

MEMÓRIAS SOBRE A PARTICIPAÇÃO DAS MULHERES NO AUTOMOBILISMO DE RUA NO RIO GRANDE DO SUL

Paula Andreatta Maduro
Janice Zarpellon Mazo
Carolina Dias

Palavras-chave: automobilismo de rua, mulheres, memória histórica.

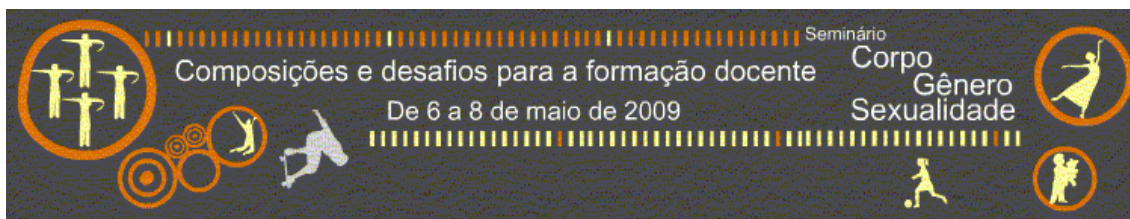
Eixo temático: Gênero e sexualidade nas práticas corporais e esportivas

Considerações Iniciais

O automobilismo de rua chegou à cidade de Porto Alegre, capital do Estado do Rio Grande do Sul, na segunda metade da década de 20, do século passado. Nas décadas seguintes, o Rio Grande do Sul transformou-se em um pólo do automobilismo nacional. Justamente nesta fase, no final da década de 30, as mulheres que até então estavam presentes em gincanas, largadas de provas e premiações das provas automobilísticas, começam a ocupar outros espaços.

O objetivo deste estudo é identificar como ocorreu o início da participação das mulheres no automobilismo de rua em Porto Alegre, nas décadas de 1930/1950. Para tanto, foi realizada uma pesquisa histórica através de consulta a fontes impressas e orais. Foram utilizados almanaques, Atlas do Esporte no Brasil e no Rio Grande do Sul, dissertações e teses, revistas, jornais e sites referentes ao automobilismo. As fontes orais foram produzidas através da gravação de depoimentos de mulheres que pilotavam carros nas competições automobilísticas e dirigentes deste esporte. Os depoimentos orais foram autorizados para uso dos pesquisadores através de assinatura do termo de consentimento.

Justifica-se o interesse em abordar este tema o fato de, na bibliografia existente sobre o automobilismo, serem escassas as referências sobre a participação das mulheres. Além disso, registros e documentos sobre a presença das mulheres no cenário esportivo são raros e dificilmente encontrados em acervos de clubes, federações esportivas, entre outros lugares de preservação da memória.



O automobilismo de rua na cidade de Porto Alegre

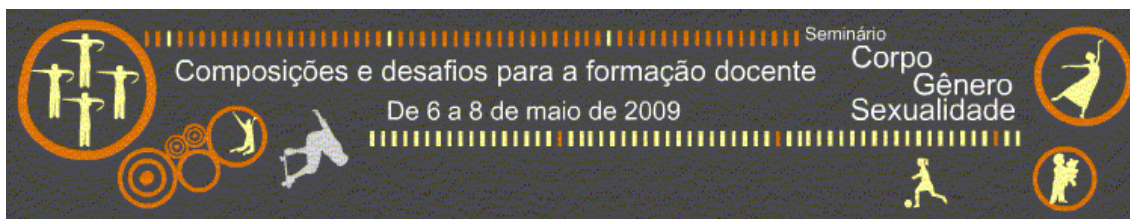
O automobilismo de rua em Porto Alegre emerge no período em que se formava o imaginário da modernidade na cidade e no Brasil. No início do século XX, abriam-se as portas para novos conhecimentos e tecnologias, na busca de novos rumos para o futuro. Nesta época, começaram a circular em Porto Alegre os 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 motivaram as transformações nos modos e costumes de vida da população. A prática esportiva se constituiu como um dos “novos” costumes da modernidade. O esporte adquiriu as características de um fenômeno de massas no início do século XX, influenciando, de forma decisiva, a sociedade.

Nesse contexto, o automobilismo é uma prática esportiva que começa a ser difundida. O ato de dirigir um automóvel pelas ruas simbolizava um modo de ser moderno. Assim, compreendem-se as corridas automobilísticas de rua como uma das formas através da qual a população se aproximava e se apropriava dos automóveis, máquinas até então exóticas. Sant’Anna (1998) afirmou que o automobilismo representava, no início do século XX, um modo de ser moderno:

A voga automobilística havia chegado para ficar e, em seu nome, as ruas da cidade precisaram ser alargadas. O transporte puxado por animais ganhava um ar anacrônico, lembrava um modo de vida rural distante dos sonhos 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, liberando-o da tração animal e dos trilhos. Em nome desta liberação, ganhou importância um trabalho sobre as máquinas pautadas pelo aerodinamismo das formas. (SANT’ANNA, 1998, p. 42-43).

A incorporação 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 de colocar a inovação técnica em contato com a população. As corridas eram eventos concorridos, noticiados pelos jornais e revistas que difundiam os novos padrões de comportamento.



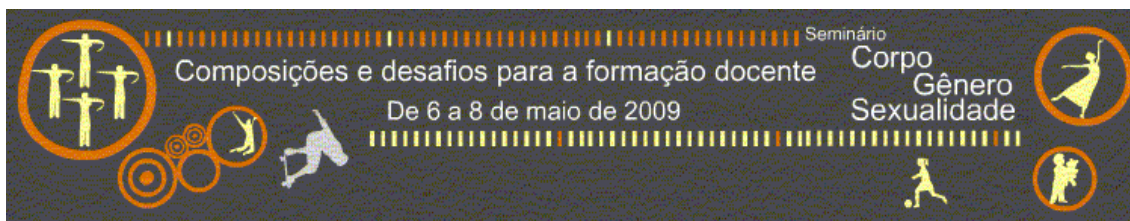
No Brasil, a primeira corrida oficial de automobilismo de rua foi realizada no Circuito de Itapeperica da Serra, em São Paulo no ano de 1908. Nas décadas seguintes, o Rio Grande do Sul transformou-se em um pólo do automobilismo nacional. Na capital do Estado surgiram muitos pilotos do automobilismo de rua na segunda metade da década de 1920. Destaca-se Norberto Jung pelo pioneirismo, bem como pelas vitórias obtidas em competições nacionais e internacionais.

Em 1926, foi realizada a primeira prova oficial de automobilismo de rua na cidade: “Corrida do Quilômetro Lançado”. O crescimento desta prática esportiva na cidade favoreceu a criação da ‘Escuderia Galgos Brancos’, em Porto Alegre, no ano de 1935. Esta escuderia foi a primeira e a mais vitoriosa equipe gaúcha de automobilistas. O Rio Grande do Sul passou a se destacar no meio automobilístico, não apenas pelas vitórias dos ases do volante, os “galgos brancos”, mas também porque foi o estado brasileiro que mais realizou provas de automobilismo (SCALI, 2005).

Trajetórias de mulheres no automobilismo de rua, em Porto Alegre

A falta de registros sobre a presença das mulheres nas práticas esportivas em acervos de clubes, federações esportivas, museus, e outros lugares de preservação da memória, pode levar a pensar que as mulheres não tiveram um protagonismo ou não estiveram presentes nas associações, sociedades e clubes esportivos de Porto Alegre. No entanto, supõe-se que a participação das mulheres foi expressiva no cenário do associativismo esportivo da cidade. Estudos (Tesche, 1996; Mazo, 2003) evidenciam que o campo esportivo, em Porto Alegre, foi marcado pela forte presença dos imigrantes alemães e seus descendentes, os quais não impunham obstáculos à participação feminina nas práticas esportivas. Porém, a participação das mulheres na maioria dos casos não foi registrada, o que contribuiu para que fossem pouco visíveis no panorama dos esportes.

A presença das mulheres em eventos esportivos sejam como espectadoras ou competidoras, desde o final do século XIX, já foi identificada em pesquisas de Goellner (2003, 2004), Mazo (2003) e Melo (2001). O remo, tiro, futebol, lutas e automobilismo sempre foram ‘redutos’ masculinos, onde as mulheres tiveram pouca oportunidade de prática. Mesmo assim, naqueles esportes onde tiveram participação, ao compararmos



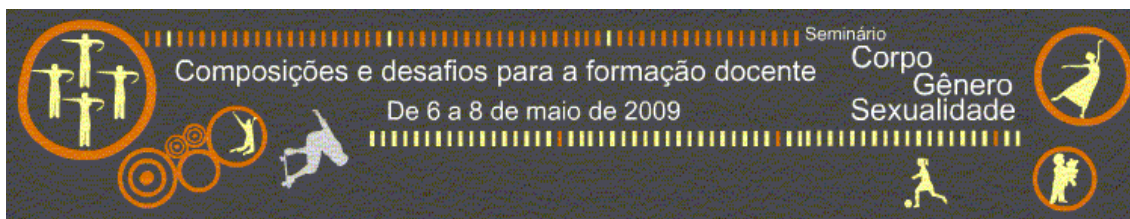
com o número de homens praticando as mesmas modalidades, ou até mesmo de associações que permitiram a prática feminina, percebemos que há um verdadeiro abismo.

O automobilismo contava com a presença de mulheres, principalmente em gincanas, *grids* (largadas de provas), premiações ou como “misses” nos eventos (TREVISAN, 2008). Um exemplo desta participação era na prova das Mil Milhas Brasileiras, realizada no autódromo de Interlagos/SP, 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.

A participação das mulheres nas competições, pilotando carros, começou nos anos 60 do século passado, no Autódromo de Interlagos, em São Paulo. 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* (locais de largada) desse Autódromo foram: Lula Gancia, Graziella Fernandes (competiu em uma prova no Rio Grande do Sul em 1969) e Helena Fittipaldi (foi esposa do piloto Emerson Fittipaldi) (TREVISAN, 2008).

No Rio Grande do Sul, destaca-se a presença da piloto Nilza Campos Ruschel, de Venâncio Aires, que iniciou sua carreira em 1938, e teve boa presença nas competições automobilísticas de 1938 até 1941 (acervo do Museu do Automobilismo Brasileiro de Passo Fundo/RS). É possível que Nilza Ruschel tenha sido influenciada por uma mulher de nome Hélle Nice, que esteve no Brasil em 1936 para participar de competições automobilísticas. Hélle Nice é apontada como a pioneira entre as mulheres no automobilismo mundial de elite, tendo disputado mais de 70 corridas. Segundo a jornalista Alessandra Alves (ALVES, 2008), Hélle Nice era identificada como piloto, dançarina, visionária, transviada e corajosa.

Em 1936, por fazer parte dos pilotos que corriam o *Grand Prix* (circuito de provas automobilísticas mundiais), Hélle Nice veio disputar duas corridas no Brasil, sendo uma no Rio de Janeiro, no Circuito da Gávea e a outra em São Paulo, no Circuito do Jardim América. Hélle Nice pilotava carros, fumava em público, usava unhas pintadas. Ela



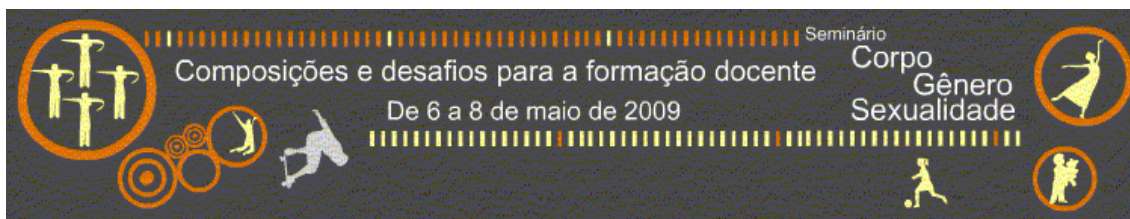
causava estranhamento entre os pilotos brasileiros, pois uma mulher pilotando um automóvel não fazia parte do imaginário automobilístico brasileiro daquela época. Quem sabe, por isso, alguns pilotos procuravam documentar sua presença. Foi o caso do piloto porto-alegrense Norberto Jung, que participou da prova do Circuito da Gávea e posou em uma fotografia ao lado da piloto Hêlle Nice, em 1936.

Todavia, na maioria das vezes, as mulheres eram espectadoras ou coadjuvantes no automobilismo. No cinema, em Hollywood, as mulheres não pilotavam “as máquinas”, elas apareciam dando a largada, porém estavam sempre presentes, valorizando esta prática com o seu *glamour*. Aqui no Brasil em uma foto do Museu do Automobilismo Brasileiro, em Passo Fundo/RS, aparece a esposa de um piloto, usando salto alto, com chapéu em uma das mãos, sentada no Box das corridas, ao lado de pneus, extintores de incêndios e mecânicos, o que pode comprovar essa participação, no passado.

O ato de dirigir um automóvel simbolizava uma idéia de apropriação, que refletia o modelo da sociedade, apenas mais um campo do protagonismo masculino, pois quem dirigia os automóveis eram os homens, as mulheres “iam à carona”. No Brasil, as primeiras aparições das mulheres em práticas esportivas podem ser observadas na segunda metade do século XIX. Goellner (2005) explica que isto ocorreu muito em função da estrutura conservadora da sociedade brasileira, que não lhes permitia grande projeção, pois eram criadas para serem esposas e mães. Cabe ressaltar que as mudanças foram lentas e significativas, mais para as elites que tinham acesso à vida social e cultural na sociedade brasileira.

A tradição das mulheres no automobilismo gaúcho, segundo fontes do arquivo histórico de Renato Pastro, confirma a participação de seis duplas femininas na categoria Rallye em competição realizada na cidade de Canela/RS, em 1979 (PASTRO, 1979). As seis duplas que foram selecionadas para participar da equipe “Team Aseptogyl/Concessionárias Fiat” com o nome de “Panteras Cor de Rosa” passaram por um processo de seleção. A seleção das pilotos para o Rallye foi realizada pela chefe da equipe francesa “Pantheres Rose”, Yveline Vanoni, que esteve em Porto Alegre para entrevistar e testar as candidatas nas pistas.

Na categoria feminina, foi selecionada a piloto Silvana Tasca, de Passo Fundo, que destaca em sua entrevista: “iniciei em 1979, no 1º Rallye Óleo Fiat, em Canela, pois os



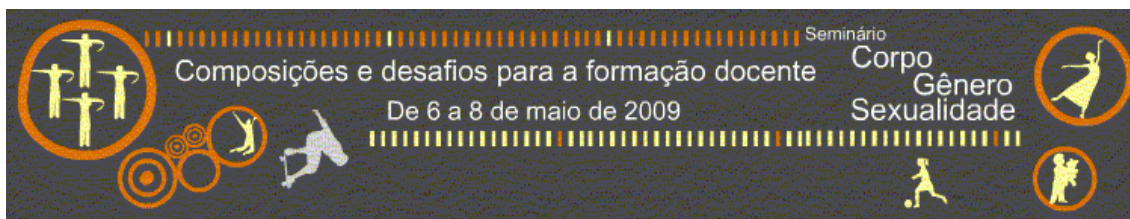
motivos que me levaram a correr sempre foram a paixão por carros e o grande prazer de dirigir, que faz parte de toda a minha família” (2008, p. 1). A participação da equipe feminina foi apontada como um dos diferenciais da corrida de *Rallye*, pois, nessa prova, foi a primeira vez que os carros de competição utilizaram álcool como combustível, em competições de automóvel, no mundo.

No Rio Grande do Sul, é importante destacar a piloto Maria Cristina Rosito, que iniciou no motociclismo aos 11 anos de idade, obtendo várias vitórias. Cristina Rosito, como é conhecida no meio automobilístico, é filha do piloto Rafaele Rosito, seu grande incentivador e patrocinador, que a incentivou a participar deste esporte (ROSITO, 2008). Aos 14 anos, começou a participar de corridas de kart e, com 16 anos, foi a primeira mulher no Brasil a ter carteira de piloto, recebendo uma licença para correr de carro através da Federação Gaúcha de Automobilismo. Cristina Rosito destaca que: “era engraçado, porque eu tinha 16 anos, eu corria [...] eu não tinha carteira de carro e andava de carro de corrida, né?” (2008, p. 1)

De acordo com Trevisan (2008): “Jamais uma mulher esteve tanto tempo no automobilismo, e com tal nível de pilotagem e competitividade, do que a Cristina Rosito. Com o tempo, foi conquistando muitos troféus, atingindo um nível de pilotagem muito profissional, o que lhe tem propiciado muito respeito e o apoio de alguns patrocinadores fiéis que, como se sabe, é a coisa mais difícil no automobilismo, o apoio financeiro”.

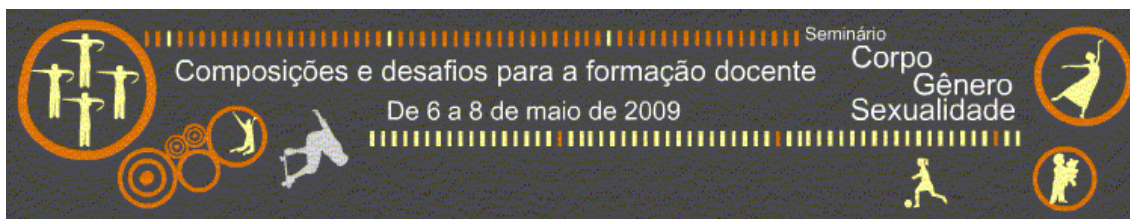
A maioria das pilotos entrevistadas iniciaram-se no automobilismo por influência da família. O pai, o marido, ou o irmão eram pilotos e as mulheres conviviam no meio automobilístico, desde pequenas, como espectadoras, como cita Cristina Rosito quando perguntada sobre o que a levou a fazer automobilismo e se teve influência da família: “com certeza, eu, desde pequena, sempre acompanhei meu pai, mais por divertimento, ia no autódromo sem entender muito [...] eu me diverti e cresci nesse meio e quando surgiu a oportunidade de correr eu corri, adorei (entonação) e corro até hoje (risos), (2008, p. 1)

Em 2005, Jenson Button, piloto de Fórmula 1 (categoria do automobilismo), deu uma declaração que correu o mundo por conta de seu conteúdo. Comentou que as pistas não eram lugar de mulher. Houve várias manifestações de todos os lados, na mídia, entre os pilotos, dirigentes e espectadores, contra e a favor do protesto.



Quanto a sofrer preconceito, por ser mulher, a piloto Cristina Rosito diz que: “sem dúvida, ainda mais que faz tantos anos, faz 30 anos e o povo gaúcho é muito machista, então no início, imagina eu com 16 anos os guris se achando os mais poderosos e machos né, perder para uma guria, a coisa tá feia [...] quando eu saí do Sul para correr no brasileiro [...] todos esses caras muito fera me diziam: “Ah...tu pode ser boa lá no Sul eu quero vê se tu é boa aqui” e fui, fui ganhando corrida e conquistando espaço, né e hoje sou super respeitada [...] eu tinha andado a 285 km por hora, nos dragster, aí a galera fica louca porque eles mesmos “ficam se alugando”: aí amanhã vai vir todo mundo de saia pro box, pó tomou pau da guria! (2008, p. 2).

Em função destas declarações, alguns sites como Carsale – Mulher ao volante, do Uol, trouxe uma reportagem com o título: “Elas querem desafiar os machões”, com texto de Rafaela Borges, onde destaca quatro mulheres: a paulistana Beatriz, 20 anos, Sheren, de 23, Débora, 36 anos e Helena. Com a seguinte pergunta: o que estas moças, de gerações e com estilos de vida aparentemente diferentes, têm em comum? Resposta: a paixão pela velocidade. Bia Figueiredo, Sheren Bueno, Débora Rodrigues e Helena Deyama são mulheres de destaque entre as poucas que atuam no automobilismo profissional no Brasil. A autora, Rafaela Borges, destaca que as pilotos lutam para conquistar seu espaço entre os homens, mas já sentiram o preconceito na pele. Débora Rodrigues só conseguiu ingressar na Fórmula Truck através de uma ação judicial, em 1998 e, provavelmente, também pelo seu marido ser piloto e corredor da Fórmula Truck, com uma excelente equipe, estando na categoria até hoje. Em entrevista no site, Débora cita que, apesar do treinamento diário, elas admitem que o homem saia na frente quando o assunto é força e arrojo: “Muitas podem ficar bravas com o que eu vou dizer, mas mulher é diferente sim. Não somos tão arrojadas quanto eles”. Bia Figueiredo concorda com Débora, mas ressalta que é mais técnica e cuidadosa que seus companheiros: “Eu sei exatamente o que estou fazendo, embora não tenha sangue tão frio como eu gostaria” (BORGES, 2008). Para conciliar a vida profissional, pessoal e de piloto, estas mulheres se desdobram: são horas de treino, compromissos constantes com patrocinadores e reuniões com chefes de equipe. Débora Rodrigues apresenta o programa “Siga bem caminheiro”, no SBT, assim como Sherem Bueno está à frente do “Autos & Cia.”, transmitido pela Rede 21, de Curitiba.

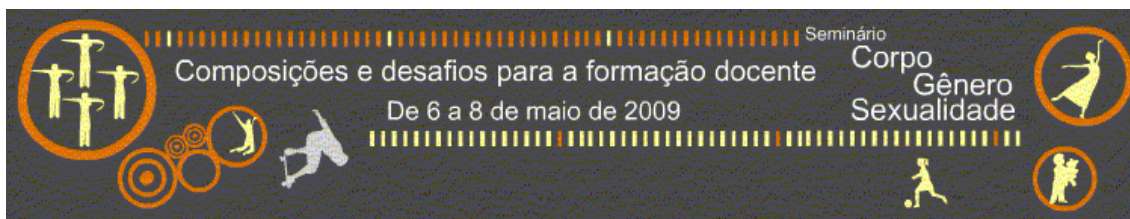


Cabe destacar algumas pilotos gaúchas que fizeram história no automobilismo, além das já mencionadas: Bia Crestani, da cidade de Espumoso (Fórmula Ford e protótipos), Letícia Zanetti, de Ijuí (campeã brasileira de protótipos, em parceria com o piloto Cláudio Ricci/Passo Fundo), quando os dois pilotos ganharam o maior prêmio do automobilismo brasileiro: Capacete de Ouro, no ano de 2002¹. Silvana Tasca, corredora na categoria Rallye, e muitas outras. Mulheres que ingressaram nesta prática esportiva, desde o início do século XX até os dias de hoje, desafiando normas que lhes foram impostas, rompendo com os padrões determinados pela sociedade mesmo que a história oficial não lhes desse a visibilidade adequada. Essas mulheres venceram preconceitos em suas épocas, maioria deles que perduram até hoje.

As mulheres tornaram-se vitoriosas nas provas que participaram, mesmo correndo com os homens, conforme destaca Silvana Tasca, piloto de Rallye: “O maior barato foi quando eu e minha navegadora, a Neusa Farina, conseguimos o Campeonato Brasileiro em 1981, não existia categoria feminina e o campeonato Gaúcho de 1982, no sul, sendo a única dupla feminina” (2008, p. 2). Um exemplo dessa desigualdade de gênero é o Prêmio Capacete de Ouro, que foi criado em 1997, pela revista Racing, o Capacete de Ouro tornou-se a premiação mais reconhecida do esporte a motor no Brasil. Dos 124 prêmios recebidos de 1997 até 2006, quando comemorou sua primeira década, apenas três destes prêmios foram para as mãos de mulheres: duas vezes para a piloto Bia Figueiredo (categoria feminina 2001/2002) e uma vez para Letícia Zanetti (categoria Endurance 2002). (CRONOSPEED, 2008).

Na maioria das vezes, nos *grids*, observa-se a presença de uma piloto mulher em relação a vinte pilotos homens, essa é uma proporção relevante, para esse número de vitórias dos homens ser em maior proporção do que para as mulheres, no automobilismo. Essa disparidade tem a possibilidade de inibir que mais mulheres façam presença em um esporte que não se caracteriza apenas por força e coragem. Segundo os pilotos é fundamental equilíbrio, trabalho em equipe, inteligência, entre outros. Com relação a isso

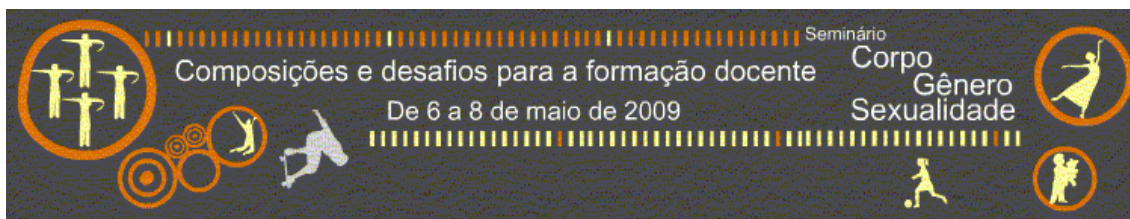
¹ O Capacete de Ouro é maior premiação do automobilismo brasileiro que estabelece uma premiação para os pilotos que se destacam em cada temporada. São treze categorias escolhidas primeiramente pelas classificações nas provas (computando as 10 melhores chegadas de cada um dentro das datas estipuladas pelo concurso), a segunda etapa consiste na escolha por parte dos jornalistas, especializados em automobilismo, entre os três finalistas de cada modalidade. Cada profissional da comunicação apontará seu favorito em cada uma das 13 categorias, e os pilotos com maior número de votos serão os contemplados.



se cita a reportagem datada de 04 de dezembro de 2006, escrita por Ricardo César (CÉSAR, 2006), que tinha como título: Mulheres que aceleram muito. O autor do texto destaca que as mulheres sempre fizeram muito sucesso fora das pistas no automobilismo, “mas algumas resolveram inclusive se aventurar nesse mundo machista”.

Muitas mulheres protagonizam histórias no mundo do esporte, principalmente quando este esporte é praticado, na sua grande maioria por homens, como é o caso do automobilismo. Porém, devemos chamar atenção para a inexpressiva participação da mulher nos setores de organização e de direção do esporte Goellner (2005). No automobilismo, segundo depoimentos orais, inexitem mulheres envolvidas em cargos de federações e confederações, chefes de provas, chefes de equipe e mecânicas. O Comitê Olímpico Internacional, no ano de 2000, indicou que os Comitês Nacionais procurassem promover estratégias de inserção da mulher nos cargos de comando, buscando se aproximar dos 10% (PFISTER, 2003).

A participação das mulheres no automobilismo, assim como em outros esportes, trouxe uma maior visibilidade para as mulheres na sociedade desde o século XIX, e essas conquistas se deram, em grande parte, pela luta de algumas mulheres para estarem inseridas nessa representação social, que retrata um imaginário muitas vezes masculino. As mulheres, na maioria das vezes, têm que “suar muito mais os seus macacões”, dentro e fora das pistas, para conseguirem um lugar no pódio. Cabe ressaltar a necessidade de o piloto ter uma equipe, um patrocínio e estar na mídia, pois o automobilismo é um esporte com um custo muito elevado e as mulheres que conseguem esse tipo de apoio têm a oportunidade de competir de igual para igual com os homens. Como exemplo, destacamos no texto Bia Figueiredo, na Fórmula Firestone Indy Lights, da equipe Sam Schmidt Motorsports, patrocinada pela Healthy Choice, Webmotors, Svelte e Bardhal e a porto-alegrense Cristina Rosito, dos Dragsters, equipe Velopark, patrocinada pela Toyota CARHOUSE e Velopark. Com estes apoios, estas duas mulheres pilotos foram as primeiras mulheres a vencer uma prova no Campeonato Firestone Indy Lights e Fórmula Dragster, respectivamente. Em igualdade de condições as conquistas podem se tornar uma realidade, mesmo em um esporte, com pouca participação e visibilidade das mulheres.



Considerações Finais

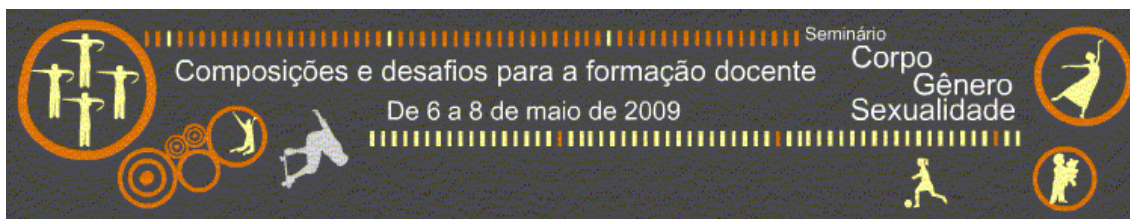
A história do automobilismo feminino em Porto Alegre está diretamente ligada ao esforço individual de um pequeno grupo de mulheres. De espectadoras nas corridas acompanhando o pai, o irmão ou marido piloto, tiveram a oportunidade de ingressar no cenário esportivo como protagonista, se tornando mulheres piloto, conforme depoimentos nas entrevistas. O apoio da família como incentivadora e patrocinadora é um ponto importante para o ingresso da mulher no automobilismo, uma vez que este é um esporte de elevado custo financeiro.

A notoriedade das mulheres no cenário esportivo do automobilismo iniciou, na década de 1930, através da atuação da piloto gaúcha Nilza Ruschel, a primeira mulher a ser piloto de automóvel. Durante duas décadas ela foi a única a marcar presença no automobilismo de rua no Rio Grande do Sul. Será que em igualdade de oportunidades, as conquistas das mulheres podem se tornar uma realidade mesmo em um esporte com pouca participação e visibilidade feminina?

Referências

- BORGES, R. **Elas querem desafiar os machões**. Disponível em: <http://carsale.uol.com.br/hotsite/mulher/mulher26.shtml>, acesso em: 20 jul. 2008.
- CÉSAR, R. **Mulheres que aceleram muito**. Disponível em: <http://www.velocidade.org/2006/12/04/mulheresqueacelerammuito>, acesso em: 9 jul., 2008.
- GOELLNER, S. V. Mulher e esporte no Brasil: fragmento de uma história genereficada. In: SIMÕES, A. C.; KNIJNIK, J. D. **O mundo psicossocial da mulher no esporte: comportamento, gênero, desempenho**. São Paulo: Aleph, 2004, p. 359-373.
- GOLLNER, S. V. **Mulher e esporte no Brasil: entre incentivos e interdições elas fazem história**. Revista Pensar a Prática, v. 8, n. 1, 2005.
- GOELLNER, S. V. **Mulher e esporte em perspectiva**. Disponível em: http://www.cbtm.org.br/scripts/arquivos/esporte_mulher.pdf, acesso em: 30 jun., 2008.
- MADURO, Paula; D' Azevedo. Automobilismo no Rio Grande do Sul. MAZO, Janice & REPPOLD, Alberto (Orgs.). **Atlas do Esporte no Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: CREF2RS, 2005.
- MAZO, J. Z. **A emergência e a Expansão do Associativismo Desportivo em Porto Alegre (1867-1945)**: espaço de representação da identidade cultural brasileira. Porto, Portugal, 2003. Tese (Doutorado em Educação Física) – Universidade do Porto (UP).
- MAZO, J. Z. **Revista do Globo (1929-1967)**: Catálogo do Esporte e da Educação Física. Porto Alegre: FEFID/PUCRS, 2004.

FURG, 06 a 08 de maio de 2009.



MELO V. **A Cidade Esportiva: primórdios do esporte no Rio de Janeiro**. Relume Dumará, 2001.

PASTRO, R. **O primeiro Rallye com álcool combustível no mundo**. Disponível em: http://www.msmedia.com/rallye/noticias_a.asp?id=221, acesso em 10 jul., 2008.

Prêmio Capacete de Ouro: resultados. Disponível em:

<http://www.cronospeed.com.br/modules/news/article.php?storyid=6179>, acesso em 15 jul., 2008.

ROSITO, M. C. Maria Cristina Rosito (depoimento, 2008). Porto Alegre.

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

SCALI, Paulo. **Circuitos de Rua – 1908 a 1958**. Porto Alegre: Imagens da Terra Editora, 2005.

TASCA, S. Silvana Tasca (depoimento, 2008). Porto Alegre.

TREVISAN, P. A. Paulo Afonso Trevisan (depoimento, 2008). Passo Fundo: Museu Brasileiro de Automobilismo de Passo Fundo, 2008.