

AUTOMOBILISMO CARIOCA E AS MEMÓRIAS DE UM EX-PILOTO: DO CIRCUITO DA GÁVEA AO SURGIMENTO DO AUTÓDROMO

Rodrigo Vilela Elias
Ludmila Mourão

RESUMO

Esta pesquisa trata do desenvolvimento do automobilismo e suas relações com o crescimento urbano do Rio de Janeiro no período entre 1954 e 1966 marcando o fim do Circuito da Gávea e construção do Autódromo. A história oral e literatura do esporte ajudaram a esclarecer transformações relacionadas ao envolvimento do automobilismo com a política, a recém chegada indústria automobilística, a popularização do automóvel e transformações sociais e urbanas. Os resultados apontaram para um sentido de desenvolvimento conturbado alocado entre a prosperidade nacional e má administração do automobilismo carioca, que se desenvolveu sob ações imediatas, improvisadas e privadas.

Palavras-chave: automobilismo, esporte, indústria e política

ABSTRACT

This research deals with the development of motorsport and its relations with the urban growth of Rio de Janeiro between 1954 and 1966 to mark the end of the “Circuito da Gávea” and construction of Rio de Janeiro Speedway. The oral history and literature of the sport helped to clarify the changes related to the involvement of the motorsport with politics, arrival of the automotive industry, popularization of automobile, social and urban changes. The results pointed to a sense of troubled development allocated between national prosperity and bad administration of motoring, which has developed under immediate, improvised and private actions.

Key Words: motorsport, sport, industry and politics.

RESÚMEN

Esta investigación se ocupa del desarrollo del automovilismo y sus relaciones con el crecimiento urbano de Rio de Janeiro entre 1954 hasta 1966 para marcar el final del “Circuito da Gávea” y construcción del Autódromo. La historia oral y la literatura ayudaron a aclarar los cambios relacionados con la participación del automovilismo en la política, llegada de la industria automotriz, popularización del automóvil y cambios urbanos y sociales. Los resultados apuntaron a un sentido de desarrollo con problemas asignados entre la prosperidad nacional y la mala administración del deporte, que he desarrollado en virtud de acciones inmediatas, improvisadas y privadas.

Palabras llaves: automovilismo, deporte, industria y política.

Introdução

Esta pesquisa trata do desenvolvimento do automobilismo e suas relações com o crescimento urbano do Rio de Janeiro no período compreendido entre 1954 e 1966. Estão inseridos neste período fatos relevantes como: o fim da Corrida do Circuito da Gávea, o início da industrialização nacional, com foco para a indústria automobilística e a construção do Autódromo do Rio de Janeiro. Buscamos compreender este cenário histórico tendo como referência a importância que o Circuito da Gávea teve para o automobilismo, para a cidade e suas relações políticas. Considera-se também a relevante transformação que a indústria automobilística proporcionou ao automobilismo e a sociedade em geral, que sentia mais próximo a possibilidade de aquisição do automóvel.

O objetivo deste trabalho é descrever as relações entre automobilismo e a cidade do Rio de Janeiro, levando em consideração as transformações urbanas e as modificações políticas, sociais e econômicas no Brasil. Este artigo constitui parte de uma dissertação de mestrado que investiga a história do automobilismo e as transformações da cidade do Rio de Janeiro, até a chegada da Fórmula 1.

Em relação aos estudos sobre a história do automobilismo no Brasil, esta pesquisa vem identificando um debate ainda incipiente sobre a produção acadêmica, entretanto destacam-se alguns estudos que vêm sendo realizados, como os de Maduro (2008) e Melo (2008), relacionando o automobilismo com a cidade.

A história do automobilismo no Brasil nos leva a pensar na relação da cidade com esporte na modernidade, num período de crescente industrialização, crescimento urbano e relevantes fatos políticos e econômicos, buscando assim o sentido de desenvolvimento do automobilismo.

A história que se pretende fazer neste estudo busca complementar, comparar e agregar informações aos fatos narrados com aqueles obtidos através da literatura. A história oral permite encontrar evidências mais penetrantes e fundamentais contribuindo para uma história mais rica, viva, comovente e verdadeira (Thompson, 1992).

Entretanto sabe-se da sua subjetividade, passível de falhas e fantasias, por isso a importância de comparação com outras fontes para ampliar a confiabilidade sobre os fatos.

O contexto industrial nacional

Nas primeiras décadas do século XX o automóvel era visto como forma de distinção social, não só no Brasil, mas na América Latina, era um produto caro que poucos podiam pagar. De acordo com Giucci, (2001, p.337):

“Na América Latina foi um Símbolo de Distinção. Automóvel-Jóia. Espécie de roupa de luxo ou cartão de visitas. Nenhuma necessidade de possuir o Rolls-Royce Verde-Creme de Jay Gatsby para transmitir a imagem de vitorioso. Sequer era necessário imitar o modelo canadense, no qual se pretendia vender, a um consumidor de alto poder aquisitivo, uma versão mais elaborada do americano. O irônico na América Latina, durante as primeiras décadas do século foi a chegada do automóvel popular americano, com as características de distinção européia.”

A modernidade cinética propagada pelo carro existia no Brasil, porém não da mesma forma que havia nos EUA, com o “Fordismo”, precursor da produção de carros em massa que transformou os americanos nos maiores produtores de carro no mundo. No Brasil embora a quantidade de carros que circulava nos grandes centros urbanos fosse considerável, boa parte da população não tinha acesso ao automóvel, pois a importação o tornava caro. Foi preciso nacionalizar este produto para torná-lo popular e uma maior parcela da população pudesse ter acesso, e para que o país se desenvolvesse sobre rodas nas estradas.

A modernidade do Brasil demandava esse acontecimento, mas faltava enraizar o automóvel no País já que nas cidades e sociedade ele já se encontrava internalizado desde que a cidade cresceu e as pessoas necessitaram cobrir longas distâncias rapidamente com veículos movidos à eletricidade (Bondes elétricos) e à combustão interna (Sevecenko, 2001). “Não há dificuldades em constatar que a produção automobilística mantém um vínculo fundamental com a nação, que sua importância é mais que setorial e que todo um sistema de interesses e de serviços se articula ao seu redor” (Giucci, 2004).

Durante o governo Vargas de 1950 a 1954 houve uma tentativa de trazer a indústria automobilística para o Brasil, que não deu certo, face às dificuldades que as fábricas teriam para se instalar devido ao alto custo de importação do maquinário, pouca mão-de-obra qualificada, pequena quantidade de matéria prima e pequeno parque industrial (Vilela, 2006).

Após essa tentativa, o governo Vargas começou a criar meios para mudar esse quadro; em 1953 foi proibida a importação de peças de reposição e logo em seguida de carros inteiros, fazendo com que Volkswagen, Mercedes e Willys Overland se instalassem no país. A criação da CSN (Companhia Siderúrgica Nacional) em 1946 e da Petrobrás em 1953 aumentou gradualmente a autonomia nacional na produção de petróleo e metais sendo vitais para a implantação do setor automotivo no País (*Ibden*, 2006).

Em 1956, já no governo de Juscelino Kubitschek e de acordo com as intenções do “Plano de Metas” para o desenvolvimento nacional, ocorre a implantação da indústria automobilística nacional em São Bernardo do Campo, São Paulo. Não só o carro familiar chegava, mas veículos comerciais também começavam a proliferar e uma maior estrutura de estradas para comportá-los se fazia necessária. Para que o país e as cidades se adaptassem, houve a construção de estradas e reformas urbanas.

O “Plano de Metas” foi responsável pela configuração do modelo de desenvolvimento industrial que o Brasil adotaria. A penetração do capital estrangeiro ocorreu de forma maciça e ocupou os ramos pesados da indústria nacional incluindo a indústria automobilística e de caminhões, de material elétrico, eletrônico e eletrodoméstico, produtos químicos, farmacêuticos e matéria plástica. Ainda de acordo com o “Plano de Metas” o capital estatal ficou encarregado de viabilizar o programa de infra-estrutura destinado a sustentar o modelo através da construção de rodovias e da ampliação do potencial de geração, transmissão e distribuição de energia elétrica. (Koshiba, 1996)

Nas décadas de 1950 e 1960 a confiança do povo brasileiro de que o País caminhava em direção ao primeiro mundo era grande, o desenvolvimento das metrópoles nacionais, a estabilidade econômica e política e o desenvolvimento industrial eram motivos mais do que suficientes para essa confiança creditada no Brasil. Num período de 50 anos e mais intensamente dos anos 1950 ao fim da década de 1970 construímos uma economia moderna com padrões de consumo próprios aos de países

desenvolvidos. Fabricávamos aços especiais na Companhia Siderúrgica Nacional, Cosipa, Usiminas e outras. Da Petrobrás saíam o petróleo e seus derivados, nossa engenharia havia erguido hidroelétricas gigantescas, equipadas com geradores e turbinas nacionais, de Furnas e Itaipu (Cardoso de Mello e Novais, 1998).

O contexto de desenvolvimento apresentado influenciou diretamente no automobilismo nacional que passou a se valer das vantagens que uma indústria de automóvel doméstica poderia oferecer como facilidade de acesso aos carros e a peças de reposição. Entretanto esta seria uma visão muito reducionista sobre os acontecimentos que envolveram esse esporte, no Brasil e especificamente neste estudo no Rio de Janeiro.

O surgimento deste setor facilita o acesso ao carro para camadas da população que antes não podiam importar um automóvel o que provocou transformações urbanas, econômicas, políticas e no desenvolvimento do automobilismo, já que, o acesso aos carros foi facilitado em todos os sentidos de utilização, até mesmo para seu uso em competições. Os carros de corrida da época, e até hoje na maioria das categorias, são carros de uso comum transformados para obter melhor desempenho.

Com o surgimento da indústria nacional de veículos, o carro era uma novidade que se popularizava. O acesso a este, que era importado e caro anteriormente, ficou mais fácil e barato. A demanda pelo automóvel era grande e surgia um mercado com diversos produtos automotivos no seu entorno, entretanto investimentos ainda deveriam ser feitos. Os carros e todo tipo de produto relacionado precisavam ser melhorados e necessitavam de uma vitrine para divulgação.

Esta necessidade de desenvolvimento ocorria em função da fragilidade que os carros apresentavam, era necessária uma manutenção muito maior do que é necessário aos carros atualmente, sendo assim a busca por desenvolvimento de peças que tornassem os carros mais confiáveis e resistentes era uma das principais buscas das fábricas naquele tempo.

O investimento das indústrias no automobilismo foi grande, fábricas recém instaladas no país criaram suas equipes de corrida e rapidamente o Autódromo Interlagos e as diversas corridas pelo Brasil foram transformadas num laboratório e grande meio de propaganda.

Todos os testes que seriam feitos em estradas em condições normais de uso foram acelerados através das corridas utilizando os carros e produtos no limite do desgaste. Pneus, rodas, motores e todo tipo de partes mecânicas foram aperfeiçoados e essas evoluções transferidas aos carros vendidos para o público em geral. As vitórias eram estampadas nos anúncios de revistas e modelos esportivos de carros surgiam assim como diversos acessórios baseados nas corridas.

O pioneirismo dessa indústria que chegou ao Brasil encontrou um mercado carente, com consumidores entusiasmados pela novidade, sendo assim o automobilismo se tornou atração e o modelo esportivo propagado pelo esporte era rapidamente absorvido pela sociedade, os produtos que remetiam a esse modelo eram comuns, assim como carros que tinham faixas esportivas, rodas e acabamento interno diferenciados.

Carros estritamente esportivos também tiveram popularidade e revelavam uma briga entre as fábricas pelas melhores colocações em corridas. É o caso das Berlinetas Interlagos¹, lançadas pela Willys, um projeto de carro estritamente esportivo, até no

¹ As Berlinetas Willys Interlagos eram na verdade Renault Alpines A108, que aqui no Brasil, sob licença da fábrica francesa eram produzidos pela Willys com o nome de Willys Interlagos. Na Europa estes carros também obtiveram grande sucesso em corridas.

nome homenageando o autódromo de São Paulo, que logo que lançados passaram a ser utilizados pela divisão de corridas da Willys e conseqüentemente a dominar as competições nacionais. Em vista disso a DKW se utilizou do projeto do GT Malzoni², um esportivo produzido artesanalmente por Rino Malzoni na sua fazenda em Matão/SP e que utilizava mecânica DKW. Os dois esportivos proporcionaram emocionantes disputas nas pistas e ajudaram nas vendas e construção da imagem dos fabricantes.

O desenvolvimento industrial provocou muitas outras mudanças além do automobilismo, já que, concentrado nas grandes cidades escondia a realidade do interior, ainda mais a do nordeste, onde miséria e fome eram constantes, homens, mulheres e crianças trabalhavam na lavoura e em todo tipo de trabalho que ajudasse no sustento e sobrevivência da família. A falta de oportunidades provocava um enorme êxodo rural para cidades como Rio de Janeiro e São Paulo que por sua vez já eram grandes centros urbanos e ficavam conhecidas através dos radinhos e em seguida da televisão. Homens do campo chegavam de todas as maneiras, trem, ônibus, jipe, caminhão ou automóvel, viam na cidade a esperança de crescimento, de uma vida menos sofrida com melhores oportunidades e um futuro mais digno para os filhos que agora poderiam freqüentar escolas e alcançar um emprego melhor que o dos pais.

Contudo eles não estavam sozinhos, a competição acontecia com os imigrantes estrangeiros, italianos, portugueses, japoneses, libaneses entre outros. Era uma corrida desigual, estes na maioria eram donos de pequenos negócios que acabaram se tornando médio ou grande empresário na indústria, o orgulho dessas famílias eram os filhos que se formavam médicos, engenheiros, advogados ou em outra profissão. Os nordestinos também têm êxitos e alguns alcançam o empresariado, entretanto a maioria dos postos de trabalho que passaram a ocupar tem menos prestígio como; manicuriers, faxineiras, porteiros, garçons e ascensoristas, alguns poucos chegam a especializações na indústria como ferramenteiros, eletricitistas e mecânicos. (*Ibidem*, 1998).

Todas essas mudanças possibilitaram uma mobilidade social e movimento social pelo Brasil ligado pelas estradas, automóveis e caminhões, como nunca visto antes. De acordo com Cardoso de Mello e Novais:

“A família como assinalou com propriedade Luiz Pereira, é considerada o centro da vida e se torna um empreendimento cooperativo para ascensão social. O pai, a mãe e a educação dos filhos perseguem tenaz e sistematicamente a subida de renda e a elevação da hierarquia capitalista do trabalho. O meio é a iniciativa individual exercida no duro mundo da concorrência.”

“O horizonte de expectativas dependeria é claro da posição inicial do pai, o chefe da casa, e de sua capacidade maior ou menor de colher as oportunidades da vida que industrialização e a urbanização rápida criaram entre 1950 e o início dos anos 1960.” (Historia da Vida privada no Brasil, Vol 4, cap 9, p.589)

Como citado anteriormente o “Plano de Metas” adotado por Juscelino Kubitschek foi um dos potencializadores desses acontecimentos, no fim dos anos 1950

² O GT Malzoni não eram carros produzidos pela DKW Vemag, entretanto em função de utilizarem chassi e mecânica DKW e por serem ótimos carros em corridas eram utilizados pela equipe de corridas da fábrica e vendidos nas concessionárias DKW.

havia 11 indústrias somente na área automobilística, além de 1200 empresas de autopeças que tinham 105 mil empregados. (*Ibidem*, 1998). Todos esses fatos e números passaram em curto espaço de tempo e caracterizam a modernidade nacional.

A relação entre automóvel e sociedade, na época vem a demonstrar a necessidade e dependência do país pelo automóvel, para seu desenvolvimento. Neste contexto a imagem das corridas ganha um enorme aliado assim como o interesse do público pelo esporte. O grande crescimento do automobilismo nesta época tem como principal motivação o surgimento da indústria automotiva. As equipes de fábrica, os patrocínios de empresas de autopeças e a utilização da imagem do esporte na mídia são suficientes para corroborar o desenvolvimento deste esporte.

Circuito da Gávea, outras corridas e o Autódromo.

Na Primeira metade do século XX o Circuito da Gávea foi o evento automobilístico mais importante do Brasil apresentando inclusive relevância internacional. A corrida acontecia anualmente desde 1933 até 1954, com um pequeno intervalo entre os anos de 1942 a 1946, devido a segunda grande guerra. Pilotos estrangeiros e equipes internacionais se deslocavam ao Brasil para participar do evento. A corrida era de grande magnitude, toda a cidade se via envolvida com o acontecimento, que chegava a atrair 250 mil espectadores para assistir máquinas velozes e pilotos corajosos, correndo pelas ruas dos bairros da Gávea e Leblon, Zona Sul da cidade do Rio de Janeiro.

O Circuito da Gávea se inseria no período político relacionado ao governo de Getúlio Vargas. A primeira corrida aconteceu em 1933 e as provas de 1937 a 1941 ocorreram em pleno Estado Novo. A realização da corrida neste primeiro momento ia ao encontro dos interesses políticos e econômicos do País, que visavam a implantação de um parque industrial nacional, além disso, houve uma política de estado cujo intuito era inseri-lo em um projeto de construção de uma identidade nacional. (*Melo*, 2008).

Não por acaso, mas em função da importância que a corrida atingiu, as influências geopolíticas foram marcantes, contamos com a presença da equipe alemã em 1937 durante o regime nazista e em 1933 quando o presidente da Itália, Mussolini, encaminhou um telegrama ao Barão Manuel de Teffé, vencedor da corrida, dizendo o quanto se sentia envaidecido pela vitória intercontinental de um carro italiano, no caso a Alfa Romeo (*Ibidem*, 2008).

Em função de sua enorme importância no calendário automobilístico, a corrida do Circuito da Gávea mantinha o Rio de Janeiro como centro do automobilismo no País no período de sua realização. Nesta época, precisamente em 1940, há a construção do autódromo de Interlagos em São Paulo, que mesmo se constituindo como o local adequado para a prática do automobilismo não conseguia fazer frente a importância do circuito da gávea.

No segundo governo de Vargas, 1951, houve importantes edições da corrida; em 1952 contou-se com a presença do piloto argentino Juan Manuel Fangio, mundialmente famoso, último ano de realização da corrida, 1954, com a presença do presidente Vargas na premiação. Nesta edição da corrida foi preparada uma surpresa para o maior piloto e ídolo brasileiro na época, Chico Landi, com a compra de uma Ferrari, com a qual havia disputado algumas competições no início dessa década, para disputar a prova.

Cabe ressaltar, curiosamente, que Chico Landi negou a participação de Vargas na compra da Ferrari, dizia detestar política, entretanto não negava sua proximidade com o presidente (*Ibidem*, 2008).

A partir desta época, ou seja, metade final da década de 1950, o automobilismo no Rio de Janeiro perde prestígio, em primeiro lugar há o fim do Circuito da Gávea, que teve sua última edição no mesmo ano da morte de Vargas. Em seguida, a implantação da indústria automobilística em São Paulo fortalece o estado vizinho, e a união das indústrias com o autódromo que já existia facilita a logística de acesso a carros, peças e se transforma no local ideal de corridas.

Centros urbanos como Rio de Janeiro e São Paulo já eram grandes metrópoles, o que tornava a realização de corridas de automóveis pelas ruas um evento perigoso e inadequado às novas necessidades e aspirações da cidade, além da complexidade de sua organização.

Em 1960 o Rio de Janeiro deixa de ser capital do País, neste pequeno espaço de tempo percebe-se a perda de força política do Rio de Janeiro e um fortalecimento econômico de São Paulo que acaba se tornando o centro deste esporte no Brasil. A realização da corrida Mil Milhas Brasileiras, com sua primeira edição em 1956, substituiu o Circuito da Gávea no nível de maior corrida do calendário nacional, embora não desfrutasse da mesma importância e notoriedade, já que não apresentava as mesmas relações com a política nacional e seus líderes.

Na recém inaugurada Brasília, novo centro do poder político do Brasil, passa a ser organizado uma prova, que em seguida seria incluída no calendário nacional de corridas, pelas largas ruas da cidade, que primeiramente foi realizada, para comemorar a inauguração da nova capital do País. Mais uma vez carro e cidade se fundem representando o imaginário moderno da época e celebrando grandes projetos nacionais.

De 1954 até 1966, período que segue da realização da última corrida do Circuito da Gávea até a construção do autódromo do Rio de Janeiro as corridas passaram a ocupar diferentes localidades da cidade e havia corridas de todos os tipos: Circuitos de Rua, Subida de Montanha, Quilômetro de arrancada e diversos ralis que começavam ou terminavam na cidade (Revista de Automóveis, 1954. Revista Quatro Rodas, 1960 a 1966). Distantes dos centros urbanos o Circuito da Barra da Tijuca³, da Ilha do Fundão⁴ ou Cidade Universitária e Subida da Estrada de Furnas, passaram a ser os locais eleitos para as corridas, impactavam menos o traçado urbano da cidade, se constituindo como mais apropriados para a prática do automobilismo. Curiosamente outras localidades não revelam a mesma configuração urbana e mesmo assim eram utilizados como locais de corridas, como a região do estádio do Maracanã e o Aterro Glória.

No Maracanã, eram realizadas corridas de Quilômetros de Arrancadas e Circuitos, nos Quilômetro de Arrancada, prova onde na distância estabelecida em linha reta (1km) os pilotos arrancavam com os carros. A configuração mais simples desta corrida parece ser uma justificativa para sua realização na região, pois não havia curvas para serem feitas em altas velocidades o que reduzia o risco de acidentes envolvendo o público. Entretanto as corridas convencionais em circuito não apresentavam esse sentido de segurança das Arrancadas. No Aterro da Glória, a corrida provavelmente se justificava pelo fato de ser um dos pontos turísticos da cidade e o local ser constituído

³ A Barra da Tijuca é uma região que compreende a área administrativa da [subprefeitura](#) da Barra da Tijuca, localizada entre o [oceano Atlântico](#), os maciços da [Pedra Branca](#) e da [Tijuca](#), e [Jacarepaguá](#), na [zona Oeste](#) do [município](#) do [Rio de Janeiro](#), [capital](#) do [estado](#). (http://pt.wikipedia.org/wiki/Barra_da_Tijuca, disponível em 16/10/2008)

⁴ A Ilha do Fundão localiza-se na margem oeste da [baía de Guanabara](#), na [cidade](#) e estado do [Rio de Janeiro](#), no [Brasil](#). Trata-se de uma [ilha artificial](#), criada a partir da aplicação de aterro a um pequeno [arquipélago](#), quando da construção da Cidade Universitária, na [década de 1950](#). A Cidade Universitária foi criada para abrigar a [Universidade Federal do Rio de Janeiro](#) (UFRJ), uma das maiores [universidades](#) públicas do [Brasil](#), cujo [campus](#) ocupa toda a ilha. (http://pt.wikipedia.org/wiki/Ilha_do_Fund%C3%A3o, disponível em 16/10/2008).

de largas avenidas divididas por grandes jardins. Desta forma a proximidade do público não se fazia em esquinas com casas ou edifícios, estando assim protegidos de acidentes.

As mudanças políticas que levaram ao fim o maior evento deste gênero na cidade, o Circuito da Gávea, levaram o automobilismo a se adaptar às novas conformidades urbanas de uma metrópole onde as corridas deveriam acontecer de forma mais segura, seja, por sua configuração de regras ou pela necessidade de segurança para espectadores e pilotos. Consta-se assim que o local de realização do antigo Circuito da Gávea também já se apresentava inadequado às corridas, tanto é que em função de acidentes e dificuldades do traçado o circuito ficou conhecido como “Trampolim do Diabo”. Aliado a isso o crescente aumento da população da Zona Sul da cidade do Rio de Janeiro, aumentava ainda mais o perigo da corrida.

Em São Paulo, as corridas em Interlagos eram diversas e a maioria delas longas, como a Mil Milhas e 500 Km de Interlagos entre outras. Corridas deste tipo eram comuns nesta época não só no Brasil, mas na Europa, o exemplo disso é a lendária 24 horas de Lê Mans na França e as 500 milhas de Indianápolis nos E.U.A. Apesar de copiarmos o estilo de corrida internacional, percebe-se que esse fato ajudou a desenvolver a indústria nacional automobilística, pois quanto mais quilômetros rodados nas pistas mais peças e carros eram testados e mais rapidamente nossa indústria evoluía.

No Rio de Janeiro a realidade era bem diferente de São Paulo, mesmo tendo sido capital federal e sendo sede do Automóvel Clube do Brasil, a falta de um autódromo era sentida pelos espectadores e pilotos.

Em Adrianópolis, pequena cidade da Baixada Fluminense as margens da atual Rodovia Presidente Dutra foi reportado na “Revista de Automóveis” (Agosto, 1954) e uma década depois a “Revista Quatro Rodas” (Maio, 1964) trouxe uma matéria, mostrando que o terreno chegou a sofrer terraplanagem, mas o projeto nunca saiu do papel. O intervalo de tempo entre essas reportagens é resumido por Balder (2004) como a falta de vontade política, essas palavras demonstram que mesmo a importância das corridas para a cidade e a presença do Automóvel Clube do Brasil (ACB) no Rio de Janeiro, não fazia tanta diferença.

Embora as pistas desses Circuitos fossem improvisadas, na Barra da Tijuca verifica-se pavimentação de ruas e retificação de curvas⁵ para realização de eventos automobilísticos naquela época, esses eram os locais que mantinham vivo o automobilismo na cidade. Uma multidão de pessoas assistia as corridas nas margens da rua por onde os carros passavam embora ficassem expostas aos riscos de acidentes.

A popularização das corridas deixa claro como se tornou intensa a relação da população com o carro, percebe-se que mesmo o automóvel apresentando mais de meio século de existência no Brasil, somente se tornou popular com a implantação da indústria em 1956.

Acredita-se que foi neste contexto de desenvolvimento nacional com mudanças sociais e políticas aliadas ao interesse de uma parcela da população pelas corridas e a adesão das indústrias ao automobilismo, o que motivou a construção de um local específico para realização de corridas no Rio de Janeiro.

As narrativas do piloto

Para este estudo entrevistamos o ex-piloto das décadas de 1960 e 1970, Amaury Mesquita, que testemunhou parte dos fatos apresentados pela pesquisa no período

⁵ Fonte: <http://www.obvio.ind.br/index2.asp>, acessado em 28/03/2009

estudado. Ele nos conta que ainda na época do Bonde, influenciado pelo pai que logo cedo o ensinou a dirigir e pelo estilo rápido do pai dirigir no trânsito acabou criando o gosto pelo automóvel. Foi na década de 1950, quando assistiu a sua primeira corrida teve a certeza que algum dia se tornaria um piloto de corrida, como ele mesmo diz: “*não morro sem correr de automóvel*”.

Pela facilidade de acesso às corridas que aconteciam na cidade do Rio de Janeiro no meio dos bairros, era de se esperar que jovens fossem influenciados a iniciar suas carreiras.

O início da carreira de Amaury foi no Kart, uma categoria difundida no Brasil pelos irmãos Emerson e Wilson Fittipaldi, os pequenos carros de corrida eram baratos, pequenos e de fácil manutenção, qualidades ideais para qualquer pessoa que se interessasse por corridas começasse a praticar.

Segundo Amaury “*o início da carreira no automobilismo foi junto com 40 kartistas que construíram do próprio bolso a primeira pista de Kart no Rio de Janeiro, em 1963, localizada no motel country clube bandeirantes, lá no final da Avenida das Américas onde é um Camping Clube hoje*. Neste período do automobilismo carioca, o Circuito da Gávea não existia mais e os praticantes estavam reconstruindo espaços para a prática do esporte na cidade.

Amaury participou também das corridas de Quilometro de arrancada que aconteciam próximo da sua casa, ele morava em Vila Isabel e as corridas aconteciam na Avenida Radial Oeste, nos arredores do Maracanã. Na modalidade subida de montanha ele é o primeiro colocado ainda no ano de 1963, de acordo com seu depoimento: “*foram 3 provas de arrancada, ato contínuo subida de montanha, [...] e sou o primeiro colocado*”.

As corridas de arrancada eram e até hoje são simples, vence quem cruzar primeiro a linha de chagada no fim de uma reta, não há curvas para serem feitas. O modelo simples dessa competição era outro facilitador, não demandava muitas habilidades dos pilotos iniciantes. A seqüência da carreira na subida de Furnas, no Alto da Boa Vista, foi o marco de segurança e auto-estima que o piloto precisava para continuar correndo. Subidas de Montanha são corridas difíceis, possuem muitas curvas e exige do carro um esforço enorme para superar ladeiras o mais rápido possível. O piloto precisa apresentar muita habilidade e coragem para controlar o carro em curvas, pois o traçado precisa ser concluído no menor tempo possível, cada centésimo de segundo conta e pode definir posições e a vitória no fim. Para Amaury a exigência era dupla, além de apresentar habilidades como piloto também devia ser bom mecânico, ele não possuía uma equipe com grande estrutura, pelo contrário, sua equipe era constituída por ele e um mecânico amigo que o ajudava. Nunca ninguém se dispôs a ajudá-lo; “*nunca ninguém sentou do lado comigo para dar uma volta e dizer: é assim é que se faz... assim.. assado, se toma assim, se freia assim.[...] Isso ai tudo de mexida de Vemag tudo, é tudo idéia minha. Esse rapaz que me ajudava, você vê que coincidência, o sobrenome dele era Ferrari. Luiz Carlos Ferrari de Sá*”.

O carro utilizado por Amaury era um DKW Vemag Sedan⁶, uma das maravilhas que nossa recente indústria produzia que foi difundido pelas corridas, o departamento de corridas da DKW era famoso, foram muitas as vitórias que os carros transformados para corridas alcançaram. A escolha de Amaury não foi uma surpresa, um carro nacional, debaixo preço, com manutenção barata, e que venciam corridas na equipe de fábrica. Com certeza Amaury não foi o único piloto a correr com DKWs.

⁶ <http://www.bandeiraquadriculada.com.br/Amauri%20Mesquita.htm> acessado em 23/3/2009

A partir deste ponto a carreira, o piloto segue e as corridas são inúmeras, tanto em São Paulo como no Rio de Janeiro, Barra da Tijuca, Ilha do Fundão e Interlagos eram traçados conhecidos do piloto. Entretanto alguns acontecimentos revelam uma realidade triste no Brasil, o ACB (Automóvel Clube do Brasil) organizador das corridas, não facilitava a vida dos pilotos e não cumpria seu papel de fomentador do esporte, tanto que nos anos 1960 uma longa briga levou a criação da CBA (Confederação Brasileira de Automobilismo). Nas palavras do ex-piloto; *“Aqui no Rio, quem organizava corrida era o automóvel Clube do Brasil, ali houve uma série de falcaturas, entendeu [...] que levaram aquela situação”*. Sobre as causas de fundação da CBA e os problemas do ACB a resposta foi direta, *“[...] para ver se moralizava. [...] O que é que tinha no ACB? [...] Corrupção”*.

Nesta época em virtude das dificuldades que o ACB apresentava para a realização das corridas e a pouca movimentação dos seus dirigentes, surge um grupo de pessoas ligadas ao automobilismo buscando mudanças para o esporte. Um dos líderes desse movimento foi Wilson Fittipaldi, pai do nosso piloto campeão mundial de fórmula 1 Emerson Fittipaldi. Como organizador de corridas Wilson enfrentava muitas dificuldades, o presidente do ACB na época, General Santa Rosa era um sujeito autoritário que baixava regras e normas. Para realizar qualquer evento automobilístico, era obrigatória a presença de um ou mais delegados do ACB, com todas as despesas pagas, havia também outras taxas e exigências que dificultavam a realização de corridas (Martins, 2004. p. 77). Outro ponto de discórdia era a proibição por parte do ACB, dos pilotos saírem do país para competir em categorias internacionais, havia sanções e punições para os que desrespeitavam as regras. Além disto, também tinha o combate a dita “corrupção”, Wilson Fittipaldi que além de organizar corridas trabalhava como radialista, chegou a denunciar em seu programa de rádio um esquema de contrabando de automóveis que envolvia o Automóvel Clube do Brasil (*Ibidem*, 2004). O embate entre ACB e CBA durou de 1961 até 1969, o ponto central da briga era o reconhecimento do ACB pela Federação Internacional de Automobilismo que a CBA não tinha e a impedia de assumir o controle do esporte no Brasil. Nas palavras de Balder, (2004. p. 109) a resolução deste acontecimento.

“Foi uma dura batalha, mas o processo acabou sendo engavetado graças a valiosa ajuda do Norman Casari, que envolveu outro amigo, Amadeu Girão, o qual, por sua vez, convenceu o general Santa Rosa. Não foi gratuita a evolução do automobilismo brasileiro, e muitas lutas no passado trouxeram benefícios aos jovens de hoje”.

Nesta época os patrocínios não existiam assim como pilotos profissionais, o mais comum eram as permutas, ou seja, algum fabricante fornecia peças em troca do espaço para divulgação no carro. O patrocínio incluindo alguma quantidade de dinheiro era muito difícil. Na maioria das vezes, eram os pilotos que tiravam do próprio bolso ou tinham ajuda da família.

Somente com o investimento que as fábricas faziam esse quadro começou a mudar de forma lenta, primeiro os pilotos de ponta corriam sem receber e sem pagar nada em seguida começaram a receber salários e carros das fábricas que representavam nas corridas. No Rio de Janeiro essa situação era agravada pela distância das fábricas e pela falta de um autódromo, assim como muitos outros o piloto Amaury não teve patrocínio em sua carreira. *“[...] ou existia o patrocínio do pai, ou então era do próprio bolso. No meu caso específico, era do meu próprio bolso. [...] a Vemag foi a primeira equipe profissional no Brasil. O Bird foi o primeiro piloto a receber salário, todos os outros até então não ganhavam nada, não pagavam nada mas não ganhava nada,*

ficava empatado. O Bird foi quem conseguiu fazer com que a fábrica cedesse o automóvel para uso do piloto, pro piloto não precisar comprar automóvel. Depois quando o Bird foi para a Willys ele conseguiu então salário para o piloto”.

Em 1966 o Autódromo do Rio de Janeiro foi inaugurado, uma obra feita pela iniciativa privada que depois por dificuldades de manutenção passou a ser administrado pela prefeitura. A cidade não tinha a mesma quantidade de corridas que São Paulo e muito menos o privilégio de estar próxima das fábricas de automóveis e peças em geral, entretanto as corridas não cessaram e a construção do autódromo se fazia imperativa.

Os anúncios na Revista Quatro Rodas apontavam para a construção do melhor autódromo da América Latina, com estacionamento, grandes arquibancadas, restaurantes, lanchonetes e boxes grandes com toda infra-estrutura para pilotos e equipes. Mas não foi exatamente isso que aconteceu, no local somente havia a pista com dois traçados diferentes para corridas, não havia estacionamentos, as arquibancadas e os boxes eram improvisados e o mato que envolvia a pista era alto.

Não era nada diferente do que os pilotos estavam acostumados, pois Interlagos, também não oferecia a menor estrutura. A vantagem da pista carioca era o asfalto novo. No traçado paulista os pilotos conviviam com buracos, já que, desde a construção em 1940 o asfalto era o mesmo. Coincidentemente quando foi inaugurado o Autódromo do Rio de Janeiro o autódromo paulista entrou em profundas reformas para torná-lo adequado e seguro, sendo capaz de prover toda estrutura de boxes necessária e receber eventos internacionais. Por três ou quatro anos a cidade do Rio de Janeiro sentiu o gosto de ser o centro deste esporte mais uma vez, coisa que não acontecia desde o fim do Circuito da Gávea em 1954. Nas palavras de Amaury; *“A história daquele autódromo aquele local, era de propriedade da Predial Caledonia, essa Predial Caledonia andou vendendo títulos de proprietário e tudo mais, de vagas cativas, só que ela se associou a construtora Iamakata e depois saiu do circuito, foi feito uma cadeia sucessória ai e aqueles que compraram títulos [...] se deram por perdidos. Até que a prefeitura encampou o autódromo, a Rio-Tur principalmente. [...] Foi uma época inclusive que Interlagos estava sendo reformado e o automobilismo ficou todo no Rio de Janeiro, e ai foi um boom que as autoridades não conseguiram manter, depois quando o autódromo de Interlagos foi re-inaugurado a hegemonia do esporte passou para São Paulo”.*

Após a construção do Autódromo do Rio de Janeiro, todas as corridas passam a acontecer nesse espaço, os circuitos de rua acabaram e uma lei é criada proibindo competições automobilísticas nas ruas.

Considerações Finais

Considerando o desenvolvimento da indústria automobilística, o crescimento urbano e o surgimento do mercado em torno do campo esportivo neste período; encontramos modificações na organização deste esporte bem como na movimentação dos atores envolvidos com estas práticas, alçando o automobilismo uma história de altos e baixos, com muitas questões ainda não respondidas.

Percebe-se que a realização do Circuito da Gávea esteve ligado a figura do Presidente Getulio Vargas e que após sua morte deixou também de acontecer. As importâncias econômicas que tomava o estado de São Paulo, aliado a presença de um autódromo somam as condições propícias para o desenvolvimento do esporte num novo contexto de desenvolvimento e industrialização nacional. A força política do Rio de Janeiro foi reduzida e culmina com a transferência da capital para Brasília. Como conseqüência o automobilismo perde importância, passando a ser realizado em locais

distantes dificultando o acesso do público e desenvolvimento do esporte. Não se pode esquecer que o acontecimento de corridas nestes logradouros ia de encontro a configuração urbana que através da expansão que apresentava não combinava com os inchados centros urbanos. Aliado a isso os dirigentes do esporte não ajudavam, pelo contrário dificultavam a realização de corridas.

O crescimento urbano não comportava mais as corridas realizadas nas ruas, entretanto a falta do local adequado não deixava saída, as provas passaram a ser realizadas em locais distantes que não impactassem tanto na organização urbana do centro da cidade. Os espectadores revelavam a excitação que o carro e as corridas apresentavam, pois neste momento grande parte da população passou a ter acesso ao automóvel e o interesse pelos assuntos relacionados e pelo automobilismo aumentou. Mesmo a distância dos locais de corridas não impedia o público de comparecer. O envolvimento das fábricas logo em seguida a sua implantação somente reforçou a imagem do esporte e das próprias que utilizaram o esporte como laboratório e vitrine.

Os caminhos percorridos pelo piloto revelam tais mudanças e características desse momento nacional no automobilismo do Rio de Janeiro, porém o sentido de desenvolvimento conturbado aliado a desorganização e briga nos órgãos promotores do esporte revelam que os praticantes e espectadores viviam este esporte sob ações de caráter improvisado, o que de certa forma prejudicou o desenvolvimento do esporte no Brasil, dependendo muito mais dos apaixonados que investiam no esporte.

Referências:

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

DELAMARE, Myriam. TEIXEIRA, Américo, MAIA, Breno. Automobilismo. In: DACOSTA, Lamartine (Org.). Atlas do esporte no Brasil. Rio de Janeiro: Shape, 2005. p. 375-379

DRUMOND, Maurício. Pátrias em Jogo: Esporte e propaganda política nos governos de Vargas e Perón. In: MELO, Victor Andrade (org.). História comparada do esporte. Rio de Janeiro: Shape, 2007.

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

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

GOMES, Angela de Castro. A política brasileira em busca da modernidade: na fronteira entre o público e o privado. In: SEVCENKO, Nicolau (org.). *A história da vida privada no Brasil: contrastes da intimidade contemporânea*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. p. 489-558.

KOSHIBA, Luiz. PEREIRA, Denise Manzi Frayse. *Historia do Brasil*. São Paulo: Atual, 1996.

LUCENA, Ricardo de Figueiredo. *O esporte na cidade: Aspectos do esforço civilizador brasileiro*. Coleção Educação Física e esportes. Campinas, SP: Editora Autores Associados, chancela editorial CBCE, 2001.

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

MELLO, João Manuel Cardoso. NOVAIS, Fernando A. *Capitalismo tardio e sociabilidade moderna*. In: SEVCENKO, Nicolau (org.). *A história da vida privada no Brasil: contrastes da intimidade contemporânea*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. p. 559-658.

MELO, Victor Andrade de. *Antes de Fittipaldi, Piquet e Senna: o automobilismo no Brasil (1908-1954)*. Rio de Janeiro: 2007. RBCE, volume 30, nº 1, 2008.

QUATRO-RODAS. São Paulo: Abril, ano V, n.46 . mai, 1964.

REVISTA DE AUTOMÓVEIS. Rio de Janeiro: ano I, n. 8, ago, 1954.

SANDLER, Paulo Cesar. *DKW: A grande história da pequena maravilha*. São Paulo: Alaúde, 2006.

SANDLER, Paulo Cesar. SIMONE, Rogério. *Simca: A história desde as origens*. São Paulo: Alaúde, 2005.

SEVCENKO, Nicolau. *A capital irradiante: técnica, ritmos e ritos do Rio*. In: SEVCENKO, Nicolau (org.). *A história da vida privada no Brasil: da Belle Époque à era do rádio*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. p.513-620.

SEVCENKO, Nicolau. *A corrida para o século XXI. No loop da montanha-russa*. Coleção Virando Séculos. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.

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

VIGARELLO, Georges. "História do Corpo". Petrópolis: Vozes, 2008. Parte V. Cap 1.p. 445 a 480.

www.bandeiraquadriculada.com.br

<http://www.obvio.ind.br/index2.asp>

Rua Desembargador Isidro 160, apt 802.

Bairro: Tijuca

Rio de Janeiro/RJ

Cep: 20521-160

rodrigovilelaelias@gmail.com

Apresentação em Data Show.