

# Automobilismo brasileiro de 1960 a 1966: investimento industrial e interesse governamental

<http://dx.doi.org/10.11606/1807-5509201900040517>

Rodrigo Vilela ELIAS\*

Silvio TELLES\*\*

Carlos Henrique de Vasconcellos RIBEIRO\*\*\*

Ludmila MOURÃO\*\*\*\*

\*Faculdades Integradas Helió Alonso, Rio de Janeiro, RJ, Brasil.

\*\*Universidade Federal do Rio de Janeiro, RJ, Brasil.

\*\*\*Fundação de Apoio à Escola Técnica, Rio de Janeiro, RJ, Brasil.

\*\*\*\*Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora, MG, Brasil.

## Resumo

O objetivo deste artigo é analisar como a mídia retratava o automobilismo num período de grande desenvolvimento industrial do país, pontuando a relação simbiótica entre essa indústria e este esporte. Metodologicamente utilizamos a pesquisa documental, foram revisadas as edições da Revista Quatro Rodas entre 1960 a 1966. Essa revista de publicação mensal acompanhava o cenário automotivo no Brasil. Foram compulsadas 61 revistas da primeira edição, de agosto de 1960 até dezembro de 1966. A Quatro Rodas circula até hoje, totalizando 55 anos de publicação. Concluímos que o desenvolvimento inicial da indústria automobilística no Brasil se deu a partir de um apelo nacionalista, e para isso o esporte foi fundamental. Observou-se a construção de um estilo de vida que associava o esporte sobre quatro rodas ao bem-estar individual. Outro aspecto identificado foi o desenvolvimento nas esferas técnicas, estruturais e administrativas, pelo qual o automobilismo passou em função dos investimentos industriais.

PALAVRAS-CHAVE: Corridas; Automóveis; História do Esporte; Revista Quatro Rodas.

## Introdução

Nos anos 1960, o Brasil caminhava a passos largos na esteira da modernização industrial. O Plano de Metas<sup>a</sup> do Governo JK (Juscelino Kubitschek) ampliou o parque industrial brasileiro, e as indústrias automotivas foram as vedetes desse processo<sup>1</sup>. A implantação das fábricas nacionais de automóveis em 1956 foi um marco do desenvolvimento industrial, pois além de incrementar a economia e facilitar o acesso da população aos automóveis, elas representavam o sentido de modernidade e o novo modo de ser e viver que o país perseguia<sup>2</sup>.

Para a implantação da indústria automotiva, foi criado o Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA), que vivia exclusivamente em função do novo setor. Para tal, algumas políticas eram necessárias, e alguns objetivos deveriam ser atingidos. Era preciso promover uma atmosfera de confiança por parte dos investidores de capital em outras atividades industriais e obter, com os investimentos de capital estrangeiro no setor automobilístico, o *know-how* administrativo e a transferência da respectiva tecnologia. Somado a isso, e

tão importante quanto a visibilidade econômica, o seu arrebatamento simbólico era primordial para garantir a confiança da população em relação à construção da indústria nacional<sup>3</sup>.

O automobilismo contribuiu fortemente para a criação do imaginário de carros nacionais resistentes e vencedores de corridas, com a utilização de vitórias e pilotos em propagandas de jornais e revistas. O desenvolvimento da indústria automotiva na década de 1960 no Brasil teve um significado especial para esse período, pois facilitou que esse objeto de consumo fosse usado no lazer e também no esporte. Essa indústria se beneficiou da cultura esportiva do automobilismo, incentivando-a e obtendo ganhos tecnológicos para produção em larga escala de seus novos componentes. O Autódromo de Interlagos, único no Brasil até 1966, era um laboratório gigante onde as fábricas testavam novidades mecânicas antes de colocá-las no mercado.

O investimento das fábricas que se instalaram no país – como a DKW-Vemag e a Willys – em equipes oficiais de corridas ajudou de fato que estas se

tornassem mais comuns no cotidiano e elevassem o automobilismo ao *status* profissional, promovendo o esporte e a adesão do público às corridas. Somente na segunda metade década de 1960 (1966 a 1970) quatro autódromos<sup>b</sup> foram construídos no Brasil. Antes dessa fase, havia somente o Autódromo de Interlagos, em São Paulo, inaugurado em 1940.

Nesse contexto, o objetivo deste artigo é analisar como a mídia, especificamente a Revista Quatro

Rodas, retrata o automobilismo num período de grande desenvolvimento industrial do Brasil, pontuando a relação simbiótica entre essa indústria e esse esporte. Como objetivos específicos, buscou-se discutir: a disputa pelo poder da gestão do automobilismo brasileiro; os embates sobre a maneira como o automobilismo deveria ser praticado no país; e a diferença no desenvolvimento deste esporte em São Paulo e no Rio de Janeiro.

## Método

Utilizamos a pesquisa documental, a qual se assemelha à pesquisa bibliográfica; contudo, o elemento diferenciador está na natureza das fontes<sup>5</sup>. A pesquisa documental recorre a materiais que ainda não receberam tratamento analítico, tais como relatórios, revistas, memorandos, atas de reunião, vídeos, fotos, slides, acervos pessoais, manuscritos, entre outros<sup>6</sup>.

Na análise documental, revisamos todas as edições da Revista Quatro Rodas, publicadas pela Editora Abril, no período de 1960 a 1966. Quando a revista começou a Abril havia sido fundada há 10 anos com a publicação de revistas em quadrinhos do Pato Donald e tinha como editor chefe Victor Civita, um homem dos novos tempos. Cartesiano, tinha como base a ética do trabalho. Moderno como a época exigia, era um empreendedor<sup>7</sup>.

Pode-se dizer que ele carregava consigo e levava para sua empresa os ideais da modernidade capitalista que a sua pátria materna, os Estados Unidos da América se caracterizaram. Apesar de ter vivido sua infância em Milão, o filho de italianos sofreu influências decisivas do modo americano de ser em viagem para os EUA aos 21 anos quando conheceu 27 cidades americanas trabalhando em fábricas e assistindo palestras<sup>7</sup>.

A vinda ao Brasil, assim como o acesso aos direitos de edição dos quadrinhos dos personagens do Walt Disney foram influências do irmão Cesar Civita que apontou o mercado Brasileiro com potencial de investimento e, além disso, era representante comercial da gigante americana, sendo responsável por conceder licenças comerciais e nomear representantes comerciais para outros países<sup>7</sup>.

No momento de lançamento de novos produtos, Victor Civita costumava acalmar os investidores com a frase “O pato paga”, tal era o sucesso dos quadrinhos. Com a revista Quatro Rodas, provavelmente, não foi diferente, contudo o Pato, talvez, não tenha tido que pagar nada diante do sucesso da revista que fazia parte de

um conjunto que envolvia outros produtos da editora como a; Revista Claudia (1961), Realidade (1966) e Veja (1968). As quatro revistas copiaram fórmulas estrangeiras adaptadas aos brasileiros e buscavam cada uma do seu jeito descobrir a mostrar o Brasil ao leitor brasileiro. Não se pode deixar de comentar que nos anos 1960, essas publicações aproveitaram um momento favorável, pois o Brasil experimentava uma época de grandes transformações quando um mercado de bens simbólicos dá lugar a um consolidado mercado de bens culturais. Para se ter uma ideia a indústria de revistas dobrou sua produção de 104 para 202 milhões de exemplares entre 1960 e 1975<sup>7</sup>.

Quatro Rodas era uma publicação mensal e tinha como objetivo acompanhar o cenário automotivo no Brasil, apresentando suas implicações na cultura, na cidade, no esporte, na economia e na política nacional, além de fomentar o turismo sobre rodas com roteiros e guias de viagens. Dentre esses conteúdos abordados pela revista, selecionamos as reportagens sobre o automobilismo que faziam a cobertura dos Grandes Prêmios e dos bastidores desse esporte no país. No total, foram compulsadas 61 revistas, compreendendo as edições de agosto de 1960 até dezembro de 1966. A Quatro Rodas é uma revista que até hoje se encontra em circulação, totalizando 55 anos de edição, com uma tiragem de 63 mil exemplares na primeira edição em agosto de 1960 e 90 mil na quarta edição em novembro desse mesmo ano, mostrando assim a aceitação do público<sup>4</sup>.

Esse recorte temporal se justifica pelo fato de a Revista Quatro Rodas ter iniciado suas publicações em 1960, tornando-se rapidamente um dos veículos mais importantes para divulgação dos assuntos relacionados aos automóveis no país, e, em 1966, o autódromo de Interlagos, principal local de corridas até o momento, ter sido interdito para reformas, encerrando assim o ciclo de ouro de investimento das

indústrias automotivas no automobilismo brasileiro.

A partir de 1966 até 1970, o autódromo do Rio de Janeiro, que acabara de ser construído, seria o palco das principais corridas brasileiras. Nessa metade final dos anos 1960, ocorreram transformações na indústria automotiva que modificaram o cenário do automobilismo no Brasil. Fábricas como DKW-Vemag e Willys, citadas anteriormente, e que mantinham um departamento de corridas, entraram em colapso e foram adquiridas pela Volkswagen e pela Ford, respectivamente. O mesmo aconteceu com a fábrica da Simca, que também tinha um departamento de corridas, e foi adquirida pela Dodge. Essas fábricas, antes atores principais do automobilismo brasileiro, deixaram de existir juntamente com seus departamentos esportivos, dando fim a um período que marcou grande desenvolvimento desse esporte no Brasil, e incentivou a profissionalização e o surgimento de grandes pilotos, entre eles Emerson Fittipaldi<sup>c</sup>.

Trata-se, portanto, de uma pesquisa histórica cultural em que o recorte temporal-espacial do estudo estabelece o campo e a dimensão em que este trabalho se desenvolveu. A história cultural é aqui entendida no sentido de uma História da Cultura que não se limita a analisar apenas a produção cultural literária e artística, oficialmente reconhecidas. Nesse sentido, não analisaremos a “História Cultural” referindo-se a determinada corrente histórica, mas sim para a historiografia, que tem se voltado para o estudo da dimensão cultural de uma determinada sociedade historicamente localizada<sup>8</sup>.

Segundo LE GOFF<sup>9</sup>, a tomada de consciência da construção do fato histórico, da não inocência do documento, lança uma luz reveladora sobre os

processos de manipulação que se manifestam em todos os níveis da constituição do saber histórico. Dessa forma, a análise documental e sua interpretação fazem parte do estudo histórico, denotando a riqueza do trabalho.

O documento não é inócuo. É antes de mais nada o resultado de uma montagem, consciente ou inconsciente, da história, da época, da sociedade que o produziram, mas também das épocas sucessivas que continuou a viver [...], talvez esquecido, manipulado pelo silêncio (p.547)<sup>9</sup>.

A revolução quantitativa e qualitativa que se fez sobre a utilização dos documentos alargou os interesses da história abrindo caminhos para a história política, diplomática, militar e cultural, interessando-se não somente pelos grandes fatos, conquistas e personagens, mas por todos os homens. Desta forma, o documento não se impõe sozinho, mas se apresenta numa relação com uma série deles que o precede e segue relativizando seu valor. O princípio da história não se encontra no documento, mas no problema, sendo necessário submeter o documento a um questionamento<sup>9</sup>.

O documento não é qualquer coisa que fica por conta do passado, é um produto da sociedade que o fabricou segundo as relações de forças que aí detinham o poder. Só a análise do documento enquanto monumento permite a memória coletiva recuperá-lo e ao historiador usá-lo cientificamente, isto é, com pleno conhecimento de causa (p.545)<sup>9</sup>.

## Resultados e Discussão

No exemplar número um da revista *Quatro Rodas*<sup>10</sup>, de agosto de 1960, não havia matérias, notas ou colunas sobre o automobilismo, mas o interesse do público já existia, e na primeira página, na seção de perguntas ao editor, um leitor do Rio de Janeiro fazia o seguinte comentário<sup>d</sup>:

Prezado Senhor, sou um aficionado das corridas automobilísticas e soube com prazer do aparecimento de Quatro Rodas. Espero acompanhar na nova publicação os acontecimentos automobilísticos nacionais e internacionais (p. 2)<sup>10</sup>.

O editor respondia:

Quatro Rodas sairá regularmente todos os meses e, como revista mensal não poderá acompanhar os acontecimentos esportivos com a tempestividade que se requer de um jornal diário ou mesmo de uma revista semanal de atualidades. Nem por isso o esporte será esquecido. Grandes enquetes sobre o automobilismo nacional, sobre os ases internacionais, sobre as principais provas mundiais, serão realizadas pela equipe especializada de nossa revista, apresentando um panorama completo do esporte preferido do Sr.

Antônio de Barros. Não prometemos as notícias do dia a dia. Prometemos algo mais: quadros completos e satisfatórios do esporte das quatro rodas (p. 2)<sup>10</sup>.

Em setembro de 1960<sup>11</sup> era publicada a primeira reportagem sobre o automobilismo – “No mundo da velocidade. Para o volante, um sexto sentido” (p. 59)<sup>11</sup>. Eram apresentados os pilotos brasileiros Ciro Cayres, Chico Landi e José Gimenez Lopes. Discutiam-se suas habilidades, características, os perigos que enfrentavam e a hora de encerrar a carreira. O texto destacava ainda a importância dada ao esporte, bem como o crescimento e a organização que atingia. Pode-se dizer que em 1960 o automobilismo no Brasil encontrava-se em fase grande desenvolvimento, sobretudo depois da instalação das indústrias automotivas em 1956 durante o governo JK.

Contudo não foi em quatro anos que o Brasil construiu sua relação com esse esporte, desde o início do século movido pelo espírito modernista que invadia a Europa, o país se viu influenciado. Pode-se citar a Reforma Passos que atualizava o Rio de Janeiro entre outras coisas para receber o então novo meio de transporte, a fundação do Automóvel Clube do Brasil em 1907 e o Grande Prêmio do Circuito da Gávea, corrida de importância mundial que aconteceu nas ruas da Gávea e Leblon no Rio de Janeiro entre os anos de 1933 à 1954 e tinha forte ligação com o presidente Getúlio Vargas e suas intenções para a industrialização da economia nacional<sup>2</sup>.

A segunda edição de Quatro Rodas (setembro de 1960) atendia aos anseios dos leitores, trazendo reportagens sobre renomados pilotos e ídolos da época. Chico Landi, o mais famoso, já havia pilotado pela Ferrari, vencendo corridas de nível internacional como o Circuito de Bari, na Itália em 1949, e o Circuito da Gávea, no Rio de Janeiro em 1941, 1947 e 1948. Além dele, outros vinte pilotos foram destacados, dezoito moravam na Paulicéia e somente dois estacionavam em garagens cariocas, revelando o avanço de São Paulo em relação ao Rio de Janeiro.

No mês de fevereiro de 1961<sup>12</sup>, a corrida Mil Milhas Brasileiras ganhava destaque na capa da revista. Uma grande matéria apresentava a prova, evidenciando um grande número de espectadores que permaneceram durante a madrugada no autódromo de Interlagos assistindo à corrida. O interesse do público pelo evento articulava-se

com as pretensões do governo e da indústria para disseminação do automóvel nacional, utilizado as corridas como meio de divulgação e criação de um imaginário esportivo e opinião positiva da população quanto ao carro nacional, que era testado ao limite durante as provas. Tal atitude visava superar a imagem negativa dos autos nacionais para uma população acostumada a consumir automóveis importados.

Até a implantação das indústrias automotivas no Brasil, os carros utilizados no país eram importados. Os carros americanos eram a maioria dessas importações, e tinham características luxuosas em comparação ao recém-lançado carro nacional. Além disso, esses carros eram maiores que os nacionais, oferecendo mais conforto e distinção social. Quando o carro nacional surgiu sem alcançar esses quesitos, despertou a desconfiança do povo em relação à novidade com a qual não estavam acostumados. A proibição das importações de automóveis e o preço do carro nacional seriam, respectivamente, a proteção e o poder de barganha do produto nacional.

Na edição de agosto de 1961<sup>13</sup>, problemas – dessa vez, relacionados à estrutura precária do Autódromo de Interlagos – foram alvo de uma alarmante reportagem. Em “Isto é Interlagos”<sup>12</sup>, o mau estado de conservação do autódromo era denunciado, apontando o desconforto e o perigo para o público que assistia às corridas. O projeto de reforma nas mãos do Automóvel Clube Estadual de São Paulo carecia de cobertura financeira. A reforma previa adequação aos padrões internacionais, com boxes largos, arquibancadas confortáveis, estacionamentos, restaurantes, lanchonetes e uma pista sem buracos, com asfalto adequado e drenagem de água. Tudo estava aprovado, inclusive pela prefeitura, mas o dinheiro não aparecia, como dizia a revista.

No Rio de Janeiro a situação era pior, pois não existia um autódromo. Um projeto de autódromo no Rio de Janeiro havia sido lançado pelo Automóvel Clube do Brasil (ACB) em 1954 no distante distrito de Adrianópolis no estado do Rio de Janeiro. Contudo mesmo tendo sido lançado com corrida de inauguração em pista apenas terraplanada sem asfalto o empreendimento não foi a frente e as promessas sobre a nova pista ficaram no papel<sup>2</sup>. Tendo isso em vista, a revista em outubro de 1961 relatava como tinham sido, mais uma corrida de rua, as Cem Milhas da Guanabara<sup>14</sup>:

Nada tem de apropriado o local que arranjaram no Rio de Janeiro para a realização das Cem Milhas da Guanabara. Além de muitas falhas apresentadas na sua organização esta prova nunca alcançaria o brilho desejado na pista improvisada do Aterro da Glória [...] . Todos sabiam que, em primeiro lugar, o Aterro da Glória não haveria de ser boa pista para corrida de automóveis (p.77)<sup>14</sup>.

O acontecimento mais interessante dessa corrida foi o fato que ocorreu sábado, depois dos treinos. Uma prova inusitada entre automóveis, ônibus, motos e caminhões divertiu o público; e mesmo a polícia, tentando impedir a corrida, andando no sentido contrário, teve que desviar, pois os pilotos, que eram nada mais do que gente comum que havia invadido a pista, não davam a mínima. Excitado, esse público não perdeu a oportunidade de imitar os pilotos de verdade. Considera-se tal acontecimento como um fato da popularização que o automobilismo alcançava, provocando no público uma vontade frustrada de querer – e não poder – praticá-lo, devido aos altos custos deste esporte e à falta de estrutura no Rio de Janeiro<sup>14</sup>.

Em abril de 1962<sup>15</sup>, a capa da revista – que estampava a imagem de um monoposto<sup>e</sup>, com a chamada “Mais corridas para o Brasil”<sup>15</sup> – iniciava uma série de matérias avaliando o automobilismo brasileiro. A matéria de capa, “O automobilismo esportivo no Brasil” – “Vitaminas para um esporte anêmico”, apresentava alguns problemas pelos quais o esporte passava, tais como o número reduzido de carros nos Grids de Largada, as arquibancadas vazias e os patrocínios distantes. Na reportagem, perguntas surgiam sobre a situação do esporte a motor.

Qual o motivo deste começo do fim do nosso automobilismo quando em São Paulo temos o maior parque automobilístico do País? – Por que os nossos grandes pilotos e campeões são os ilustres desconhecidos do certame mundial? – Por que os bons pilotos não querem mais participar das curtas, mas velozes provas dos campeonatos? Será verdade que os volantes de valor só competem em provas de fundo que oferecem prêmios elevados reunindo nas pistas um público numeroso? (p.68)<sup>15</sup>.

Nesse momento, a revista começava a apresentar discussões sobre a construção dos regulamentos e as formas de corridas que seriam organizadas no

intuito de desenvolver o automobilismo e alcançar o interesse de seus leitores. O periódico comentava que apenas São Paulo possuía um autódromo, um campeonato com calendário e condições de realização de provas longas. A assistência dada aos veículos, pela proximidade das indústrias, e a presença de público permitiam que essas provas ocorressem com regularidade e renda compensadora. O mesmo não acontecia nas provas curtas, sem cobertura jornalística e com pequeno número de assistentes e espectadores, trazendo prejuízo aos promotores. Desse modo, as indústrias e diversos patrocinadores não se interessavam pelo evento.

Cabe ressaltar que apesar de estar em desenvolvimento, o automobilismo no Brasil ainda era amador, a maioria dos pilotos corria com dinheiro próprio ou em combinados de permuta, ou seja, conseguia-se alguma peça, serviço, combustível com desconto ou sem custo em troca da exposição da marca. Essa situação passou a mudar apenas com a presença das equipes de fábrica que passaram inicialmente a contratar pilotos sem salário, o que era uma vantagem na época pois tinha-se um carro de ponta sem custos, e em seguida passou-se a pagar salários. As corridas eram organizadas pelo ACB e clubes filiados, contudo não há dados explícitos sobre patrocínios e organizadores por corrida.

Por mais que muitas discussões ocorressem em função do tipo de prova mais adequado a se investir no Brasil, eram os patrocinadores com seus objetivos e prioridades que tinham maior poder de decisão, e nesse caso destacamos as equipes de fábrica. Dentro de cada característica, os dois tipos de prova, curta e longa, eram muito exigentes com os pilotos, requisitando deles muita habilidade e condicionamento físico, além de suporte financeiro. A principal diferença entre as modalidades era o envolvimento das fábricas que preferiam provas de longa duração para testes de seus veículos. Não se pode esquecer que apesar da competição e a importância da imagem das vitórias, também era importante testar os produtos desta nova indústria e as provas longas favoreciam esse interesse comercial. Sendo assim, três correntes se formaram no Brasil: aqueles a favor das provas de fundo, aqueles a favor das provas de velocidade e aqueles a favor das duas, organizadas em um calendário. Acreditava-se que as provas de velocidade eram melhores para forjar e aprimorar os pilotos, enquanto as de fundo favoreciam o aperfeiçoamento dos carros e se encaixavam melhor no desenvolvimento de nossa indústria.

Em maio de 1962<sup>16</sup>, reportagem sobre o automobilismo nacional mostrava o arrastar do problema. Em “Automobilismo nacional: No Brasil ninguém mais se entende: provas de fundo ou de velocidade?” (p. 45)<sup>16</sup>, a discussão contava com a opinião de pilotos e dirigentes. Dos dezessete entrevistados, seis preferiram provas de fundo; cinco, de velocidade; e seis, os dois tipos – um placar muito parecido, que apresentou os mesmos argumentos contrários e favoráveis, apresentados acima, relacionados aos custos, desenvolvimento de carros e pilotos, e presença de público.

Na mesma reportagem, o piloto Camilo Cristóforo reclamava da quantidade de corridas de longa duração, sendo necessários no mínimo três carros para participar de todos os eventos, um custo com o qual somente as equipes de fábrica poderiam arcar. O que se buscava era um meio termo, em que todos os carros disponíveis no país pudessem ser aproveitados, com prêmios mais elevados e que valessem os altos custos de transformação de um automóvel em carro de corrida.

Para Jorge Lettry, Chefe de Departamento Esportivo da DKW-Vemag, as duas modalidades de corridas eram necessárias, desde que os pilotos tivessem passado por todos os tipos de categorias do automobilismo, das provas de aceleração aos ralis. Prosseguindo na sua exposição, Lettry falou da garotada “Coca-Cola” da Rua Augusta, em São Paulo, que não corria por amor, mas por exibição e afirmação. Os moços mecânicos que construam seus próprios carros de corrida no quintal de casa estavam escassos –

Nota-se uma deturpação do tão necessário período de aprendizagem e o desejo de galgar - o quanto antes – as equipes de fábrica para afirmação perante o sexo oposto (p.60)<sup>16</sup>.

O automóvel atingia uma representação simbólica perante os jovens e promovia a cultura automotiva, contudo mais do que ter um carro especial era preciso se destacar com habilidades ao volante. A penetração cultural do automóvel e sua popularização através do produto nacional fazia com que os jovens ainda imaturos almejassem uma posição que antes somente os homens mais velhos conseguiam alcançar. Como exemplo podemos citar Emerson Fittipaldi que fez seu início de carreira no Brasil nos anos 1960 e quanto estreou na Fórmula 1 em 1970 tinha apenas 22 anos e em 1975 sagrou-se como o mais jovem piloto campeão de F-1 com

apenas 25, recorde que durou até 2005 quando Fernando Alonso foi campeão. Chico Landi, citado acima, quando venceu o Circuito de Bari tinha 42 anos.

As outras considerações de Jorge Lettry se baseavam numa organização, de forma que todos pudessem correr todas as corridas sem precisar se preocupar com regulamentos diferentes e imprecisos, dentro de um calendário bem pensado. Entretanto, para que isso acontecesse, um entendimento entre os dirigentes do automobilismo deveria ocorrer.

Percebe-se uma reorganização no automobilismo, em busca de desenvolvimento e profissionalização, buscando atender tanto aos interesses dos pilotos como das fábricas. Entende-se o momento muito mais como uma reflexão e busca de maior profissionalização do que uma crise realmente instalada nesse esporte. Por fim, as principais provas continuaram caracterizando-se como provas longas e figurando como as reportagens centrais sobre corridas na revista, o que demonstra a força das montadoras que optavam, em função de seus interesses, por esse tipo de corrida, em detrimento das provas curtas, que – segundo a revista Quatro Rodas – seriam mais adequadas para a formação de uma escola de pilotos brasileiros.

Reclamava-se, ainda nesta edição<sup>16</sup>, dos carros de corrida que não se enquadravam nos regulamentos e que a categoria “Mecânica Nacional” apresentava pouco de nacional, pois as peças, em sua maioria, eram importadas, e o desenvolvimento dos produtos nacionais ficava de lado. Temos aqui um contraponto às intenções do governo de desenvolver a indústria, e das fábricas de desenvolver seus produtos: como o carro nacional e a indústria nacional poderiam ser desenvolvidos se havia uma maioria de peças importadas?

Para tentar minimizar este problema e alcançar maior repercussão internacional, havia uma vontade de alinhar o automobilismo nacional ao que acontecia internacionalmente. Para isso, pretendia-se paulatinamente adaptar as regras nacionais ao que era exigido pela FIA (Federação Internacional de Automobilismo). Aliada a esse ponto, a divulgação internacional do nosso automobilismo entrava em questão, já que, contraditoriamente, nossos dirigentes não faziam a sua parte divulgando as corridas junto à FIA. Como consequência, pouco se sabia, no continente sul-americano e mundo afora, das provas automobilísticas que no Brasil ocorriam.

A ausência do Brasil em certames internacionais provoca uma retração dos pilotos nos torneios, pois o prazer puro e simples de ser campeão num país de certames de importância regional não lhes pagará a despesa de preparação do carro, não lhes deixará qualquer saldo favorável em sua conta bancária. Nem mesmo o seu título terá qualquer valor fora de nossas fronteiras (p. 70)<sup>15</sup>.

Contribuindo para os problemas políticos e contradições existentes, uma briga se iniciava entre o Automóvel Clube do Brasil (ACB) e a Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA) gerando conflitos que atrapalhavam o desenvolvimento do esporte. A coluna “Esporte no Brasil”, com o título “Confederações X ACB. CND (Conselho Nacional de Desportos) é o ringue”<sup>15</sup>, aprofundava o assunto das divergências.

A luta entre a criação das federações de automobilismo para posterior criação da CBA continuava, e tinha o CND como arena. As federações se baseavam no Decreto Lei 3.199, de 14 abril de 1941, da época da ditadura (Vargas), que criou o CND e previa a criação de confederações especializadas sempre que houvesse pelo menos três federações regionais já fundadas. Todavia, o mesmo texto dizia que cabia ao ACB o controle do automobilismo. O ACB alegava sua posição de acordo com o texto e sua filiação à FIA, e a CBA alegava a existência de quatro federações, o que já era mais do que suficiente para a criação de uma Confederação Brasileira de Automobilismo.

Na segunda reunião do CND, já funcionando sob nova direção, o processo referente à criação da Confederação Brasileira de Automobilismo foi distribuído ao conselheiro Ney Ferreira para dar-lhe o parecer na qualidade de relator da matéria. O Sr. Ney Ferreira recebeu o processo já com o parecer favorável do assessor jurídico Sr. Marum Jsbik [...] O presidente do ACB, general Santa Rosa, quando esteve em São Paulo, declarou que o processo jamais passará pelo CND. Pois a constitucionalidade do ACB como mentor do automobilismo já é ponto pacífico (p. 67)<sup>15</sup>.

Em junho, a coluna “Esporte no Brasil”<sup>17</sup>, publicou uma notícia que complicaria ainda mais essa discussão: era fundada a CBA, e a nova entidade enviava à revista uma cópia de sua ata de fundação no livro de registros de pessoas jurídicas de Brasília.

Quem perdia com essa guerra era o esporte, pois, enquanto as discussões continuavam, as provas anunciadas no calendário deixavam de ser realizadas.

Prova de automobilismo de Brasília – Esta competição deveria realizar-se no dia 21 de janeiro e seria organizada pelo Automóvel Clube de Brasília. O referido clube é do grupo favorável à existência da confederação não devidamente registrada junto ao ACB [...]. Assim, para impedir a realização da disputa, o general Silvio Santa Rosa ameaçou os corredores com severas punições de acordo com o código internacional esportivo [...] (p. 73)<sup>15</sup>.

A desorganização tornava difícil a prática do esporte; somado a isso, o automobilismo se encontrava concentrado em São Paulo, o que não era bom para sua difusão, nem para o automobilismo local, que estava saturado e sem condições de sustentar tantas provas de grande magnitude:

Descentralizar o automobilismo da cidade de São Paulo e mesmo do estado de São Paulo é medida de urgência essencial [...]. Outros estados há, entre os quais o Rio Grande do Sul e Rio de Janeiro, que demonstram interessar-se sobremaneira pelo esporte motorizado. Devem organizar-se, então, lá também, competições com corredores de todos os estados, inclusive São Paulo, e aproveitar, assim, os locais onde haja interesse e condições para realização destas provas (p. 73)<sup>16</sup>.

O calendário, segundo a revista do mesmo mês acima<sup>16</sup>, deveria ser feito até a última quinzena de cada ano, apontando todas as corridas que se realizariam e divulgando-as para os clubes, competidores, fábricas e equipes, de modo que todos pudessem se organizar, selecionando e planejando-se para as corridas de que participariam. Dessa maneira, um calendário de provas foi apresentado como ideal pela revista, e outros assuntos foram abordados, como: a padronização de carros esportivos, a formação de pilotos capazes de competir internacionalmente e a produção de carros de um Fórmula 1 nacional.

Apesar disso, dois aspectos primordiais foram esquecidos: a falta de autódromos e a criação de um regulamento nacional que unificasse as modificações nos carros, por categorias. Tais medidas seriam fundamentais para que o esporte se descentralizasse e viesse a se difundir. Sem isso, o planejamento

para preparação de carros para determinadas provas ficava comprometido, pois ninguém sabia o que era permitido fazer.

Em julho de 1962<sup>18</sup>, foram noticiadas corridas em Brasília, São Paulo e Porto Alegre<sup>18</sup>. No mês de agosto<sup>19</sup>, na coluna “Esporte no Brasil”<sup>19</sup>, aparecem informações sobre a II Mil Milhas da Guanabara, vencida por Chico Landi com um Alfa Romeo JK nacional na classe de maior potência, e por Mario César de Camargo Filho, o Marinho, piloto oficial da DKW-Vemag, na classe de menor potência. Também foi divulgada a organização de corrida em Petrópolis, realizada com as regras do Anexo J<sup>f</sup> da FIA. As reportagens que a Revista publicou pareciam ter surtido algum efeito por parte do ACB, que, além de adotar o regulamento internacional, divulgava corridas em São Paulo, Brasília e Rio de Janeiro.

Em outubro de 1962<sup>20</sup>, novamente na coluna “Esporte no Brasil”<sup>20</sup>, em mais um capítulo da briga ACB x CBA, o CND decidia, por 3 votos a 1, manter o mando do automobilismo com o ACB:

O órgão federal alegou, justificando sua decisão, que o esporte automobilístico ainda não está suficientemente maduro para reger-se a si mesmo, devendo a situação atual ser mantida, apesar das alegações em contrário do advogado do movimento federacionista, Sr. Wilson Jordão Neves (p.81)<sup>19</sup>.

No mês seguinte, na mesma coluna, o destaque ficou por conta da corrida “6 horas da Guanabara”<sup>21</sup>, primeira prova carioca de longa distância. A prova ocorreu no Aterro da Glória em 30 de setembro, com 156 voltas no circuito de rua, até que os pilotos paulistas Jaime Silva e Ciro Caires, acompanhados pelo fluminense Mario Olivetti, completassem as primeiras posições. Os carros vencedores foram nacionais. Ao todo, 32 automóveis participaram. Um atropelamento e um capotamento foi o balanço dos acidentes. As equipes Vemag e Willys não participaram da competição

em solidariedade à comissão técnica do Automóvel Clube Estadual de São Paulo encarregada de elaborar o regulamento mais tarde desvirtuado (p. 56)<sup>21</sup>.

Percebe-se aqui que tal situação ratifica um quadro de desorganização do automobilismo no tocante à gestão e à padronização de regulamentos,

somado a isso a pressão das fábricas com a sua participação ou não nas corridas demonstrava o lado da briga que elas assumiam, além de aumentar ou diminuir o prestígio dos eventos. Neste caso a não participação demonstra um protesto não somente contra a desorganização, mas contra o ACB, que não teve na corrida organizada na cidade de sua sede o prestígio e apoio das indústrias representadas por estas duas equipes.

Aparentemente, a decisão do CND de manter o controle do automobilismo com o ACB seria de grande ajuda para o esporte, trazendo estabilidade quanto à direção administrativa e confiabilidade por parte dos patrocinadores para investirem nas corridas. Somado a isso, o desenvolvimento nacional calcado nas indústrias proporcionava ao automobilismo grande potencial de crescimento e interesse da população, que se aproximava cada vez mais do automóvel nacional.

O ano de 1963 começava, e logo no primeiro mês<sup>22</sup> o automobilismo ganhava destaque com a cobertura das 500 Milhas de Interlagos e a entrevista concedida pelo piloto do Rio Grande do Sul Catarino Andreatta, conhecido como “Galo Branco”, que completava 25 anos de automobilismo. Andreatta discorreu sobre indústrias, carros de corrida, provas, regulamentação do esporte e o problema envolvendo ACB e CBA. Sobre esse ponto, dizia que o Automóvel Clube do Rio Grande do Sul se mantinha alheio ao problema e atuaria em conjunto com quem trabalhasse em prol do automobilismo nacional. Nessa passagem, percebe-se, aparentemente, um receio do piloto acerca de possíveis retaliações ao escolher uma das partes da disputa pela gestão do automobilismo brasileiro.

Ainda na mesma edição<sup>22</sup> é apresentado um balanço da temporada de 1962, com a reportagem “Doze meses de provas”. A revista informava que o ano automobilístico podia ser dividido em duas partes: antes e depois da decisão do CND de manter o mando do automobilismo com o ACB. A reportagem explicava que na fase anterior à decisão do CND, houve uma retração do esporte, com poucas provas, em função do medo que patrocinadores e organizadores tinham sobre sanções que pudessem sofrer, dependendo de qual órgão fosse eleito como responsável pelo automobilismo. Com a decisão do CND, as coisas começaram a mudar, e surgiram provas com prêmios compensadores. Contudo em função desses problemas, as Mil Milhas, não aconteceram, ficando decidida a realização de dois eventos iguais



no ano de 1963 para compensar sua falta em 1962.

Tudo parecia correr bem, quando, no mês de maio<sup>23</sup>, a coluna “Esporte no Brasil” trouxe uma notícia intrigante que desestabilizaria o automobilismo: era sancionada a CBA como entidade máxima do automobilismo brasileiro pelo Decreto-lei nº 51.857/63, assinado em 20 de março pelo presidente João Goulart, e os estatutos da nova federação deveriam ser aprovados pelo CND. Em mais um capítulo da briga que se arrastava por mais um ano, o poder mudava de mãos, sem aviso prévio ou explicações:

[...] o movimento confederacionista parecia ter chegado ao fim, próceres do Centauro Motor Clube atribuem o desfecho a uma inteligente maquinação política, através do ministro Teotônio Monteiro de Barros (p.75).

É interessante comentar que o Ministro Barros<sup>24</sup> tomou parte ativa na Revolução Constitucionalista, deflagrada em São Paulo em 1932, que visava derrubar o governo provisório instaurado em 1930 por Getúlio Vargas. O ACB até então vinha se mantendo no poder, pautado numa lei criada em 1941 por Vargas. Assim, a mudança de poder apoiada por Teotônio de Barros, apontada na revista, parece ter suas raízes ainda vinculadas a questões políticas passadas. O então ministro manteve-se no cargo por apenas cinco meses, rompendo com Jango e exonerando-se do cargo por discordar das posições do presidente com relação a Ademar de Barros<sup>25</sup>, então governador de São Paulo e seu correligionário na fracassada Revolução Constitucionalista de 1932.

Em agosto<sup>25</sup>, ao completar três anos, a revista organizou um índice remissivo que trazia a quantidade de matérias de corridas que haviam sido publicadas: do total de 85, 14 eram reportagens de corridas em São Paulo, quatro do Rio de Janeiro, duas da Bahia, duas do Rio Grande do Sul e duas de Brasília; as outras eram corridas internacionais. A balança pesaria a favor de São Paulo enquanto Interlagos fosse o único autódromo nacional e a desorganização do automobilismo nacional não resolveria esse problema tão cedo. Prova disso era a divulgação, em setembro, da largada de um rali em Copacabana, na coluna “Esporte no Brasil”<sup>26</sup>. As poucas corridas ou eventos automobilísticos que aconteciam no Rio de Janeiro ficavam limitados às ruas, que limitavam a organização deste tipo de evento, pois à medida que a cidade crescia se

tornava cada vez mais complicado lidar com o impacto organizacional destes eventos na logística urbana, não esquecendo também das questões que envolviam a segurança contra acidentes.

Em outubro<sup>27</sup>, o embate entre ACBxCBA continuava, e a coluna “Esporte no Brasil” discutia sobre o mando no automobilismo nacional, sem uma definição judicial do caso. O ACB também tentava impedir o recurso da CBA para sua criação.

Pelo menos por enquanto as coisas continuam marchando tal e qual vem ocorrendo a uma dezena de anos: O Automóvel Club do Brasil e as organizações filiadas promovem competições sem dar satisfações a quem quer que seja [...] Apesar da intensa atividade do automóvel clube, a verdade é que a CBA reúne maiores probabilidades de êxito, nessa luta de bastidores (p. 77)<sup>27</sup>.

A análise das fontes não aponta patrocínio direto de indústrias do setor automotivo nos eventos de corrida e também não determina diretamente em todos os casos os responsáveis pela organização das provas. O que se percebe claramente é o envolvimento e interesse destas indústrias, tanto que investiam em equipes próprias e pela sua posição de importância no cenário nacional e obviamente no automobilismo influenciavam também nas decisões e rumos do esporte. Quanto aos organizadores das corridas não se falava diretamente nestes, mas nos órgãos máximos responsáveis pela gestão do automobilismo no país, ou seja, ACB ou CBA. A organização podia ficar a cargo destas entidades como de Clubes filiados e sedes regionais do ACB.

Em novembro<sup>28</sup>, para substituir a coluna “Esporte no Brasil”, era criado o “Caderno Velocidade”, cuja função era cobrir os acontecimentos nacionais e internacionais do esporte a motor. Cabe destacar que este surgia com maior espaço, trazendo mais informações aos leitores, sinal de que havia interesse pelo automobilismo. Em sua primeira publicação, ACB x CBA eram destaque, pois o impasse judicial sobre quem mandaria no automobilismo ainda não se resolvera. Decisões para os dois lados, mandados de segurança e opiniões divergentes atrapalhavam o desenvolvimento do esporte. A revista clamava por um acordo em que todos renunciassem um pouco a suas opiniões para salvação do esporte.

O ano de 1964 chegava, e o caderno “Velocidade” mudava o nome para “Alta Rotação”. Em fevereiro<sup>29</sup>, a seção divulgava em nota a programação do Calendário de Corridas no Rio de Janeiro. A cidade voltava a atrair a atenção da mídia, introduzindo novos locais de corrida, tentando solucionar o problema entre urbanismo e automobilismo<sup>1</sup>. A região da Barra da Tijuca surgia com corridas em circuito e de Quilômetro de Arrancada.

O Rio de Janeiro aparecia em evidência em abril<sup>30</sup>, com reportagem sobre um autódromo em Adrianópolis<sup>8</sup>, que há mais de 10 anos não passava de um projeto. Enquanto isso, o circuito da Barra da Tijuca recebia corridas, provando mais uma vez que locais como os bairros da Glória e do Maracanã não apresentavam mais condições de sediar corridas de automóveis. A Barra realmente parecia ser o local ideal, tanto que as corridas no Rio de Janeiro receberam maior destaque da revista. Outro lugar que aparecia pela primeira vez era o circuito da Ilha do Fundão ou Cidade Universitária<sup>30</sup>; longe do centro urbano e sem povoamento nos arredores, ele reunia qualidades parecidas com as da Barra<sup>31</sup>.

Ainda em abril<sup>30</sup>, a seção “Alta Rotação”, dedicava sua última página ao automobilismo no Rio de Janeiro, noticiando a vitória das Berlinetas Willys nos dois primeiros lugares da competição realizada em 22 de março na Barra da Tijuca, pilotadas por Luisinho Pereira Bueno e Bird Clemente. A Barra da Tijuca parecia ser um sucesso garantido, a seção “Alta Rotação”, em junho<sup>31</sup>, publicava “Duelos arrojados na melhor corrida dos últimos tempos”. A primeira reportagem da seção elogiava a emocionante corrida das 3 horas desse bairro, realizada em 10 de maio. No duelo entre carros nacionais e importados, Porsche, Alfa Romeo e Fiat levaram a melhor, e Piero Gancia venceu com uma Alfa Giulia recém-importada.

Enquanto as coisas pareciam melhorar para os cariocas e para o automobilismo, no Brasil em geral, nada mudava na gestão do esporte. Em “Mando volta ao ACB: pacificar é a meta”<sup>32</sup>, anunciava-se a anulação do decreto que criava a CBA, e o ACB retomava o mando do esporte. Em dezembro<sup>33</sup>, uma corrida entre repórteres automotivos, na Barra da Tijuca, celebrava o fim do ano, que teve o ressurgimento de um circuito carioca e a melancolia da briga entre ACB x CBA.

Em 1965, a capa da revista Quatro Rodas

de janeiro<sup>33</sup> colocava uma Berlineta de corrida da equipe Wyllis e o piloto Bird Clemente em destaque. A equipe era uma das mais vencedoras, e o piloto, ídolo, era o primeiro no país a receber salário. A profissionalização era o sinal de que o automobilismo se desenvolvia, contudo essa situação ainda se fazia para muito poucos, pois a maioria ainda corria por amor.

O Departamento de Competição da Vemag colaborava muito com a diretoria comercial da fábrica. As corridas tornaram-se o principal argumento para promoção de vendas. A Vemag patrocinava o jornal da Rádio Eldorado que tinha uma das maiores audiências da época. Um noticiário de peso, transmitido regularmente várias vezes ao dia [...] As mensagens de propaganda dos DKW eram voltadas para as vitórias que obtínhamos nas pistas com a voz de Boris Casoy, com aqueles famosos e inesquecíveis bordões: “DKW mais uma vez”, “DKW invencível”, “DKW sensacional”. Sempre havia alguma referência nossa pilotando o DKW, Mário César de Camargo Filho vence aqui, Bird Clemente vence ali (p. 53)<sup>33</sup>.

Em maio<sup>34</sup>, uma pequena matéria sobre corrida no Rio de Janeiro mostrava uma realidade conhecida desses tempos de briga pela administração do automobilismo. A prova teve somente 13 carros na pista; em função disso, as categorias Turismo II e III foram englobadas numa corrida de apenas 30 voltas. As dificuldades que o esporte enfrentava devido ao embate entre ACBxCBA e outras questões, como regulamentos indefinidos e falta de autódromos, não facilitavam a vida dos pilotos e também não os atraíam. O ano de 1965 acabou sendo como os outros, com algumas corridas acontecendo, enquanto a indefinição pela gestão do automobilismo não ajudava seu desenvolvimento.

Vale ressaltar que apesar de todo movimento de profissionalização, tão importante quanto o envolvimento da indústria automobilística no esporte era conseguir uma quantidade de pilotos suficiente para formar grids de largada. Além da passagem no parágrafo acima, pode-se citar, por exemplo, o esforço do “Barão” Wilson Fittipaldi, (radialista da Jovem Pan/SP e organizador de corridas, através do Auto Esporte Clube fundado por ele) que foi batendo de porta em porta para conseguir o número de pilotos necessário para

edição da I Corrida das Mil Milhas Brasileira<sup>7</sup>.

Em janeiro de 1966<sup>35</sup>, uma boa notícia chegava com o anúncio da construção do Autódromo Internacional do Rio de Janeiro no longínquo bairro de Jacarepaguá. A praça foi projetada para receber provas internacionais e incluía 35 boxes oficiais, oficinas com apartamentos para as escuderias, postos de lubrificação e abastecimento, restaurante, bares, placar eletrônico, tribunas oficiais para a imprensa, estacionamento para 30 mil carros, cadeiras perpétuas e camarotes. Localizado junto à BR-6, o anel externo estava quase pronto.

Acreditamos ser do interesse de todo brasileiro conhecer o majestoso Autódromo Internacional do Rio, que incluirá a Guanabara entre as capitais da velocidade (p. 80)<sup>35</sup>.

Em fevereiro<sup>36</sup>, um editorial na revista, com o título “Fofocas não, corridas sim”, apresentava diversas notícias sobre o automobilismo nacional, com destaque para a briga ACB x CBA. O departamento de corridas da Willys lançava três carros, e a Simca testava um protótipo que logo estaria nas pistas também. Porém, em vez da preocupação com notícias desse tipo, os conflitos entre ACB e CBA é que ocupavam o meio automobilístico. A CBA reclamava do controle que lhe havia sido dado por decreto, e o ACB contratabava com sua filiação e reconhecimento na FIA.

Em abril<sup>37</sup>, a seção “Alta Rotação” destacava que, no Rio de Janeiro, já havia “onde se correr”. As pistas externas do autódromo do Rio estavam asfaltadas, e até julho prometia-se que estariam prontas. O traçado da pista era inovador e exigia alta perícia dos pilotos. O prazo para inauguração de todo o autódromo era o segundo semestre de 1968, quando entrariam em funcionamento, além da pista de corridas, um alojamento para 200 pessoas, dois restaurantes, cinco bares, hotel e acomodações confortáveis para 40 mil pessoas. Era um projeto ambicioso que colocaria o Rio em um patamar acima de Interlagos, com um autódromo completamente novo e moderno, revelando ainda a importância que estava sendo dada ao automobilismo e à sua capacidade de atrair espectadores ao se equipar com tamanha estrutura.

Em agosto de 1966<sup>38</sup>, foi publicada uma reportagem sobre o Grande Prêmio Governador Negrão de Lima<sup>h</sup>, primeira prova oficial do novo Autódromo do Rio de Janeiro, a qual inaugurava

a pista externa. Inicialmente a corrida se realizaria no circuito interno; no entanto, devido a atrasos no término das obras, o asfalto não ficou pronto, e a corrida aconteceu no anel externo.

No domingo, após a exibição do Simca Show, da banda dos Fuzileiros Navais e de duas provas de motocicletas – um show que o público aplaudiu com entusiasmo – vinte e sete concorrentes alinharam para a largada da prova principal [...]. O toque de emoção para o público, além da alta velocidade desenvolvida pelos concorrentes (média de 138,100km/h para o vencedor), foi a espetacular capotada do carro nº 1, do carioca Narcísio Sá, ao entrar na curva norte – a menor delas e amais fechada (p. 88)<sup>37</sup>.

O vencedor foi o jovem piloto paulista Carol Figueiredo, enquanto que nossos futuros pilotos de Fórmula I José Carlos Pace (Moco) e Emerson Fittipaldi, também da terra da garoa, chegaram respectivamente em segundo e sexto lugares.

Outra matéria na seção Alta Rotação<sup>38</sup> falava da inauguração da pista interna do Autódromo do Rio de Janeiro, com o título “Primeira briga caiu no Rio”. A equipe Vemag não existia mais, e o confronto passava a acontecer entre a equipe Willys e a equipe Dacon, com os “Karmann-Guias Porsche”. A primeira briga entre as duas equipes aconteceu na prova I Três Horas de Velocidade – Prova Ministro Álvaro Dias. Bird Clemente chegou na primeira posição com sua Berlineta Willys nº 47, após 96 voltas, e o Karmann-Guia Porsche da equipe Dacon chegou em segundo, pilotado por Emerson Fittipaldi. O evento, apesar da importância, não foi o primeiro em destaque nessa seção da revista. Antes dele, os 500 Km de Interlagos recebiam a devida atenção. Percebe-se com isso que, apesar do desenvolvimento do esporte no Rio de Janeiro, São Paulo ainda atraía os olhares com suas grandes corridas.

Na carta do editor de novembro<sup>39</sup>, a interminável briga entre ACB x CBA recebia mais uma vez a opinião direta de quem fazia a revista. Esta, por sua vez, sugeria que a CBA controlasse o esporte nacional, apoiada pelo ACB, que seria responsável pelos acontecimentos internacionais.

A discussão que cercou a disputa pelo poder e a gestão do esporte durante toda a década de 1960 entre ACB x CBA foi um marco que delimitou um momento de construção do esporte a motor. Um dos principais líderes nessa briga foi o “Barão”

Wilson Fittipaldi, que em biografia conta que a disputa durou 11 anos e envolvia esquemas de contrabando de automóveis através do ACB<sup>40</sup>. Segundo ELIAS e MOURÃO<sup>31</sup>, a moralização teria sido um dos principais fatores determinantes da constituição da CBA como órgão definitivo que controlaria esse esporte no país.

Em dezembro<sup>41</sup>, na última notícia do ano sobre automobilismo, o editorial destacava a Operação Interlagos. Terminavam os estudos para a remodelação do autódromo, e o próximo passo do prefeito de São Paulo, Faria Lima, seria colocar tudo em prática. Dessa forma, entende-se que São Paulo, enxergando a construção do autódromo carioca, move-se em direção à reforma de sua praça automotiva, com a intenção de não ficar defasada e não perder o *status* de capital do automobilismo no Brasil.

A partir de agosto 1966, o autódromo do Rio de Janeiro entrou em funcionamento, competindo - durante o segundo semestre desse ano - com o autódromo de Interlagos pela atenção da revista Quatro Rodas. Contudo, o que se viu é que, mesmo sendo uma novidade para o automobilismo nacional, Interlagos ainda era a “menina dos olhos” da imprensa.

Os holofotes se voltariam exclusivamente para o novo circuito carioca somente em 1967, quando - com Interlagos em obras - a pista da Guanabara se tornaria a principal no Brasil. As promessas sobre um autódromo revolucionário com enorme estrutura, conforme a revista noticiara, não aconteceram. A realidade eram arquibancadas e boxes improvisados, e muito alto envolvendo a pista. O Rio de Janeiro perdia a oportunidade de, com um autódromo realmente avançado, atrair a atenção de todos os envolvidos com o automobilismo e superar Interlagos. Consequentemente, quando, em 1970, Interlagos foi entregue ao público e aos pilotos, este voltou a ser o centro do automobilismo brasileiro. Contudo, não podemos deixar de levar em consideração que as condições do autódromo paulista com as indústrias automotivas bem perto eram de grande valia e criava uma importância estratégica, o que sempre somou em importância ao mesmo e tornava qualquer pretensão carioca, como sua nova pista de corrida, mais difícil.

O Brasil, na primeira metade dos anos 1960, colhia os frutos da industrialização que havia sido implantada na era JK, além de perpetuar esse processo nos governos seguintes, inclusive durante a ditadura. A maciça penetração das indústrias de

bens duráveis - entre elas, a indústria automotiva - trouxe para a economia nacional padrões modernos de consumo, próprios de países desenvolvidos<sup>42</sup>.

A revista Quatro Rodas surgiu num momento estratégico e oportuno, alcançando uma lacuna da mídia impressa, a qual visava suprir a sede de informações da população sobre os automóveis. Com a indústria automobilística estabelecida há cinco anos, o foco da revista visava àquilo que o automóvel promovia como consequência de sua aproximação com a sociedade como produto nacional e de mais fácil acesso aos caros carros importados. Essa postura implicou na formação de uma nova lógica cultural, na qual o automóvel emergia como símbolo de uma época em que as distâncias foram aproximadas através de suas rodas.

Consequentemente, o automobilismo foi diretamente influenciado por esse desenvolvimento, não só através da popularização do automóvel e seu arrebatamento simbólico, com as ruas das cidades brasileiras sendo povoadas pelo carro nacional, mas principalmente pelo investimento das fábricas de automóveis em equipes oficiais, elevando o *status* do esporte a um patamar profissional, ajudando na formação de novos pilotos e propagação da modalidade. Além desses investimentos, a curiosidade do povo sobre tudo que cercava o assunto “automóveis” ajudou a potencializar esse contexto.

Em meio a esse cenário, o automobilismo se constitui como uma ferramenta de propaganda, testes de carros e modelo de vida de muitos jovens que viveram esse momento intensamente. A simbiose era clara, e, ao tentar promover seus produtos através das corridas, as indústrias levaram ao esporte um desenvolvimento nunca experimentado antes, fazendo ferver o autódromo de Interlagos, além de suscitar a construção de outros.

Durante todo o período deste estudo, o Rio de Janeiro amargou a falta de um autódromo, arrastando suas corridas pelas ruas da cidade em meio ao crescimento urbano, que foi expulsando as disputas para locais distantes do centro, como o bairro da Barra da Tijuca. Enquanto isso, a Pauliceia tinha, nas curvas e retas de Interlagos, o palco do desenvolvimento do automobilismo e, nas fábricas instaladas no estado de SP, os boxes das equipes de fábrica, ou seja, os ingredientes para a formação de um ciclo virtuoso no esporte que mesmo com surgimento de um novo autódromo no Rio de Janeiro e um período de 3 anos em obras, não perdeu sua característica de palco principal do esporte a motor no Brasil.

## Notas

- a. Plano de Metas: Constituiu-se em um conjunto de ações que visavam arrancar o Brasil de seu subdesenvolvimento a partir da industrialização pesada, aumento do potencial energético, ampliação de estradas e crescimento da extração de petróleo.
- b. Autódromos construídos na década de 1960: Autódromo Internacional do Rio de Janeiro/RJ, em 1966; Autódromo Internacional de Curitiba/PR, em 1967; Autódromo Internacional de Guaporé/RS, em 1969; e Autódromo Internacional de Fortaleza/CE, em 1969<sup>4</sup>.
- c. Emerson Fittipaldi, primeiro piloto brasileiro bicampeão de Fórmula 1 e de Fórmula Indy, foi um dos grandes pilotos que surgiram nessa época de grande desenvolvimento do automobilismo brasileiro.
- d. Devemos esclarecer que o exemplar número um não foi realmente o primeiro da revista; houve uma edição de número zero, talvez experimental, por isso perguntas já eram publicadas na edição número um.
- e. Monoposto: Carro de corrida de um só lugar, como os carros de Fórmula 1.
- f. Conjunto de regulamentos da FIA que definiam a organização de categorias de carros de corrida a partir do nível de modificação que estes carros sofriam. Este anexo se aplicava aos carros de produção em série adaptados para as corridas e começou a ser utilizado no Brasil a partir do momento que os carros fabricados no Brasil passaram a ser utilizados em corridas demandando um regulamento para definir que adaptações eles poderiam sofrer e quais eram os itens de segurança exigidos.
- g. Adrianópolis: pequena cidade da Baixada Fluminense situada às margens da atual Rodovia Presidente Dutra.
- h. Foi prefeito do Distrito Federal durante o período de Março de 1956 à Julho de 1958, período em que realizou obras na Barra da Tijuca para que houvesse corridas pelas ruas no bairro<sup>2</sup>.

## Abstract

Brazilian motorsport from 1960 to 1966: industrial investment and government interest

This article aimed at analyzing how the media portrayed motor racing during a large industrial development, by establishing the symbiotic relationship between this industry and this sport. We used documentary research, with revised editions of Quatro Rodas magazine from 1960 to 1966. This monthly magazine accompanied the automotive scene in Brazil. Sixty-one magazines were researched from the first edition in August 1960 to December 1966. Quatro Rodas circulates until today totaling 55 years of publication. We conclude that the initial development of the automobile industry in Brazil was due to a nationalist appeal – for which the sport was essential. We observed the construction of a lifestyle that combined the sport on four wheels to individual well-being. Another aspect identified was the development in technical, structural and administrative spheres experimented by motoring due to industrial investments.

KEYWORDS: Races; Cars; Sport History; QuatroRodas Magazine.

## Referências

1. Elias RV, Telles S. A indústria nacional de automóveis e o automobilismo brasileiro: contrastes entre o Rio de Janeiro e São Paulo de 1956 a 1966. RBCE. 2015;37:172-178.
2. Elias RV, Telles S. Automóveis e automobilismo no Rio de Janeiro de 1954 a 1959. Rev Bras Educ Fís Esporte. 2015;37(2):245-258.
3. Latini SA. A implantação da indústria automobilística no Brasil: da substituição de importações ativas a globalização passiva. São Paulo: Alaúde Editorial; 2007.
4. Elias RV. O automobilismo na cidade do Rio de Janeiro de 1954 a 1966: das ruas para o autódromo [dissertação]. Rio de Janeiro (RJ): Univeridade Gama Filho; 2010. p.126.

5. Oliveira MM. Como fazer pesquisa qualitativa. Petrópolis: Vozes; 2007.
6. Sá-silva JR, Almeida CD de, Guindani JF. Pesquisa documental: pistas teóricas e metodológicas [Internet]. RBHCS. 2009[citado dez 2015];I(1). Disponível em: <http://www.rbhcs.com/rbhcs/article/view/6/pdf>.
7. Mira MC. O leitor e a banca de revistas. O caso da editora abril [tese]. Campinas: Universidade Estadual de Campinas; 1997. p.359.
8. Barros JD. O campo da história: especialidades e abordagens. Petrópolis: Vozes; 2008.
9. Le Goff J. História e memória. Campinas: Unicamp; 1996.
10. Quatro Rodas. São Paulo (SP): Abril. Ano I, n. 1, Ago 1960-.
11. Quatro Rodas. São Paulo (SP): Abril. Ano I, n. 2, Set 1960-.
12. Quatro Rodas. São Paulo (SP): Abril. Ano II, n. 7, Fev 1961-.
13. Quatro Rodas. São Paulo (SP): Abril. Ano II, n. 13, Ago 1961-.
14. Quatro Rodas. São Paulo (SP): Abril. Ano II, n. 15, Out 1961-.
15. Quatro Rodas. São Paulo (SP): Abril. Ano III, n. 21, Abr 1962-.
16. Quatro Rodas. São Paulo (SP): Abril. Ano III, n. 22, Maio 1962-.
17. Quatro Rodas. São Paulo (SP): Abril. Ano III, n. 23, Jun 1962-.
18. Quatro Rodas. São Paulo (SP): Abril. Ano III, n. 24, Jul 1962-.
19. Quatro Rodas. São Paulo (SP): Abril. Ano III, n. 25, Ago 1962-.
20. Quatro Rodas. São Paulo (SP): Abril. Ano III, n. 27, Out 1962-.
21. Quatro Rodas. São Paulo (SP): Abril. Ano III, n. 28, Nov 1962-.
22. Quatro Rodas. São Paulo (SP): Abril. Ano IV, n. 30, Jan 1963-.
23. Quatro Rodas. São Paulo (SP): Abril. Ano IV, n. 34, Maio 1963-.
24. Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro pós 1930 [Internet]. 2a ed. Rio de Janeiro (RJ): FGV; 2001 [citado dez 2015]. Disponível em: [http://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/Jango/biografias/teotonio\\_monteiro\\_de\\_barros](http://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/Jango/biografias/teotonio_monteiro_de_barros).
25. Quatro Rodas. São Paulo (SP): Abril. Ano IV, n. 37, Ago 1963-.
26. Quatro Rodas. São Paulo (SP): Abril. Ano IV, n. 38, Set 1963-.
27. Quatro Rodas. São Paulo (SP): Abril. Ano IV, n. 39, Out 1963-.
28. Quatro Rodas. São Paulo (SP): Abril. Ano IV, n. 40, Nov 1963-.
29. Quatro Rodas. São Paulo (SP): Abril. Ano V, n. 43, Fev 1964-.
30. Quatro Rodas. São Paulo (SP): Abril. Ano V, n. 45, Abr 1964-.
31. Elias RV, Mourão L. Automobilismo Carioca: Memórias de um piloto e as corridas de rua de 1954 a 1966. Movimento. 2010;3:51-70.
32. Quatro Rodas. São Paulo (SP): Abril. Ano V, n. 47, Jun 1964-.
33. Quatro Rodas. São Paulo (SP): Abril. Ano VI, n. 54, Jan 1965-.
34. Quatro Rodas. São Paulo (SP): Abril. Ano VI, n. 58, Maio 1965-.
35. Quatro Rodas. São Paulo (SP): Abril. Ano VII, n. 66, Jan 1966-.
36. Quatro Rodas. São Paulo (SP): Abril. Ano VII, n. 67, Fev 1966-.
37. Quatro Rodas. São Paulo (SP): Abril. Ano VII, n. 69, Abr 1966-.
38. Quatro Rodas. São Paulo (SP): Abril. Ano VII, n. 73, Ago 1966-.
39. Quatro Rodas. São Paulo (SP): Abril. Ano VII, n. 76, Nov 1966-.
40. Martins L. A saga dos Fittipaldi. São Paulo (SP): Panda Books; 2004.
41. Quatro Rodas. São Paulo (SP): Abril. Ano VII, n. 77, Dez 1966-.
42. Mello JMC, Novais FA. Capitalismo tardio e sociabilidade moderna. In: Schwarcz LM, organizadores. História da vida privada no Brasil 4: contrastes da intimidade Contemporânea. São Paulo: Companhia das Letras; 1998. p.559-658.

ENDEREÇO DE CORRESPONDÊNCIA:

Rodrigo Vilela Elias  
Rua Desembargador Isidro 160. APT 802 – Tijuca  
Rio de Janeiro - RJ - BRASIL  
CEP: 20521-160  
E-mail: rodrigovilelaelias@gmail.com

Submetido: 28/04/2016  
Revisado: 13/03/2018  
Aceito: 07/05/2018