituída pela de vê-la na televisão. Quando diversas câmeras filmam uma corrida, elas estão reconstruindo esta prática. Criam novas maneiras de vê-las. Não se trata de ver melhor ou pior, mas de ver de outro modo. Diferente dos espectadores que acordavam cedo viajavam muitos quilômetros para assistir por um momento aquelas “baratinhas” e seus pilotos voando pelas ruas e estradas de chão batido, vendo os competidores somente em um determinado trecho do percurso. As sensações vividas neste espaço, conhecendo os odores dos motores, do combustível, da freada dos pneus, das paisagens e sons que não sejam os filtrados e modificados pelos aparelhos de televisão, arquivam na memória uma doce lembrança. Cada um na sua época, estes espectadores buscavam nas corridas muito mais que vencedores buscavam alcançar algo novo, moderno o qual lhes possibilitaria prazer.

O grande sucesso das provas automobilísticas que ocorreram em Porto Alegre, aliado às notícias de outras corridas pelo Brasil e pelo mundo, a partir de meados de 1920, representou para os pilotos e espectadores um sentimento do desafio constante que essa nova prática esportiva poderia proporcionar.

A busca por aperfeiçoamentos mecânicos e das técnicas de pilotagem passou a fazer parte do cotidiano dos *sportsmen*, como eram chamados os pilotos. Pelos jornais estes buscavam informações não só sobre as corridas em Brooklands (Inglaterra), Monthéry (França), Monza (Itália), Indianápolis, Baltimore e Washington (Estados Unidos), mas também sobre os avanços tecnológicos da indústria automobilística americana e os progressos alcançados pelo Automóvel Clube da Argentina nas competições automobilísticas (MENEGAZ, 2002).

A prática do automobilismo havia chegado para ficar e cativou um público fiel e apaixonado, o qual torcia pelos carros e pilotos, que eram os astros desta prática esportiva, em Porto Alegre. Deve ser entendida nesse processo de modernização das cidades.

---

<sup>26</sup> As *carreteras* eram uma adaptação dos automóveis Ford e Chevrolet, modelos 1939 e 1940, que eram “mexidos” para se transformarem em carros de corridas. As transformações ocorriam retirando os pára-lamas, a grade frontal e o banco traseiro, substituindo a tampa do porta-malas por uma lona e aumentando a potência com mais carburadores e gasolina especial. Nome este que teve influência dos países vizinhos Uruguai e Argentina, os quais na década de 1920 denominavam estas corridas de Turismo de Carreteras.



O automobilismo, que pode ser pensado como um exemplo de prática esportiva difundida nesse período, emergia como um dos novos costumes do ser moderno, influenciando a sociedade de forma decisiva, a partir das corridas que serão apresentadas no capítulo cinco.

## 5 O CIRCUITO DO AUTOMOBILISMO: DAS CORRIDAS DE RUA ATÉ O AUTÓDROMO

O circuito do automobilismo foi marcado como uma prática esportiva que valorizava o moderno e desafiador costume de dominar a máquina.

Para a promoção do esporte automobilístico foi fundado no Rio de Janeiro, em 1907, o Automóvel Clube do Brasil (ACB), por uma iniciativa do político e jornalista, Conde Ernesto Pereira Carneiro<sup>27</sup> (SCALI, 2005, p. 8). No ano seguinte foi fundado o Automóvel Clube de São Paulo, tendo como um dos seus fundadores, Antônio Prado Junior, que foi prefeito da cidade do Rio de Janeiro, capital federal, de 1926 a 1930.

A primeira competição de automobilismo de rua realizada no Estado do Rio de Janeiro ocorreu em 1909, na cidade de São Gonçalo. Curiosamente, não ocorreu na cidade do Rio de Janeiro, capital do país na época, porque o prefeito Souza Aguiar foi contrário à realização da corrida, alegando que representava uma ameaça à segurança da população. Sem autorização do Poder Executivo e Legislativo, a solução encontrada pelo Automóvel Clube do Brasil, entidade organizadora da corrida, foi transferir a corrida para uma cidade do interior do Estado.

É importante destacar que a partir de 1933, a cidade do Rio de Janeiro, então capital federal do Brasil, constituiu-se no principal polo do automobilismo brasileiro, com as competições no Circuito da Gávea<sup>28</sup>, de renome nacional e internacional, e no Circuito Quinta da Boa Vista. Abaixo uma mostra do Circuito da Gávea, passando pelo bairro do Leblon em 1933, sob o olhar de 250.000 espectadores, espalhados por todo o percurso.

---

<sup>27</sup> O Conde Ernesto Pereira Carneiro adquiriu em 1918 o Jornal do Brasil e foi criador da Rádio Jornal do Brasil em 1935.

<sup>28</sup> O Circuito da Gávea iniciou em 1933 e teve sua última edição em 1954. Na estréia no dia 8 de outubro de 1933, este circuito levou 250 mil pessoas ao Rio de Janeiro para assistir a estréia. Constituiu-se, segundo Scali (2005, p. 47) numa epopéia de grandes campeões, de máquinas lendárias e de mortes por amor à velocidade. Este foi incluído no Circuito internacional do automobilismo tornando o Brasil conhecido mundialmente neste meio. Nesta época o Automóvel Clube do Brasil era presidido por Carlos Guinle, assessorado por Manuel de Tefé, Roberto Marinho e Primo Fioresi.



**Figura 7** – Circuito da Gávea, bairro do Leblon, em 1933.

Fonte: acervo do Museu Brasileiro do Automobilismo Passo Fundo, Rio Grande do Sul

Em 1940, estas provas já eram realizadas em circuitos fechados, no Autódromo de Interlagos, em São Paulo, com destaque para os pilotos gaúchos.

Nas décadas seguintes, o Rio Grande do Sul transformou-se em um polo do automobilismo nacional (SCALI, 2005). Na capital do Estado, Porto Alegre, surgiram muitos pilotos do automobilismo de rua na segunda metade dos anos 1920. Destaca-se Norberto Jung pelo pioneirismo no automobilismo de rua e estradas, como também pelas vitórias obtidas em competições nacionais e internacionais e por ser o idealizador da primeira equipe gaúcha de competição, a Escuderia Galgos Brancos.

Porto Alegre passou a se destacar no meio automobilístico, não só nos circuitos de rua e estrada, mas também no Autódromo de Interlagos (SCALI, 2005; MENEGAZ, 2002).

Apresentam-se a seguir as corridas oficiais de rua em Porto Alegre e a participação dos gaúchos no Autódromo de Interlagos.

### ***5.1 As corridas oficiais do automobilismo em Porto Alegre***

As corridas do automobilismo foram promovidas, em Porto Alegre, desde os anos 1920, caracterizando-se por grandes disputas no final da década de 1930 e 1940. Mantendo-se as provas mesmo durante a Segunda Guerra Mundial. Conforme relato, do Entrevistado A, que destaca que “a deflagração da Copa do Rio Grande, em 1948, não deixou mais dúvidas se

pode considerar que o automobilismo gaúcho era o mais forte do país na década de 1950<sup>29</sup>“, conforme iremos tratar no capítulo sete. O depoimento sugere que durante a primeira metade do século XX houve um deslocamento dos polos automobilísticos no país, com a emergência do Rio de Janeiro na década de 1930, com o Circuito Internacional da Gávea, passando por São Paulo, com a construção do Autódromo de Interlagos e consolidando-se em Porto Alegre na década de 1950. O contexto do automobilismo nas diferentes cidades era diferente, no entanto o entrevistado coloca a cidade de Porto Alegre no mesmo patamar das grandes metrópoles, Rio de Janeiro e São Paulo.

A divulgação pela imprensa favoreceu o prestígio do automobilismo na cidade e no Estado do Rio Grande do Sul. Havia publicações que pareciam, conforme sugerem os nomes, tratar apenas de assuntos relacionados ao automobilismo (MAZO, 2003): *O Automobilista* (1926) e *Correio Automobilista* (1929). Os jornais de maior circulação, como o *Correio do Povo*, *Folha da Tarde*, *Diário de Notícias* e *A Nação*, divulgavam aos leitores o que estava acontecendo no meio das corridas, assim como havia transmissão das provas automobilísticas pelas rádios *Difusora* e *Farroupilha*. Uma reportagem da *Automobilismo em Revista*, com o título “Rádio Difusora em Porto Alegre”, afirmava: “justiça seja feita, a reportagem da Rádio Difusora fez uma irradiação 100% não ficando a dever às outras especializadas no esporte do volante. Uma nota elogiável deixamos registrada nesta notícia à pessoa de Heron De Lorenzi que desde as 7 da manhã até às 21 horas não deixou o microfone da Rádio Difusora para dar maior brilhantismo à irradiação da prova Circuito do Litoral” (RÁDIO, 1952, p. 18).

Confirmando esta afirmação, o Entrevistado A cita que “nos anos 50 e até início dos anos 60, em alguns jornais da capital, o espaço para o automobilismo era maior do que o do futebol. As rádios davam um espaço enorme para as corridas, a população inteira acompanhava o que estava acontecendo no meio<sup>30</sup>”. A participação do público prestigiando o automobilismo nas ruas era grande, afinal os eventos eram gratuitos. Conforme refere o Entrevistado C, “cada um de nós tinha o seu piloto favorito. Íamos para as corridas e torcíamos para eles como se fosse o nosso time. Eu era do time do Catharino, o meu irmão torcia pelo Diogo e assim era com os outros pilotos também<sup>31</sup>”.

Mesmo contando com alguma divulgação da imprensa escrita e do rádio, bem como com o apoio de alguns patrocinadores, a prática do automobilismo no período demarcado para a pesquisa não era uma tarefa fácil. Um aspecto que se faz necessário investigar é a segurança

---

<sup>29</sup> Entrevista concedida à pesquisadora pelo Entrevistado A, em Passo Fundo, em janeiro de 2010.

<sup>30</sup> Entrevista concedida à pesquisadora pelo Entrevistado A, em Passo Fundo, em janeiro de 2010.

<sup>31</sup> Entrevista concedida à pesquisadora pelo Entrevistado C, em Porto Alegre, em dezembro de 2010.

dos pilotos e carros na época. Estes eram anos de coragem automobilística, face à estrutura dos circuitos de rua, em relação a vestimentas, à segurança dos pilotos e do público.

Destacamos a seguir alguns critérios da realização das provas, quanto às divisões das categorias nestas provas. Segundo o Entrevistado A,

“desde os anos 20 [1920] os pilotos e organizadores já tinham noção e efetuavam a separação por potência ou capacidade cúbica dos motores. Na grande fase das carreteras, pode-se observar que tinha a Standart e a preparada ou Livre; e aí entrava um novo componente que era a permissão ou redução no peso do carro. O entendimento de que na redução da relação peso/potência poderia haver uma grande vantagem passava a ser uma unanimidade. Isso acontecia seja retirando os guarda lamas, para choques, bancos extras e outros componentes, como até o mecânico que muitas vezes acompanhava o piloto no automobilismo pioneiro. Os carros de pequena cilindrada sempre se agrupavam na sua “insignificância” e buscavam principalmente propiciar um padrão de corridas de menor custo e mais popular. No final dos anos 50 [1950] e início dos anos 60 com a entrada da indústria automobilística no Brasil era comum 3 e até 4 categorias, e também uma classificação geral que denominavam “fita azul”. Na evolução das competições sempre houve altos e baixos na formação dos grids, ou seja, em algumas ocasiões muitos carros e em várias outras insuficientes. Como o objetivo maior é óbvio, sempre foi a vitória, a criação de várias categorias e mesmo correndo juntas propiciava um prêmio de consolação que era a vitória na sua categoria”<sup>32</sup> ENTREVISTADO A).

Esse conceito de categorias, para o automobilismo, se firmou até nossos dias, sendo que naquelas corridas onde passaram a existir ou existe a possibilidade de corridas em separado as entidades organizadoras, sejam elas Federações ou Confederações regionais, nacionais e internacionais, assim o fizeram e continuam fazendo. Cabe salientar que nas corridas de automóveis, assim como em outros esportes, sempre coexistiu a vaidade e o desafio pessoal, a busca do sabor da vitória e, também, a necessidade de mostrar resultados que poderiam implicar em tão necessários patrocínios.

No automobilismo ocorreram algumas particularidades desde os seus primórdios. Faz-se necessário destacar a divulgação das corridas pelas revendas de automóveis e autopeças, conforme destaca Menegaz (2002, p. 17). Estas, por meio de seus produtos, tais como: baterias, pneus e outras, utilizavam-se das corridas automobilísticas para divulgar os seus produtos, a partir da perícia dos ases dos volantes e da velocidade das máquinas.

Nas fotografias da página seguinte, apresentamos, na primeira o piloto Carlos Fumagalli, que corria com um automóvel da marca Ford, em frente à revenda Ford de Julio de

---

<sup>32</sup> Entrevista concedida à pesquisadora pelo Entrevistado A, em janeiro de 2010, em Passo Fundo, Rio Grande do Sul.

Castilhos, Rio Grande do Sul, de camisa branca e, na segunda, os carros em posição de largada em uma prova automobilística, em Porto Alegre, na década de 1950, dando destaque para a pintura, na carroceria, com o nome de algumas empresas, que apoiavam o automobilismo.



**Figura 8** – Piloto Carlos Fumagalli, na Revenda Ford de Julio de Castilhos, Rio Grande do Sul.  
Fonte: Menegaz (2002, p. 17)



**Figura 9** – Posição de largada em uma prova na década de 1950, em Porto Alegre.  
Fonte: A História... (2000, p. 56)

No quadro apresentado na Figura 10, estão o nome oficial das principais competições de destaque, em Porto Alegre, o número de espectadores e a população da cidade, a fim de demonstrar como as provas do automobilismo eram prestigiadas pela população da cidade.

| <b>Nome da Competição</b>                                    | <b>Ano de Realização</b> | <b>*Número de espectadores</b> | <b>**População aproximada</b> |
|--|--------------------------|--------------------------------|-------------------------------|
| I Corrida do Quilômetro Lançado                              | 15/11/1926               | 10 mil                         | 180 mil habitantes            |
| Circuito de Outono: I Prova do Circuito de Rua               | 13/05/1927               | 12 mil                         | 180 mil habitantes            |
| II Corrida do Quilômetro Lançado                             | 20/11/1927               | Não localizados                | 180 mil habitantes            |
| I Grande Prêmio Cidade de Porto Alegre: Circuito Farroupilha | 13/11/1935               | 50 mil                         | 250 mil habitantes            |
| Grande Prêmio Folha da Tarde: Circuito do Cristal            | 14/02/1937               | 60 mil                         | 280 mil habitantes            |
| Prova Subida da Montanha                                     | 02/08/1938               | Não localizados                | 280 mil habitantes            |
| Circuito do Cristal Gasogênio                                | 18/07/1943               | 30 mil                         | 280 mil habitantes            |
| I Circuito Parque Farroupilha                                | 16/05/1948               | Não localizados                | 320 mil habitantes            |
| I Circuito da Pedra Redonda                                  | 20/11/1949               | Não localizados                | 320 mil habitantes            |
| Grande Prêmio Cinquentenário Tricolor: Circuito da Redenção  | 25/10/1953               | Milhares de torcedores         | 390 mil habitantes            |

**Figura 10** - Principais competições automobilísticas de rua em Porto Alegre (1926- 1953), elaborado pela pesquisadora, com base em Scali (2005) e IBGE 1996.

Ao longo deste subcapítulo, iremos apresentar e discutir as provas citadas na Figura 10.

A primeira corrida oficial de automobilismo em Porto Alegre ocorreu em quinze de novembro de 1926, denominada I Corrida do Quilômetro Lançado, organizada pela Associação de Estradas de Rodagem do Rio Grande do Sul (AER), conforme citado anteriormente. Segundo Menegaz (2002, p. 12), foi uma festa que teve início pela manhã, com a exposição e o desfile de 97 veículos de tração mecânica e outros de tração animal, confirmando a influência rural no Rio Grande do Sul, tudo isto ao som de uma orquestra que desfilava sobre um caminhão. Foi construído, no centro do percurso, um pavilhão para abrigar as autoridades municipais e estaduais, as quais disputavam o melhor lugar para assistir às corridas, sem se importar com o forte calor que fazia na tarde da prova. A prova foi dividida em cinco categorias, de acordo com a potência dos veículos. No trecho inicial de 600 metros os carros “embalavam” e, a partir de uma marca, eram cronometrados por um quilômetro, dos 1.000 aos 2.000 metros, sendo um competidor de cada vez.

O grande sucesso da prova do Quilômetro Lançado, aliado a outras provas automobilísticas que se realizavam pelo Brasil pelo mundo, entusiasmou nos *sportsmen* o sentimento de desafio constante. Quando da comemoração do bem-sucedido primeiro ano de aniversário da Associação de Estradas de Rodagem do Rio Grande do Sul (AER), a mesma

realizou a marcação da estrada Porto Alegre – Torres (cidade litorânea do Rio Grande do Sul) e promoveu a 1ª Exposição Rio-Grandense de Automóveis, no bairro Menino Deus, em Porto Alegre. Além destes eventos, a AER realizou, em 1927, duas provas automobilísticas, conforme Figura 10, o Circuito de Outono e a II Corrida do Quilômetro Lançado.

O Circuito de Outono foi a primeira prova realizada em circuito de rua, em Porto Alegre, cruzando os bairros Cristal, Teresópolis, Passo da Cavalhada, Vila Nova, Belém Velho, Passo do Salso, Passo da Capivara, Pedra Redonda e Tristeza, retornando ao Cristal. Largaram vinte automóveis, em intervalos de um em um minuto, de acordo com o número do carro, obtido por sorteio, pelos 37 km do circuito (MENEGAZ, 2002, p. 14). A prova, com caráter nacional teve a participação do piloto Irineu Corrêa, de Petrópolis (Rio de Janeiro), sagrando-se campeão, com seu *Studebaker*. Em depoimento após a corrida, o piloto petropolitano comentou as dificuldades da prova e a qualidade dos pilotos gaúchos. Cabem aqui dois esclarecimentos: o traçado do circuito de rua escolhido para prova situava-se na zona sul de Porto Alegre, podemos supor que um dos possíveis motivos era que este, na década de 1920, se constituía em um local com muitas residências de veraneio, pois para se deslocar até a zona sul o transporte e o calçamento ainda eram precários, levando muitas horas. Um segundo fator foi a participação de pilotos de fora do Estado, dando destaque à competição e valorizando o automobilismo gaúcho. Em relação às condições das ruas, neste circuito, o Entrevistado E cita que “o piso das ruas era de macadame (piso tipo saibro, constituído de pó de tijolo), elas eram arrumadas antes da provas<sup>33</sup>”.

O automobilismo já mobilizava um número expressivo de espectadores e aficionados por este esporte. As provas em circuito de rua e estradas proporcionavam um belo espetáculo com muitas emoções e coragem, por parte dos pilotos, conforme fotografia que destaca a velocidade dos automóveis da época “voando” pelas ruas da capital sob o olhar dos espectadores, à beira da calçada.

---

<sup>33</sup> Entrevista concedida à pesquisadora pelo Entrevistado E, em Passo Fundo, em janeiro de 2010.





**Figura 11** – Competição em Porto Alegre, década de 1940.  
 Fonte: Museu Brasileiro do Automobilismo de Passo Fundo

As informações coletadas indicam que, dentre os fatores que contribuíram para estimular o automobilismo de rua em Porto Alegre, destacam-se o surgimento do polo metal-mecânico gaúcho e o apoio das empresas de transporte de carga e passageiros interessadas em construir e pavimentar ruas e avenidas de Porto Alegre. Do ponto de vista cultural, o destaque foi a presença expressiva de imigrantes alemães e italianos, que trouxeram seus hábitos e costumes. Uma parcela desses imigrantes se dedicou ao trabalho com máquinas e motores, além de trazer também a experiência das corridas na Europa. Assim como a participação de imigrantes alemães e italianos no início do automobilismo, em Porto Alegre, como pilotos, mecânicos e dirigentes. Segundo destaca Love (1975) no início do século XX, um fator a ser considerado é a imigração europeia, que na grande maioria eram jovens e produtivos, em contraste com a força de trabalho nativa, a qual era composta por agricultores da zona rural. Esses imigrantes eram habitantes de cidades e tinham experiência de trabalho assalariado. Eram, na sua maioria, mais alfabetizados do que os brasileiros pobres, trazendo para o Brasil habilidades manuais e técnicas que não se encontravam nessa época no país.

Podemos destacar pelo sobrenome dos pilotos gaúchos um grande número de pilotos portugueses, italianos e alemães, como por exemplo: Jung, Bins, Pereira, Noronha, Lazzarini, Andreatta, De Martini, Fornari, Finardi, Schröder, Elwanger, entre outros.

A instalação das revendas Ford e Chevrolet em Porto Alegre, no início da década de 1920, e o aumento do número das empresas de transporte de carga e passageiros, são prováveis elementos que favoreceram o desenvolvimento do automobilismo, pois muitos pilotos e mecânicos estavam vinculados a essas empresas (SCALI, 2005). Prova disto é o que destacam em alguns depoimentos, como o Entrevistado A, que traz uma expressão para os

pilotos daquela época: “eles eram pilotos ‘graxeiros’, pois sabiam ouvir os problemas dos motores e deixá-los ‘afinados’ para correr<sup>34</sup>”. Assim como o Entrevistado E: “Eu não me arrependo, mas nós todos, sem exceção, nós botávamos a mão na graxa. Nós tínhamos que ajudar<sup>35</sup>”. Esta participação e ajuda se deve, provavelmente, a dois fatores: um deles pela falta de mecânicos especializados em carros de corrida, com pouco conhecimento da tecnologia dos motores e outro seria o envolvimento dos mesmos com a parte de mecânica e autopeças, seja, nas revendas, lojas de autopeças ou oficinas mecânicas, como donos ou empregados, das mesmas.

Pelos depoimentos obtidos, os únicos pilotos que tinham mecânicos próprios eram os da Escuderia Galgos Brancos, valorizando com isto a iniciativa e pioneirismo, do piloto Norberto Jung, quando fundou esta equipe de competição, sabendo-se também da sua condição de dono de revenda de automóveis, o que lhe possibilitava um poder aquisitivo para melhorar as condições do seu carro de corrida.

Estes foram alguns fatores que, possivelmente, contribuíram para que o automobilismo de rua, no período de 1920 a 1950, se tornasse uma prática esportiva que despertava grande interesse na população.

O espetáculo nas ruas de Porto Alegre criou um público fiel e apaixonado pela velocidade e modernidade (SCALI, 2005), que passou a prestigiar as competições. Como podemos ver em reportagem de 1933, da Revista do Globo, destacando o que representava o automobilismo naquela época “O automobilismo é uma enfermidade moderna. Em muitos de seus casos quando a moléstia é aguda, o taxímetro pode servir de termômetro” (AUTOMOBILISMO, 1933, p.31).

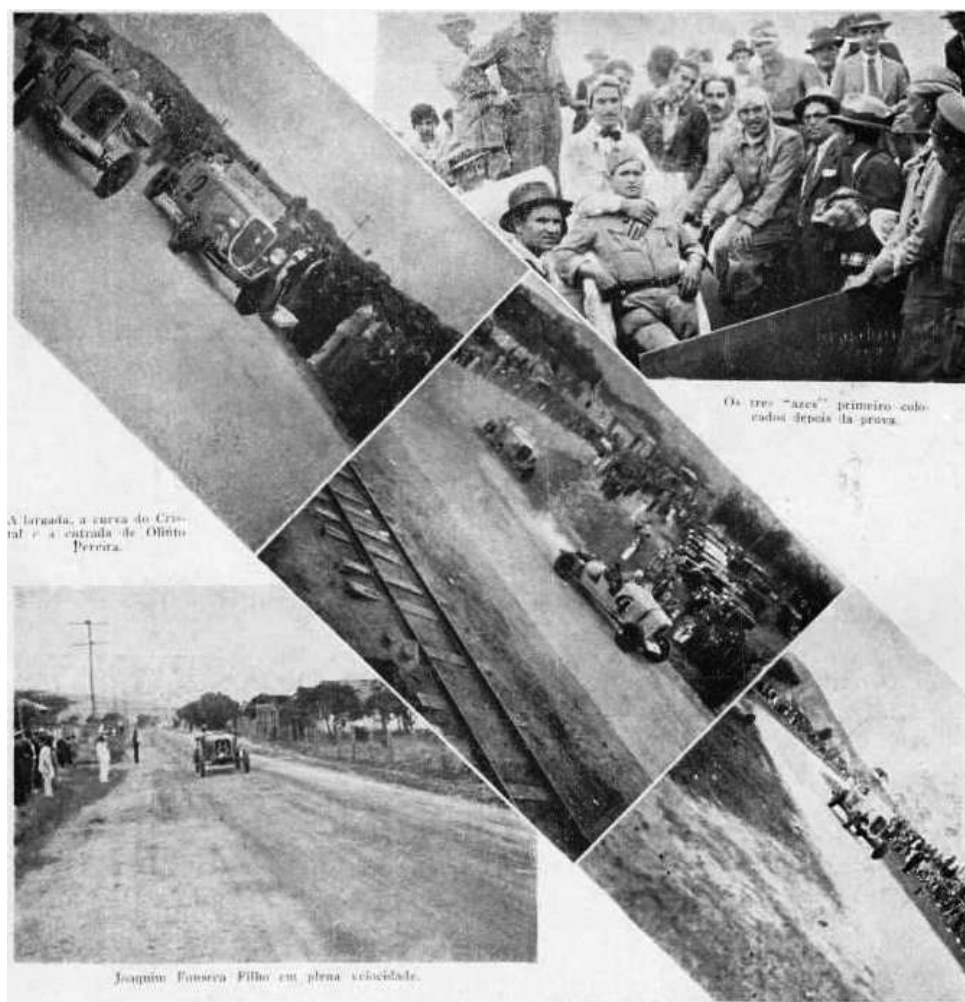
Em 1935, Porto Alegre já realizava seu I Grande Prêmio, denominado Grande Prêmio Cidade de Porto Alegre: Circuito Farroupilha, na pista do Cristal. Este importante acontecimento esportivo para a cidade, um evento inédito até então, já contava com uma infra-estrutura que mobilizou trinta postos fiscais com telefone, cento e vinte agentes de segurança e saúde, três ambulâncias e uma audiência de 50 mil pessoas, as quais ficaram dispostas em arquibancadas e pavilhões que foram construídos ao longo do percurso. A infra-estrutura foi considerada excelente para os padrões de exigência da época (MENEGAZ, 2002, p. 26).

---

<sup>34</sup> Entrevista concedida à pesquisadora pelo Entrevistado A, em Passo Fundo, em janeiro de 2010.

<sup>35</sup> Entrevista concedida à pesquisadora pelo Entrevistado E, em Passo Fundo, em janeiro de 2010.

Em 1935 foi publicada uma reportagem, na Revista do Globo<sup>36</sup>, intitulada “O Grande Prêmio Cidade de Porto Alegre”, que destacava: “A nossa capital assistiu a 15 de novembro a um dos certames esportivos mais sensacionais da sua vida: “O ‘Circuito Farroupilha’, uma das provas automobilísticas mais importantes até hoje realizadas na América do Sul” (CIRCUITO..., 1935, p. 41). Outra reportagem da Revista do Globo sobre a prova de 1935 mostra imagens da largada, dos três *ases* (denominação dos pilotos na época do estudo) vencedores da prova.



**Figura 12** – Imagens do I Grande Prêmio cidade de Porto Alegre: Circuito Farroupilha.  
Fonte: Revista do Globo (1937, p. 34)

Atestando a dimensão da disputa, tem-se, na reportagem da *Revista do Globo*, uma imagem do então governador do Rio Grande do Sul, José Antônio Flores da Cunha, assistindo

<sup>36</sup> A Revista do Globo A Revista do Globo foi um destacado quinzenário publicado pela Livraria e Editora Globo, no Estado do Rio Grande do Sul, no período de 1929-1967. Esta revista contemplou o tema do esporte desde a sua primeira edição, em 1929.

à corrida da tribuna de honra, prestigiando o acontecimento esportivo, na cidade (CIRCUITO...,1935, p. 41). A presença de políticos, pessoas da elite rio-grandense, dirigentes do automobilismo brasileiro, repórteres e dirigentes dos meios de comunicação da época, eram comuns na tribuna de honra das provas automobilísticas, conforme apresentado na fotografia que segue.



**Figura 13-** General Flores da Cunha de chapéu, ao centro, na tribuna de honra da prova.  
Fonte: CIRCUITO..., 1935, p. 42. Revista do Globo

Coube ao Touring Clube do Brasil e à seccional do Rio Grande do Sul (recém-fundada, em vinte um de março do mesmo ano) a tarefa de organizar o grande evento esportivo. A prova foi patrocinada pelo Automóvel Clube do Brasil, que homologou seu resultado para a oficialização internacional junto à Federação Internacional de Automobilismo<sup>37</sup> (FIA). Com isto observa-se o destaque do automobilismo gaúcho, inserido pela primeira vez no cenário das grandes competições internacionais (MENEGAZ, 2002, p. 26). Foram doze os pilotos, entre eles gaúchos, um carioca e um uruguaio que fizeram parte do *grid* de largada (como é chamado o local de partida, no automobilismo). A proximidade do Rio Grande do Sul com o Uruguai e a Argentina possibilitou a relação dos pilotos destes países, tanto em nível de pilotagem dos automóveis quanto dos componentes mecânicos, conforme trataremos na sequência deste subcapítulo.

Segundo Scali (2005), não se falava outra coisa nas oficinas mecânicas da capital. Pilotos e equipes entravam madrugada adentro buscando os melhores ajustes para os seus carros, sempre vigiados de perto pela imprensa e pelo público curioso. Observa-se que os pilotos participantes do automobilismo, em Porto Alegre, eram mecânicos, donos de vendas

<sup>37</sup> O Brasil estava representado pelo Automóvel Clube do Brasil (ACB), em nível internacional, na Federação Internacional de Automobilismo (FIA).

de veículos e autopeças, enfim estavam envolvidos com os automóveis no seu ambiente de trabalho, de acordo com o que tratamos anteriormente, neste estudo. Conforme comenta o Entrevistado A: “O Norberto Jung era o dono da Ribeiro Jung, revenda Ford da cidade, O Muradás tinha oficina mecânica, os Andreatta trabalhavam com transporte de combustível, o Asmuz foi piloto de caminhão, o Menegaz era dono de uma revenda Chevrolet, e assim vai<sup>38</sup>...” Observa-se, então, que os pilotos envolvidos, no automobilismo do Rio Grande do Sul, não eram da elite política e econômica rio-grandense, como no eixo Rio – São Paulo, mas pessoas ligadas ao automobilismo, principalmente por suas ocupações, tais como donos de oficinas mecânicas ou mecânicos, donos ou empregados de revendas de automóveis, donos ou empregados de lojas de autopeças, donos de transportadoras de cargas e passageiros, entre outros.

O vencedor da prova foi o destacado piloto gaúcho Norberto Jung, que percorreu os 15 quilômetros, com o tempo de 3 horas 3 minutos e 58 segundos e média de 101, 105 Km/h (MENEGAZ, 2002, p. 27).

Em outra imagem da mesma reportagem, retratando o circuito, percebe-se a presença simultânea de ambulâncias automotivas e também aquelas ainda dependentes de tração animal, evidenciando um contraste, em um período de transição do antigo para o moderno que a chegada do automóvel, paulatinamente, provocava, assim como, a influência rural no Rio Grande do Sul, conforme já destacamos no capítulo 3 deste trabalho.

---

<sup>38</sup> Entrevista concedida à pesquisadora pelo Entrevistado A, em Passo Fundo, em janeiro de 2010.



**Figura 14** - Local da largada e chegada no Circuito do Cristal, 1935.  
Fonte: Circuito..., 1935, p. 42

Cabe destacar, mais uma vez, que neste ano a população da cidade de Porto Alegre era de aproximadamente 250.000 habitantes, conforme citado no quadro, da Figura 10, e o número de espectadores foi de 50.000. Um quinto da população estava presente, incentivando e torcendo pelos carros e pilotos que participavam do espetáculo. Convém destacar que os grandes estádios de futebol têm capacidade média para 50.000 torcedores, sabendo-se que o futebol é o esporte de maior público no Brasil, na atualidade. Concluimos, portanto, que na década de 1930 a prática do automobilismo mobilizava um público que equivaleria, hoje, ao do futebol. Esta prova automobilística fez parte da comemoração do aniversário da Revolução Farroupilha juntamente com outros eventos políticos, sociais e esportivos.

A revista traz como reportagem o seguinte texto: “Grande foi a multidão que postada ao longo da pista indicada para o circuito aplaudiu os ‘ases’ que tomavam parte nele” (CIRCUITO..., 1935, p. 42). O traçado do I Grande Prêmio Cidade de Porto Alegre: Circuito Farroupilha teve a largada no Largo do Cristal, atual Parque da Redenção, seguindo pelos bairros da zona sul da cidade: Tristeza, Pedra Redonda, Ipanema e Cavalhada, retornando ao Largo do Cristal. O vencedor da prova o piloto Norberto Jung recebeu como prêmio uma quantia em dinheiro, mais a taça Touring Clube do Brasil, taça Centro Automobilístico do Uruguai, a taça Automóvel Clube de São Paulo e medalha de ouro. O piloto Olyntho Pereira recebeu cinco contos de réis, mais a taça Touring Clube do Brasil e medalha de prata. Oscar Bins recebeu três contos de réis, mais a taça Touring Clube do Brasil e também a taça

Adimor, oferecida pela distribuidora de gasolina, por ter feito a volta mais rápida no circuito, com o tempo de 8 minutos e 32 segundos.

A disputa automobilística foi promovida pelo Touring Club do Rio Grande do Sul, como traz a reportagem da *RG* (CIRCUITO..., 1935, p. 41). O Touring Club foi a primeira entidade organizadora de corridas no automobilismo de Porto Alegre, a partir de 1949 a Associação Riograndense de Volantes (ARVO) passou a assumir a realização das mesmas (MADURO; MAZO; ROLIM, 2008). Esta entidade organizadora será tratada a seguir. Por ser uma prática realizada nas ruas da cidade e isolada apenas por um cordão, o público tinha total acesso às provas, tornando-as um espetáculo de coragem por parte deles e dos pilotos.

Na foto que segue destacamos um dos momentos de tensão na corrida, com o acidente do piloto uruguaio Ramon Sierra, na curva da Pedra Redonda, felizmente o mesmo saiu ileso.



**Figura 15** - Carro do piloto uruguaio Ramon Sierra na curva da Rua José Bonifácio.  
Fonte: Revista do Globo (1935, p. 9)

O fato de um piloto uruguaio já constar entre os participantes do I Grande Prêmio Cidade de Porto Alegre, segundo a reportagem da Revista do Globo (CIRCUITO..., 1935, p. 9) pode sugerir uma proximidade para além do âmbito geográfico entre o Uruguai e o Estado do Rio Grande do Sul. Conforme estudo de Maduro (2008) que sugere uma influência dos países vizinhos – Uruguai e Argentina – sobre os métodos de pilotagem e mecânica sobre os pilotos gaúchos.

Conforme Archetti (2001), o automobilismo na Argentina tem a disputa do I Grande Prêmio em março de 1910, com a participação de sete automóveis, disputado da mesma

maneira pelas ruas e estradas, saindo da cidade de Buenos Aires até Córdoba. Nesta época as estradas eram precárias, houve muita chuva, constituindo-se em uma prova de resistência das máquinas e dos pilotos, cuja habilidade era colocada à prova. Esta corrida foi a primeira realizada na categoria de Turismo de Carreteras, o mesmo modelo utilizado pelo Rio Grande do Sul. No Uruguai, as provas também eram realizadas nas ruas e estradas e, segundo o Entrevistado A, “havia um piloto uruguaio, o Suppici Sedes que influenciou um dos grandes incentivadores do automobilismo gaúcho: Pellegrin Figueras, nascido na Espanha e que foi morar no Uruguai. Este veio a se tornar o primeiro presidente da ARVO<sup>39</sup>”. Sobre a Associação Riograndense de Volantes (ARVO) trataremos na sequência deste subcapítulo.

A prática do automobilismo teve apoio da classe política. Getúlio Vargas, líder de uma nova geração de políticos que comandava o Brasil desde a Revolução de 1930, definiu dentre seus importantes objetivos, a modernização e a nacionalização da população brasileira, a partir de numerosos e intensos elogios aos atletas brasileiros, de um modo geral, e aos pilotos nacionais, de modo particular, nas manchetes e textos de revistas e jornais. Nesse sentido, tem-se o seguinte trecho da reportagem, na Revista do Globo sobre o Circuito Farroupilha: “A atuação dos ases<sup>40</sup> foi, em geral, muito boa, evidenciando-se o grau de nosso adiantamento em automobilismo” (CIRCUITO..., 1935, p. 41). Enaltecimento da perícia dos pilotos e modernização encontram-se presentes concomitantemente.

A vitória coube a Norberto Jung, um dos pioneiros e o mais vitorioso piloto do automobilismo de rua porto-alegrense, com conquistas nacionais e internacionais. No entanto, a participação dos demais pilotos nacionais também é ressaltada, principalmente por meio dos termos coragem, perícia, inteligência e confiança, podendo sugerir, assim, a ideia da presença de tais valores no imaginário brasileiro, reforçando uma “pretensa” identidade nacional. Por fim, entusiasmo e sucesso são os termos relacionados a esta primeira importante corrida de automóveis de Porto Alegre, indicando, inclusive, a possibilidade da ocorrência em um período breve, a partir de então, da próxima oportunidade de “admirar de novo nossos volantes vencendo curvas e cobrindo distâncias em tempos mínimos” (CIRCUITO..., 1935, p. 41).

No ano seguinte, em 1936, com o crescimento da prática esportiva do automobilismo na cidade, foi organizada a primeira equipe de automobilismo de competição do Rio Grande do Sul, a Escuderia Galgos Brancos. Esta escuderia foi a primeira e a mais vitoriosa equipe gaúcha de automobilistas, reunindo os mais famosos pilotos de Porto Alegre: Norberto Jung

---

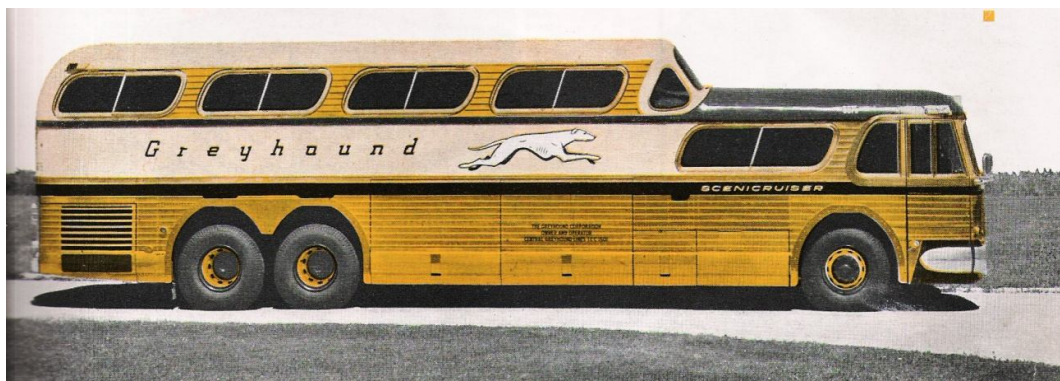
<sup>39</sup> Entrevista concedida à pesquisadora pelo Entrevistado A, em Passo Fundo, em janeiro de 2010.

<sup>40</sup> *Ases* era como eram chamados os pilotos nas décadas de 1920 a 1950, segundo Menegaz (2002); Scali (2005).



(idealizador da escuderia), Olynto Pereira, Oscar Bins, João Caetano Pinto e os irmãos Catharino e Julio Andreatta, que ingressaram em 1937.

A Escuderia Galgos Brancos trazia a pintura do nome do piloto e a figura de um cão galgo no carro, cuja imagem simbolizava velocidade, lealdade e companheirismo. O nome da escuderia foi inspirado na *Greyhound*<sup>41</sup> (galgo, em inglês), uma grande empresa de ônibus norte-americana (MADURO, 2008). Na página seguinte a imagem do ônibus da empresa com a foto do galgo estampada.



**Figura 16** – Ônibus da empresa norte-americana Greyhound.

Fonte: acervo do Museu Brasileiro do Automobilismo de Passo Fundo, Rio Grande do Sul

A imagem do cão associada ao nome da equipe foi considerada uma inovação para a época e tornou-se símbolo do automobilismo gaúcho, além de sinônimo de muitas conquistas em provas de rua e em circuito fechado, no Rio Grande do Sul, Brasil e também no Uruguai e Argentina (SCALI, 2005).

No cenário político do final da década de 1930, continuaram as competições de automobilismo em Porto Alegre. Realizou-se em 1937 a prova Circuito do Cristal, transmitida ao vivo pela Rádio Difusora, com a participação do locutor esportivo Oduvaldo Cozzi, da Rádio Nacional. Cerca de 50 mil espectadores prestigiaram a corrida, quando a população de Porto Alegre era de aproximadamente 280 mil habitantes. As provas automobilísticas continuavam concorridas pelos espectadores rio-grandenses, em relação às outras práticas esportivas. Os espectadores chegavam do interior do Rio Grande do Sul e das cidades da grande Porto Alegre. Os “galgos brancos” corriam na categoria turismo, com suas famosas *carreteras*.

Conforme registro da Revista do Globo sobre o Grande Prêmio Folha da Tarde, Circuito do Cristal, destacando-o como o “acontecimento esportivo mais sensacional da

<sup>41</sup> Segundo o que relatou o Entrevistado A, em entrevista concedida à pesquisadora, em Passo Fundo, em janeiro de 2010.

quinzena” (O GRANDE..., 1937, p.28), atraindo a atenção do país inteiro. Tal disputa também teve lugar na pista do Cristal, onde ocorrera, dois anos antes, o Circuito Farroupilha. No entanto, diferentemente deste, em que se contou com a participação de um piloto uruguaio, o Circuito Folha da Tarde contou somente com pilotos brasileiros, entre estes, gaúchos, paulistas e cariocas<sup>42</sup>, como é apresentado pela revista. É relevante considerar-se que 1937 foi o primeiro ano da vigência do Estado Novo Brasileiro (1937-1945), período histórico em que Getúlio Vargas presidiu o país através de um sistema com características ditatoriais, a exemplo do que ocorria no cenário mundial concomitantemente. Nesse período, em que existiu um fomento ao processo de nacionalização do país, a ausência de pilotos estrangeiros nesse evento pode estar relacionada a tais ideais que configuram certa proteção a tudo e a todos que pertenciam à nação. A prova teve o nome de um veículo de comunicação influente da capital gaúcha, o jornal Folha da Tarde, que na figura de Breno Caldas, diretor do jornal, apoiava politicamente estas ideias, bem como a prática do automobilismo. Breno Caldas (de terno branco) aparece na fotografia abaixo, ao lado do piloto vencedor Nascimento Junior.



**Figura 17** – Breno Caldas, ao centro. De lado, o piloto Nascimento Junior.

Fonte: acervo do Museu Brasileiro do Automobilismo de Passo Fundo, Rio Grande do Sul

Esta prova foi assim descrita pela Revista do Globo: “o vitorioso piloto gaúcho Norberto Jung, o favorito para vencer a prova do Circuito Folha da Tarde, sendo impetuoso – termo empregado pela *Revista do Globo* – perdeu a disputa. O piloto paulista Nascimento

<sup>42</sup> Participou desta corrida o piloto carioca Irineu Corrêa, nascido na cidade de Petrópolis, Rio de Janeiro foi um dos dois destacados precursores do automobilismo brasileiro, ao lado de Manuel de Teffé, formando uma dupla vencedora de provas internacionais nos Estados Unidos e Itália, respectivamente. A carreira, como piloto, de Irineu Corrêa foi vitoriosa e curta, pois faleceu enquanto participava do Circuito da Gávea, em 1935, na cidade do Rio de Janeiro (SCALI, 2005, p. 4).

Junior, apresentando calma, regularidade matemática, foi competente para vencer a corrida”. A revista também apresenta expressões como “apaixonadamente”, referindo-se à maneira como os pilotos brasileiros (e não somente os pilotos gaúchos) disputavam a vitória até o final das provas. Tal postura demonstrada nas reportagens da Revista do Globo nesse período vai ao encontro do que vigorava durante esta época, quando mais do que visar-se uma nacionalização de instituições, bem como da população, buscava-se, também, suprimir as diferenças significativas existentes entre as distintas regiões do país, objetivando um estado nacional moderno (MAZO, 2007, p. 49).

Segundo Rolim (2008), para a população, a modernidade havia chegado e por isso os comportamentos se modificaram com base no modo de viver das grandes metrópoles. Além do cinema e da moda, o automóvel e o esporte eram outros símbolos apresentados pela modernidade. O esporte passava a ser visto como parte fundamental do viver social nas grandes metrópoles. Através disso, o mesmo autor (ROLIM, 2008, p. 23) destaca a relevância que o esporte passa a ter entre os porto-alegrenses, apesar de estar revestido dos discursos e iniciativas que faziam parte do Estado Novo. Nesse contexto a Revista do Globo evidencia inúmeras imagens das pistas de corridas onde aconteciam os circuitos automobilísticos, sempre plenos de uma assistência de forma massiva.

Sendo assim, no mesmo ano, é destacada pela *RG*, por meio da expressão *Glória*, a vitória de um piloto gaúcho na importante corrida Montevideu - Rio de Janeiro, uma prova de Rali<sup>43</sup> internacional. Norberto Jung e seus companheiros de equipe, João Pinto e Olynto Pereira – integrantes da Escuderia Galgos Brancos - foram os vencedores da disputa e “colocaram num plano de subido destaque o automobilismo gaúcho, novo ainda, mas que já tem a bafejá-lo o estímulo de vitórias assinaladas” (GLÓRIA, 1937, p. 34) como traz a reportagem, também com tom de exaltação aos feitos dos atletas nacionais. Houve um desfile dos carros, com os pilotos vencedores, na cidade de Porto Alegre e cidades vizinhas com uma multidão que os ovacionava, como heróis, quando passavam, conforme retrata a fotografia a seguir, da Revista do Globo, assim como a fotografia da família Jung, orgulhosa do feito.

---

<sup>43</sup> *Raid* era a denominação utilizada para o atual corrida de Rali, a qual é corrida entre cidades em terrenos com percursos acidentados tendo piloto e co-piloto como navegador (aquele que organiza a rota a ser seguida).



Figura 18 – Página de número 34 da Revista do Globo, 1937.  
Fonte: Glória!, 1937, p. 34

A prática do automobilismo constituía-se em um acontecimento esportivo e social, no período do estudo. Em relação às mulheres, somente foram vistas nas fotografias nas tribunas de honra acompanhando os maridos. Um olhar mais atento às fontes consultadas permitiu vislumbrar as mulheres conquistando outros espaços, embora a relação de poder entre homens e mulheres, no campo esportivo, ainda apresente uma considerável desigualdade.

No cenário do automobilismo do Rio Grande do Sul as mulheres marcaram presença no início, principalmente em gincanas, *grids* (local de largadas de provas), premiações ou como “misses” nos eventos<sup>44</sup> (ENTREVISTADO A). Um exemplo desta participação está na prova das Mil Milhas Brasileiras, realizada no autódromo de Interlagos, São Paulo, desde 1956 até os dias de hoje, onde havia a presença das mulheres na entrega do troféu de premiação aos vencedores. No período entre 1950 e 1960, através das mãos da *Miss Bardhal*, em traje de banho (maiô), era feita a entrega do troféu aos campeões da prova. Segundo Scali (2005), a Bardhal era uma das empresas de lubrificantes que patrocinava a competição.

<sup>44</sup> Entrevista concedida à pesquisadora pelo Entrevistado A, em janeiro de 2010.



**Figura 19** - Premiação das I Mil Milhas Brasileiras, 1956. Pilotos Catharino Andreatta e Breno Fornari. Ao centro a Miss Bardhal que entregou a taça aos campeões.

Fonte: acervo do Museu Brasileiro do Automobilismo de Passo Fundo, Rio Grande do Sul

Algumas evidências se faziam presentes em fotografias das provas de automobilismo, nas décadas de 1950 e 1960. Fotos da época mostram o tipo de participação reservada às mulheres, como em uma prova na cidade de Porto Alegre, em 1963, mostrando a Rainha do Campeonato Gaúcho no capô do automóvel do campeão.



**Figura 20** - Rainha do Campeonato Gaúcho de Automobilismo de 1963, no capô do carro campeão do piloto José Asmuz.

Fonte: acervo do Museu Brasileiro do Automobilismo de Passo Fundo, Rio Grande do Sul

Conforme pode ser observado na reportagem da Revista do Globo sob o título: “Grande Prêmio Cidade de Porto Alegre, VIII Circuito da Pedro Redonda, de 1957, carros e garôtas desfilaram na pista” e traz uma foto do piloto Aldo Costa ao lado de duas garotas:

Ivone Aranovitch, rainha do Automóvel Clube daquele ano e a ex-rainha Nilda Grau “trazendo sua graça para a corrida” (CARROS..., 1957, p. 52). Através destas reportagens, é possível perceber que na maioria das vezes, as mulheres eram apresentadas como espectadoras ou coadjuvantes no automobilismo.



*NAO faltou também a presença feminina. A direita de Aldo Costa, Ivone Aranovitch, atual rainha do Automóvel Clube; à esq. Nilda Grau, ex-rainha.*

**Figura 21** - Piloto Aldo Costa entre Ivone Aranovitch e Nilda Grau, rainhas do Automóvel Clube do Rio Grande do Sul.

Fonte: Carros..., 1957, p. 52

O primeiro registro de uma mulher piloto, no Rio Grande do Sul, foi em 1938, Nilze Campos Ruschel, da cidade de Venâncio Aires, que marcou presença nas competições automobilísticas até 1941. Após 1941, não existem mais registros sobre a sua participação. Revistas da época trazem reportagens dando destaque a piloto, citando que a mesma foi figura de destaque do automobilismo gaúcho no ano de 1941, conforme foto da página seguinte.



**Figura 22** - Nilze Ruschel, primeira mulher piloto gaúcha.  
Fonte: Almanaque Esportivo do Rio Grande do Sul, 1942, p.125

A pioneira entre as mulheres no automobilismo mundial de elite foi Hélle Nice, tendo disputado mais de 70 corridas durante sua carreira. Hélle Nice esteve no Brasil, em 1936, para participar de duas competições automobilísticas, pois ela disputava o *Grand Prix* Mundial (circuito de provas automobilísticas). Por isso, esteve no Rio de Janeiro participando do Circuito da Gávea<sup>45</sup> e em São Paulo competindo no Circuito do Jardim América. Durante sua permanência nas duas cidades causou estranheza entre os pilotos brasileiros como também na assistência que prestigiava as competições, pois além de pilotar carros, fumava em público e usava unhas pintadas. Uma mulher pilotando um automóvel não fazia parte do imaginário brasileiro daquela época.

---

<sup>45</sup> O Circuito da Gávea iniciou em 1933, na cidade do Rio de Janeiro, promovido pelo Automóvel Club do Brasil. O circuito era integrado pelos bairros Gávea, Vidigal, São Conrado, Rocinha e o final do Leblon, perfazendo um total de 11.160 metros. Foram 16 edições levando o Brasil a ser conhecido no circuito automobilístico internacional. Segundo Scali (2001, p. 16) “o interesse que a população brasileira sentia pelo automobilismo ficou patente naquele oito de outubro de 1933. Mais de 240.000 pessoas entre homens, mulheres e crianças alinharam-se para acompanhar o espetáculo. O primeiro Circuito Prova internacional contou com a presença de 16 volantes” (SCALI, 2001).



Hellé Nice, Bugatti type 35, 9<sup>e</sup>. VII<sup>e</sup> Grand Prix du Comminges, 16 août 1931.

**Figura 23** - Helle Nice, piloto francesa da equipe Bugatti.  
Fonte: acervo do Museu Brasileiro do Automobilismo, de Passo Fundo

Pilotando carros, a participação das mulheres nas competições automobilísticas, no Autódromo de Interlagos, em São Paulo, começou nos anos 60 do século passado. Faz-se a ressalva que esse autódromo, desde a sua inauguração em 1940, sediava apenas corridas de automóveis conduzidos por homens. As mulheres que se destacaram nos *grids* desse Autódromo foram Lula Gancia, que era esposa de Piero Gancia, piloto e presidente da Confederação Brasileira de Automobilismo, Graziella Fernandes que competiu em uma prova no Rio Grande do Sul, em 1969 e Helena Fittipaldi, ex-esposa do piloto de Fórmula 1 Emerson Fittipaldi<sup>46</sup> (ENTREVISTADO A).

Grande parte das mulheres pilotos, citada pelos entrevistados (MADURO, 2010) iniciaram-se no automobilismo por influência da família. O pai, o marido, ou o irmão eram pilotos e as mulheres conviviam no meio automobilístico, possibilitando fazer parte desta prática esportiva. De espectadoras nas corridas acompanhando os mesmos, buscaram a oportunidade de ingressar no cenário esportivo, tornando-se mulheres piloto. O apoio e patrocínio da família foram identificados como fatores fundamentais para o ingresso da mulher no automobilismo, uma vez que este é um esporte de elevado custo financeiro.

A visibilidade das mulheres no automobilismo gaúcho foi crescendo para além dos espaços tradicionalmente ocupados. Porto Alegre torna-se polo do automobilismo no cenário nacional pela participação de destaque dos pilotos, homens e mulheres, de sua equipe de competição a *Escuderia Galgos Brancos*, assim como pelo grande número de provas automobilísticas realizadas no Rio Grande do Sul, conforme veremos no próximo capítulo,.

<sup>46</sup> Entrevista concedida à pesquisadora pelo Entrevistado A, em Passo Fundo, em janeiro de 2010.



Estas provas automobilísticas foram organizadas até o ano de 1949 pela Associação de Estradas de Rodagem do Rio Grande do Sul (em 1926 e 1927), pelo Touring Clube do Brasil e do Rio Grande do Sul (em 1935), pelo jornal Folha da Tarde (em 1937), conforme já relatado neste estudo.

Em julho de 1949 foi fundada a Associação Riograndense de Volantes (ARVO), cujo primeiro presidente foi Pelegrin Figueras, dono de uma revenda de automóveis e piloto de corridas automobilísticas. Conforme cita o Entrevistado D a respeito de Pelegrin Figueras “ah... aquele cara era muito bom, ajudava muito. Ele tinha na Travessa do Carmo uma revenda, acho que era Jipe ou Aero Willys<sup>47</sup>”. Esta associação foi fundada por alguns pilotos, dirigentes italianos, alemães e portugueses e entusiastas do automobilismo, e possuía logotipo criado para a ARVO e utilizado em uma flâmula, a qual fez parte de reportagens em jornais do Rio Grande do Sul e São Paulo.



**Figura 24** - Logotipo da Associação Riograndense de Pilotos (ARVO).  
Fonte: Menegaz (2002, p. 60)

Conforme destaca o Entrevistado B:

“os pilotos e dirigentes se reuniram e fundaram a Associação Riograndense de Volantes, mais ou menos pelo ano de 48 ou 50, onde o Catharino era o número oito, este meu amigo Protásio era o número 9 e eu era o número 10. Vai daqui vai dali depois de uns anos passou para o Automóvel Clube do Rio Grande do Sul [...] antes da ARVO o forte, no caso, era na firma do Norberto Jung, que naquele tempo era na Voluntários da Pátria. Os pilotos organizavam as competições, um convidava o outro e vinha carro do

<sup>47</sup> Entrevista concedida à pesquisadora pelo Entrevistado B, em Porto Alegre, em janeiro de 2010.

Uruguai e da Argentina<sup>48</sup> (ENTREVISTADO B).

Retratando que aqui no Estado e em Porto Alegre, até a criação da ARVO em 1949, os pilotos ajudavam na organização das competições. Eles se reuniam antes das corridas, conforme cita o Entrevistado E: “O bom das corridas era antes das corridas, a gente se dava bem, a gente ia no Marreta – restaurante italiano em Porto Alegre - para combinar como seria a corrida. Mais no dia da corrida era diferente.”<sup>49</sup> Segundo Menegaz (2002, p. 60),

A ARVO era uma das responsáveis pelo bom nível dos pilotos gaúchos e aliada incondicional dos afiliados [...] Seu primeiro presidente, Pelegrin Figueras<sup>50</sup> e seus sucessores Paulo Ávila Bertaso e José Rimoli jamais pouparam esforços para ampliar e divulgar, em todos os recantos do Estado, a paixão gaúcha pela velocidade sobre quatro rodas.

A ARVO organizou as competições gaúchas a partir de 1949 e com apenas três anos de existência, conforme destaca a 5ª edição de Automobilismo em Revista<sup>51</sup>, “já fez o que muita entidade de renome apenas faz no papel. As realizações da ARVO são dignas dos maiores elogios quer no que diz respeito às competições quer com respeito à assistência aos seus afiliados. Portanto podem os gaúchos se orgulharem de possuir uma entidade à altura do progresso do Estado; e onde a política não tem interferência em seu seio, pois que ali o lema é único. União dos volantes para o engrandecimento da ARVO, e isso já é coisa que não desperta suspeita quanto às realizações” (O AUTOMOBILISMO..., 1952, p. 2). Por esta razão, a Automobilismo em Revista traz na íntegra todos os artigos do regulamento da ARVO, quando destacamos, neste estudo, o 1º e 2º, que tratam da realização do Campeonato Gaúcho, as categorias e o número mínimo de provas:

Artigo 1º o Campeonato – A Associação Riograndense de Volantes fará realizar anualmente o Campeonato Gaúcho de Automobilismo. O título de campeão será disputado em provas, que se realizarem entre 1º de janeiro a 31 de dezembro de cada ano, ficando eliminadas as provas que, programadas para uma data entre as citadas, sejam transferidas, por qualquer causa, para o

---

<sup>48</sup> Entrevista concedida à pesquisadora pelo Entrevistado B, em Porto Alegre, em janeiro de 2010.

<sup>49</sup> Entrevista concedida à pesquisadora pelo Entrevistado E, em Passo Fundo, em janeiro de 2010.

<sup>50</sup> Pelegrin Figueras nasceu na Espanha e se mudou para o Uruguai onde sempre esteve envolvido com o Automobilismo. Segundo o Entrevistado A, era amigo de um dos melhores pilotos uruguaios Héctor Suppici Sedes, dono de oficina mecânica e piloto, várias vezes campeão do Grande Prêmio do Uruguai (MORÁS, 1985, p. 9). Com isto possibilitando o intercâmbio de tecnologia dos motores e carros, bem como de pilotagem.

<sup>51</sup> Automobilismo em Revista foi uma revista de São Paulo, com publicações mensais, que iniciou no ano de 1952, em sua 5ª edição em maio do mesmo ano, fizeram uma visita a ARVO e dedicaram várias matérias sobre as corridas realizadas no Rio Grande do Sul. Na página 28, desta edição, Notas Gaúchas, uma seção permanente do nosso colaborador Heron De Lorenzi, radialista das corridas automobilísticas e redator esportivo do Diário de Notícias, de Porto Alegre, jornal de grande circulação na época.

ano seguinte.

Artigo 2º - Serão disputados os títulos de CAMPEÃO DE ESTRADA, disputado com um mínimo de cinco provas e CAMPEÃO DE FORÇA LIMITADA, este último subdividido em duas categorias e disputado com um mínimo de três provas, em pista, circuito ou estrada, nunca inferior a trinta quilômetros.

O regulamento foi organizado por Alcino Portela do Canto, Secretário geral da ARVO e Heron De Lorenzi, redator esportivo do Diário de Notícias de Porto Alegre (INTEGRA..., 1952, p. 5), demonstrando a organização dos dirigentes e pilotos em realizar provas automobilísticas da melhor qualidade e contentando a todos os pilotos, que eram sócios da ARVO.

A evidência que sugere a força da prática automobilística na cidade foi a fundação do Automóvel Clube do Rio Grande do Sul em 1949, entidade responsável pela organização e gerência do automobilismo no Estado. Anteriormente as corridas eram organizadas pelo Automóvel Club do Rio Grande do Sul, uma entidade particular.

Em 1953, foi fundado o Automóvel Clube do Rio Grande do Sul (ACRGS). Um dos prováveis motivos para a criação do Automóvel Clube do Rio Grande do Sul, tardiamente, é a união dos pilotos e dirigentes que organizavam as provas do automobilismo, conforme destacou o Entrevistado B, quando o mesmo relatou como eram organizadas as provas automobilísticas na década de 1930 a 1940, até a criação da ARVO.

Para tornar o automobilismo gaúcho afinado, em 1956, ocorreu a fusão da ARVO com o ACRGS, conforme relata reportagem da revista do Globo: “A passos de gigante caminha o automobilismo no Rio Grande do Sul. Após um longo e árduo trabalho foi pacificada a família automobilística do Estado e houve a fusão do Automóvel Clube do Rio Grande do Sul com a Associação Rio-Grandense de Volantes” (UM PASSO..., 1956, p. 52). Convém esclarecer aqui que o trabalho foi árduo se pensarmos que a ARVO representava os pilotos, enquanto que o ACRGS tinha no seu quadro alguns dirigentes esportivos, inclusive de outros esportes, conforme destacaremos no próximo parágrafo.

Foi oficializado como presidente da nova entidade, Saturnino Vanzelotti, presidente do ACRGS e Normélio Da Poian, presidente da ARVO, como presidente da Comissão Esportiva. Faz-se necessário citar que Saturnino Vanzelotti foi presidente do Grêmio Foot-ball Porto-Alegrense (clube de futebol fundado em 1903, em Porto Alegre) e foi o responsável pela

construção do Estádio Olímpico Monumental<sup>52</sup>. Na década de 1950, o Grêmio Foot-ball Porto Alegre tinha um departamento de automobilismo, tendo como diretor o piloto Catharino Andreatta. Esta fusão da ARVO com o ACRGS e, a presidência nas mãos de um dirigente de sucesso, retratam não apenas a união do automobilismo gaúcho, mas uma estratégia para torná-lo grande em relação ao poder político e em número de vitórias. Pouco depois de ter sido feita a fusão um dos primeiros trabalhos da diretoria foi no sentido da construção de um autódromo para a realização das provas do Campeonato Gaúcho de automobilismo (UM PASSO..., 1956, p. 52).

Curiosamente se passaram 46 anos da fundação, em 1907, do Automóvel Clube do Brasil<sup>53</sup> (ACB) na cidade do Rio de Janeiro, então capital do país, pelos primeiros proprietários de automóveis do país, José do Patrocínio, Olavo Bilac, Santos Dumont e Aarão Reis, seu primeiro presidente, até a fundação do ACRGS. Bem como em 1908, quando se deu a criação do Automóvel Clube de São Paulo (ACSP), para possibilitar junto com o Automóvel Clube do Brasil a realização da primeira corrida oficial, no Brasil, o Circuito de Itapeirica da Serra. É importante lembrar que o modelo organizacional, para as corridas automobilísticas em Porto Alegre, utilizado pelos gaúchos, não seguia os moldes do centro do país, mas sim dos países vizinhos Uruguai e Argentina. A terceira prova realizada na Argentina<sup>54</sup>, foi o “Campeonato do Quilômetro”, em 1908, esta prova, assim como a Corrida do Km Lançado, em Porto Alegre (1926), foi organizada pelo Touring Club Argentino (MITRE, 1994, p. 13 - 19).

As provas automobilísticas continuaram acontecendo em todo o estado do Rio Grande do Sul, organizadas pela ARVO e depois pelo ACRGS.

Durante a Segunda Guerra Mundial, conforme já foi mencionado anteriormente, os carros corriam as provas com o equipamento movido a gasogênio, oriundo da queima de carvão ou lenha, substituindo a gasolina.

O gasogênio surgiu não só para uma alternativa de combustível, mas também como uma saída industrial para diversas empresas do setor de transporte de carga e passageiros, oportunizando por meio das corridas o melhoramento de um combustível que permitisse a

---

<sup>52</sup> O Estádio Olímpico Monumental é o nome dado ao estádio do Grêmio Futebol Porto-Alegrense. Foi inaugurado em 19/09/1954, após ter sido realizado um concurso para aprovar o melhor projeto. Neste concurso saiu vencedor o arquiteto Plínio Oliveira Almeida.

<sup>53</sup> O Automóvel Clube do Brasil, também, tinha como objetivo reunir os primeiros proprietários de automóveis do Brasil.

<sup>54</sup> A primeira prova realizada na Argentina foi em 1901, no Hipódromo Argentino, organizada pelas damas da sociedade argentina, com a distância de 1100 metros. Uma idéia da Corrida do Km Lançado. A segunda prova ocorreu em 1906, organizada pelo Jornal El País, se constituindo a primeira corrida realizada nas ruas de Buenos Aires (PARGA, 1994, p. 13 e 19).

locomoção de automóveis e outros meios de transporte. Era o automobilismo desenvolvendo tecnologias para a sociedade. Foi marcada para o dia 18 de julho de 1943, segundo Menegaz (2002, p. 44), a prova Corrida com Gasogênio – Circuito do Cristal, em meio às notícias da Segunda Guerra Mundial. A promoção foi ganhando força nos jornais e rádios do Estado, pois a prova assumiu a identidade nacional, que almejava o governo da época, com reflexos na economia nacional.

Nesta competição foram 30 pilotos inscritos, com diversas marcas de gasogênio industrial. Todos os pilotos realizaram exames médicos, segundo Menegaz (2002, p. 46), seus carros e aparelhos foram vistoriados na véspera da prova, pela Sub-Comissão Estadual do Gasogênio. Somente um piloto utilizou lenha como combustível.

Esta é uma fotografia da largada da prova, no Parque Farroupilha.



**Figura 25** - Prova Circuito do Cristal (1943), carros movidos a gasogênio.  
Fonte: acervo do Museu Brasileiro do Automobilismo de Passo Fundo.

Após a Segunda Guerra Mundial houve o crescimento da indústria automobilística e de autopeças, que refletiu positivamente para o crescimento do automobilismo no país, que começa nova fase com os carros utilizando componentes de fabricação nacional. Isto é evidenciado nas provas realizadas na década de 1950, no Rio Grande do Sul.

Em 1953, ocorreu em Porto Alegre o Grande Prêmio Cinquentenário Tricolor em comemoração aos 50 anos de fundação do *Grêmio Foot Ball Porto-Alegrense*. Este foi o primeiro clube de futebol de Porto Alegre, fundado em 1903, e cujo Departamento de Automobilismo foi instalado, em 1943 (MAZO, 2003). A festa do esporte mais popular na

cidade, o futebol, rendia-se a outra prática esportiva de grande expressão entre os porto-alegrenses, o automobilismo.

Em razão dos pilotos gaúchos serem expoentes, neste período, no cenário nacional e internacional, influentes pilotos e dirigentes visitaram Porto Alegre, em julho de 1956. Vieram em busca de apoio e participação para a realização de uma prova longa, em circuito fechado, no Autódromo de Interlagos (São Paulo). Os pilotos gaúchos não só se fizeram presentes como foram os campeões da primeira edição desta corrida, em circuito fechado.

### ***5.2 A participação dos gaúchos no Autódromo de Interlagos***

Inicialmente as corridas eram realizadas nas ruas e estradas, mais tarde foi organizada uma corrida no Autódromo de Interlagos, fundado em 1940 na cidade de São Paulo.

Foi percebendo o início de um novo momento do automobilismo nacional que Wilson Fittipaldi<sup>55</sup>, da Rádio Panamericana e Eloy Gagliano do Centauro Moto Clube, levaram à indústria nacional de autopeças a oportunidade de crescer usando as competições como laboratório para seus produtos. O incentivo do presidente Juscelino Kubitschek, também foi importante, conforme veremos no próximo capítulo.

Esta prova se chamaria Mil Milhas Brasileiras, tendo como regulamento a exigência de que todos os carros possuíssem peças de fabricação nacional, tais como freios, equipamentos elétricos, de transmissão, suspensão e componentes do motor (MENEGAZ, 2002, p. 84).

No dia 24 de novembro de 1956, às 19h00, compareceram para largada trinta duplas (pois a prova era corrida por dois pilotos); treze eram do Rio Grande do Sul, quatorze de São Paulo, três do Paraná e uma de Santa Catarina. O público, em Interlagos, foi de 30 mil espectadores deixando nas bilheterias 1,2 milhão de cruzeiros (MENEGAZ, 2002, p. 85).

A largada da prova era em estilo *Le Mans*, seguindo o modelo da tradicional prova francesa. Os pilotos se posicionavam em pé, do lado oposto da pista, de frente para os seus carros, que estavam em fila indiana, estacionados em diagonal, diante dos boxes, de acordo com as colocações obtidas em sorteio, conforme pode ser observado na fotografia abaixo.

---

<sup>55</sup> Wilson Fittipaldi é pai de Emerson Fittipaldi, tri-campeão de Fórmula 1, categoria mais importante do automobilismo mundial.



**Figura 26** – Largada da I Mil Milhas Brasileiras, 1956.

Fonte: acervo do Museu Brasileiro do Automobilismo de Passo Fundo, Rio Grande do Sul

Foi um total de 201 voltas, dividindo a pilotagem entre os dois pilotos da equipe. Foram 16h06min30s, em que foram consumidos 450 pneus e 14.500 litros de combustível, a uma velocidade média de 99 km/hora, segundo Menegaz (2002, p. 86).

A prova das I Mil Milhas teve premiação em dinheiro, segundo Scali (2004, p. 47), e foi patrocinada pelas empresas de Pistões Mahle – Metal Leve, Paulo Machado de Carvalho – Centauro Moto Clube, Lubrificantes Castrol, Amortecedores Valent-Amortex S.A., Bardhal Lubrificantes<sup>56</sup>, Carlos Pareto S.A, Cinpal – Cia. Indústrias de Peças, Dinafloy – Indústria José Berloff, Amortecedores Monroe-Cofap, Coca-Cola, Sambean do Brasil – Anticorrosivos S.A. , Saturnia Baterias (teve ajuda de custo, em dinheiro, aos 15 primeiros classificados).

A prova foi vencida pelos pilotos Catharino Andreatta e Breno Fornari, da Escuderia Galgos Brancos, equipe gaúcha de competição, com a *carretera* de número 2, conforme fotografia que segue. Esta *carretera* era carinhosamente conhecida por Brigitte, em homenagem a atriz francesa Brigitte Bardot. Segundo depoimento do Entrevistado D, “nós colocávamos o nome das atrizes de Hollywood nas *carreteras*<sup>57</sup>”.

<sup>56</sup> A *Bardhal* Lubrificantes era a empresa que distribuía o troféu aos vencedores, conforme abordaremos no próximo capítulo.

<sup>57</sup> Entrevista concedida à pesquisadora pelo Entrevistado D, em Porto Alegre, em janeiro de 2010.



**Figura 27** – Carretera número 2 do piloto Catharino Andreatta.  
 Fonte: acervo particular do piloto Catharino Andreatta

Para participar das I Mil Milhas, os Galgos Brancos contaram com o apoio das empresas Varig, Cruzeiro do Sul, Shell e Neugebauer, cujos nomes eram destacados nas *carreteras*. Os pilotos recebiam o patrocínio em forma de ajuda de custo como transporte dos automóveis até São Paulo, combustível, pois muitas famílias em depoimento disseram que os pilotos utilizavam todo o seu dinheiro para a prática do automobilismo<sup>58</sup> (ENTREVISTADO A).

Para estes pilotos, conforme citam os entrevistados, estas divulgações não revertiam em patrocínio:

“a gente ganhava os pneus, né, As Mil Milha pagava a gasolina, mas também se pagava uma taxa para ir nesta primeira corrida das Mil Milhas, o nosso carro gastou 21 pneus, agora a corrida foi 14 horas, num Circuito de oito Km. A Excelsior Pneus nos patrocinava com pneus recapados”<sup>59</sup> (ENTREVISTADO B).

#### Segundo Entrevistado D

“era uma porcaria o que davam. A bateria era Heliar, a Castrol dava óleo, mas era o mais barato. O combustível era de aviação e não davam. Na segunda Mil Milhas, eu acho, a Cruzeiro levou os carros para São Paulo<sup>60</sup>”.

A maneira pela qual os pilotos retribuía estes patrocínios era colocando nos carros o

<sup>58</sup> Entrevista concedida para a pesquisadora pelo entrevistado A, janeiro de 2010.

<sup>59</sup> Entrevista concedida à pesquisadora pelo Entrevistado B, em Porto Alegre, em janeiro de 2010.

<sup>60</sup> Entrevista concedida à pesquisadora pelo Entrevistado D, em Porto Alegre, em dezembro de 2010.



nome dos estabelecimentos que colaboravam com as doações, pois naquela época não existia o patrocínio esportivo. Demonstramos isto na fotografia, do carro do piloto Catharino Andreatta, na I Mil Milhas brasileiras, em São Paulo, em 1956.



**Figura 27** – Carro do piloto Catharino Andreatta, em entrevista na cidade de São Paulo.  
Fonte: acervo do Museu Brasileiro do Automobilismo de Passo Fundo, Rio Grande do Sul

Pela participação dos seus pilotos Porto Alegre torna-se polo do automobilismo nacional, como procuraremos mostrar no capítulo que segue.

## 6 PORTO ALEGRE TORNA-SE POLO DO AUTOMOBILISMO NACIONAL

A partir de meados da década de 1930, o Rio Grande do Sul se tornou o Estado que realizou o maior número de competições automobilísticas (Scali, 2005). “Assim, Porto Alegre afirmou-se no cenário automobilístico nacional, com suas provas e o melhor nível de preparação dos carros e pilotagem”<sup>61</sup> (ENTREVISTADO A).

Em razão dos pilotos gaúchos serem expoentes no cenário nacional e internacional, influentes pilotos e dirigentes visitaram Porto Alegre, em julho de 1956, conforme destacamos no capítulo cinco. A prova foi vencida pela Escuderia Galgo Branco, equipe gaúcha de competição, com o carretera de número 2, dos pilotos Catharino Andreatta e Breno Fornari. Confirmando com isto a hegemonia dos pilotos porto-alegrenses no cenário nacional.

Nas edições das Mil Milhas Brasileiras realizadas de 1956 a 1970 os gaúchos sagraram-se cinco vezes campeões (1956, 1957, 1959 e 1961), uma vez vice-campeões, em 1957, chegando em terceiro lugar em 1956 e 1957.

Os pilotos gaúchos e seu automobilismo através da preparação mecânica e técnica eram muito respeitados em nível nacional e internacional. Os pilotos porto-alegrenses obtiveram muitos títulos em solo brasileiro, bem como internacional, principalmente nos países vizinhos Uruguai e Argentina. Os galgos brancos como eram chamados os pilotos da equipe gaúcha de competição, com seu macacão branco e o galgo estampado na carroceria das *carreteras* levaram o nome do automobilismo de Porto Alegre para além das fronteiras.

Porto Alegre passou a se destacar no meio automobilístico, não apenas pelas vitórias dos *ases* do volante, os “galgos brancos”, mas também porque foi a cidade brasileira que mais realizou provas de automobilismo (SCALI, 2005, p. 118).

Segundo o Entrevistado A, “a deflagração da Copa do Rio Grande em 1948 não deixou mais dúvidas e, aí pode se considerar que o automobilismo gaúcho era o mais forte do país na década de 1950<sup>62</sup>”. O depoimento sugere que durante a primeira metade do século XX houve um deslocamento dos polos automobilísticos no país, com a emergência do Rio de Janeiro dos anos 1930, passando por São Paulo e consolidando-se em Porto Alegre na década de 1950.

Segundo o Entrevistado A, “nos anos 50 e até início dos anos 60, em alguns jornais da

---

<sup>61</sup> Entrevista concedida à pesquisadora pelo Entrevistado A, em Passo Fundo, em janeiro de 2010.

<sup>62</sup> Entrevista concedida à pesquisadora pelo Entrevistado A, em Passo Fundo, em janeiro de 2010.

capital, o espaço para o automobilismo era maior do que o do futebol”. “As rádios davam um espaço enorme para as corridas, a população inteira acompanhava o que estava acontecendo no meio”. A participação do público prestigiando o esporte nas ruas era grande, afinal os eventos eram gratuitos.

Mesmo contando com alguma divulgação da imprensa escrita e do rádio, bem como com o apoio de alguns patrocinadores, a prática do automobilismo no período demarcado para a pesquisa não era uma tarefa fácil. Um aspecto que se faz necessário investigar é a segurança dos pilotos e carros na época. Conforme referiu o Entrevistado C “eram anos de coragem automobilística<sup>63</sup>”.

Em função da segurança dos pilotos e principalmente espectadores é que um dos primeiros objetivos do ACRGS, em 1956, sob nova diretoria foi a construção de um Autódromo para realização das provas do Campeonato Gaúcho. Tal projeto foi concretizado com a aquisição de uma área de mais ou menos 30 Hectares, localizada na cidade de Viamão, cidade da grande Porto Alegre, junto a Vila Tarumã. Segundo o Entrevistado B “os sócios da ARVO e do ACRGS, que eram mais ou menos mil, pagavam cotas para a construção do Autódromo, eu mesmo adquiri duas cotas, uma para mim e outra no nome do meu filho<sup>64</sup>”. Confirmando o que destaca a reportagem da Revista do Globo dizendo que:

Para a concretização desse objetivo o Automóvel Clube lançou à venda títulos de sócios proprietários, de duas categorias, uma para firmas comerciais e outra individual [...] Os títulos têm os valores de Cr\$ 20.000 e Cr\$ 5.000. Na primeira categoria já adquiriram títulos a seguintes firmas: Metalúrgica Wallig S/A, Bernardo Chazan S/A, Ribeiro Jung S/A, Casa Genta, Acessórios São João, Retificadora de Motores Pelotas Ltda, Joalheria Cruzeiro, Irmãos De Conto, Irmãos Murad’s, Azevedo Bastian & Castilhos S/A, entre outros. (UM PASSO..., 1956, p. 52).

Nestas firmas conforme, cita a reportagem, podemos identificar que em sua grande maioria estão ligadas a revenda de automóveis (Ribeiro Jung); oficina mecânica (Azevedo Bastian); loja de autopeças (Irmãos De Conto, Casa Genta, Acessórios São João).

A reportagem da Revista do Globo intitulada “O ‘Autódromo Norberto Jung’ a ser construído no Parque S. Cristóvão, Vila Tarumã, orgulhará a cidade” destaca o nome que seria dado ao autódromo, o do piloto Norberto Jung, campeão gaúcho, nacional e internacional e idealizador da Escuderia Galgo Branco. Uma homenagem dos dirigentes e pilotos associados, à ARVO e ao ACRGS, ao precursor e ídolo gaúcho do automobilismo.

<sup>63</sup> Entrevista concedida à pesquisadora pelo Entrevistado D, em Porto Alegre, em janeiro de 2010.

<sup>64</sup> Entrevista concedida à pesquisadora pelo Entrevistado B, em Porto Alegre, em janeiro de 2010.

Cabe ressaltar que a construção do autódromo só foi concretizada em 1970, quatorze anos depois, apesar das estratégias montadas, pela diretoria do ACRGS. A homenagem ao piloto Norberto Jung não aconteceu, uma vez que o nome escolhido foi Autódromo Internacional de Tarumã. Em 2000, recebeu um acréscimo à denominação, Circuito Catharino Andreatta.

Na década de 1950 o automobilismo gaúcho era muito respeitado, não só pelos resultados dos pilotos como também pela organização e número de corridas realizadas. Como pode se destacar pela reportagem e entrevistas, estas corridas tinham somente a interferência dos pilotos e dirigentes automobilísticos, estes muitos vezes eram aficionados e, por isto, envolvidos com os meios de comunicação da época, tais como: os jornais, as revistas e o rádio. O automobilismo era muito divulgado e conseqüentemente seus pilotos eram ídolos, em Porto Alegre e no Estado.

### ***6.1 A indústria automobilística***

O automobilismo teve uma contribuição importante para o processo de industrialização do país, a partir das Mil Milhas Brasileiras, prova realizada no autódromo de Interlagos, São Paulo, desde 1956, quando os carros para participar deveriam ter componentes de fabricação nacional. Em função disto, a industrialização no Brasil tem uma ligação direta com a prova das Mil Milhas Brasileiras, disputada até os dias de hoje.



**Figura 28** – Carros, pilotos, dirigentes e espectadores da I Mil Milhas Brasileiras, Autódromo de Interlagos, São Paulo (1956).

Fonte: acervo do Museu Brasileiro de Passo Fundo

Quando Getúlio Vargas retornou à Presidência da República, após ser eleito por voto popular, em 1950, tinha novos planos para a indústria brasileira. Em outubro de 1952 lançou um plano nacional de estímulo à produção de autopeças e à implantação gradativa da indústria automobilística no país. Getúlio reduziu as importações de veículos através do aumento de taxas. Em outubro de 1953 foi criada a Petrobrás que, agregada à produção da Companhia Siderúrgica Nacional – CSN – promoveu novos tempos para a indústria nacional.

A instalação das indústrias automobilísticas no país teve início em 1919, com a Ford, seguindo-se da General Motors em 1925; a Fábrica nacional de Motores (FNM), em 1941; a Veículos e Máquinas Agrícolas S/A (VEMAG) em 1945, substituindo as importações do *Studebaker* e dando início a fabricação do DKW no Brasil em 1956; a *Willys-Overland* e a *Mercedes-Benz* em 1952; a *Volkswagen* em 1953 e a *Simca* do Brasil em 1958. Os automóveis chegavam ao Brasil desmontados e as montadoras passaram a montá-los com a utilização de peças como baterias, radiadores, pneus, pistões, anéis e outros componentes de fabricação nacional de empresas de autopeças como Metal Leve (pistões), Cofap (radiadores), Heliar (baterias), Fras-le (anéis), Albarus e outras. Estas empresas passaram por um momento especial em meados da década de 1950 e início de 1960, com um grande crescimento proporcionado pelo programa governamental de Vargas e se consolidaram com a implantação, a partir de 1956, da fabricação de automóveis no Brasil, no governo de Juscelino Kubitschek (SCALI, 2004, p. 33).

As empresas tiveram ainda um incentivo a mais com a criação do Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA).

A Ford foi o primeiro fabricante de automóveis a se estabelecer no Brasil. No primeiro ano das operações no Brasil, foram vendidos 2.447 automóveis. Isto ocorreu em 1919, com apenas 12 funcionários, num depósito de dois andares, no centro de S. Paulo, onde se iniciou a montagem de automóveis Modelo T e os caminhões *Ford TT*. Em 1926, Porto Alegre recebia a linha de montagem da Ford, na Rua Sete de Setembro, no centro da capital. Em 1959, foi apresentado o primeiro caminhão Ford Brasileiro, o F-350, com motor V8 e 2.670 quilogramas de capacidade de carga.

Assim como a Ford a Chevrolet, em setembro de 1925, fazia o primeiro automóvel desta marca montado no Brasil ganhar as ruas, dando início à produção em série da General Motors do Brasil (GMB), que ajudou a duplicar a frota nacional de veículos.

Mais que fabricar veículos, a GMB acompanhou e contribuiu decisivamente para as grandes transformações ocorridas na economia brasileira neste século, ajudando a consolidar a indústria automotiva e a implantar um sofisticado parque industrial de peças e componentes, respeitado em todo o mundo.

No final dos anos 60, a GMB produziu o primeiro veículo de passageiros de fabricação inteiramente nacional. A GMB instalou-se em um conjunto de galpões destinados a armazenar algodão, alugados na Avenida Presidente Wilson, 2935, no bairro paulistano do Ipiranga, local de concentração fabril da capital paulista. A escolha do Brasil e de São Paulo foi resultado de uma análise segura, precisa e estratégica por parte dos dirigentes da Corporação.

Inicialmente a empresa foi registrada com o nome de Companhia Geral de Motores do Brasil S.A., com os principais objetivos de: “Venda, fabricação, importação, exportação de automóveis, acessórios, maquinários, materiais necessários para a montagem e fabricação dos produtos, bem como qualquer negócio que se prenda ao comércio deste ramo”.

Em setembro de 1927 atingiu a marca de 25.000 veículos montados, e sua razão social foi mudada para General Motors of Brasil S.A.

A implantação da GMB estava ligada à estratégia da General Motors Corporation, dos EUA, de aproveitar as novas oportunidades que surgiram no exterior, aproveitando o potencial de outros mercados consumidores. Os dirigentes da General Motors Corporation acreditavam firmemente que o fenômeno do automóvel, um dos grandes fetiches do século XX, iria se repetir em outras partes do mundo, assim que fossem conhecidos pelas sociedades urbanas em modernização.

E assim o foi, os lotes de peças e componentes eram enviados no sistema CKD (completamente desmontado), para serem montados nos países de destino. Abrindo caminho

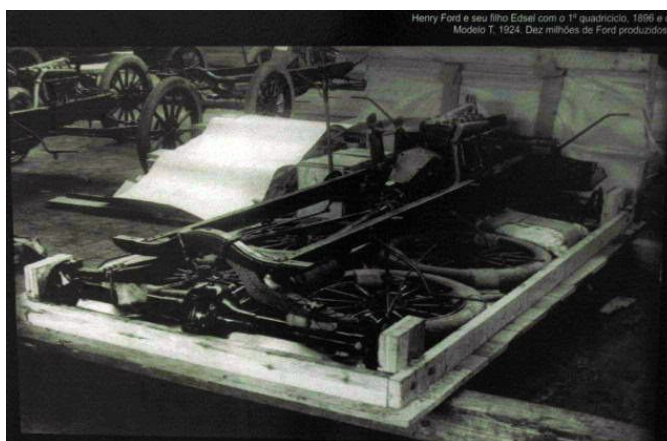
para implantar ao lado da linha de montagem dos CKDs setores de produção de carros, caminhões, furgões e ônibus progressivamente “nacionalizados”.

O automóvel buzina com seu *klaxon* rouco e assustava os burros que puxavam os bondes e carros de aluguel. Era para ele que se construíram as amplas avenidas. Em função dele, criavam-se novas políticas no país. Em 1926, o presidente da república Washington Luís, proclamava: “Governar é abrir estradas”. O automóvel já fazia parte do Brasil e do imaginário dos brasileiros.

Os carros de passageiros da Chevrolet conquistaram o mercado brasileiro por sua beleza e conforto, acompanhando o florescimento das cidades.



**Figura 29** – Primeira fábrica da General Motors do Brasil em São Paulo, 1925.  
Fonte: Museu de Tecnologia da ULBRA, Canoas



**Figura 30-** Caixa com as peças do automóvel Ford Modelo T. Modo como chegavam ao Brasil para serem montados, em 1925.

Fonte: Museu de Tecnologia da ULBRA, Canoas

Desde a inauguração da fábrica cursos de aperfeiçoamento eram constantemente oferecidos aos funcionários na Escola Técnica da GMB.

De 1925 a 1928, 50.000 veículos foram produzidos na fábrica da GMB na Avenida Presidente Wilson, número que equivalia ao total de veículos da frota nacional, no ano de fundação da empresa em 1925. Evidenciava o eficiente sistema CKD, que além de reduzir o custo pelo aumento de produção nas fábricas de origem, barateava o transporte marítimo com os conjuntos desmontados e posteriormente montados no Brasil, garantindo preços competitivos no mercado.

A GMB montou rapidamente uma estrutura de distribuição de seus produtos no mercado com mais de 150 revendas Chevrolet nas principais cidades, divulgadas através de uma revista da General Motors. Várias revendas foram abertas no Rio Grande do Sul, a partir da década de 1920.

A Revolução de 1930 inaugurou no Brasil a Era Vargas, iniciava-se então um período de profundas transformações que favoreceram a modernização e a industrialização no país. Apesar disto a década de 1930 se configurou como um período de recessão, impondo sacrifícios à maioria das empresas. A fábrica de São Bernardo do Campo, inaugurada em 1930, teve que fazer uma redução brusca na produção e no número de funcionários, problema superado em 1932 com a Revolução Constitucionalista, em São Paulo, quando o governo paulista adquiriu todo o estoque de veículos da GMB e solicitou que a fábrica de São Caetano do Sul voltasse a funcionar normalmente.

A criação da Companhia Siderúrgica Nacional, em 1941, foi um passo fundamental para o crescimento do setor. No Brasil, as sementes de nação moderna e industrializada já estavam lançadas.

Em 1935 a *General Motors* inaugurou o *General Motors Esporte Clube*, para os 800 funcionários da fábrica de São Caetano do Sul, com lazer e torneios esportivos para os funcionários.

Conforme foi referido anteriormente no subcapítulo 5.1, com o racionamento da gasolina nos anos de guerra, os veículos foram adaptados para funcionarem com aparelhos a gasogênio, movidos a carvão ou lenha.

Após o fim da Segunda Guerra se inicia a tarefa de reconstrução econômica e de mercado no mundo e no Brasil, com os anos de guerra favorecendo as exportações de alimentos, matérias-primas e manufaturados, restringindo as importações. O setor primário foi o mais estimulado, mas também a indústria, possibilitados pelo superávit de acúmulo de



moeda estrangeira, a partir de uma política cambial flexível, que possibilitou em 1945 a retomada das importações fundamental para a continuidade da industrialização no país.

O “*American way of life*” impunha-se como expressão universal da sociedade do bem-estar e do glamour, atraindo irresistivelmente a classe média, através dos filmes de Hollywood, da Coca-Cola, do brim-coringa e do rock-and-roll, objetos de consumo que deveriam estar ao alcance de todos.

No início da década de 1950 circulavam no Brasil 528.000 veículos, entre automóveis (276.000), caminhões (236.000) e ônibus (16.000), o que dava em média um veículo para cada 100 pessoas. Até o final dos anos 1960 a população do país praticamente dobrou e a frota brasileira se tornava quatro vezes maior, sinal de que a indústria automobilística alcançava sua maturidade.

Foi criado o Grupo Executivo da Indústria Automobilística, GEIA, em junho de 1956, pelo governo Juscelino Kubitschek, que então se iniciava. A indústria automobilística instalou-se no Brasil em 1956, na cidade de Santa Bárbara d'Oeste (São Paulo) com o início da fabricação da Romi-Isetta. Ainda em 1956 a *Vemag* colocou no mercado uma camioneta derivada da família F91, produzida pela *DKW*, montada no Brasil. Em 1958, passou a disponibilizar sedãs e camionetas da família F94 montados sob licença da *DKW* e com crescentes índices de nacionalização. Produziu, também uma versão abasileirada do jipe Munga e, nos anos 60, encomendou uma carroceria refinada aos Fissore, da Itália, e a montou sobre a mecânica *DKW*. Em 1959, no município de São Bernardo do Campo, foi instalada a fábrica da Volkswagen, cujo primeiro modelo produzido foi a Kombi, até hoje produzida lá e que precedeu ao famoso *Volkswagen Sedan* (mais conhecido no Brasil como *Fusca*). Entretanto, em Rio Bonito (Estado do Rio de Janeiro), já um pequeno empreendedor chamado Sebastião William Cardoso havia montado um pequeno jipe que chamou de “Tupi”, movido a partir de um motor de um gerador elétrico.

A *Chevrolet* e a *Ford*, que eram apenas montadoras de peças importadas, deram os seus primeiros passos com a fabricação de caminhões para, mais tarde, iniciarem a produção de automóveis em 1968. A seguir veio a *Fiat* (*Fábrica Italiana de Automóveis - Turim*), que se instalou em 1976 em Betim, Minas Gerais.

Somadas, estas quatro empresas ganharam o apelido de “As Quatro Grandes”, e dominaram o mercado brasileiro, até o final da década de 1990; até então as importações eram proibidas.

No próximo subcapítulo, destacamos a história do setor de autopeças, desde a sua origem, a sua estabilidade e obtenção de tecnologia própria.

## 6.2 A indústria de autopeças

A prática do automobilismo auxiliou na divulgação das marcas e dos modelos de automóveis, que faziam parte de categorias das corridas no automobilismo. A prova das Mil Milhas Brasileiras exigia que os automóveis tivessem peças de fabricação nacional para poderem competir nas provas. Nas suas primeiras edições os vencedores correram com carros que foram montados no Brasil e possuíam componentes de fabricação nacional, tais como: bateria, pistões, pneus. A indústria de autopeças já começava a se instalar também no Brasil.

A disposição e intenção, do governo, de implantar um parque industrial teve seus primeiros reflexos no segundo mandato do presidente Getúlio Vargas (1951 a 1954), quando foram iniciados os esforços para a construção de uma indústria nacional de base e lançadas as sementes de empreendimentos como a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) e a Petrobrás. A política nacional incluiu a proteção ao produto nacional, quando em 1952, um aviso do governo advertia que: “só seriam permitidas as importações de materiais automobilísticos, nos casos de inexistência de produção nacional, ou quando o atendimento interno fosse inadequado” (A HISTÓRIA..., 2000, p. 30).

Os principais fabricantes de autopeças marcaram presença, nos carros de corridas, nas provas de rua, estradas e nos autódromos. Muitos pilotos estampavam nos seus carros de corrida os adesivos das marcas de autopeças e outros ‘colaboradores’, muito pela credibilidade das marcas, mesmo que estas não fossem patrocinadoras, como foi visto na Figura 8, onde se viam os carros alinhados, antes de uma prova automobilística, realizada em Porto Alegre, em 1958, ostentam diversas marcas.

As corridas serviram como laboratório de testes práticos, apoiando o Centro de Tecnologia da empresa. Segundo A História, “caso fosse necessário testar, por exemplo, determinada geometria para uma peça, a equipe de desenvolvimento entrava em contato com a equipe de engenharia da montadora e montava as peças diretamente nos motores. Em alguns casos, os testes eram tão positivos que as mudanças eram adotadas pelas montadoras nos modelos em uso no mercado” (A HISTÓRIA..., 2000, p. 70). Importantes pilotos de provas eram propagandistas, conforme demonstra fotografia que segue, de um encarte dos pistões Mahle, em 1957, com o título: Pistões Mahle Apresenta o arco de triunfo com os seis grandes acontecimentos do ano, no automobilismo mundial, o carro britânico da marca *Vanwall*, sob o

comando do piloto Stirling Jones; os 500 Quilômetros de Interlagos, dando destaque a mais uma prova de resistência, “o soerguimento da Mecânica Nacional. Um teste de alto sentido patriótico” (A HISTÓRIA..., 2000, p. 62); Juan Manuel Fangio, piloto argentino pentacampeão do mundo, participando da prova brasileira Quinta da Boa Vista (no Rio de Janeiro); a II edição das Mil Milhas brasileiras, sob o entusiasmo do público, na primeira prova internacional em Interlagos, reunindo os melhores pilotos do Brasil, em disputa com os pilotos argentinos e uruguaios e o Circuito da Pedra Redonda, primeira prova internacional realizada pelo Automóvel Clube do Rio Grande do Sul, com a participação dos irmãos Galvez, pilotos argentinos de renome nacional e mundial, em circuitos de rua e estradas. Destacando o automobilismo brasileiro e do Rio Grande do Sul, e o intercâmbio dos pilotos gaúchos com os uruguaios e argentinos. Neste mesmo encarte aparece a foto de seis pilotos brasileiros, com a citação “Êles preferem Mahle”. Na fotografia abaixo, dois deles, os gaúchos Catharino Andreatta e Aristides Bertuol, que corriam com os pistões Mahle.



**Figura 31** – Encarte dos pistões Mahle.  
Fonte: A História..., 2000, p. 62

Com os seus laboratórios e departamentos de engenharia, a Metal Leve, por exemplo, apoiava as montadoras (Ford, Fiat, entre outras), testando e desenvolvendo peças especiais, ou adaptando-as aos carros preparados especialmente para as competições. A participação nas corridas, possivelmente favoreceu alguns resultados, tais como: a aproximação da indústria de autopeças com as montadoras e suas equipes de engenharia; a colocação das marcas em contato com os pilotos e mecânicos de competição, introduzindo a imagem tecnológica de produtos preparados para competir. Isto porque, segundo depoimentos orais dos entrevistados neste estudo, se a marca e seus produtos eram suficientemente bons para competir nas pistas, também eram bons para os demais automóveis. Corroborando, a exigência de componentes de fabricação nacional nos carros de competição, conforme ressaltamos na prova das Mil Milhas brasileiras.

## CONCLUSÕES

O automobilismo foi uma prática esportiva que conquistou destaque no contexto esportivo do Rio Grande do Sul, nas décadas de 1920 a 1940. Neste rol de práticas destacamos o automobilismo, que gerou uma união entre as qualidades individuais e mecânicas, associando-se ao moderno e ao industrializado.

Para que se compreenda a história dessa prática, devemos relacionar o contexto sócio-cultural, esportivo e econômico, da época do estudo, quando identificamos a chegada do automóvel à Porto Alegre, relacionando-a com um estilo de vida moderno, introduzido na cidade, por uma nova classe social, economicamente ativa. Neste cenário, surge a prática desse esporte, que deve ser entendida como um dos novos costumes de ser moderno, influenciando de forma decisiva a sociedade, a partir das provas realizadas. As corridas estiveram intimamente relacionadas com a construção e desenvolvimento da indústria nacional automobilística e de autopeças, que na figura do automóvel, símbolo de poder econômico no Brasil, oportunizou um favorecimento à abertura das estradas, bem como o fortalecimento de uma identidade nacional.

Este estudo teve como objetivo identificar como ocorreu o processo histórico da prática do automobilismo de rua em Porto Alegre, no período de 1926 a 1956, a partir de seus pilotos, imigrantes alemães e italianos, que trouxeram o gosto pelo esporte e a tecnologia com as máquinas e sua influência em nossa cultura. Este aspecto foi apresentado e discutido a partir da visão da nova história cultural, não nos limitando a analisar apenas o papel desempenhado pelo novo esporte em relação às mudanças econômicas e políticas, mas também o seu lugar no processo de modernidade em Porto Alegre, que se iniciou com a prática do mesmo.

O automobilismo teve seu início nas ruas de Porto Alegre, no final da década de 1920. Competições com traçado de prova arrojado e que mobilizaram um número expressivo de espectadores, no Circuito Farroupilha, tiveram destaque nos anos 1930, assim como a criação da primeira e mais vitoriosa equipe gaúcha de competição, a Escuderia Galgos Brancos. No final da década de 1940 e início dos anos de 1950, com a organização do I Campeonato Gaúcho de Automobilismo, a criação da Associação Riograndense de Volantes e do

Automóvel Clube do Rio Grande do Sul o automobilismo gaúcho torna-se polo do automobilismo nacional, com o maior número de pilotos e provas disputadas, com a participação de pilotos do Brasil e do exterior.

Essas provas foram organizadas, nos anos de 1926 e 1927, pelo Touring Clube do Brasil, que tinha como objetivo melhorar as condições das ruas e estradas e desenvolver a prática do moderno esporte. Estas corridas, que levavam um grande público as ruas e estradas, possibilitariam o desenvolvimento não só do esporte, mas da ideia de modernidade, com a necessidade de melhorias na urbanização da cidade e novas tecnologias para os automóveis. Nas décadas de 1930 a 1940 as provas foram realizadas pelos pilotos, que se reuniam para decidir os percursos das mesmas e sempre tinham um apoio de empresas de comunicação, jornais e rádios da época, para parceria no nome da prova e divulgação. Diferentemente do eixo Rio – São Paulo que já tinha suas provas organizadas pelo Automóvel Clube do Brasil (1907) e do Automóvel Clube de São Paulo (1908).

Em 1948 alguns experientes pilotos, dirigentes e ex-pilotos reuniram-se para fundar a Associação Riograndense de Volantes, que organizou as competições até 1953, ano da fundação do Automóvel Clube do Rio Grande do Sul. Três anos se passaram até que em 1956 houve a fusão das duas entidades para que o automobilismo gaúcho tivesse uma única diretriz para a organização das suas provas. O interesse da construção de um autódromo ficou evidente nos objetivos iniciais desta entidade que continuou com o nome de Automóvel Clube do Rio Grande do Sul. Por motivos políticos e de lideranças esportivas a construção do autódromo somente foi concretizada quatorze anos depois, em 1970 e, com outro nome, pois a ideia inicial era homenagear o piloto Norberto Jung, um dos precursores do esporte no Rio Grande do Sul.

O modo como os pilotos, dirigentes e mecânicos, verdadeiros *sportsmen*, se relacionavam entre si com camaradagem, espírito esportivo retratava o automobilismo gaúcho, no período do estudo. *Sportsmen* era o termo utilizado na época para definir o atleta vencedor, de espírito esportivo, utilizado pela imprensa porto-alegrense. Os pilotos gaúchos, de 1926 a 1956, tinham características próprias, eram pilotos “graxeiros”, como eram chamados, pois eles não só identificavam o que estava ocorrendo com os seus carros, mas eram eles que regulavam os motores. Os pilotos, não eram da elite econômica e política e sim ligados aos automóveis, pertenciam à classe emergente e, em sua grande maioria, estavam relacionados com o meio automobilístico, sendo donos de revendas de automóveis, de lojas de autopeças, de empresas de transporte de carga e passageiros, de oficinas mecânicas, entre outros.

Cabe a ressalva que ainda não existia o patrocínio no meio esportivo, portanto esses pilotos arcavam com as despesas dos seus carros e a participação nas corridas, mesmo com os carros expondo a pintura de algumas empresas, ela não se constituía em patrocínio e sim em uma “ajuda de custo”, oportunizando uma maneira de divulgar a marca das empresas pelos *ases* do automobilismo.

A proximidade com o Uruguai e Argentina, bem como os hábitos e costumes destes países com a região sul, trouxeram uma ligação forte entre o automobilismo gaúcho e o uruguaio e argentino, em função do tipo de provas realizadas, da maneira com que pilotavam e do modelo de carro - as *carreteras* - na época do estudo.

Nas décadas de 1920 a 1930 com os investimentos industriais direcionados para o setor de produção de bens intermediários e de bens de capital, tornou-se clara a importância da indústria automobilística que contribuía de forma expressiva no surgimento de novas indústrias voltadas para o mercado, embora com produção em pequena escala, mas influenciada diretamente pela produção em série da indústria americana Ford.

Destaca-se que no período do estudo, o automobilismo gaúcho alcança um impacto em todo Estado e no Brasil, através da livre circulação de seus símbolos, mitos e heróis.

Finalizando sugerimos que outras temáticas relacionadas ao automobilismo, que não foram trabalhadas no decorrer da pesquisa, sejam exploradas em futuros estudos como, por exemplo, a história de vida dos pilotos do Rio Grande do Sul, que foram os atores desta prática esportiva tão difundida de 1926 a 1956.

## REFERÊNCIAS

A CIDADE. *Diário de Notícias*, Porto Alegre, 4 maio 1927, p. 3.

A HISTÓRIA da indústria de autopeças no Brasil. São Paulo: Tempo & Memória: Metal Leve, 2000.

ALBERTI, Verena. *História Oral: a experiência do CPDOC*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1990.

AMARO JUNIOR, José. O automobilismo em 1941. *In: ALMANAQUE Esportivo do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Tipografia Esperança, 1942.

\_\_\_\_\_. O automobilismo em 1948. *In: ALMANAQUE Esportivo do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Tipografia Esperança, 1949.

ANDREATA, Luiz; RENNER, Paulo. *Automobilismo nos tempos das carreteiras*. Porto Alegre: Editora Autor, 1992.

ARCHETTI, Eduardo. *El potrero, la pista y el ring: las pátrias del deporte argentino*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Econômica, 2001.

AUTOMOBILISMO. *In: MAZO, Janice Zarpellon. O Esporte e a Educação Física na Revista do Globo: catálogo (1929-1967)*. Porto Alegre: UFRGS, [2004], v. 111, p. 52, 1933.

BALDER, Jan. *Nos bastidores do automobilismo brasileiro: por que tantas vezes campeão?* São Paulo: Tempo & Memória, 2004.

BARDIN, L. *Análise de conteúdo*. Lisboa: Edições 70, 2000.

BAUDRILLARD, Jean. Modedernité. *In: BIENNALE de Paris: la modernité du temps*. Paris: L'équerre, 1982.

BURKE, Peter (Org.). *A escrita da história*. São Paulo: Editora Estadual Paulista, 1992.



BURKE, Peter. *O que é história cultural*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2005.

CARDOSO, Ciro; VAINFAS, Ronaldo. História e análise de textos. In: CARDOSO, Ciro; VAINFAS, Ronaldo (Org.). *Domínios da História: ensaios de teoria e metodologia*. Rio de Janeiro: Campus, 1997.

CARROS e garotas desfilaram na pista. In: MAZO, Janice Zarpellon. *O Esporte e a Educação Física na Revista do Globo: catálogo (1929-1967)*. Porto Alegre: UFRGS, [2004]. v. 695, p. 52, 1957.

CHARTIER, Roger. *A história cultural: entre práticas e representações*. Lisboa: Difel, 1990.

\_\_\_\_\_. *Práticas da leitura*. São Paulo: Estação Liberdade, 2000.

CIRCUITO farroupilha. In: MAZO, Janice Zarpellon. *O Esporte e a Educação Física na Revista do Globo: catálogo (1929-1967)*. Porto Alegre: UFRGS, [2004]. v. 172, p. 41, 1935.

DAUDT, José. (Red.). *Revista Comemorativo ao 75º aniversário da Sociedade Ginástica Porto Alegre, 1967*. Porto Alegre: Sogipa, 1942. Álbum.

DOMENACH, Jean-Marie. *Dinâmica da modernidade*. abordagem à modernidade. Lisboa: Instituto Piaget, 1995.

FALCON, Francisco J. C. *História cultural*. São Paulo: Editora Campus, 2003.

\_\_\_\_\_. História e representação. In: CARDOSO, C. F.; MALERBA, J. (Org.). *Representações: contribuição a um debate interdisciplinar*. Campinas, SP: Papirus, 2000. p. 41-79.

FRANCO, A.; SILVA, M.; SCHIDROVITZ, J. (Org.). *Porto Alegre: biografia duma cidade*. Porto Alegre: Tipografia do Centro, 1940. Livro Comemorativo do Bicentenário da Fundação da Cidade.

GANS, Magda Rosvita. *Presença teuta em Porto Alegre no século XIX (1850-1889)*. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 1996.

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

GLORIA! In: MAZO, Janice Zarpellon. *O Esporte e a Educação Física na Revista do Globo: catálogo (1929-1967)*. Porto Alegre: UFRGS, 2004, v. 204, p. 34, 1937.

GRANDE Prêmio Cidade de Porto Alegre. In: MAZO, Janice Zarpellon. *O Esporte e a Educação Física na Revista do Globo: catálogo (1929-1967)*. Porto Alegre: UFRGS, [2004], v. 695, p. 52, 1957.

JORNAL O Nacional. Passo Fundo, Rio Grande do Sul, n. 86, 14 abr. 1926.

JOVCHELOVITCH, Sandra. *Representações sociais e esfera pública*. Petrópolis: Vozes, 2000.

LAGO Guaíba. Disponível em: <[http://pt.wikipedia.org/wiki/Lago\\_Gua%C3%ADba](http://pt.wikipedia.org/wiki/Lago_Gua%C3%ADba)>. Acesso em: 27 ago. 2009.

LOVE, Joseph. O Rio Grande do Sul como fator de instabilidade na República velha. In: FAUSTO, Boris (Org.). *História geral da civilização brasileira*. São Paulo: Difel, 1975. v. 1. t. 3, p. 99- 122.

MADURO, Paula; MAZO, Janice; KILPP, Cecília. A participação das mulheres no automobilismo de rua em Porto Alegre: de coadjuvantes a protagonistas. *Revista Brasileira de Ciência e Movimento*, 2010. no prelo.

MADURO, Paula; D'ÁZEVEDO, Helena. Automobilismo no Rio Grande do Sul. In: MAZO, Janice; REPPOLD, Alberto (Org.). *Atlas do Esporte no Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: CREF2RS, 2005.

MADURO, Paula; MAZO, Janice; ROLIM, Luis Henrique. O automobilismo de rua em Porto Alegre: uma abordagem histórico-cultural (1926-1956). In: IX ENCONTRO BRASILEIRO DE HISTÓRIA ORAL, 9, 2008, São Leopoldo; IX ENCONTRO NACIONAL DE HISTÓRIA ORAL TESTEMUNHOS E CONHECIMENTO, 9, 2008, São Leopoldo. v. 9.

MAUSS, Marcel. *Ensaio sobre a dádiva: em sociologia e antropologia*. São Paulo: EPU, 1974. v. 2.

MAZO, J. Z. *A emergência e a Expansão do Associativismo Desportivo em Porto Alegre (1867-1945): espaço de representação da identidade cultural brasileira*. 2003. Tese (Doutorado em Educação Física) – Universidade do Porto, Porto, Portugal, 2003.

\_\_\_\_\_. *Catálogo do Esporte e da Educação Física: Revista do Globo (1929-1967)*. Porto Alegre: FEFID/PUCRS, 2004.

\_\_\_\_\_. A nacionalização das associações esportivas em Porto Alegre (1937/1945). *Revista Movimento*, v. 13, n. 3, p. 43-63, 2007.

MELO, Victor. O automóvel, o automobilismo e a modernidade no Brasil (1891-1908). *Revista Brasileira de Ciências do Esporte*, Goiânia, v. 30, p. 187-204, 2008.

\_\_\_\_\_. Cidade Sportiva: os primórdios do esporte na cidade do Rio de Janeiro. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, v. 168, p. 65-83, 2007.

MENEGAZ, Gilberto. *Automobilismo gaúcho levantando poeira*. São Paulo: Tempo & Memória, 2002.

MINAYO, Maria Cecília. O conceito de Representações Sociais dentro da sociologia clássica. In: GUARESCHI, Pedrinho; JOVCHELOVITCH, Sandra (Org.). *Textos em representações sociais*. 2. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 1995.

MITRE, Bartolomeo (diretor). *Historia del Automovilismo Argentino*. Buenos Aires: La Nacion, 1994.

MONTEIRO, Charles. *Porto Alegre: urbanização e modernidade: a construção social do espaço urbano*. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1995. (História, v. 4).

MONTENEGRO, A. *História oral e memória: a cultura popular revisitada*. São Paulo: Contexto, 1992.

MORAES, R. Análise de Conteúdo. *Revista Educação*, Porto Alegre, n. 37, p. 7-32, mar. 1999.

MORÁS, Héctor. *Apuntes del camino*. Montevideo: Impresora Polo, 1985.

NASCIMENTO, Mara. No movimento do bonde, a festa e a modernidade. In: TORRESINI, E. (Org.). *Modernidade e urbanização no Brasil*. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1998.

O GRANDE prêmio *Folha da Tarde*, In: MAZO, Janice Zarpellon. *O Esporte e a Educação Física na Revista do Globo: catálogo (1929-1967)*. Porto Alegre: UFRGS, 2004, v. 201, p.

28, 29 e 34, 1937. Porto Alegre, n. 201, p. 28-29, 17 mar. 1937.

OS CLUBES esportivos. *Revista Vida Policial*, Porto Alegre, v. 2, n. 17, dez. 1939.

PELLON, Aníbal. *Dicionário da legislação desportiva brasileira*. Rio de Janeiro: 1973.

PEREIRA, E. L. *A prática do turfe em Porto Alegre (1875/1910): alguns tropeços em meio a um vitorioso galope*. Monografia (Conclusão de Curso) – Escola de Educação Física, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2008.

PESAVENTO, Sandra. *História & História Cultural*. 2. ed. Belo Horizonte: Autêntica, 2004.

PINSKI, Carla (Org.). *Fontes históricas*. São Paulo: Contexto, 2005.

ROLIM, Dimas. Rádio difusora. *Automobilismo em Revista*, São Paulo, v. 1, n. 5, p. 18, maio 1952.

\_\_\_\_\_. Íntegra do regulamento. *Automobilismo em Revista*, São Paulo, v. 1, n. 5, p. 5, maio 1952.

\_\_\_\_\_. O automobilismo no Rio Grande do Sul. *Automobilismo em Revista*, São Paulo, v. 1, n. 5, p. 2, maio 1952.

ROLIM SILVA, Luiz Henrique; MAZO, Janice. The National Torch Relay in Porto Alegre City - Brazil (1938-1947): an appropriation of the Olympic Torch Relay. *Journal of Olympic History*, v. 16, p. 6-11, 2008.

SANT' ANNA, Denise. *Corpos de passagem: ensaios sobre a subjetividade contemporânea*. São Paulo: Estação Liberdade, 2001.

SANTOS, Francisco. O acaso das origens e o acaso das finalidades. In: TORRESINI, E. (Org.). *Modernidade e urbanização no Brasil*. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1998.

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

\_\_\_\_\_. *Circuitos de rua: 1908 a 1958*. Porto Alegre: Imagens da Terra, 2005.

\_\_\_\_\_. *Interlagos: autódromo internacional da cidade de São Paulo (1940 a 1980)*. São Paulo: Imagens da Terra, 2004.

SILVA, Helenice R. A história como a representação do passado: a nova abordagem da historiografia francesa. In: CARDOSO, C.F; MALERBA, J. (Org.). *Representações: contribuição a um debate inetrdisciplinar*. Campinas: Papirus, 2000.

SZEZERBICKI, A. S.; PILATTI, L. A.; KOVALESKI, J. L. *Henry Ford: a visão inovadora de um homem do início do século XX*. Ponta Grossa, PR, 2004.

THOMPSON, Paul. *A voz do Passado: história oral*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.

TORINO, Paulo; LAVA. *Automobilismo gaúcho: 12 horas- histórias e estatísticas - 1962 a 2005*. Porto Alegre: Imagens da Terra, 2006.

TOURAINÉ, Alain. *Crítica da modernidade*. Petrópolis: Vozes, 1998.

TRIVIÑOS, Augusto. *Introdução à pesquisa em ciências sociais: a pesquisa qualitativa em educação*. São Paulo: Atlas, 1987.

UM PASSO à frente no automobilismo. In: MAZO, Janice Zarpellon. *O Esporte e a Educação Física na Revista do Globo: catálogo (1929-1967)*. Porto Alegre: UFRGS, [2004], v. 666, p. 28 e 52, 1956.

UMA MÁQUINA revolucionária. *Zero Hora*, Porto Alegre, p. 39, 19 set. 2007.

ZAVASCHI, Olyr. Acidente (2). *Zero Hora*, Porto Alegre, 8 fev. 2010.

## **A - TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO**

### **Termo de Consentimento Livre e Esclarecido**

Você está sendo convidado, como voluntário, a participar desse estudo, por poder contribuir para o mesmo a partir de seus conhecimentos e experiências. O objetivo desta pesquisa é identificar como se constituiu o processo histórico da prática do automobilismo de rua em Porto Alegre, no período de 1926 a 1956. O estudo pretende recuperar a história da prática do automobilismo de rua, não apenas pelo aspecto de preservação da memória esportiva do país, mas também porque uma pesquisa desta natureza permite refletir sobre a contribuição do esporte enquanto fenômeno cultural.

Se você concordar em participar deste estudo terá que responder uma entrevista com um roteiro elaborado. Sua participação é muito importante para que possamos construir informações necessárias para nossos estudos, a partir da visão de quem vivenciou ou tem alguma relação com quem atuou nesta prática esportiva em Porto Alegre, no período demarcado.

Cabe ressaltar que não existirão riscos de exposição a partir da sua entrevista. A pesquisadora envolvida nesta pesquisa tratará sua identidade com padrões éticos de sigilo. Seus dados serão confidenciais. O nome ou o material que indique os participantes não será liberado sem permissão por escrito, exceto se exigido por lei. Os participantes não serão identificados em nenhuma publicação que possa resultar desta pesquisa, a não ser se o entrevistado assim o desejar.

Você é livre para recusar sua participação a qualquer momento. A participação é voluntária e a recusa em participar do estudo não acarretará em qualquer penalidade ou perda de bens, pois todos os procedimentos da entrevista serão fornecidos gratuitamente. Não será disponível nenhuma compensação financeira adicional.

Você é livre para recusar sua participação a qualquer momento. A participação é voluntária e a recusa em participar do estudo não acarretará em qualquer penalidade ou perda de bens, pois todos os procedimentos da entrevista serão fornecidos gratuitamente. Não será disponível nenhuma compensação financeira adicional. Qualquer dúvida poderá ser esclarecida pela pesquisadora através do telefone: (51) 99512497, ou de sua orientadora, telefone: (51) 96772801. Ou através de contato com o Comitê de Ética em Pesquisa da UFRGS pelo telefone (51) 33163629 ou fax (51) 33164085.

### Declaração do Entrevistado

Eu, \_\_\_\_\_, portador do CPF número \_\_\_\_\_ fui informado dos objetivos da pesquisa acima de maneira clara e detalhada, tendo tempo para ler e pensar sobre a informação contida no Termo de Consentimento Livre e Esclarecido antes de participar do estudo. Recebi informação a respeito dos procedimentos de avaliação realizados, esclareci minhas dúvidas e concordei voluntariamente em participar deste estudo. Além disso, sei que terei liberdade de retirar meu consentimento de participar da pesquisa frente a estas informações. Os pesquisadores certificaram-me também de que todos os dados dessa pesquisa serão confidenciais. Fui informado que caso existirem danos à minha imagem, causados diretamente pela pesquisa, terei direito a indenização conforme estabelece a lei.

Sei que sou eximido de qualquer gasto referente à pesquisa. Caso tiver novas perguntas sobre este, a mestrandia Paula Andreatta Maduro, pesquisadora responsável, estará a disposição no telefone (51) 99512497, bem como sua orientadora, professora Janice Zarpellon Mazo, pelo telefone (51) 33085830 para qualquer pergunta sobre meus direitos como participante desse estudo. Também poderei obter esclarecimentos através de contato com o Comitê de Ética em Pesquisa da UFRGS pelo telefone (51) 33163629 ou fax (51) 33164085.

Declaro que recebi cópia do presente Termo de Consentimento.

\_\_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

Local e Data

Assinatura do entrevistado

\_\_\_\_\_

Assinatura do Pesquisador