



ARTIGO ORIGINAL

A indústria nacional de automóveis e o automobilismo brasileiro: contrastes entre o Rio de Janeiro e São Paulo de 1956 a 1966



Rodrigo Vilela Elias^{a,*} e Silvio de Cassio Costa Telles^{b,c}

^a *Secretaria Municipal de Educação, Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro (PMRJ/RJ), Rio de Janeiro, RJ, Brasil*

^b *Escola de Educação Física e Desportos, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, RJ, Brasil*

^c *Instituto de Educação Física e Desportos, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, RJ, Brasil*

Recebido em 26 de dezembro de 2012; aceito em 5 de setembro de 2013

Disponível na Internet em 5 de março de 2015

PALAVRAS-CHAVE

Automobilismo;
Indústria;
Rio de Janeiro;
São Paulo

KEYWORDS

Motorsport;
Industry;
Rio de Janeiro;
São Paulo

Resumo A implantação da indústria automotiva brasileira foi responsável por uma transformação na economia do país que repercutiu desigualmente no Rio de Janeiro e em São Paulo. O artigo tem o objetivo de relacionar o desenvolvimento industrial e sua influência no automobilismo no período de 1956 a 1966, que se refere ao ano de implantação da indústria automotiva brasileira e à construção do autódromo do Rio de Janeiro. Buscamos esclarecer como um período rico para o país se configurou dispar para o automobilismo do Rio de Janeiro e de São Paulo. As indústrias tornaram São Paulo o centro econômico e automobilístico do país e o Rio de Janeiro, sem igual investimento industrial, retrocedeu em relação à época em que o Circuito da Gávea (1933-1954) era a principal corrida de automóveis no país.

© 2015 Colégio Brasileiro de Ciências do Esporte. Publicado por Elsevier Editora Ltda. Todos os direitos reservados.

Brazilian automotive industry and its motorsport: contrasts between Rio de Janeiro and São Paulo among 1956 to 1966

Abstract Brazilian automotive industries implantation was responsible for a transformation in the national economy that reverberated different for Rio de Janeiro (RJ) and São Paulo (SP). This article objective is to relate the automotive industry development and its influence over the motorsport in the period among 1956 to 1966 that correspond to the Brazilian automotive

* Autor para correspondência.

E-mail: rodrigovilelaelias@gmail.com (R.V. Elias).

industry implantation and Rio de Janeiro Speedway construction. We searched to understand how this period got different for RJ and SP motorsport. The industries transformed SP into Brazilian economic and motorsport center, and RJ without equal industrial investment regressed in relation to the Circuito da Gávea race epoch, that for many years (1933-1954) were the greatest motorsport event in Brazil.

© 2015 Colégio Brasileiro de Ciências do Esporte. Published by Elsevier Editora Ltda. All rights reserved.

PALABRAS CLAVE

Automobilismo;
Indústrias;
Rio de Janeiro;
São Paulo

La industria automotora brasileña y el automovilismo: contrastes entre Río de Janeiro y São Paulo entre 1956 y 1966

Resumen La implantación de la industria automotora brasileña fue responsable de la transformación de la economía nacional y repercutió de forma diferente en Río de Janeiro (RJ) y São Paulo (SP). Este artículo tiene el objetivo de relacionar el desarrollo industrial y su influencia sobre el automovilismo entre 1956 y 1966, que corresponde a la implantación de la industria automotora brasileña y a la construcción de la pista de carreras en RJ. Se busca entender cómo este periodo fue diferente en el automovilismo de RJ y de SP. Las industrias transformaron SP en el centro económico y automovilístico brasileño, y RJ, sin las mismas inversiones industriales, regresó al tiempo de las carreras del Circuito da Gávea, que, por muchos años (1933-1954), fue el acontecimiento automovilístico más importante en Brasil.

© 2015 Colégio Brasileiro de Ciências do Esporte. Publicado por Elsevier Editora Ltda. Todos los derechos reservados.

Introdução

Em 1945 a ditadura varguista terminava e o processo democrático voltava a ser instituído. As intenções fabris do governo de Getúlio Vargas esfriaram e os primeiros passos para implantação da indústria nacional começariam somente no segundo governo Vargas (1951 a 1954), com a criação da Comissão de Desenvolvimento Industrial (CDI), a Subcomissão de Jipes, Tratores, Caminhões e Automóveis e a Comissão Executiva da Indústria de Material Automobilístico (Ceima) (Latini, 2007).

Contudo, não foi nesse governo que o país viveria sua industrialização maciça. Getúlio morreria em 1954 e nesse mesmo ano também aconteceria a última corrida do Circuito da Gávea. O Rio de Janeiro deixava de ter uma corrida de grande importância e as intenções industriais do governo cessavam mais uma vez (Elias, 2010).

A tão sonhada indústria seria implantada somente em 1956 em São Bernardo do Campo (SP), no mandato do presidente Juscelino Kubitschek (JK), de 1956 a 1961. Um grande avanço para o Brasil e para o automobilismo, que passaria a ter São Paulo como seu celeiro. No Rio de Janeiro, contudo, iniciava-se um período de dificuldades para esse esporte, que sem o Circuito da Gávea¹ perdia prestígio e notoriedade.

Assim, este artigo teve como objetivo principal traçar uma relação entre o desenvolvimento industrial brasileiro e sua influência no automobilismo no período entre 1956 a 1966, que se refere respectivamente ao ano de implantação da indústria automotiva no Brasil e ao da construção do autódromo do Rio de Janeiro, que marcou a pavimentação de

novos rumos para esse esporte nessa cidade. Além disso, o espaço temporal escolhido se apresenta como os primeiros 10 anos da indústria automotiva no país.

Especificamente buscamos tentar esclarecer como um período rico para o Brasil, sob o ponto de vista da industrialização e de suas implicações, se configurou de forma tão diferente para o automobilismo do Rio de Janeiro e de São Paulo, ou seja, que fatores levaram a desenvolvimentos esportivos diversos nas principais cidades do Brasil?

Trata-se, portanto, de uma pesquisa histórica bibliográfica, em que o corte temporal/espacial acima especificado estabelece o campo e a dimensão em que o estudo se desenvolveu. Para tal usaram-se fontes primárias, como a revista *Quatro Rodas*, artigos, dissertações e livros; e secundárias, como biografias. Buscou-se apresentar a história cultural do automobilismo a partir das práticas e das representações que se modificavam em função de um ideal de modernidade, representado, sobretudo, pelas indústrias de automóvel, que chegavam ao território nacional e influenciavam o desenvolvimento do automobilismo.

A indústria brasileira de automóveis

Em 1956, já no governo JK e de acordo com as intenções do Plano de Metas para o desenvolvimento nacional, ocorre a implantação da indústria automobilística nacional. Esse Plano visava a uma inversão na estrutura industrial nacional, em favor dos bens de consumo duráveis. O desenvolvimento energético e de transportes foi privilegiado, assim como o crescimento petrolífero, que aumentou sua produção de 11 mil para 100 mil barris por dia e seu transporte de 150 mil para 300 mil toneladas métricas de 1956 a 1960. Duplicou-se a capacidade instalada de energia elétrica, que

¹ Foi o mais importante evento automobilístico do Brasil na primeira metade do século XX.

passou de 2,8 para 5,8 milhões de kW, as rodovias federais e estaduais cresceram em 48% e a rede pavimentada mais do que quadruplicou de 1955 a 1961 (Latini, 2007).

A criação do Grupo Executivo da Indústria Automobilística (Geia) tinha como objetivo principal a implantação desse setor, que passou a ser tratado como a joia da coroa do governo JK. Para tal, algumas políticas eram necessárias e outros objetivos deveriam ser atingidos. Era preciso promover uma atmosfera de confiança por parte dos investidores de capital em outras atividades industriais; obter, com os investimentos de capital estrangeiro no setor automobilístico e outros setores industriais, a transferência da respectiva tecnologia e *know-how* administrativo; promover estímulos fiscais e cambiais; proporcionar condições estruturais, como energia, transporte, matéria-prima e mão de obra; acabar com os complexos do povo brasileiro relacionados à capacidade do Brasil para desenvolver sua indústria automobilística; demonstrar maturidade administrativa dentro e fora do país; estimular a aplicação de capital estrangeiro nos diversos setores da indústria. E tão importante quanto a visibilidade econômica da meta a atingir era o seu arrebatamento simbólico (Latini, 2007).

Mais importante do que o carro era a sua forma de produção. Com base no exemplo americano, pode-se entender a transformação que essa indústria foi capaz de promover e como a sua forma de produção se tornou mais importante do que a própria invenção do automóvel e promoveu o desenvolvimento dos setores sociais e econômicos. A nítida contribuição americana ocorreu após ultrapassado o estágio da invenção pioneira da produção em massa na fabricação de automóveis e o desenvolvimento e refinamento dessas técnicas a um grau que levou a uma revolução tecnológica e econômica. Sob qualquer ângulo de avaliação, essa contribuição foi, de longe, mais importante do que a invenção original. Os avanços conseguidos nas áreas de organização da produção e da distribuição transformaram o automóvel, nos Estados Unidos, de artigo de luxo em artigo de consumo de massa. A indústria automobilística nos Estados Unidos tornou-se a mais tipicamente americana e seu impacto sobre o sistema – do ponto de vista econômico, social e cultural – é inexcusável (Latini, 2007, p. 85).

A penetração do capital estrangeiro ocorreu de forma maciça e ocupou os ramos pesados da indústria nacional, incluindo as indústrias de automóveis, de caminhões, de material elétrico, eletrônico e eletrodoméstico, de produtos químicos e farmacêuticos e de matéria plástica. Ainda de acordo com o Plano de Metas, o capital estatal ficou encarregado de viabilizar o programa de infraestrutura destinado a sustentar o modelo por meio da construção de rodovias e da ampliação do potencial de geração, transmissão e distribuição de energia elétrica (Koshiba; Pereira 1996).

A repercussão do momento nacional na sociedade em geral foi além do desenvolvimento urbano e da promoção de empregos na indústria; o sentimento por fazer parte de tal desenvolvimento elevava o moral e fazia o povo acreditar que o país realmente estava no caminho certo, que estava se aproximando do Primeiro Mundo. Para se ter uma ideia, a partir do zero em 1956, quando a indústria de automóveis se instala no Brasil, até 1961, quando ela completava cinco anos de existência, havíamos produzido 393.352 veículos e superado a produção de países de primeiro mundo altamente industrializados, como a Suécia (Latini, 2007).

Na segunda metade do século XX, e mais intensamente dos anos 1950 até o fim da década de 1970, foi construída uma economia moderna com padrões de consumo próprios aos de países desenvolvidos. Aços e aços especiais eram fabricados na Companhia Siderúrgica Nacional, na Cosipa, na Usiminas e outras indústrias. Da Petrobras saíam o petróleo e seus derivados. Foram erguidas hidroelétricas gigantescas, equipadas com geradores e turbinas nacionais, de Furnas a Itaipu. Havia ainda a indústria de cimento, vidro, alumínio, alimentos, têxtil, móveis e farmacêutica. As estradas cruzavam o país inteiro e interligavam os estados e as cidades. No cotidiano, os aparatos eletrodomésticos facilitavam a vida das donas de casa; ferro elétrico, máquina de lavar, aspirador de pó e fogão a gás são alguns exemplos. Os alimentos também traziam novidades, com os produtos industrializados, com destaque para os enlatados. Supermercados, *shopping centers* e lojas de departamento eram as novidades do comércio e tinham tudo de que uma família precisava para sua compra semanal ou mensal. O vestuário mudou e entre as mulheres a minissaia se transformou em símbolo. A bossa nova, a jovem guarda e o *rock n' roll* também eram novas sensações (Mello; Novais, 1998).

O surgimento desse setor facilita, também, o acesso ao carro para camadas da população que antes não podiam nem pensar em adquirir um automóvel e provoca transformações urbanas, econômicas, políticas e no desenvolvimento do automobilismo, porque os carros de corrida da época, e até hoje na maioria das categorias, são carros de uso comum, transformados para obter melhor desempenho. Para passeio, esporte ou trabalho uma nova cultura automotiva se formou com o carro nacional, que ganhava confiabilidade perante os consumidores.

Nesse sentido, o automobilismo recebeu e apresentou grandes contribuições com o uso de vitórias e pilotos em propagandas de jornais e revistas. O desenvolvimento de materiais e equipamentos também esteve atrelado ao automobilismo nacional: o Autódromo de Interlagos, único no Brasil até 1966, era um laboratório gigante onde as fábricas testavam as novidades mecânicas antes de colocá-las no mercado. O grande desenvolvimento e a expansão do automobilismo no Brasil ocorreram com a nova indústria que surgia e impulsionava o esporte a motor. O investimento em equipes oficiais de corridas das fábricas que se instalaram no país, como a DKW-Vemag e a Willys, comprova o fato. Além disso, somente na década de 1960 quatro autódromos foram construídos.² Antes dessa fase havia somente um no país, o Autódromo de Interlagos, em São Paulo, que havia sido construído em 1940 (Elias, 2010).

Automobilismo brasileiro: o contraste entre Rio e São Paulo

No fim da década de 1950 inicia-se para o automobilismo nacional uma fase dourada que teria como palco principal o Autódromo de Interlagos. A corrida Mil Milhas Brasileiras

² 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.

– criada em 1956 pelo “Barão” Wilson Fittipaldi (pai dos pilotos Emerson e Wilsinho), radialista, apaixonado por automobilismo e organizador de diversos tipos de corridas – seria o novo grande evento do automobilismo no Brasil. Sua organização não foi fácil. Segundo Balder (2004), para alcançar uma boa quantidade de carros na pista os organizadores tiveram de convencer os pilotos gaúchos a participar e bateram de porta em porta até alcançar seu objetivo.

As influências internacionais foram marcantes, o formato das provas em corridas de longa duração era uma influência europeia. O exemplo era as 24 horas de Le Mans, uma das corridas mais famosas do mundo. Os carros em sua maioria, até uma considerável expansão da nossa indústria automobilística que surgia, eram importados da Europa e da América do Norte. Devido a isso, havia o desejo de correr fora do Brasil nas grandes *carreras* internacionais. Tanto que Chico Landi, famoso piloto brasileiro nos anos 1940 e 1950, correu o Circuito de Bari na Itália, em 1947 e 1948, com uma Ferrari da equipe de fábrica. Mais tarde, já na década de 1960 Emerson Fittipaldi tentou carreira internacional e nos anos 1970 se tornou bicampeão mundial de Fórmula-1 (Martins, 2004).

Com o palco dos espetáculos já montado e a peça organizada, o automobilismo chamou a atenção dos fabricantes de veículos, que passaram a investir no esporte. O investimento das indústrias no automobilismo foi marcante, as fábricas recém-instaladas no país criavam suas equipes de corrida e rapidamente Interlagos e as diversas corridas que aconteciam pelo Brasil foram transformadas num laboratório de testes e grande meio de propagação.

Todas as avaliações que seriam feitas em estradas em condições normais de uso foram aceleradas por meio das corridas, com o uso dos carros e de outros produtos automotivos no limite do desgaste. Pneus, rodas, motores e todo tipo de partes mecânicas foram aperfeiçoados e as evoluções transferidas para os carros vendidos para o público em geral. As vitórias eram estampadas nos anúncios de revistas e os modelos esportivos de carros eram lançados, assim como diversos acessórios baseados nas corridas.

Carros estritamente esportivos ganhavam popularidade e revelavam uma briga entre as fábricas pelas melhores colocações nas corridas e nas vendas. É o caso das Berlinetas Interlagos,³ lançadas pela Willys, um projeto de carro totalmente esportivo, até no nome, que homenageava o Autódromo de São Paulo, que logo que lançadas passaram a ser usadas pela divisão de corridas da Willys e, consequentemente, a dominar as competições nacionais. Em vista disso, a DKW-Vemag se aproveitou do projeto do GT Malzoni,⁴ um esportivo produzido artesanalmente por Rino Malzoni na sua fazenda em Matão (SP) que usava mecânica DKW. Os dois esportivos proporcionaram emocionantes disputas nas pistas e ajudaram nas vendas e na construção da imagem

dos fabricantes. 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 de pilotos do DKW, Mário César de Camargo Filho vence aqui, Bird Clemente vence ali (Clemente, 2008, p. 53).

Num pequeno período entre 1956, quando as indústrias são instaladas em São Paulo, e 1960, quando o Rio de Janeiro perde a condição de capital nacional, percebe-se a perda da sua força política e um fortalecimento econômico de São Paulo, que se tornou o centro do automobilismo no Brasil. Na primeira metade da década de 1960, as indústrias e o Autódromo de Interlagos iniciam uma lua de mel, uma fase marcante do automobilismo nacional, com muitas corridas, equipes famosas e pilotos que se tornaram ídolos. Foi o período em que os patrocínios começaram a surgir.

Nessa época, assim como os pilotos profissionais, os patrocínios não existiam da maneira como ocorre atualmente. O mais comum eram as permutas, ou seja, algum fabricante fornecia peças em troca do espaço para divulgação no carro. O patrocínio que incluísse dinheiro era muito difícil. Na maioria das vezes, eram os pilotos que pagavam tudo do próprio bolso ou tinham ajuda da família. Com o investimento que as fábricas passaram a fazer esse quadro começou a mudar. Os pilotos de ponta, de grandes equipes, que corriam sem receber, começaram a ganhar carros e prêmios das fábricas que representavam nas corridas. Em seguida, salários começaram a ser pagos.

Um dos maiores expoentes e exemplo desse momento foi Bird Clemente, o primeiro piloto brasileiro a receber salário em uma equipe de corrida da época. Sua trajetória no automobilismo nacional marca esse processo de profissionalização. Quando corria pela equipe da DKW-Vemag recebia o carro para correr sem pagar; em seguida começou a receber prêmios e um carro da marca, com algumas modificações de competição, para uso diário; mas a grande mudança de rumo foi quando a equipe Willys resolveu contratá-lo e ofereceu para isso tudo que ele tinha na DKW mais um salário (Clemente, 2008).

Na passagem a seguir Bird revela esse momento do automobilismo nacional, numa conversa com seu companheiro de equipe Mario Cesar de Camargo Filho, o Marinho: (Bird) – Cara, você já se deu conta de que nosso trabalho está sendo importante e de muita valia para a Vemag? Acho que a gente devia tentar alguma coisa para nós. [...] Você já notou que todos os inspetores e funcionários mais graduados têm um carro da frota? Podíamos tentar conseguir isso para nós. (Marinho) – Você tá louco! Vamos acabar perdendo essa boca que só nós temos! (Bird) – Calma, Marinho. Não é assim não. Vamos aparecer em todos os lugares do jeito que eles quiserem, com a cor que eles preferirem, afinal, se não fôssemos interessantes, não estaríamos sendo tão usados nas propagandas. (Clemente, 2008, p. 53)

Após conversar com um dos diretores da fábrica, Bird e Marinho receberam em solenidade cada um a chave de

³ As Berlinetas 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 esses carros também obtiveram grande sucesso em corridas.

⁴ Os GT Malzoni não eram carros produzidos pela DKW Vemag; entretanto, em função de usarem chassi e mecânica DKW, e por serem ótimos carros em corridas, eram usados pela equipe de corridas da fábrica e vendidos nas concessionárias DKW.

um carro da fábrica, que seria trocado periodicamente (Clemente, 2008). É importante salientar como os meios de comunicação, incluindo a revista *Quatro Rodas*, foram importantes para a popularização desse esporte e a criação de ídolos.

Durante todo esse processo, o Rio de Janeiro ficou aliado dessas facilidades e do desenvolvimento do automobilismo nacional. Apesar de algumas corridas acontecerem nesse período com equipes e pilotos famosos, esses não tinham o mesmo prestígio daqueles que participavam das provas paulistas. Desde a última corrida do Circuito da Gávea, em 1954, até a construção do Autódromo do Rio de Janeiro, em 1966, as corridas na cidade passaram a ocorrer em diferentes localidades, a partir da equação do distanciamento urbano.

De 1954 até 1957 marca-se um período de corridas no centro urbano em localidades como o Maracanã, região do Castelo e Praia de Botafogo. Nesse período as corridas apresentavam uma organização conturbada, mas com considerável presença de público, que tinha facilidade de acesso, dada a proximidade das provas com regiões densamente povoadas (Elias; Mourão, 2010).

Contudo, ao longo desses anos as corridas foram se tornando cada vez mais escassas, em função do impacto urbano que provocavam. Vias de circulação urbana importantes tinham de ser interditadas e provocavam transtornos à cidade. Em função disso a prefeitura começou a impedir as provas. A depender do local também havia reclamação do barulho dos carros, pois alguns pilotos treinavam à noite, sem permissão, e causavam transtornos à vizinhança. Em 1957 e 1958 a ocorrência de eventos automobilísticos foi muito reduzida. Aliado a isso, o Automóvel Club do Brasil (ACB), que tinha sua sede no Rio de Janeiro, apresentava uma desorganização profunda que, além de afetar suas funções sociais e atrapalhar o automobilismo nacional, levavam o automobilismo carioca, que era de sua responsabilidade, ao ostracismo e ao esquecimento (Elias, 2010).

Nessa época, em virtude das dificuldades que o ACB apresentava para a promoção das corridas e da pouca movimentação e iniciativa de seus dirigentes, um grupo de pessoas ligadas ao automobilismo começou a buscar mudanças para o esporte. Um dos líderes desse movimento foi o "Barão" Wilson Fittipaldi, que, como organizador de corridas, enfrentava muitas dificuldades. O presidente do ACB na época, general Santa Rosa, era autoritário e baixava regras e normas. Para fazer 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 promoção de corridas (Martins, 2004). Outro ponto de discórdia era a proibição, por parte do ACB, de os pilotos saírem do país para competir em categorias internacionais; havia sanções e punições para os que desrespeitassem as regras. Além disso, também havia o combate à dita "corrupção". Wilson Fittipaldi, que trabalhava como radialista, chegou a denunciar em seu programa o esquema de contrabando de automóveis que envolvia o Automóvel Clube do Brasil (Martins, 2004).

O embate entre o ACB e a nova entidade que se queria criar – a Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA) – durou de 1961 até 1969, quando o ACB perdeu seu poder sobre o esporte. O ponto central do problema durante todos esses anos era o reconhecimento do ACB como agremiação

responsável pelo automobilismo, em virtude do Decreto-Lei 3.199, de 14 de abril de 1941 (na era Vargas), que determinava a criação de federações e confederações para gerir o esporte no Brasil. Assim, a CBA reivindicava sua identidade e autenticidade perante a lei para assumir o controle do automobilismo. Havia ainda o reconhecimento do ACB pela Federação Internacional de Automobilismo, que a CBA não tinha, o que complicou ainda mais essa briga.

Muitas foram, também, as reclamações e os protestos por parte de pilotos e da imprensa especializada, relacionados ao descaso do ACB com o esporte a motor e a falta de um autódromo, ainda mais em uma cidade como a do Rio de Janeiro, que tinha uma história de muitas corridas. O momento que o país apresentava com a instalação de fábricas também era motivo de queixas, pois o ACB não se manifestava a favor de qualquer tipo de parceria que ajudasse no desenvolvimento desse esporte no Rio de Janeiro (Elias, 2010).

A falta do autódromo nos anos 1950 merece destaque na história desse esporte na cidade, já que influenciou diretamente os caminhos tomados pelo automobilismo. A necessidade dessa arena esportiva levou à formulação de um projeto de autódromo, que inicialmente seria construído em uma região distante da cidade (Revista de Automóveis, 1954).

Em 1954 foi anunciado que essa praça esportiva seria uma pista de provas de Primeiro Mundo, com diversos traçados e uma infraestrutura composta de boxes modernos, estacionamentos, restaurantes e lanchonetes. A proposta era muito boa e, durante os anos de difícil e pouca promoção de corridas na cidade, era a esperança de reinvenção do esporte. O autódromo, previsto para ser concluído em 1958, seria erguido em Adrianópolis, bairro de Nova Iguaçu, às margens da Rodovia Presidente Dutra. O terreno chegou a ser tertraplenado e um treino e outros eventos sociais foram ali promovidos, mas o projeto completo nunca saiu do papel (Quatro Rodas, 1964).

Algumas ações do ACB tentaram levantar o esporte a motor carioca, como a prova que pretendia reviver o Grande Prêmio Cidade do Rio de Janeiro, nome oficial do extinto Circuito da Gávea. Os dirigentes do ACB conseguiram licença da prefeitura para a prova na Quinta da Boa Vista, pois outras localidades, inclusive a própria Gávea, foram negadas. A corrida não pôde ser considerada de sucesso, já que, apesar da presença de Juan Manuel Fangio, teve somente nove pilotos alinhados no *grid* de largada. O saudosismo de uma época que tinha na figura de Vargas apoio para a antiga corrida vendava os olhos dos responsáveis pelas corridas, que não percebiam que o novo momento da cidade – e consequentemente do automobilismo – necessitava de um autódromo e de comprometimento profissional (Elias, 2010).

O automobilismo no Rio de Janeiro só começaria a melhorar em 1958, quando as obras da prefeitura para provas na Barra da Tijuca foram concluídas e o esporte a motor passou a ter um lugar, mesmo que improvisado e provisório, até que o crescimento urbano determinasse o seu novo espaço (Elias, 2010).

Nesse fim de década, o Circuito da Barra da Tijuca foi o local das principais provas da cidade. Entretanto, no início dos anos 1960 outras localidades, como o Aterro da Glória e a região do Maracanã, que não apresentavam a mesma configuração urbana da Barra, o substituíram, devido

à alegação de que as corridas eram perigosas para os banhistas que frequentavam a praia (Elias; Mourão, 2010).

Entretanto, o que houve foram problemas relacionados à cobrança de ingressos em duas corridas na Barra em 1960, pois como o acesso a esse local nessa época se fazia somente por uma ponte, onde ficava a bilheteria, e o preço dos ingressos era muito alto, os barqueiros aproveitaram a oportunidade para transportar as pessoas clandestinamente por um preço mais baixo, o que prejudicou a viabilidade financeira do evento (Gonçalves, 1999).

Em 1964, as corridas voltaram a ser feitas na Barra, o que confirmou a maior adequação do local para provas. O problema relacionado à cobrança de ingressos era mais fácil de ser resolvido do que a desorganização urbana que as corridas provocavam, com o fechamento de ruas. Além dessa dificuldade logística, pilotos e repórteres achavam que o traçado montado para as corridas no Aterro da Glória era pobre tecnicamente e diziam preferir o circuito da Barra da Tijuca (Elias, 2010).

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, a continuidade de corridas sem lugares adequados, mas com boa presença de público, tornava urgente a construção de um local específico para o esporte a motor.

O Autódromo do Rio de Janeiro foi construído em local ainda mais distante, em Jacarepaguá, e mesmo assim atraía bastante gente. As fotos da inauguração publicadas na revista *Quatro Rodas* de agosto de 1966 (Quatro Rodas, 1966) mostram uma quantidade considerável de pessoas nas arquibancadas para assistir às corridas. Foi um grande avanço para o automobilismo local. Era o segundo autódromo nacional a ser construído e o primeiro no Rio de Janeiro, depois de 12 anos de luta⁵ por um espaço adequado às corridas, que afirmasse a importância e a identidade desse esporte com a cidade.

Iniciou-se nessa época para o Rio de Janeiro uma evolução para esse esporte e um período de muitas corridas, pois ao mesmo tempo em que o Rio inaugurava seu autódromo, São Paulo fechava Interlagos para obras. Por quatro anos, período em que a praça esportiva paulista ficou em reformas, o Rio de Janeiro foi o principal palco das corridas nacionais.

Considerações finais

A indústria automobilística que se buscava implantar fez parte de um processo de industrialização que livraria o Brasil de um atraso representado por uma economia agrária. A criação de um parque industrial com fábricas de automóveis provocaria uma transformação na economia nacional, pois se sabia que, em função das mudanças que o automóvel foi capaz de promover nos países industrializados do Primeiro Mundo, o impacto que essa indústria provocaria seria inexcusável; uma revolução na economia nacional, no modo de vida da população e no crescimento das cidades, que se

adaptariam aos automóveis que estariam rapidamente em circulação e em grande número.

O automobilismo refletia de forma significativa toda a evolução nacional para produção de automóveis. O período em estudo (1956 a 1966) apresenta uma fase de ouro do esporte a motor em relação ao interesse das indústrias. Mesmo em um cenário adverso, com muitos problemas políticos que envolviam a administração do automobilismo, elas investiam em equipes oficiais de fábrica e profissionalizavam o esporte. Os pilotos passaram a receber salários e suas imagens como ídolos nacionais, principalmente da juventude, foram usadas para vender carros e outros produtos relacionados.

Em São Paulo o prestígio dado pelas indústrias tornava aquela cidade e o estado o centro econômico do país. O Autódromo de Interlagos fervilhava, as Mil Milhas Brasileiras se tornavam o mais importante certame automobilístico nacional e a sede das principais equipes de fábrica ficava lá, assim como a residência dos principais pilotos.

No Rio de Janeiro o processo de industrialização não ocorreu como em São Paulo. Teve como consequência o retrocesso em relação à época em que aconteciam as corridas do Circuito da Gávea, que durante muitos anos (1933-1954) se apresentava como o evento automobilístico mais importante do país. Mesmo assim, no recorte escolhido, registrou-se um grande número de pessoas que assistiam às corridas *in loco*, fossem elas no centro urbano, perto de casa, ou longe de tudo, na Barra da Tijuca. Não interessava para o público se eles teriam de ir de carro ou de ônibus ou se correriam poucos pilotos. Queria-se ver em ação e com emoção o que a novidade nacional era capaz de fazer. Isso ajudou a firmar a relação de identidade entre a cidade e o esporte num momento difícil. Quando esse estava desprestigiado e retirado do centro urbano, encontrou forças no público que se amontoava para assistir às corridas.

Simbolicamente, o automóvel nacional contribuiu para a promoção das corridas, assim como as corridas colaboraram para divulgação do automóvel nacional e as duas vertentes dessa relação atraíram o público para as competições.

O Autódromo Internacional do Rio de Janeiro aparece como consequência do interesse popular, mas não do poder público. Segundo Elias (2010), sua construção por uma empresa privada (Construtora Yamakata), que inicialmente prometia um dos melhores autódromos do mundo, parou no asfaltamento da pista e na instalação de boxes e arquibancadas improvisadas. O poder público demorou quase dez anos para se envolver com essa obra e dotá-la de boa estrutura de boxes e arquibancadas, o que só feito em 1975, quando obras de remodelação foram iniciadas.

Conflitos de interesse

Os autores declaram não haver conflitos de interesse.

Referências

Balder J. *Nos bastidores do automobilismo brasileiro: por que tantas vezes campeão?* 1ª ed. São Paulo: Tempo e Memória; 2004.

⁵ O embate para a construção do Autódromo do Rio de Janeiro começou em 1954, quando um grande projeto foi anunciado na Revista de Automóveis de outubro de 1954.

- Clemente B. *Entre ases e reis de Interlagos*. 1ª ed. São Paulo: Tempo e Memória; 2008.
- Elias RV. *O automobilismo na cidade do Rio de Janeiro de 1954 a 1966: das ruas para o autódromo*. Rio de Janeiro: Universidade Gama Filho; 2010, Dissertação.
- Elias RV, Mourão L. *Automobilismo carioca: memórias de um piloto e as corridas de rua de 1954 a 1966*. *Revista Movimento, Porto Alegre* 2010 Jul/Set;16(3):29–47.
- Gonçalves AL. *Barra da Tijuca, o lugar*. 1ª ed. Rio de Janeiro: Thex; 1999.
- Koshiba L. *História do Brasil*. 7ª ed. São Paulo: Atual; 1996.
- Latini SA. *A implantação da indústria automobilística no Brasil: da substituição de importações ativas à globalização passiva*. 1ª ed. São Paulo: Alaúde Editorial; 2007.
- Martins L. *A saga dos Fittipaldi*. 1ª ed. São Paulo: Panda Books; 2004.
- Mello JMC, Novais FA. *Capitalismo tardio e sociabilidade moderna*. In: Schwarcz LM, editor. *História da vida privada no Brasil 4: Contrastes da intimidade contemporânea*. 1ª ed. São Paulo: Companhia das Letras; 1998. p. 559–658.
- Quatro Rodas, São Paulo Maio/abril, 1964;ano V(46).
- Quatro Rodas, São Paulo Agosto, 1966;VII(73).
- Revista de Automóveis, Rio de Janeiro Outubro, 1954;I(7).