



UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA

FERNANDO MORBECK CONDE MEIRELES

Serpentes de hálito explosivo em Brasília: As primeiras provas automobilísticas nas ruas da Nova Capital.

BRASÍLIA
2016



UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA

Serpentes de hálito explosivo em Brasília: As primeiras provas automobilísticas nas ruas da Nova Capital.

“Trabalho de Conclusão de Curso” apresentado ao Departamento de História do Instituto de Ciências Humanas da Universidade de Brasília para a obtenção do grau de licenciado e bacharel em História, sob a orientação do Prof. Dr. Vicente Dobroruka.

BRASÍLIA

2016



UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA

Serpentes de hálito explosivo em Brasília: As primeiras provas automobilísticas nas ruas da Nova Capital.

BANCA EXAMINADORA:

Prof. Dr. Vicente Dobroruka (Orientador)

Prof. Dra. Albene Miriam Menezes Klemi

Prof. Dr. José Luiz Franco

Data da defesa: 09/12/2016

BRASÍLIA
2016

AGRADECIMENTOS

Primeiramente desejo agradecer ao universo por ter me proporcionado tanta sorte e privilégios, além da sagacidade de reconhecê-los. Em segundo lugar desejo agradecer a minha mãe, dona Lúcia que foi, é e sempre será uma guerreira, uma verdadeira leoa. A mulher mais incrível que já conheci. Agradeço aos meus irmãos e irmãs Ulysses, Renato, Humberta, Mariana e Julia por todo carinho, amor, apoio e atenção todos estes anos. Agradeço ao meu pai por todo o apoio que estava ao seu alcance. Aos familiares mais próximos e os mais distantes pela preocupação. Agradeço à minha companheira Rosana pela paciência e amor.

Aos amigos agradeço a todos pois todos eles contribuíram para este momento em alguma medida. Para citar os mais importantes na caminhada da universidade cito meu amigão Felipe Moreira com quem dividi praticamente toda esta jornada, minha madrinha Giovanna Pires, Camilla Alves, André Luiz Leite, Raon Motta, Rasok, Jovi, Victória Junqueira, Maycom Santiago, Fernandão Moraes, Bibiana Soyaux, Emmanuel Medeiros, Rodolfo Green, Raphael Zenas, Bill, Lia Lucas, Thais Lima, Pedro Carvalho, Larissa Messias, Victor Coelho, Betânia Gomes, Matheus Siqueira, Rebeca Holanda, Manuela Amaral, Izau Quirino, Andressa Saraiva, Vanessa Queiroz, Yuri Barbosa, Yuri Sabaoth, Jéssica Carneiro, Mauricio “Bigas” Porto, Marcelo Ferrari, Álvaro Cardoso, Wagner Aragão, Rodrigo Emerick, Wanderson Uands, Wanderson Alves, Anna Bárbara, Pedro “Ceará” Araújo, Felipe Nisiyama, Glória Lustosa, Guilherme Lustosa, Thiago Henrique, Alex Teixeira, Mário Bravos, Ygor Morato, Darlan Honório, Vitor Tajra, Pedro Sales, Albano Gabriel, João Cambraia, Itin do Brasil e Údine Rodrigues. Obrigado a todos vocês nominados e outros tantos que me esqueci por cada conversa, cada ideia, foram muito importantes.

Agradeço a todos os professores e professoras que me auxiliaram nessa passagem, em especial o professor e meu orientador Vicente Dobroruka pela sintonia, além da paixão e paciência depositadas a despeito de nossas grandes diferenças. Agradeço a professora Eleonora Zicari por ter abraçado meu tema que parecia tão sem sentido e sem relevância, me fazendo acreditar ser possível. Agradeço à Daniel Faria, André Araújo, Marcelo Balaban, Susane Rodrigues, Itamar Oliveira, Edlene Silva, Albene Klemi, José Antônio Barbosa, Wolfgang Dopcke. Jaime de Almeida, Carlos Eduardo Vidigal e Tiago Gil.

Agradeço a Napoleão Ribeiro pela disponibilidade para com seu arquivo e memória, Rita e Angélica do Arquivo Público do Distrito Federal pela paciência, disponibilidade e apreço.

E por fim agradeço a todos aqueles em que me apoiei para a fazenda deste trabalho devidamente creditados nas referências bibliográficas.

Muito obrigado.

RESUMO

O presente trabalho busca, de forma sucinta, dar contornos ao ambiente em que se produziram corridas automobilísticas nas ruas de Brasília nos primeiros anos da cidade, na década de 60 do século XX. A partir de uma análise da história do automobilismo e do próprio automóvel traçaremos uma relação íntima entre o automóvel e a construção de Brasília como símbolos de modernidade no Brasil.

Palavras-chave: História do Brasil, História de Brasília, História do Automobilismo, História do Automóvel, Automobilismo no Brasil.

ABSTRACT

The present work seeks, in a succinct way, to give contours to the environment in which automobile races took place in the streets of Brasília in the first years of the city, in the 60s of the 20th century. From an analysis of the history of motorsports and the automobile itself, we will draw an intimate relationship between the automobile and the construction of Brasília as symbols of modernity in Brazil.

Key words: History of Brazil, History of Brasília, History of Motorsports, History of Automobile, Motorsports in Brazil.

SUMÁRIO

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS.....	8
INTRODUÇÃO.....	9
CAPÍTULO 1: AUTOMÓVEL E MODERNIDADE.....	11
CAPÍTULO 2: O ÊXTASE DA EXPERIÊNCIA: AS ORIGENS E O DESENVOLVIMENTO DO AUTOMOBILISMO ESPORTIVO NO BRASIL.....	15
CAPÍTULO 3: BRASÍLIA: A CIDADE PARA O AUTOMÓVEL... ..	22
CAPÍTULO 4: A ÉPOCA DE OURO DO AUTOMOBILISMO BRASILEIRO E AS CORRIDAS DE RUA NA NOVA CAPITAL.....	29
CONCLUSÃO.....	36
BIBLIOGRAFIA.....	37
FONTES.....	40
DECLARAÇÃO DE AUTENTICIDADE.....	41
ANEXO I.....	42
ANEXO II.....	46
ANEXO III.....	64

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ACB – Automóvel Club do Brasil

CIAM – Congrès Internationaux d'Architecture Moderne

GEIA – Grupo Executivo da Indústria Automobilística

GM© – General Motors

INDYCAR© – Fórmula Indy

JK – Juscelino Kubitschek

NASCAR© – National Association for Stock Car Auto Racing

NOVACAP – Companhia Urbanizadora da Nova Capital

WEC© – World Endurance Championship

WRC© – World Rally Championship

INTRODUÇÃO

Afirmamos que a magnificência do mundo se enriqueceu de uma beleza nova: a beleza da velocidade. Um carro de corrida adornado de grossos tubos semelhantes a serpente de hálito explosivo... um automóvel rugidor, que parece correr sobre a metralha, é mais belo que a Vitória de Samotrácia.

Queremos celebrar o homem que segura o volante, cuja haste ideal atravessa a Terra, lançada a toda velocidade no circuito da própria órbita.

Manifesto Futurista, fevereiro de 1909, Filippo Marinetti.

A apresentação no site do Laboratório de História do Esporte e Lazer da Universidade Federal do Rio de Janeiro chama atenção para a importância do esporte e o lazer como fatores fundamentais para que os cientistas sociais ampliem seus horizontes de conhecimento a respeito dos mais diversos tempos históricos.

Mesmo havendo estudos sobre práticas corporais institucionalizadas desde o século XIX a História do Esporte ainda é um campo pouco trabalhado e recente. Apesar de ter sido alvo recorrente dos estudos sociais o esporte só se torna o alvo central destes a partir da década de 90. Para o laboratório o esporte é uma das mais importantes manifestações do século XX e sua prática se articula com as dimensões políticas, sociais, econômicas e culturais de um dado contexto histórico.

Este trabalho vem a se somar como mais um estudo a respeito da história do esporte brasileiro no contexto da história do automóvel no Brasil e da construção de Brasília.

O presente trabalho está dividido em quatro capítulos que buscarão mostrar de forma sucinta a relação de importância que há entre a história do automóvel no Brasil e a construção da nova capital tentando entender o contexto em que aconteceram corridas automobilísticas de rua nos primeiros anos de Brasília ainda incompleta.

O primeiro capítulo faz um pequeno apanhado a respeito da importância da história do automóvel no mundo ocidental e no Brasil, destacando o seu protagonismo na sociedade moderna com base no conceito de *modernidade cinética* de Guillermo Gucci.

O segundo capítulo busca mostrar a importância do automobilismo esportivo no contexto protagonista dos automóveis e faz um apanhado acerca da história do esporte na Europa que influenciou de forma decisiva a prática deste em terras brasileiras. Também mostraremos, de forma resumida, a trajetória deste esporte no país, mais centrados em São Paulo e Rio de Janeiro, desde as primeiras corridas no começo do século passado até os anos 50, quando começam as agitações para a construção da cidade.

No terceiro capítulo utilizaremos o conceito de rodoviarismo do arquiteto Jeferson Tavares para mostrar como este influenciou de forma direta a construção de uma “cidade para o automóvel” e todas as mudanças estruturais no país a partir da adoção do automóvel como protagonista do pensamento urbanístico brasileiro da primeira metade do século XX.

No quarto e último capítulo traremos um pouco do contexto do automobilismo nacional nas décadas de 50 e 60 do século passado onde as principais características são a progressiva profissionalização do esporte e a intervenção fundamental das novas indústrias automobilísticas que haviam acabado de nacionalizar a produção tempo. E então, a partir da relação que Brasília tem com os automóveis faremos uma breve análise de dois documentos sobre duas das primeiras corridas ocorridas nas ruas da cidade, o Grande Prêmio JK em 1960 em comemoração a inauguração da cidade e os primeiros Mil Quilômetros de Brasília, importante prova nacional disputada na capital desde 1962, também disputada em suas primeiras edições no aniversário da cidade.

CAPÍTULO 1: AUTOMÓVEL E MODERNIDADE

Desde sua invenção na Europa, no fim do século XIX, o automóvel percorreu o mundo e dominou as cidades e se transformou em protagonista da vida cotidiana. (GUCCI, 2004, p. 11)

Sempre pensei que um carro era mais que um monte de ferro. É como uma criatura viva que tem um coração que bate, que desfruta, que sofre e que se sente bem ou mal de acordo como você o trata.

Juan Manuel Fangio.

Da metade do século XIX ao início do século XX, a sociedade ocidental conhece uma revolução humana e científica que viria a transformá-la de forma e velocidade nunca vista. A obtenção de cada vez mais chaves para o baú dos conhecimentos da natureza fez com que uma parte, talvez a mais influente, da humanidade experimentasse uma infinidade de novidades. O domínio de diversas áreas da ciência, principalmente da química, possibilitou a criação e a utilização de novos materiais, facilitando novas invenções. Entre tantas novidades ressaltamos o barateamento do aço a partir do processo de Bessemer e o forno Siemens-Martin que influenciou diretamente a produção de novos meios de transporte e o consequente redimensionamento do tempo e espaço. A produção de linhas de ferro e trens ficou mais palpável, o aço é introduzido em grande volume nos estaleiros para a produção de embarcações mais confiáveis e o sucesso do motor a combustão interna permite o desenvolvimento dos automóveis.

Quando nascem os automóveis (sua paternidade é dada ao alemão Karl Benz em 1885 com o Benz Patent-Motorwagen) a produção era baseada na manufatura, os exemplares fabricados eram poucos e muito caros, verdadeiras obras de arte da engenharia e artigos de luxo.¹ Henry Ford contribuiu para a revolução industrial que já estava em longo curso com a técnica da produção em série em suas plantas em Dearborn, subúrbio de Detroit (conhecida como fordismo) massificando a produção do famoso Modelo T² em 1913. Somando-se ao

¹ Lembramos que ainda hoje há empresas que fabricam carros dessa mesma forma, poucas unidades e alto valor agregado. Podemos lembrar a Bentley na Inglaterra, a Ferrari na Itália e a sueca Koenigsegg para ficarmos em alguns exemplos.

² O Ford Modelo T começou a ser fabricado em 1908 e foi um dos primeiros projetos da fábrica estadunidense, suas principais inovações para a indústria automobilística foram a simplicidade mecânica,

fordismo, o sloanismo³ e sua segmentação de mercado e passando pela racionalização da Toyota⁴ no século XX temos uma explosão na produção e consequente popularização do automóvel na maior parte do mundo. Lembrando que essas formas de administração em alguma medida bebem da fonte do taylorismo.⁵

O historiador Guillermo Gucci defende em seu livro *A vida cultura do automóvel, percursos da modernidade cinética*, que a automobilidade, mais que o próprio automóvel, é um elemento que provoca transformações sociais nos mais diversos aspectos, desde a distribuição da população pelo globo, passando pelo ócio e a sexualidade e chegando a percepção do espaço e tempo. Segundo ele, essa automobilidade consolida uma modernidade cinética na sociedade contemporânea, nos quarenta primeiros anos do século passado. É bom lembrar que as benesses e reveses do avanço tecnológico acontecem de forma desigual tanto no espaço, quanto no tempo.

Gucci utiliza o referencial europeu e estadunidense, que são locais tradicionalmente produtores de automóveis, para então mostrar seus reflexos na América Latina, mais notadamente no Brasil e Argentina, e partir daí podemos ver que a assimilação dessa modernidade cinética, onde o movimento é a revolução, tem especificidades locais.

Gucci recorre ao sociólogo inglês John Urry para quem o automóvel é o símbolo mais importante da globalização putativa já que todas as cidades modernas em alguma medida estão arranjadas na base da automobilidade e em sua obra *Sociology beyond societies: Mobilites for the twenty-first century* de 2000 afirma que são sete aspectos combinados que definem o domínio da automobilidade na sociedade contemporânea. Dos sete⁶ é importante se

fácil manuseio e reparo, além de um preço altamente acessível à época. Preço este que baixaria consideravelmente a partir da implementação das linhas de montagem e produção em série em 1913.

³ Alfred Sloan foi um antigo diretor da General Motors e sua contribuição, diferente da massificação de Ford, foi a segmentação do mercado automotivo. Dentro da GM haviam várias marcas para diferentes extratos de mercado. A Chevrolet produzia automóveis de entrada, ao passo que a Cadillac ficava responsável pelos de luxo, por exemplo.

⁴ *Toyotismo* foi o nome dado ao modelo de organização da produção desenvolvido no Japão pela Toyota no fim da Segunda Guerra Mundial que visava, principalmente, a racionalização da produção.

⁵ Frederick Taylor foi um engenheiro estadunidense considerado o pai da administração científica, sua obra de 1911, *Princípios da Administração Científica*, balizou e, em alguma medida, ainda baliza a forma como são administradas empresas pelo mundo todo.

⁶ Os outros seis aspectos são: A produção do objeto por setores industriais dirigentes do capitalismo; uma indústria que gerou conceitos fundamentais (fordismo e pós-fordismo) utilizados para compreender a trajetória e as mudanças do sistema econômico; o item individual de consumo que mais proporciona *status* a seu proprietário; um complexo mecânico formado de várias partes independentes; um tema de discussão ambiental de suma importância e a forma global predominante de mobilidade que subordina outras

atentar ao último: “a cultura dominante que organiza e legitima diferentes formas de sociabilidade, sustentando discursos sobre o que é boa-vida e proporcionando poderosas imagens e símbolos literários e artísticos.” (GUCCI, 2004, p. 22.)

Aqui é importante salientar qual a origem dessa modernidade e como ela afeta os países latino-americanos, mais especificamente o Brasil da primeira metade do século XX.

Essa modernidade cinética defendida por Gucci é altamente fundada no desenvolvimento mais amplo da modernidade e a ressalva e tentativa aqui feitas levam em consideração as novas teorias decoloniais que buscam superar as barreiras do eurocentrismo para apreender de forma mais crítica o passado latino-americano. Do ponto de vista destes novos estudos a modernidade não surgiu na Europa e se espalhou pelo mundo a partir do colonialismo, mas o seu advento é resultado do contato e contribuição das populações colonizadas. (DINIZ, 2012, p. 1). O automóvel como símbolo de modernidade no Brasil é resultado das influências europeias que não demoraram a chegar aqui, contudo sua evolução e desenvolvimento no país deve ser vista a partir de nossos próprios anseios e particularidades sendo vistos também como influenciadores e não só influenciados. Portanto, é importante lembrar que a tradição e história do automóvel e do automobilismo no Brasil é inegavelmente depositária da experiência e influência europeia (como veremos neste trabalho) contudo, seu desenvolvimento deve ser visto de forma singular dadas as diferenças dos processos históricos de cada lugar.⁷

O começo da história do automóvel no Brasil e no mundo está intimamente ligada a ideia de modernidade que estava sendo cunhada na Europa do começo do século XX. Como já adiantamos, esse modernismo se dá por conta da influência mútua dos países centrais da modernidade e os periféricos. Nesse contexto, capitaneadas por suas respectivas elites, Rio de Janeiro e São Paulo, que eram as cidades mais influentes do país, aparecem como cidades em busca de renovações, em estar a par das inovações que aconteciam na Europa.

A despeito de todas as faces apuráveis para o termo *modernização urbana*, como sanitarismo ou embelezamento da cidade destacaremos a perspectiva de Jeferson Cristiano Tavares. Na introdução do seu artigo “*Uma arqueologia do pensamento desenvolvimentista*

mobilidades públicas. (GUCCI, 2004, 22.)

⁷ Como exemplo vemos excelentes estudos realizados por Paula Andreatta Maduro a respeito do automobilismo gaúcho que tem como maior especificidade a influência do automobilismo de carretera argentino, um caso à parte. Ver *Memórias do automobilismo de rua de Porto Alegre, Rio Grande do Sul (décadas de 1920-1950)* e *A participação das mulheres no automobilismo de rua em Porto Alegre: de coadjuvantes a protagonistas*.

urbano” utiliza o exemplo da construção da Avenida Brasil no Rio de Janeiro identifica três grupos fortemente atuantes (empresários, políticos e arquitetos), além do capital estrangeiro, de forma ora coordenada, ora descoordenada em busca de um projeto modernizador baseado no automóvel, em outras palavras *rodoviarismo*. Que seria o cerne do pensamento urbanístico brasileiro até a metade do século XX. (TAVARES, 2002, p. 2)

As novas demandas urbanas decorrentes das transformações empregadas fizeram com que o lazer se tornasse um dos aspectos mais importantes no começo do século XX. O automóvel participa ativamente deste movimento gerando um esporte específico (as corridas de automóveis ou Automobilismo) e dá novos contornos para o turismo, pois a popularização do automóvel amplia de forma drástica as possibilidades de passeio. Também lembramos que estas máquinas são propriedade privada, e assim sendo, servem como símbolo de distinção. (MELO, 2008, p. 190)

É bem-aceito que o primeiro automóvel a desembarcar no Brasil foi trazido por Alberto Santos-Dumont⁸ depois de uma longa temporada na França onde acompanhou e participou ativamente do desenvolvimento da modernidade cinética. Santos Dumont, segundo Melo, sintetiza o perfil dos primeiros proprietários de automóveis principalmente em São Paulo e Rio de Janeiro. Ele afirma que eram membros das elites locais, com algum sucesso financeiro no começo do século XX e envolvimento direto na modernização que já batia à porta do Brasil.

⁸ É importante lembrar que a evolução dos motores a combustão interna também foi fundamental para o desenvolvimento da aviação e Santos Dumont foi um personagem chave para este desenvolvimento.

CAPÍTULO 2: O ÊXTASE DA EXPERIÊNCIA: AS ORIGENS E O DESENVOLVIMENTO DO AUTOMOBILISMO ESPORTIVO NO BRASIL

A afirmação de Gucci é categórica: “A velocidade é a poderosa aliada da modernidade cinética e sua melhor propaganda.” (GUCCI, 2004, p. 46).

O modo pelo qual o automóvel é levado ao máximo, ao êxtase de sua experiência, são as corridas que desde muito cedo aconteciam na Europa.

Há uma anedota entre os fãs e praticantes do automobilismo que as corridas surgiram assim que foi construído o segundo automóvel. De fato, a tradição europeia de corridas de carro é tão antiga quanto o próprio automóvel e começa nos fins do século XIX. Eram geralmente organizadas para que os poucos fabricantes à época e entusiastas abastados, testassem os limites e capacidade das máquinas que evoluíam a uma velocidade incrível⁹. Por exemplo, em 1891 Auguste Doriot e Louis Rougoulot fizeram o percurso de uma tradicional corrida de bicicletas entre Paris-Brest-Paris com seu “quadriciclo” motorizado Peugeot Type 3 de dois cavalos de potência e velocidade máxima em torno de 18 km/h apenas para comprovar a confiabilidade da máquina.

A que é considerada como a primeira corrida entre automóveis também aconteceu na França em 23 de julho de 1894¹⁰ entre as cidades francesas de Paris e Rouen sendo organizada pelo *Le Petit Journal*. Contou com a inscrição de mais de 100 competidores para um percurso de 127 quilômetros, e foi vencida pelo Conde de Dion, um dos percussores da indústria automobilística francesa, em 6 horas e 48 minutos.

Durante o período entre guerras na Europa houve uma transformação de corridas de cidade-cidade para provas cada vez mais desafiadoras e profissionais. Com carros construídos apenas com o propósito de correr e fabricantes (como Alfa Romeo, Maseratti, Mercedes e Bugatti) que se dedicavam em grande parte ou inteiramente às corridas em busca de evoluções tecnológicas, aliando cada vez mais resistência e potência a menos peso.¹¹

⁹ Automobile Racing. Early History. Britannica. Disponível em: <<https://global.britannica.com/sports/automobile-racing#toc500>>. Acessado 08/10/2016 às 13:54.

¹⁰ 1894 Paris-Rouen. Disponível em: <http://www.gracesguide.co.uk/1894_Paris-Rouen_Race>. Acessado 08/10/2016 às 14:03.

¹¹ A título de curiosidade o bólido alemão Auto Union Typ C que correu entre 1936 e 1937 já contava com a potência na casa dos 500 cavalos, velocidade máxima acima dos 300km/h e pouco mais de 800 quilos. Até 1973 não houve nenhum automóvel de corrida com uma relação de peso/potência tão fantástica. Números ainda respeitáveis e não muito distantes de bólidos atuais, mesmo sem levar em consideração a distância temporal e tecnológica. Auto Union racing car. Disponível em:

Buscavam também popularidade e reputação chegando, inclusive, a correr pela glória de suas nações de origem.¹² É também no período entre guerras que surgem três das mais glamorosas e tradicionais provas do automobilismo mundial que acontecem até hoje, todas na Europa. Fazendo parte do Campeonato Mundial de Fórmula 1 temos o Grande Prêmio da Itália no tradicional circuito de Monza na região da Lombardia disputado desde 1921 e o pomposo Grande Prêmio de Mônaco realizado nas ruas do principado desde 1929, por fim e não menos importante temos as 24 horas de Le Mans na região do rio Sarthe na França que faz parte do calendário do Campeonato Mundial de Endurance (WEC©, em inglês) e acontece desde 1923.

Ainda hoje é comum ver pelos grids do mundo grande parte, se não todas, as fabricantes de automóveis disputando diversas categorias. As três maiores companhias automotivas da atualidade segundo a revista estadunidense Forbes¹³ participam (a despeito de seus passados também vitoriosos) ativamente em competições de ponta pelo mundo com grande investimento. Em terceiro lugar temos a GM© que compete atualmente fornecendo motores e tecnologia principalmente em categorias domésticas como a INDYCAR© e a NASCAR©. Em segundo, o grupo alemão Volkswagen atua em diversas frentes usando as diferentes marcas sob seu controle. Destacamos as equipes de fábrica¹⁴ na categoria de protótipos da Audi e Porsche no Campeonato Mundial de Endurance e a equipe de rali da Volkswagen no Campeonato Mundial de Rali (WRC©, em inglês). Devido ao escândalo conhecido como *Dieseldate*¹⁵ a WV cortou diversos investimentos no automobilismo,

<https://en.wikipedia.org/wiki/Auto_Union_racing_car>. Acessado 08/10/2016 às 14:17.

¹² Um bom exemplo e muito bem estudado é o caso da associação do Estado Nazista as equipes de corrida da Auto Union e Mercedes-Benz. O livro chamado *Hitler's Motor Racing Battles: The Silver Arrows Under the Swastika* é um belo trabalho historiográfico sobre história do automobilismo mundial feito pelo historiador e jornalista alemão Eberhard Reuss.

¹³ Nice Try VW: Toyota Again World's Largest Automaker. Disponível em: <<http://www.forbes.com/sites/bertelschmitt/2016/01/27/nice-try-vw-toyota-again-worlds-largest-automaker/#b1a7de72b651>>. Acessado 08/10/2016 às 14:35

¹⁴ As equipes de fábrica são, geralmente, as equipes de corrida da qual a fabricante detém a maior parte do controle. Quase sempre contam com orçamentos mais generosos e facilidades que equipes clientes não detém.

¹⁵ A Volkswagen durante 2009 e 2015 utilizou de programação eletrônica fraudulenta para driblar os testes de emissão de poluentes principalmente em seus motores a diesel. Descoberta pelo órgão de controle ambiental estadunidense em setembro de 2015 gerou bilhões em prejuízo para a montadora alemã que se viu forçada a mudar seus investimentos, inclusive cortando partes importantes (ou supérfluas) do programa de automobilismo.

inclusive nos de ponta, acabando¹⁶ com as equipes de fábrica do WRC e da Audi no WEC (que simbolicamente usava motores a diesel). E por fim temos a Toyota com grandes investimentos nos carros protótipos do WEC além de uma volta histórica as competições de rali com uma equipe de fábrica no WRC a partir de 2017 e também uma recente participação na Fórmula 1 com equipe de fábrica.

A tradição brasileira no automobilismo mundial é digna de atenção. Durante a primeira metade do século XX o esporte se desenvolveu de forma impressionante. Nos idos da década de 40 e 50 o prestígio do Grande Prêmio Cidade do Rio de Janeiro e as vitórias de Chico Landi em Bari são depositárias desta evolução. Havia uma organização e incentivo do esporte nacional permitindo competições em um nível muito alto, algo que naturalmente permitiria os talentos individuais brasileiros a se aventurar em busca de vitórias pelo mundo.

A partir de 1972 temos um campeão mundial de Fórmula 1 e logo em 1973 a crise do petróleo dá um duro golpe nas indústrias automobilísticas, assim começa a se desenhar um cenário que contava com um ambiente altamente desfavorável ao esporte internamente e o aflorar de talentos individuais que conquistavam muitas vitórias na Europa (cenário este que ainda precisa ser devidamente apurado) que só vai se acentuando com o passar das décadas. Usando apenas a Fórmula 1¹⁷ como exemplo do começo da década de 1970 até hoje tivemos 3 campeões mundiais em três décadas diferentes. Nesse mesmo espaço de tempo o automobilismo brasileiro veio a bancarrota. Hoje é quase um consenso entre entusiastas e especialistas que o automobilismo brasileiro está muito aquém do seu passado e potencial. A causa desta derrocada também precisaria de sérios estudos.

Justamente o recorte temporal desta exposição são os anos 60, época em que ocorreu o equilíbrio deste cenário. Havia prestígio, público, grana, uma indústria automobilística recém-chegada pujante e voraz, fábricas de peças e uma novíssima capital ligando o Brasil inteiro por estradas, muitas estradas. Resumidamente a tradição automobilística latino-americana, mais especificamente a brasileira, se deve muito as influências europeias. Os primeiros

¹⁶ Apesar de acabarem com as equipes de fábrica os investimentos no programa de automobilismo continuam a acontecer, fatalmente essas equipes voltaram à cena ao passo que o baque da crise passe. É comum na história do automobilismo as fabricantes de automóveis façam e desfaçam suas equipes de fábrica de acordo com as circunstâncias. A equipe de rali no WRC da VW, por exemplo, atuou de 1974 a 1990 voltando em 2013. Essa segunda passagem que se encerrará agora em 2016 durou 4 temporadas contabilizando 4 títulos de pilotos e 4 títulos de construtores. Desempenho não seria um argumento para desfazê-la.

¹⁷ Utilizamos apenas a Fórmula 1 por parâmetro por ser a categoria mais importante e glamorosa do automobilismo mundial, contudo o sucesso dos pilotos brasileiros pelo mundo na segunda metade do século XX é estrondoso, com pilotos e vitórias em diversas categorias pelo mundo.

desafios automobilísticos no Brasil acontecem tão cedo quanto os carros em nossas cidades e segundo Melo, de tantas que ocorreram apenas duas deixaram bons registros, uma em São Paulo em 1902 no Hipódromo da Mooca e outra em 1905 por sugestão do prefeito Pereira Passos em comemoração a remodelagem do Largo do Machado na zona sul do Rio de Janeiro. Foram organizadas por entusiastas e já chamavam atenção do público e mídia. (MELO, 2008, p. 196)

Aqui vamos usar de base o artigo de Victor Melo a respeito da construção do automobilismo brasileiro na primeira metade do século XX, mais precisamente de 1908 até 1954, centrado nas cidades de São Paulo e Rio de Janeiro para então chegarmos a implementação da indústria automobilística no país, que se daria efetivamente no governo de Juscelino Kubitschek, a construção da nova capital moderna e a prática do automobilismo nesta.

Segundo Melo, no Brasil a principal função para a realização das corridas no começo do século passado em terras tupiniquins era “[...]uma forma de identificação com o ‘moderno’ e ‘civilizado’ continente além-mar.”. (MELO, 2008, p. 105). Contudo, é importante lembrar que na Europa dessa época além de servirem como forma exaltação da modernidade cinética as corridas serviam para vender automóveis. Essa característica só viria a ser explorada por aqui a partir da nacionalização da produção a partir da metade da década de 50 como veremos mais à frente.

Washington Luís, futuro presidente do Brasil, conhecido por seu folclórico apreço aos automóveis, parece ter sido o principal articulador da primeira corrida minimamente organizada e “oficial” em solo brasileiro. Com ajuda de importantes figuras da época que viriam a fundar o Automóvel Club de São Paulo, um dos clubes mais requisitados da cidade, e tem-se a organização do Circuito de Itapeverica em 1908¹⁸, nos arredores de São Paulo. Inspirada e muito parecida com a prova realizada na capital paulista temos um ano depois, em 1909, a realização da prova no Circuito de São Gonçalo¹⁹, organizada pelo Automóvel Clube

¹⁸ O Circuito de Itapeverica foi uma das primeiras empreitadas do recém-criado Automóvel Club de São Paulo em 1908. Seu percurso utilizava estradas antigas que ligavam a capital ao sertão do estado. Seu percurso percorreu mais de 70 quilômetros entre a saída do Parque Antártica na capital e indo até Itapeverica e voltando à capital. Reconhecida por ser a primeira prova automobilística oficial da América do Sul. Teve grande repercussão de público e mídia na época.

¹⁹ O Circuito de São Gonçalo foi a primeira corrida organizada na capital federal por grande influência da realização da prova paulista um ano antes. Segundo Melo (2008) a primeira intenção era se fazer um traçado no Alto da Boa Vista que foi prontamente rejeitado pelo prefeito à época, Souza Aguiar. Então a prova foi

do Brasil.

A partir desse momento o automóvel vai tomando cada vez mais espaço dentro da sociedade brasileira com a instalação de plantas montadoras de automóveis. É importante lembrar que até a derradeira nacionalização da indústria automobilística promovida por JK a opção adotada por essas empresas a fim de reduzir custos operacionais era o sistema CDK (*Completely Knocked-Down*) em que os automóveis eram importados das matrizes desmontados e montados nos países destino. Duas empresas pioneiras foram as estadunidenses Ford, em 1919 e General Motors, em 1925. (LATINI, 2007, p. 94)

Também cabe ressaltar o papel decisivo da indústria de autopeças nacional que possibilitou o projeto de nacionalização defendido pelo Estado. Um automóvel chega a ter aproximadamente até 30,000²⁰ peças (Imagine quantas fábricas são necessárias para a produção dessas peças! Essa é a chave da capilaridade da indústria automobilística) e já nos anos 50 as indústrias automobilísticas não construíam todas essas peças que montavam os veículos. Era necessária uma rede de empresas qualificadas para a produção de peças nas mais diversas especificações que seriam encomendados pela indústria que terminava o processo de montagem em suas fábricas.²¹ A possibilidade de haver fabricação de automóveis (na grande maioria dos casos de origem estrangeira) no país só se deu por conta destes empresários que investiram na fabricação de autopeças.

Consequentemente a obtenção dos automóveis fica mais palpável para as camadas médias e as corridas vão se tornando mais comuns. Durante as décadas de 1910 e 1920 a realização de corridas no Brasil aumenta exponencialmente, inclusive com a vinda de pilotos de outros países para participar das provas.

Ainda segundo Melo, a partir da década de 1930 o automobilismo brasileiro já

deslocada à cidade vizinha Niterói. Também com bastante mídia e público.

²⁰ “Um único automóvel chega a ter 30,000 peças, contando todas as peças. Algumas destas peças são feitas pela Toyota, mas também há uma rede de fornecedores que fazem a maioria das peças” Traduzido de: *How many parts is each car made of?* Toyota Motor Corporation. Childen's Question Room. Disponível em: <<https://www.toyota.co.jp/en/kids/faq/d/01/04/>>. Acessado: 27/11/2016 às 03:09.

²¹ No período estudado, a nacionalização da indústria automobilística brasileira em miúdos é a produção nacional de peças. Grande parte da tecnologia, projetos, design, comando e tudo que envolve as poderosas fábricas de automóveis continuava a vir do exterior, e também para onde iam a maior parte de seus lucros. A partir do momento em que 90% das peças fossem fabricadas no país poderia se dizer que o carro era “nacional”, contudo apenas sua fabricação era nacional, a concepção era toda externa, o que de forma alguma anula ou desmerece a tentativa feita, seu logro é altamente perceptível. Ainda hoje não temos nenhuma fabricante de automóveis verdadeiramente nacional a despeito de algumas tentativas nesse sentido.

usufruí de grande popularidade, sendo o automóvel, e não só as corridas, alvos de importantes meios de comunicação e também das artes, tanto no Rio de Janeiro como em São Paulo.

É também durante os anos 30 que o automobilismo brasileiro entra de vez no cenário internacional principalmente pelo Grande Prêmio Cidade do Rio de Janeiro, ou o Circuito da Gávea. Uma das provas mais importantes e prestigiosas da história do automobilismo brasileiro que aconteceu de 1933 até 1954 com apoio da FIA e atenção especial de Getúlio Vargas enquanto este esteve no poder. As edições de 1936 e 1937 são emblemáticas pois marcam a internacionalização da prova. No primeiro ano temos a presença da escuderia italiana Ferrari, ainda uma divisão da Alfa Romeo. E no segundo temos a vinda da poderosa Auto Union que sob o patrocínio estatal nazista dominava as corridas de Grande Prêmio durante a década de 30 do século passado.

Aproveitando a estada das equipes e pilotos para a prova carioca a capital paulista organiza o Grande Prêmio de Cidade de São Paulo que seria marcado pelo acidente gravíssimo da piloto francesa Mariette Hélène ou Hellé Nice²², mulher pioneira no mundo automobilístico, que levaria a proibição das corridas nas ruas da cidade provocando um duplo movimento: a interiorização das provas e a construção do primeiro autódromo brasileiro, Interlagos.

Com o tempo o eixo automobilístico brasileiro se desloca do Rio de Janeiro para São Paulo por diversos fatores, como o crescimento do parque industrial automobilístico somente em São Paulo, a construção do autódromo e a impossibilidade da realização do Grande Prêmio do Rio de Janeiro nas ruas tendo em vista ao aumento expressivo do tráfego da cidade durante os 20 anos de realização. Em 1956 ocorre o último GP do Rio no Circuito da Gávea com a vitória de Chico Landi e no ano seguinte tinha-se a primeira edição das Mil Milhas Brasileiras em Interlagos²³.

²² Hellé Nice foi uma mulher de posturas altamente vanguardistas, inclusive se aventurando como piloto de corridas num mundo (ainda hoje) altamente machista. Disputou muitas corridas durante a vida e acabou por se tornar muito famosa no Brasil por ter sofrido um acidente de quase morte no Grande Prêmio Cidade de São Paulo nas ruas da cidade. Sua fama é tanta que aqui no Brasil diversas meninas foram batizadas de Helenice em sua homenagem.

²³ As Mil Milhas Brasileiras é uma das corridas mais importantes do automobilismo brasileiro, e por um bom tempo a mais importante. Sua concepção e organização se dá principalmente por força do “Barão” Fittipaldi. Wilson Fittipaldi é mais conhecido por ser o pai dos pilotos pioneiros Wilsinho e Emerson Fittipaldi. Também foi uma das maiores personalidades e incentivadores do automobilismo nacional. Foi piloto, radialista e empresário.

Segundo Melo (2009) também há um deslocamento da do eixo do automobilismo sul americano do Brasil para a Argentina (país altamente apaixonado por automobilismo) principalmente por conta da saída de Vargas do poder e a ascensão e apoio de Juan Domingo Perón ao automobilismo argentino na figura do pentacampeão mundial Juan Manuel Fangio. De 1953 a 1960²⁴ (menos em 59), a prova mais prestigiosa do calendário mundial na América do Sul é o Grande Prêmio da Argentina válido pelo campeonato de Fórmula 1. Ainda segundo Melo, a despeito dessa mudança de eixo e um certo esfriamento da cena a semente já estava implantada e a partir das realizações do governo de Vargas e da intensificação de JK o automóvel no Brasil começa a ganhar papel de destaque influenciando de forma capital a ideia de desenvolvimento que viria a se implementar nos anos seguintes. E conseqüentemente as corridas continuavam a acontecer. (MELO, 2009, p. 113)

Agora que já conseguimos dar algum destaque para a história do automóvel, e principalmente do automobilismo, na sociedade ocidental e brasileira chega a hora de levantar a terceira etapa para, enfim, chegarmos nas corridas de rua da capital modernista. Tentarei no neste capítulo que se segue fazer um apanhado a respeito da construção de Brasília nos fins da década de 50 e como ela se dá em consonância com história do automóvel e da indústria automobilística no Brasil.

²⁴ Uma dessas corridas na Argentina foi emblemática para a história do automobilismo mundial. Na prova de 1958 foi a primeira vez que um carro de motor traseiro, o Cooper-Climax T43 dirigido por Sir Stirling Moss, venceria na Fórmula 1 moderna. Esse conceito de motores obteve relativo sucesso nos anos 30 mas havia caído em desuso, contudo em 1959 e 1960 a Cooper-Climax vence o bicampeonato mundial com Jack Brabham e os motores traseiros passam a ser regra nos carros de Fórmula 1.

CAPÍTULO 3: BRASÍLIA: A CIDADE PARA O AUTOMÓVEL

Brasília nasceu de uma antiga vontade política que vem desde o início da República a fim de levar a capital do Brasil para o interior do país, desde sempre pouco explorado e povoado. A ocupação do *hinterland* do território nacional era vista como fator crucial para o desenvolvimento do país.

A primeira intenção institucional para a transferência da capital (a despeito do sonho profético de Dom Bosco)²⁵ foi o artigo terceiro da constituição de 1891 que reservava uma zona de 14.400 quilômetros quadrados no Planalto Central do país para a construção da nova capital. Nos 60 anos que se seguiram algumas comissões foram instaladas para a definitiva delimitação da área para a construção.

Porém apenas em 1955 a construção da cidade se tornou pauta séria na campanha presidencial de Juscelino Kubitschek que era balizada no Plano de Metas para o desenvolvimento brasileiro. Este plano atacava em diversas áreas, promovendo investimentos em setores estratégicos da economia brasileira, como energia, transporte, alimentação, indústrias de base e educação. Dentre essas várias metas nos ateremos aqui principalmente a duas: o compromisso de revolucionar a questão dos transportes no país fazendo-se valer principalmente dos incentivos para a instalação e nacionalização da produção das indústrias automobilísticas estrangeiras; e a “meta-síntese” que seria a construção da cidade que, como diz o nome, sintetizaria o Plano de Metas estabelecido pelo Estado.

A construção de Brasília e os planos viários nacionais estão intimamente ligados, a cidade seria construída para ser o ponto de irradiação do Plano Nacional de Viação que feito ainda em 1951 sob o segundo mandato de Vargas era um projeto ambicioso de construção de estradas de rodagem que ligariam todo o país em suas dimensões continentais. O rodoviarismo que havia começado de fato no governo de Washington Luís encontraria seu auge nos anos do Governo JK. (BRITO, 2009, p. 24)

Tavares (2002) afirma que são três atores os mais importantes que definem a atuação do rodoviarismo no Brasil. Como já dissemos estes atores atuam de forma fluída durante a primeira metade do século XX em direção ao rodoviarismo. Contudo, é possível dizer que estes atores (empresários, políticos e arquitetos) atuaram de uma forma coordenada nunca

²⁵ É bem sabido que por volta de 1883 o padre italiano Dom Bosco, que depois viria a ser padroeiro da cidade, teve um sonho profético no qual o sertão brasileiro iria abrigar uma “Terra Prometida”, de riquezas inestimáveis.

vista na época da construção da cidade possibilitando, principalmente, a expansão da malha viária e a nacionalização da produção de automóveis.

Ainda segundo Tavares os principais representantes dos empresários seriam os Automóveis Clube.²⁶ Esses clubes foram desde o começo da história do automóvel instituições muito importantes para o desenvolvimento e popularização da automobilidade. Geralmente são compostos por membros das elites econômicas, políticas e sociais dos respectivos lugares e nascem tão cedo quanto os automóveis em várias partes do mundo sendo responsáveis por todo tipo de ações relacionadas ao uso do automóvel, seja o lazer, trabalho ou a simples locomoção. Atuam desde a criação, financiamento e construção de estradas, passando pelo turismo e a organização das corridas.

Ao pesquisar na documentação da NOVACAP disponível no Arquivo Público do Distrito Federal me deparei com um requerimento (que está em anexo), bastante curioso datado de 19 de outubro de 1959 feito pelo Automóvel Clube de Brasília. A primeira curiosidade a respeito do documento é que o Automóvel Clube da capital já havia sido criado antes mesmo do término da construção da cidade e sua sede provisória encontrava-se no Rio de Janeiro. O controle do automobilismo brasileiro era feito pelo Automóvel Club do Brasil com sede no Rio de Janeiro que era filiado a FIA. Em 1958 um funcionário do ACB Ramon von Buggenholt, que havia sido demitido sob acusações de corrupção²⁷, se junta a bancada de deputados aliados a JK e funda o Automóvel Club de Brasília com a clara intenção de tomar o controle sob o automobilismo brasileiro do ABC. (MAGALHÃES; ROSSI. 2012. p. 42.) O teor principal do requerimento é o pedido de doação da NOVACAP de uma área de 10.000 km² nos arredores de Brasília para a construção da sede do Automóvel Clube de Brasília. Nessa sede se faria:

[...]um 'motel' com capacidade para 100 (cem) apartamentos, com respectivos estacionamentos para automóveis, instalações administrativas e sociais do Clube, bar, restaurante, pôsto de serviço completo de assistência automobilística e demais dependências necessárias ao bom funcionamento de uma organização moderna à altura da futura capital do país. (REQUERIMENTO AUTOMÓVEL CLUB DE BRASÍLIA, 1959, p. 4)

²⁶ No caso de Brasília precisamos levar em conta também o papel decisivo dos empresários enquanto fabricantes de autopeças como disse na página 18 deste trabalho.

²⁷ Em 1941 há a edição do decreto nº 3.199 de 14 de abril que estabelecia a base de organização de todos os desportos brasileiros. A partir desta todos os desportos nacionais seriam regidos sob a tutela do Conselho Nacional de Desportos. Contudo, o automobilismo continua sob administração do Automóvel Club do Brasil. A expulsão de von Buggenholt se dá por conta do artigo 41 do decreto que versa a respeito da isenção de impostos sob material esportivo que não havia similar nacional. Os carros e suas peças se enquadravam nesta categoria. Ele teria sido acusado de se beneficiar pessoalmente dessa cláusula.

O documento argumenta em sete partes a importância do Automóvel Clube e sua sede na cidade que estava sendo construída. Destes sete destacaremos o primeiro e o quarto. O primeiro resume de forma clara quais são as intenções principais de qualquer automóvel clube do mundo: desenvolver o automobilismo (de maneira mais ampla, não só as corridas), o turismo, o rodoviarismo, atividades relacionadas ao trânsito, transportes e incentivar a prática dos desportos motorizados.

O quarto argumento diz respeito sobre a condição de ponto de referência que Brasília iria se tornar para os automobilistas de todas as partes devido a construção de rodovias de grande porte com traçados que convergiriam para a nova cidade em busca de lazer ou negócios, algo previsto devido ao processo de instalação das indústrias automobilísticas no país que acontecia concomitantemente com a construção da cidade.

Apesar de bem exposto e respaldado, tendo em vista o nome de alguns membros do clube como o engenheiro-chefe da capital Israel Pinheiro, esse motel-sede do Automóvel Clube de Brasília nunca saiu do papel e descobrir o porquê disso daria um excelente trabalho para a memória da cidade. Contudo, é inegável o envolvimento dessas elites, em nome do clube, na construção de um ambiente favorável ao automóvel na cidade.

No campo político, o Plano de Metas do governo desenvolvimentista de JK contemplava quatro metas que diziam respeito diretamente ao rodoviarismo que são as de número 8, 9, 27 e a meta síntese. A meta número 8 diz:

A meta de pavimentação fixada inicialmente pelo presidente Juscelino Kubitschek foi de 3.000 km. Esta meta foi revisada e ampliada para 5.000 km, a serem pavimentadas entre 1956 e 1960 com revestimento superior, exclusivamente pelo Governo Federal. (BRASIL, 1958, p. 86)

Já a meta número 9, previa-se um programa de construção de rodovias de alta qualidade que “visava inicialmente, à meta 10.000 km de novas rodovias de primeira classe. Esse programa foi, posteriormente, ampliado para 12.000 km, incluindo-se importantes ligações de Brasília com diversas regiões do país” (BRASIL, 1958, p. 86-87).

Quanto à meta 27, a respeito da implementação da indústria automobilística, literalmente; “A meta de produção em 1960 deverá ser de 170.000 veículos, assim distribuídos [...] 80.000 caminhões [...] 25.000 jipes [...] 25.000 utilitários [...] 40.000 automóveis” (BRASIL, 1958, p. 101). A análise dos resultados do Plano de Metas em 1960 conclui que as três metas acima buscadas foram superadas. A pavimentação passou dos 6.000 km, construídas quase 15.000 km de rodovias e fabricação de automóveis foi de quase

200.000 unidades. (PEREIRA; LESSA, 2011, p. 31)

Ainda segundo Pereira e Lessa a expansão expressiva da infraestrutura rodoviária do país além de buscar promover uma maior integração do imenso território nacional também nasceu da necessidade de criar um ambiente favorável para a vinda das indústrias automobilísticas. Sua viabilização se dá por conta de uma aliança entre as elites locais, o Estado e o capital estrangeiro (na figura das fábricas) e ao Estado cabia exatamente:

Estímulos cambiais pela conversão de taxas cambiais favoráveis; estímulos fiscais pela isenção de direitos e taxas aduaneiras para equipamentos e peças complementares para a isenção de impostos de consumo para veículos produzidos; estímulos creditícios pelo financiamento de ágios e por financiamentos a longo prazo do BNDE; e, finalmente, estímulos comerciais pela proteção fiscal ao produto nacional - este conjunto de medidas favorece aos industriais que se submetem a determinadas exigências de capitalização própria e nacionalização de veículos (BRASIL, 1958, p. 101).

Quanto a “meta síntese” que seria a construção da cidade podemos usar o quarto argumento do requerimento do Automóvel Clube de Brasília, tendo em vista que a nova cidade estaria em uma posição privilegiada e seria o ponto de irradiação do sistema rodoviarista que estava sendo implantado.

Convém aqui lembrar também do Grupo Executivo da Indústria Automobilística como grupo governamental dedicado exclusivamente a criação de condições favoráveis a vinda das fábricas de automóveis. O Plano de Metas de JK era coordenado pelo Conselho de Desenvolvimento²⁸ e a partir daí a estrutura organizacional se desdobra em Subgrupos responsáveis por tarefas específicas.

Na obra *Implantação da Indústria Automobilística no Brasil: Da substituição de importações ativa à globalização passiva* de 2007 Sydney Latini, economista que participou ativamente dos arranjos políticos para a implementação da indústria automobilística desde observador no período de Vargas até como secretário-executivo do Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA), mostra como testemunha a formação da estrutura organizacional para a implementação da indústria automobilística. Como já dissemos a

²⁸ Um conselho de notáveis “criado pelo decreto nº 38.744, de 1º de fevereiro de 1956, diretamente subordinado à Presidência da República, foi o primeiro órgão central de planejamento de caráter permanente instituído no Brasil. Seus principais objetivos eram estudar as medidas necessárias à coordenação da política econômica do país; elaborar planos e programas visando a aumentar a eficiência das atividades governamentais e a fomentar a iniciativa privada; analisar relatórios e estatísticas sobre a evolução dos vários setores da economia; estudar e preparar projetos de lei, decretos e atos administrativos, e manter-se informado sobre a implementação das medidas aprovadas” Disponível em: <<http://jk.cpdoc.fgv.br/fatos-eventos/conselho-desenvolvimento>>. Acessado: 01/12/2016 às 11:00

trajetória do automóvel no Brasil se dá desde seus primeiros anos, contudo aqui nos concentraremos ao período em que JK deu destaque a pauta de nacionalização da indústria automobilística dando protagonismo ao automóvel.

O GEIA foi fundamental nos estudos para a viabilização da vinda das indústrias automobilísticas pra Brasil e conseqüentemente ambiente favorável para a opção rodoviarista. Quando assumiu o governo em 1956 JK nomeou para ministro da Viação e Obras Públicas o oficial do exército Lucio Meira. Por iniciativa deste foi feita uma exposição de motivos para a implementação da indústria automobilística no Brasil que foi prontamente aceita pelo presidente JK criando-se o GEIA. Ao instalar-se o grupo uma proposta para a implementação deveria ser enviada em 30 dias para apreciação do Conselho de Desenvolvimento. Segundo Latini o cumprimento deste prazo tão curto (tendo em vista a complexidade da indústria automobilística) só foi possível devido a trabalhos anteriores da Subcomissão de Jipes, Caminhões, Tratores e Automóveis que trabalhou entre 1952 e 1954 por iniciativa do presidente Vargas.

Já na parte que cabe aos arquitetos evocamos a *A Cidade Modernista: Uma crítica de Brasília e sua utopia* de 1989 do antropólogo estadunidense James Holston. Segundo ele a concepção arquitetônica de Brasília é dada como moderna nos moldes do CIAM (em francês, *Congrès Internationaux d'Architecture Moderne*) que foi uma organização que concentrou os principais debates a respeito da arquitetura moderna, de 1928 até a década de 1960. O exemplo mais completo já construído a partir dessas diretrizes do CIAM foi Brasília. Analisando as concepções arquitetônicas elaboradas pela *Carta de Atenas* de 1933 (principal documento elaborado pelo CIAM) são quatro aspectos a serem levados em conta para a criação de uma cidade moderna: moradia, trabalho, lazer, circulação e centro público, do qual a circulação seria a principal forma de articulação das outras. Essas funções estariam separadas em forma de zoneamento e mutuamente excludentes uma das outras. Aqui colocaremos uma citação de Holston que define de maneira simples como a cidade é organizada e concebida a partir destas diretrizes.

Considere-se agora o plano de Brasília: é uma ilustração perfeita de como o zoneamento dessas funções pode gerar uma cidade. Um cruzamento de vias expressas determina a organização e a forma de uma cidade exatamente como Le Corbusier, o mentor dos CIAM, preconizava em uma publicação anterior: 'Correndo de norte a sul, de leste a oeste, formando dois grandes eixos da cidade, haverá grandes artérias para o tráfego de alta velocidade em uma única direção'. Superquadras residenciais são colocadas ao longo de um dos eixos; áreas de trabalho ao longo do outro. O centro

público se localiza num lado do cruzamento entre os dois eixos. A área de recreação toma a forma de um lago e um cinturão verde rodeia a cidade. Et voilà – planejamento urbano total. (HOLSTON, 1989, p. 38)

Contudo, ainda segundo Holston essas similaridades entre Brasília e as diretrizes do CIAM não diminuem a originalidade do plano levando em conta que “cada projeto arquitetônico tem sua própria história e sua ‘angústia de influência’” (HOLSTON, 1989, p. 38). É bom lembrar que tanto Lucio Costa quanto Oscar Niemeyer são discípulos de Le Corbusier. Muito se aproveitaram das visitas deste ao Brasil nos anos 20 e 30 que além de um legado intelectual deixou um marco da arquitetura moderna, o prédio do Ministério da Cultura e Educação no Rio de Janeiro.

Jeferson Tavares em sua tese de doutorado *Projetos para Brasília e a cultura urbanística nacional* em que faz uma análise de todas as propostas do Concurso para a nova capital, debruça-se sobre o projeto modernista de Lucio Costa afirmando que apesar usar e abusar das diretrizes da arquitetura moderna internacional da época na figura da *Carta de Atenas* também recorre a referências tradicionais da arquitetura para sua composição. Tavares bem analisa:

No centro administrativo, utiliza-se da perspectiva barroca acentuada pelo grande gramado central (referência ao *Mall* inglês) para expressar a dimensão cívica do conjunto. Nas áreas públicas e coletivas de comércio busca nas experiências tradicionais o aconchego para o convívio a partir das referências europeias (*Piccadilly Circus*, vielas venezianas e *Champs Elysées*), norte americana (*Times Square*) e brasileira (Rua do Ouvidor). A exuberância dos edifícios públicos é proporcionada pelos grandes arrimos, apropriados das construções milenares chinesas. Na habitação, incorpora a diversidade de atividades das Unidades de Vizinhança para compor a super-quadra. O dimensionamento e distribuição são claramente desenhados a partir de sua experiência no Parque Guinle. No centro do projeto localiza uma central de transportes, clara referência corbusiana. [...] Lucio Costa, através da incorporação de elementos tradicionais e vanguardistas alcançou uma representação espacial da essência dialética da sociedade brasileira. Definiu a capital do futuro nalgumas folhas de papel, expressando a modernidade a partir de uma linguagem arcaica. Assim os componentes da Nova Capital se intercalaram entre o urbanista moderno e as experiências tradicionais, elementos de uma composição equilibrada e fotogênica, como deveria ser o símbolo da nação. (TAVARES, 2004, p. 308)

É altamente reconhecido que Brasília incorporou inovações e diretrizes de circulação urbana baseadas no automóvel de maneira muito singular. Sylvia Ficher sintetiza muito bem essa relação utilizando o memorial de Lucio Costa.

O projeto de Lúcio Costa – denominado pela justaposição de técnica

rodoviária e urbanismo, que tem como determinante principal a circulação de veículos, recordando a cidade linear de Soria y Mata – respondia à intenção explícita de Kubitschek de construir uma 'cidade do automóvel'. Esta preocupação está assinalada já no início de seu memorial, como terceira etapa da definição do plano: “*E houve o propósito de aplicar os princípios francos da técnica rodoviária – inclusive a eliminação de cruzamentos – à técnica urbanística, conferindo-se ao eixo arqueado... a função circulatória-tronco, com pistas centrais de alta velocidade e pistas laterais, para o tráfego local...*” (FICHER, 1999, p. 231)

A partir dessas exposições podemos ver que os três atores do rodoviarismo que Tavares defende no caso do Rio de Janeiro no começo do século XX podem ser identificados (além de outros) no caso da construção de Brasília deixando clara a íntima relação da história da cidade com a história do automóvel no Brasil.

CAPÍTULO 4: A ÉPOCA DE OURO DO AUTOMOBILISMO BRASILEIRO E AS CORRIDAS DE RUA NA NOVA CAPITAL.

Como vimos anteriormente a história do automóvel e automobilismo no Brasil é bem mais antiga que a popularização do carro no país. A partir do nascimento do setor automotivo brasileiro o carro torna-se artigo palpável para uma parte da sociedade brasileira que ainda não tinha acesso a eles e isso transformou as cidades, a economia, a política e principalmente os transportes. No automobilismo essa influência se faz também presente porque os carros utilizados nas corridas eram basicamente (como ainda são na maioria das categorias pelo mundo) carros de rua com alguns ajustes mecânicos e estruturais para melhorar o desempenho nas provas. Logo a oferta de automóveis, peças e, principalmente, de serviços automotivos fez com que o automobilismo brasileiro alçasse um novo patamar.

Por ser uma máquina altamente complexa os automóveis mesmo depois de prontos seus projetos e já serem fabricados em larga escala precisam de constantes melhorias devido as condições de uso de cada lugar em que são vendidos.²⁹ Um dos resultados práticos do automobilismo para as fábricas é o desenvolvimento de tecnologias e correções que, em condições normais de uso, levaria anos para serem descobertas e executadas. Um dos fatores, além da localização geográfica das fábricas, que transformou a cidade de São Paulo no polo do automobilismo nacional foi o autódromo de Interlagos, que teve o papel de um grande laboratório em uma época onde não haviam computadores capazes de cálculos complexos para testes dos carros e nenhum outro autódromo.

Da década de 50 para a década de 60 o automobilismo brasileiro passa de sua fase romântica, que foi marcada por um automobilismo amador em que competiam pilotos e equipes com poucos recursos e muita criatividade para a fase profissional em que algumas fábricas instaladas no país começaram a investir um bom dinheiro no automobilismo com suas equipes de fábrica. Além de servir como um grande laboratório as pistas serviam também para que se popularizasse certos modelos de automóveis e assim alavancassem suas vendas. (ELIAS; TELLES, 2015, p. 175)

Duas fábricas em especial contribuíram muito para o automobilismo brasileiro nos anos 60 a partir dos investimentos diretos em suas equipes de fábrica. A estadunidense Willys

²⁹ Um mesmo automóvel vendido em dois países diferentes, por exemplo, podem demandar certos ajustes ou peças especiais devido a diversos fatores como a preferência dos consumidores, condição de rodagem das estradas, clima, etc.

lançou o esportivo Interlagos³⁰ e o usou em sua equipe de fábrica ganhando muitas provas em todo o país. A outra empresa, DKW-Vemag³¹, vendo o sucesso obtido pelo Interlagos e a Willys decidiu aproveitar-se do projeto caseiro de Rino Malzoni, o GT Malzoni³², para colocar também seu nome nas pistas. Segundo Elias e Telles, o Departamento de Competição da Vemag colaborava muito com o departamento comercial e de propaganda da fábrica tornando as corridas um dos principais argumentos para as vendas de automóveis. A Vemag patrocinava o jornal da rádio paulista Eldorado com grande audiência na época. As propagandas colocadas no jornal eram voltadas para as vitórias obtidas nas pistas com bordões entoados no rádio pela voz de Boris Casoy: “DKW mais uma vez”, “DKW invencível”, “DKW sensacional”. (ELIAS; TELLES, 2015, p. 175.)

Dentro desse jogo publicitário faz-se aqui necessário falar a respeito da Revista *Quatro Rodas*. A *Quatro Rodas* é uma publicação mensal especializada no automobilismo (em seu termo mais amplo) e sua primeira edição é de agosto de 1960 e desde então é a publicação especializada em automóvel mais respaldada do Brasil. Seu nascimento se dá principalmente em função do entusiasmo de Victor Civita, fundador e então diretor-geral da Editora Abril, com os automóveis e a nascente indústria automobilística brasileira. A revista teve papel fundamental para a popularização do automóvel no Brasil e também do automobilismo esportivo. Sua seção de Esporte foi por muito tempo a principal fonte de informação acerca do esporte a motor no Brasil e no mundo. Inclusive o prêmio mais importante do automobilismo brasileiro durante muitos anos foi o Prêmio Victor (em homenagem a Civita) que condecorava várias categorias do esporte a motor brasileiro.

Por conta de toda essa publicidade explorada pelas fábricas os pilotos acabaram por se tornar também figuras centrais desse jogo publicitário, tanto quanto os automóveis. Até essa

³⁰ O Willys Interlagos foi o primeiro automóvel esportivo brasileiro, inclusive seu nome em homenagem ao autódromo para destacar sua esportividade. Seu projeto derivava do francês Alpine A108 e foi produzido em três carrocerias diferentes: Berlinetta, Coupé e Conversível. Não foram feitos muitos exemplares e hoje em dia um automóvel destes, mesmo em condições parcas, vale algumas dezenas de milhares de reais. Uma verdadeira joia da indústria automobilística brasileira.

³¹ A Vemag, ou Veículos e Máquinas Agrícolas S.A. foi uma empresa brasileira que construiu durante 11 anos, entre outras atividades, automóveis alemães DKW sob licença no Brasil. Foi uma das empresas mais importantes para a consolidação da indústria automobilística e do automobilismo no país. A mecânica DKW, fornecida pela Vemag, era a tela para preparação mais acessível para os mecânicos e pilotos brasileiros.

³² O GT Malzoni foi fabricado pelo piloto e construtor Rino Malzoni em sua fazenda no interior de São Paulo. Ele usava carroceria em fibra de vidro e usava, majoritariamente, a mecânica dos DKW-Vemag que era uma das poucas mecânicas acessíveis e abundantes na época. Era um exímio carro de corrida e também foi um grande campeão nas provas de automobilismo no Brasil travando muitas disputas eletrizantes com o Interlagos, seu maior rival.

época os pilotos conseguiam recursos para correr principalmente a partir de seus próprios bolsos ou então por meio de permutas com empresas que geralmente forneciam peças em troca de anúncio publicitário nos carros de corrida. Com a entrada das fábricas nesse jogo as coisas começaram a mudar.

Bird Clemente é conhecido por ter sido o primeiro piloto de fábrica no Brasil a, de certa forma, exigir um patrocínio para as fábricas, no seu caso a DKW. Primeiro não pagando para correr e depois ganhando prêmios, como um carro da marca levemente modificado para seu uso diário. Contudo, a equipe rival na época, Willys, cobriu as ofertas da DKW e ainda um salário. (ELIAS; TELLES, 2015, 175.)

Essa passagem contida no livro bibliográfico de Bird ilustra bem como o automobilismo brasileiro estava se profissionalizando, um diálogo entre os companheiros de equipe Bird Clemente e Marinho:

Bird: - Cara, você já se deu conta de que nosso trabalho está sendo importante e de muita valia pra Vemag? Acho que a gente devia tentar alguma coisa para nós. [...] Você já notou que todos os inspetores e funcionários mais graduados tem um carro de frota? Podíamos tentar conseguir isso para nós.

Marinho: - Você tá louco! Vamos acabar perdendo essa boca que 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 fossemos interessantes, não estaríamos sendo tão usados nas propagandas. (CLEMENTE, 2008, p. 53.)

Na opinião deste historiador os circuitos de rua são os mais charmosos e também um dos tipos de circuito mais desafiadores para corridas de carro. Na história do automobilismo não foram poucas as cidades que abrigaram provas em suas ruas, para ficarmos em alguns exemplos interessantes já tivemos (e ainda temos) corridas nas ruas de Detroit, Macau, Melbourne, Cingapura e Baku. No Brasil também haviam importantes provas em circuitos de rua como o lendário Circuito da Gávea no Rio de Janeiro, os 500 km de Salvador disputados também na rua da cidade e os 500 km de Porto Alegre.

O nascimento da nova capital acontece em meio, e com grande influência, desse novo ambiente automobilístico e rodoviarista que se estava construindo no país. Brasília foi, como já vimos, notadamente projetada para o uso do automóvel em grandes velocidades em uma época em que o automobilismo nacional desfrutava, talvez, de sua melhor fase. Não demoraria muito para se ver carros de corrida em alta velocidade pelas ruas da capital recém-inaugurada.

As corridas de rua em Brasília acontecem desde os primeiros dias da inauguração da

cidade até em 1971 quando são proibidas principalmente por questões de segurança. Aqui neste trabalho nos ateremos as duas primeiras provas importantes de escala nacional e internacional que aconteceram nas ruas da cidade. A primeira delas é o Grande Prêmio Juscelino Kubitschek que foi o principal evento de inauguração da cidade em 1960 e os primeiros 1000 km de Brasília em 1962.

O Grande Prêmio JK aconteceu dia 23 de abril de 1960 foi organizado pela Comissão de Festejos da Inauguração de Brasília e pela Comissão Desportiva do Automóvel Club do Brasil que nos mostra o peso e a importância dessa corrida nas ruas da nova capital do Brasil dois dias depois de sua inauguração. Para falarmos dessa prova usaremos como fonte o programa da corrida que está disponível no Arquivo Público do Distrito Federal.

O documento trata-se de uma clara exposição do ambiente que estava envolto na realização da corrida, temos textos mostrando a importância da indústria automobilística, a evocação de um passado glorioso do esporte a motor brasileiro, a importância dos pilotos, o feito da construção da cidade, além de tabelas com os pilotos inscritos e seus automóveis. Destacaremos aqui três partes do documento. Já no começo do programa há uma exposição a respeito da importância da indústria automobilística e a Meta 27 do Plano de Metas. No pequeno texto, temos resumidamente como se deu o processo de implementação da indústria automobilística brasileira e como ela traria de volta as glórias do esporte a motor da época do circuito da Gávea. Além disso, destacam-se as fotos de dois personagens importantes, já citados neste trabalho, para a implementação da indústria automobilística, o oficial do exército e ministro Lucio Meira e o economista Sydney Latini.

Na segunda página do programa há um texto interessante intitulado “A Ideia da Prova” que relaciona o renascimento, ou o grito de independência, do esporte a motor no Brasil a partir da construção de Brasília e a implementação da indústria automobilística. Também faz uma relação do pioneirismo de Vargas no incentivo ao automobilismo e como JK seria a continuação deste espírito. Diz em poucas palavras como a partir de um suposto diálogo entre o Barão de Teffé³³ e JK deu origem a esta prova nas ruas da cidade ainda em construção.

E por fim na página 17 o texto intitulado “Croquis Presidencial” o texto relata, de forma resumida, como nascera a ideia para a realização da prova automobilística nas ruas da cidade. A intenção teria nascido de uma conversa entre o diplomata Teffé e o secretário

³³ Manuel de Teffé (1905-1967) foi um diplomata e piloto brasileiro, sendo um dos principais incentivadores e expoentes do esporte a motor no país, inclusive foi o primeiro campeão do Grande Prêmio Cidade do Rio de Janeiro no Circuito da Gávea em 1933.)

particular da presidência José Luis Soares. Já em Brasília teria acontecido o encontro entre JK e Teffé em que a ideia da prova fora novamente ventilada. Ao se questionarem acerca do traçado que deveria ter o circuito o próprio JK teria tirado de seu bolso um envelope e ele mesmo traçado o circuito a punho que fora prontamente autografado a pedido de Teffé. E o texto bem resume a importância do ato:

Essa nota curiosa e inédita, de um Presidente da República, desenhar um traçado de um circuito para a realização de uma competição automobilística traduz de forma eloquente o entusiasmo do Chefe da Nação pelo automobilismo[...] (GRANDE PRÊMIO JUSCELINO KUBITSCHKEK, 1960, 17)

No croqui (em anexo) podemos ver a assinatura de JK e o timbre do Tribunal Eleitoral de Minas Gerais. Essa passagem ilustra de forma clara a relação política que havia sido criada entre o presidente e as indústrias automobilísticas devido a seu já conhecido entusiasmo automobilista.

Três provas de categorias diferentes aconteceram durante este Grande Prêmio, a primeira delas era a Turismo com Preparo que abrangia carros de mecânica nacional com algum tipo de preparação para melhor desempenho, a segunda foi a Turismo Standard que contemplava carros também de mecânica nacional com nenhuma ou pouquíssima preparação. E por fim, a mais aguardada, a Mecânica Nacional e Esporte que contou com automóveis de ponta para a época como Ferraris e Maserattis além de automóveis fabricados pelos próprios pilotos. Nesta prova constaram também pilotos renomados do cenário brasileiro como Camilo Christóforo, Cyro Cayres e Christian Heins.

As informações extraídas a partir do programa da corrida como o Grande Prêmio levar o nome do presidente e o próprio ter desenhado o traçado, o destaque dado ao passado glorioso do automobilismo brasileiro na figura de Teffé e a importância da indústria automobilística em todo esse processo mostra de forma clara o peso político que a automobilidade havia adquirido no Brasil durante o governo desenvolvimentista de JK. E também o peso político do Grande Prêmio em si, inclusive contando com a presença do pentacampeão mundial de Fórmula 1 Juan Manuel Fangio para as festividades. Tudo isso devidamente filmado e divulgado.³⁴

A segunda prova que destacaremos aqui foram os primeiros 1000 km de Brasília realizados também em comemoração ao aniversário da cidade em abril de 1962. Foi

³⁴ GP Pres. JUSCELINO KUBITSCHKEK. INAUGURAÇÃO DE BRASÍLIA. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=KDEPv6U603Q>> Acessado: 13/12/2016 às 11:46.

organizada pelo Volks Clube do Brasil em conjunto com o Automóvel Club do Brasil.

O artigo quarto do regulamento da prova assinado em 21 de março de 1962 diz muito a respeito do peso que esta prova teria nos anos seguintes, pois ela aconteceria ainda durante muitos anos (com alguns intervalos) depois desta edição, sendo a última disputada em 2005.

O artigo diz:

A prova a se denominar “OS MIL QUILOMETROS DE BRASÍLIA” se realizará em comemoração ao 2º aniversário da NOVA CAPITAL DO BRASIL, em homenagem às grandes realizações brasileiras, e se repetirá todos os anos, na mesma data, exclusivamente a carros de fabricação nacional [...] Está divisão (em categorias) foi determinada, não em razão da cilindrada, mas, das reais possibilidades dos materiais empregados na fabricação dos automóveis brasileiros, evidenciando o alto nível técnico e do progresso em que se encontra nossa indústria básica.” (TRANSCRIÇÃO DO REGULAMENTO DOS 1000KM DE BRASÍLIA, 1962, 2.)

E para falarmos sobre o desdobrar dessa corrida, usaremos a reportagem da Revista Quatro Rodas de julho de 1962:

Trinta e três carros de turismo, dos quais a maior parte de São Paulo, procurava reunir-se em pelotões, esquentando ruidosamente os seus motores de escapamento direto. Era madrugada do dia 29 de abril.

Diante da estação rodoviária da nova Capital, grande número de 'candangos' se comprimia para ver a largada da primeira prova de longa distância, disputada fora de São Paulo: “Mil Quilômetros de Brasília.”, o ponto alto das comemorações do segundo aniversário da fundação da capital do planalto.

Dificuldades decorrentes da confusão natural de um empreendimento pioneiro atrasaram a hora da partida. Já se passaram trinta minutos além das 4 horas, horário previsto para a largada.

Às 4 e 40 da manhã a bandeira quadriculada de preto e branco foi abaixada, os motores roncaram e os espectadores viram partir em direção ao eixo rodoviário, os veículos que disputavam um dos prêmios mais elevados já oferecidos ao vencedor: 650 mil cruzeiros.

Quase dez horas se passara. Agora mais espectadores se aglomeravam ao longo dos trevos, das retas e das curvas do difícil percurso de Brasília. O Prefeito da Capital, embaixador Sette Câmara preparou-se para dar ao “JK” número 58 dos dois Antônio Calors, Avalone e Aguiar, a bandeira de chegada.

Depois de 9 horas, 55, minutos e 38 segundos e 9/10, Antônio Calos Aguiar – arrojado piloto que horas atrás, durante a mesma competição destruíra completamente o “JK” de Michelle Ferretti – cruzava a linha de chegada e parava dez metros além: acabara-se o combustível.

Avalone a quem coube dar ao seu veículo a necessária dianteira, olhou para os companheiros de “box” sem pronunciar uma só palavra. Todavia, nada precisava ser dito, pois todos o compreendiam: o recordista de Interlagos das categorias “carretera” e “JK”, perseguido há muito pelo azar, conseguira o seu intento de vencer uma prova de fundo.

Instantes depois Avalone e Aguiar, este com a pena imposta pelo Automóvel Clube Estadual de São Paulo já comutada, dirigiram-se à comissão organizadora, formada pelos diretos do Volks Clube de Brasília e dos Automóvel Clube do Brasil, e receberam os parabéns.

O prêmio em dinheiro ficou para depois. Mas, naquele momento isto não vinha

ao caso. O importante para a dupla paulista é que o azar de um deu sorte a ambos. (QUATRO RODAS, 1962, 16)

Desta reportagem apreendemos que a corrida ainda acontecia em comemoração ao aniversário de fundação da cidade apesar de não ser na data exata; podemos ver que a maioria dos participantes vinha de São Paulo; também apreendemos quão importante é a corrida para o cenário automobilístico, tendo em vista que a revista paulista mandou um repórter para a cobertura e a premiação elevada; há a filmagem de uma espécie de propaganda da corrida, com um texto interessantíssimo³⁵; percebe-se, ainda, que o público comparecia ao evento, a despeito de quase dez horas de duração da prova. Há relatos de problemas quanto à organização por se tratar de uma iniciativa pioneira. E aqui fica uma pequena interpretação de um universo que ainda precisa de muitos estudos.

A diferença principal entre as duas corridas é que a primeira tem um peso político e simbólico muito grande. A segunda já mostra um pouco mais o ambiente normal do automobilismo brasileiro daquela época. Na corrida de inauguração da cidade temos carros e pilotos que normalmente não estariam em uma corrida nacional, mesmo com tamanha importância. Já nos 1000km podemos ver uma maior participação dos pilotos nacionais e principalmente os pilotos da cidade. Segundo relatos de Napoleão Ribeiro³⁶ a maioria dos pilotos brasilienses, como de praxe, eram *playboys* que fuçavam seus próprios automóveis como um hobby. Mesmo naquela época de abundância de oferta de automóveis nunca vista os carros ainda não eram tão acessíveis.

Em sua história Brasília contou com muitos pilotos de sucesso no mundo das corridas. Dentre eles podemos citar o Nelson Piquet, Alex Dias Ribeiro, Roberto “Pupo” Moreno, Vítor Meira e Nelsinho Piquet.

E para finalizar destacaremos que o primeiro piloto a alçar o papel de ídolo no automobilismo local foi Enio Garcia, primeiro piloto residente na capital com reconhecimento no país, inclusive sendo convidado pela equipe de fábrica da Willys para disputar os primeiros 1000km em de Brasília em 1962, o que não acabou acontecendo, pois, seu companheiro de carro José Ramos capotou logo na primeira volta. (MAGALHÃES; ROSSI, 2012, p. 41).

³⁵ 1000km de Brasília 1962. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=A1P131u12J8>> Acessado: 01/12/2016 às 11:15.

³⁶ Napoleão Ribeiro foi ex-presidente da Federação de Automobilismo do Distrito Federal e é uma figura central na preservação da memória do automobilismo brasileiro e brasiliense. Conviveu no mundo do automobilismo brasiliense desde muito jovem e detém um arquivo invejável, de organização ímpar acerca de toda a história do automobilismo na cidade.

CONCLUSÃO

A realização deste trabalho de conclusão de curso se deu por conta de uma curiosidade a respeito do ambiente do esporte a motor na capital federal nos seus primeiros anos. É bem sabido na história do automobilismo brasileiro a importância de Brasília nos mais diversos aspectos relacionados tanto a prática desportiva como do automóvel em si. A partir das considerações feitas aqui consegui concluir que essa relação de Brasília com os automóveis e muito mais intensa que me parecera antes da execução do trabalho e que as corridas de carro fatalmente aconteceriam na cidade por uma série de fatores além dos quais já expus aqui. A real intenção deste é ser uma espécie de abre-alas para investigações historiográficas mais profundas do que as que fiz aqui. Durante a realização pude conversar com o ex-presidente da Federação, Napoleão Ribeiro. Este merece um adendo aqui pois dispõe de um acervo enorme, catalogado e bem organizado a respeito do automobilismo brasiliense, uma verdadeira mina ainda pouco explorada a respeito desta parte importante da história da cidade e da prática do automobilismo nesta. Talvez se tivesse encontrado ele antes poderia ter feito um trabalho mais localizado na cidade e me preocupado menos a respeito das origens e da importância do automóvel no país. Tomei este rumo por uma aparente falta de fontes, mas o acervo de Napoleão resolve este problema.

Ainda assim me pareceu ser bem proveitoso fazer uma busca e investigação a respeito de um assunto tão interessante e pouco estudado muito importante para a história e memória do automóvel na cidade, no país e do esporte nacional. Tive a oportunidade de visitar e pesquisar no arquivo público da cidade, busquei informações preciosas na imprensa, fiz contato com uma pessoa que viveu a época. Enfim, uma experiência incrível de investigação histórica.

Este assunto é bastante curioso em vários aspectos e ainda demanda muitas pesquisas por conta dos pouquíssimos trabalhos a respeito deste ambiente. O fato de haver um excelente acervo de fontes acessível com Napoleão Ribeiro faz com que este trabalho se torne quase uma obrigação para os historiadores da cidade, e do país, interessados na história do automobilismo brasileiro.

Bibliografia

BRASIL. **Plano de Metas 1956 – 1960**. Rio de Janeiro: Conselho de Desenvolvimento, 1958.

BRITANNICA, Encyclopedia. **Automobile Racing. Early History**. Disponível em: <<https://global.britannica.com/sports/automobile-racing#toc500>>. Acessado: 08/10/2016 às 13:54.

CLEMENTE, Bird. **Entre ases e reis de Interlagos**. Tempo & Memória, 2008.

DE BRITO, Jusselma Duarte. **De Plano Piloto a metrópole: a mancha urbana de Brasília**. 2009. Tese de Doutorado. Universidade de Brasília.

DINIZ, Nelson. De Pereira Passos ao Projeto Porto Maravilha: colonialidade do saber e transformações urbanas da região portuária do Rio de Janeiro. **XII Colóquio Internacional de Geocrítica**, 2012.

ELIAS, Rodrigo Vilela; TELLES, Silvio de Cássio Costa. A indústria nacional de automóveis e o automobilismo brasileiro: contrastes entre o Rio de Janeiro e São Paulo de 1956 a 1966. **Revista Brasileira de Ciências do Esporte**, v. 37, n. 2, p. 172-178, 2015.

FARO, Clóvis; SILVA, Salomão LQ da. A década de 1950 e o Programa de Metas. **GOMES, Ângela de C. O Brasil de JK**, v. 2, p. 67-105, 2002.

FICHER, Sylvia. Brasília e Seu Plano Piloto. **Urbanismo no Brasil** In: DA SILVA LEME, Maria Cristina; FERNANDES, Ana. **Urbanismo no Brasil, 1895-1965**. Fupam, 1999.

FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS. **Conselho de Desenvolvimento**. In: Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil. Disponível em: <<http://jk.cpdoc.fgv.br/fatos-eventos/conselho-desenvolvimento>>. Acessado: 13/12/2016 às 12:05.

GIUCCI, Guillermo. **A vida cultural do automóvel: percursos da modernidade cinética**.

Editora Record, 2004.

GUIDE, Grace's. **1894 Paris-Rouen.** Disponível em:
<http://www.gracesguide.co.uk/1894_Paris-Rouen_Race>. Acessado: 08/10/2016 às 14:03.

HOLSTON, James; COELHO, Marcelo. **A cidade modernista: uma crítica de Brasília e sua utopia.** Companhia das Letras, 1993.

LATINI, Sydney A. **A implantação da indústria automobilística no Brasil: da substituição de importações ativa à globalização passiva.** Editora Alaúde, 2007.

MADURO, Paula Andreatta. Memórias do automobilismo de rua em Porto Alegre, Rio Grande do Sul (décadas de 1920-1950). 2010.

MADURO, Paula Andreatta; MAZO, Janice Zarpellon; KILPP, Cecília Elisa. A participação das mulheres no automobilismo de rua em Porto Alegre de coadjuvantes a protagonistas. **Rev. bras. ciênc. mov**, v. 17, n. 3, p. 123-129, 2009.

MAGALHÃES, Luiz Roberto; ROSSI, Paulo. **Ponto de Partida.** Brasília. Instituto Terceiro Setor, 2012.

MELO, Victor Andrade de. O automóvel, o automobilismo e a modernidade no Brasil (1891-1908). **Revista Brasileira de Ciências do Esporte**, v. 30, n. 1, 2008.

_____. Antes de Fittipaldi, Piquet e Senna: o automobilismo no Brasil (1908-1954). **Motriz rev. educ. fís.(Impr.)**, v. 15, n. 1, p. 104-115, 2009.

PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves; LESSA, Simone Narciso. O processo de planejamento e desenvolvimento do transporte rodoviário no Brasil. **Caminhos de Geografia**, v. 12, n. 40, 2011.

REUSS, Eberhard. **Hitler's Motor Racing Battles: The Silver Arrows Under the Swastika.**

Haynes Publications, 2008.

SCHMITT, Bertel. **Nice Try VW: Toyota Again World's Largest Automaker.** In: Forbes. Disponível em: <<http://www.forbes.com/sites/bertelschmitt/2016/01/27/nice-try-vw-toyota-again-worlds-largest-automaker/#b1a7de72b651>>. Acessado: 13/12/2016 às 11:22.

TAVARES, Jeferson Cristiano. Uma arqueologia do pensamento desenvolvimentista urbano. **Anais: Seminário de História da Cidade e do Urbanismo**, v. 7, n. 2, 2002.

_____. **Projetos para Brasília e a cultura urbanística nacional.** 2004. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo.

TOYOTA MOTOR CORPORATION. *How many parts is each car made of?* In: Childen's Question Room. Disponível em: <<https://www.toyota.co.jp/en/kids/faq/d/01/04/>>. Acessado: 27/11/2016 às 03:09.

YOUTUBE. **1000km de Brasília 1962.** Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=A1PI31u12J8>>. Acessado: 01/12/2016 às 11:15.

_____. **GP Pres. JUSCELINO KUBITSCHEK. INAUGURAÇÃO DE BRASÍLIA.** Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=KDEPv6U603Q>>. Acessado: 13/12/2016 às 11:46.

WIKIPEDIA. **Auto Union racing car.** Disponível em: <https://en.wikipedia.org/wiki/Auto_Union_racing_car>. Acessado: 08/10/2016 às 14:17.

Fontes:

Requerimento do Automóvel Clube de Brasília para a NOVACAP. 1959. Disponível no acervo digital do Arquivo Público do Distrito Federal.

Programa do Grande Prêmio Juscelino Kubitschek. 1960. Disponível no acervo da biblioteca do Arquivo Público do Distrito Federal.

Regulamento digitalizado e transcrito dos primeiros Mil Quilômetros de Brasília. Fornecido do acervo pessoal de Napoleão Ribeiro.

REVISTA QUATRO RODAS. Editora Abril. São Paulo. Ano III. Nº 24. Abril de 1962

Declaração de Autenticidade

Eu, Fernando Morbeck Conde Meireles, declaro para todos os efeitos que o trabalho de conclusão de curso intitulado *Serpentes de hálito explosivo em Brasília: As primeiras provas automobilísticas nas ruas da Nova Capital* foi integralmente por mim redigido, e que assinali devidamente todas as referências a textos, ideias e interpretações de outros autores. Declaro ainda que o trabalho é inédito e que nunca foi apresentado a outro departamento e/ou universidade para fins de obtenção de grau acadêmico, nem foi publicado integralmente em qualquer idioma ou formato.

Brasília, 09 de dezembro de 2016.

Fernando Morbeck Conde Meireles

ANEXO I: Requerimento Automóvel Clube de Brasília.

Companhia Urbanizadora Nova Capital do Brasil	Automóvel Clube de Brasília
PROTOCOLO	3371
N.º	
EM	29 OUT 1959

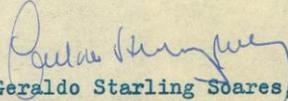
Rio de Janeiro, 19 de outubro de 1959.

Exmo. Snr. Dr. ISRAEL PINHEIRO DA SILVA, DD. Presidente da Companhia Urbanizadora da Nova Capital,

O Automóvel Clube de Brasília, sociedade civil fundada em 26 de outubro de 1958 e inscrita no cartório de Registro Civil de Pessoas Jurídicas sob o número 6.950, em 11 de setembro de 1959, a fim de poder atender às suas finalidades, que são a prática dos desportos motorizados, prestação de serviços turísticos-automobilísticos, bem como de demais atividades técnica-sociais inerentes à sua condição de entidade associativa, vem pedir que lhe seja concedida uma área de, aproximadamente, 10.000 (dez mil) metros quadrados, no perímetro urbano da cidade de Brasília.

Destinando-se essa área à construção de um "motel" com capacidade para 100 (cem) apartamentos, com respectivos estacionamentos para automóveis, instalações administrativas e sociais do Clube, bar, restaurante, posto de serviço completo de assistência automobilística e demais dependências necessárias ao bom funcionamento de uma organização moderna à altura da futura capital do país.

Certos de que poderemos contar o indispensável apóio de V.Ex. à nossa pretensão, que pode ser justificada como uma contribuição do Automóvel Clube de Brasília para dotar a nova metrópole de mais um fator de progresso e capacidade de trabalho dos seus realizadores, prevalecemo-nos do ensejo para, com os antecipados agradecimentos pela atenção que nos fôr dispensada, subscrevemo-nos com elevada estima e distinta consideração.


Geraldo Starling Soares,
Presidente.

AVENIDA RIO BRANCO, 173 - 20.º ANDAR - SALA 2004
RIO DE JANEIRO - BRASIL
SEDE PROVISÓRIA

Automóvel Clube de Brasília

Rio de Janeiro, 19 de outubro de 1959.

Exmo. Snr. Dr. ISRAEL PINHEIRO DA SILVA, DD. Diretor da Companhia Urbanizadora da Nova Capital,

O Automóvel Clube de Brasília, sociedade fundada em 26 de outubro de 1958, sob a égide do Exmo. Snr. Dr. Juscelino Kubischek de Oliveira, tem a finalidade de pugnar pelo desenvolvimento do automobilismo, do turismo, do rodoviarismo, das atividades relacionadas Trânsito, Transportes e também incentivar a prática dos desportos motorizados na futura capital do país.

II - Levando em conta que, nos próximos anos, a nova metrópole do planalto goiano receberá um afluxo considerável de visitantes, inclusive um grande número de turistas vindos do estrangeiro, faz parte do programa do Automóvel Clube de Brasília colaborar com as autoridades no sentido de facilitar a solução dos diversos problemas que advirão em face das condições especiais de uma cidade em pleno crescimento, mormente em se tratando de uma capital que se desloca com todo o seu complicado organismo administrativo.

III - A hospedagem de forasteiros que demandarão a Novacap será um desses problemas que vão exigir cuidados muito especiais dos administradores. Se nas grandes capitais êle já se faz sentir consideravelmente, no Rio de Janeiro inclusive, não é de estranhar que em Brasília tal problema surja com maior instensidade.

IV - Além de tudo, a construção de rodovias de grande porte, e traçados convergentes de outras tantas com um só destino, Brasília, vai transformar a futura capital em ponto de referência dos automobilistas, sempre em número crescente, para os seus passeios e para, principalmente, ativar o desenvolvimento de negócios, o que é natural em vista das consequências previstas com a instalação da indústria automobilística no país.

V - O Automóvel Clube de Brasília, como toda a cadeia de associações congêneres do mundo inteiro, não tem objetivos lucrativos, mas é pensamento de sua Diretoria, a exemplo do que é feito

AVENIDA RIO BRANCO, 173 - 20.º ANDAR - SALA 2004
RIO DE JANEIRO - BRASIL
SEDE PROVISÓRIA

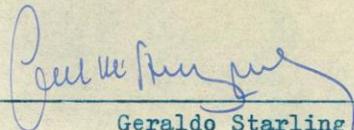
Automóvel Clube de Brasília

em muitos países, notadamente nos Estados Unidos, fazer construir a sua sede na futura capital, perfeitamente aparelhada para receber os automobilistas em geral, adotando como modelo os "motels" que nos é dado observar ao longo das rodovias americanas, e das "posadas" da Espanha, países com grande afluência de turistas e utilizadores constantes de suas auto-estradas.

VI - Para a concretização dessa idéia de erigir o edifício que servirá de sede ao Automóvel Clube de Brasília, nos moldes acima delineados, com cem (cem) apartamentos de, no mínimo, 25 m.2, e mais a área para estacionamento de carros de igual número e ainda o suficiente para circulação e instalação dos diversos serviços especializados de assistência ao automobilista, precisamos dispor de um terreno de, aproximadamente, 10.000 (dez mil) metros quadrados, onde o Automóvel Clube de Brasília instalará igualmente todos os seus serviços administrativos, bar, restaurante, stands para correio, para telégrafos e telefones, salões de estar e de leitura e tudo o mais que fôr essencial para recepção condigna aos automobilistas que procurem a futura capital.

VII - É pensamento da Diretoria do Automóvel Clube de Brasília pôr à disposição das autoridades, as suas instalações para que lá possam funcionar repartições cujos serviços estejam relacionados com as finalidades para que o Clube foi criado. Nos seus salões poderão ser realizadas reuniões culturais e cívicas, congressos e outros certames de interesse coletivo.

Assim sendo, a Diretoria do Automóvel Clube de Brasília vem solicitar da alta administração da Nova Capital, que lhe facilite a cessão do terreno, em vista dos fins a que se destina, no esforço comum da realização em tempo mínimo das condições indispensáveis para que Brasília seja a grande capital, ideal supremo de patriotismo e brasilidade.



Geraldo Starling Soares,
Presidente

AVENIDA RIO BRANCO, 173 - 20.º ANDAR - SALA 2004
RIO DE JANEIRO - BRASIL
SEDE PROVISÓRIA

Automóvel Clube de Brasília

Fundação e Fins:

Fundado em 26 de outubro de 1958, com a finalidade de pugnar pelo desenvolvimento do turismo, automobilismo em suas diversas modalidades, bem como atividades relacionadas com Trânsito, Transportes, Rodoviaris- e demais objetivos ligados ao automobilismo.

Registrado em 11 de setembro de 1959, sob o número 6.950, no cartório de Registro Civil de Pessoas Jurídicas.

Diretoria:

Presidente	Geraldo Starling Soares
Vice-Presidente	Sérgio Wladimir Bernardes
Secretário-Geral	R. B. van Buggenhout
Diretor-Tesoureiro	Joel de Paiva Côrtes
Diretor-Social	Manuel de Teffé
Diretor-Desportivo	Normando Jorge Soares
Diretor-Técnico	Luiz Felipe Augusto Borges

Conselho Deliberativo:

Presidente	Israel Pinheiro Filho
Vice-Presidente	Manuel Guerra Borges
Conselheiros:	Carlos Quadros
	Paulo Mello
	José Raymundo Soares e Silva
	Antônio João Ribeiro Ferreira Mendes
	Manuel Maria Paula Ramos
	José Eugênio Prestes de Macedo Soares
	Canôr Simões Coelho

Carlos Sanmartin
Victor Oliveira Pinheiro
Affonso de Castilhos Freire

Conselho Fiscal:

Gil Bernardo
Oswaldo Moura Brasil do Amaral
Antônio Pinheiro Pires

AVENIDA RIO BRANCO, 173 - 20.º ANDAR - SALA 2004
RIO DE JANEIRO - BRASIL
SEDE PROVISÓRIA

ANEXO II: Programa do Grande Premio Juscelino Kubitschek.





LUCIO MEIRA

Em sua campanha eleitoral, o Presidente Juscelino Kubitschek prometeu à nação implantar a indústria automobilística no Brasil, de tal forma que, este ano, o Brasil estaria produzindo 50 mil veículos, com mais de 95% em peso de nacionalização.

Não faltaram comentários pessimistas a propósito de tão ambicioso objetivo.

No Plano de Metas, anunciado logo no início do atual Governo, a implantação da indústria automobilística passou a constituir a Meta n.º 27 e já em princípios deste ano pôde o Presidente Kubitschek anunciar uma produção efetiva de 61.129 veículos, em 1958, havendo alguns veículos atingido percentagem de nacionalização superior à fixada para aquele estágio. Estava vitoriosa a revolução industrial brasileira, em tal extensão, que uma revista como o "Time" em um dos seus últimos números, afirmava: "Brazil is now a power in the automaking world" (O Brasil é agora uma potência no mundo automobilístico).

Com uma frase feliz do Ministro do Interior da Grã-Bretanha, Sr. Butler, por ocasião da inauguração, em Lon-

META 27

Indústria

Automobilística



SIDNEY LATINI

dres, da 43.ª Exposição do Automóvel. Afirmou aquele estadista que "O futuro técnico e a própria grandeza de um País dependem, em grande parte, da indústria automobilística". Em linguagem de economista, podemos interpretar a acertiva de Mr. Butler, dizendo que o esforço que ora se faz no Brasil para implantar, em curto prazo, a indústria automobilística justifica-se pelo elevado efeito promocional desta indústria sobre todos os setores de atividade.

Calcula-se em aproximadamente 1.200 fábricas o parque industrial de auto-peça no Brasil. Este setor constitui, na realidade, o embrião da indústria automobilística no Brasil, pois desenvolveu-se para atender inicialmente ao mercado de reposição, passando, em seguida, a suprir aos primeiros montadores de veículos.

A meta automobilística para este ano é de 170.000 veículos.

Com a implantação desta indústria, o automobilismo desportivo, retornará aos grandes dias das famosas "Gáveas Internacionais", e isto que estamos vendo hoje, é apenas o princípio...

A IDEIA DA PROVA

J. M. Vargas

O mundo vive de recordações agradáveis e desagradáveis. É a vida. Quem diria por exemplo, que o automobilismo desportivo teria a sua consagração em Brasília. Nesta terra prometida, abençoada por Deus, que se utilizou da tenacidade e do espírito indomável de um de seus filhos para a consagração de sua humildade e tornar realidade o sonho de uma geração. Para se compreender Brasília é preciso ver o mundo lá fora; para se entender Brasília e seus afluentes (Brasília-Belém. Brasília-Acre) é sentir na alma e no coração, a liderança no mundo do futuro. Quem não acredita no futuro, não teve passado e apenas passa pelo presente. O Presidente Juscelino Kubitschek vive o presente. Teria Deus escolhido-o como seu instrumento testando-o constantemente, para redenção desta nação? Um simples diálogo com o nosso Manuel de Teffé revivendo momentos históricos da Gávea, surgiu esta fabulosa idéia. Que estranha coincidência é esta? Teffé, primeiro vencedor da Gávea, se inflama com o auxílio recebido e atira-se com o Automóvel Clube do Brasil ao empreendimento. Aqui, Juscelino Kubitschek repete Getúlio Vargas auxiliando o automobilismo. Na marcha para o oeste, Juscelino Kubitschek concretiza a pregação de Vargas.

A Indústria Automobilística é o grito de independência do automobilismo desportivo. Nós já podemos fechar os olhos, porque estamos vendo nascer uma grande nação. Aqui estão os volantes, dirigentes, e jornalistas, assistindo o ressurgimento do esporte que consagra um povo pela audácia, não fora Brasília o fruto dessa audácia.

1.a Prova - Turismo com Preparo - 4 Voltas

N.º	VOLANTES	CARROS	VOLTAS				Classificação e tempo
			1	2	3	4	
10a.	Mario Cesar	DKW-Vemag					
13a.	Emilio Zambello	Fulgor					
21	Ivo Rizardi	Chevrolet					
20	Eugenio Martins	DKW-Vemag					
22	Christian Heins	Citroen					
68	W. Pucci	Chevrolet					
78	Antonio Versa	Alfa					
	Moyses Saubel	J.K.					
	Chico Landi	J.K.					
	Manuel de Tefé	J.K.					
	Com. Prates	DKW-Vemag					
	Levi Cravo						
60	Aurelio Ferreira	Simca					
62	Bird Clement						
63	Wolwong Richard						
59	Roberto Ferreira						
35	Dorato Rodolfo						
	Eduardo Scurach	Dauphine					
	Salim Adib						

O QUE ELES REPRESENTAM

Você por certo, já ouviu o relato de muitas provas automobilísticas, e naturalmente, um comentarista especializado deve ter dito, que o carro do volante "x" estava completamente "envenenado", e que venceu com facilidade o carro do volante "y" que era de modelo "standard". Assim, quando você, numa corrida, verificar com que facilidade um carro passa por um outro do mesmo tipo e motor, pode estar certo de que o primeiro está "envenenado" e o segundo "standard".

Turismo "Standard" e Turismo "Envenenado"



CARRO "STANDARD"

Carro modelo "standard", é aquele que não sofreu qualquer alteração, e está dentro das especificações de fábrica. Luta em igualdade de condições com o outro carro, dependendo à vitória daquele que é dirigido por um bom piloto.

Largada em Interlagos

CARRO "ENVENENADO"

A denominação de "envenenado" é muito antiga, e sua divulgação no Brasil, remonta aos tempos da gloriosa "Gávea". Um carro "envenenado" faz miséria numa corrida. No tanque do carro, os volantes colocam uma mistura altamente explosiva, obtendo muitas vezes gasolina de mais de 130 octanas. Rebaixam o cabeçote, ficando a câmara de explosão muito menor. Tiram do carro tudo aquilo que significa superfluo. O carro está assim completamente "envenenado", alcançando velocidades incríveis. Para não se dizer "envenenado", dizemos categoria Turismo Livre, que é a válvula de escape no regulamento. Os volantes jovens conhecem longe quando estão competindo numa categoria "standard",

Uma passagem na Barra



e encontram pela frente um "envenenado". Depois da corrida os volantes representam na Comissão Desportiva contra o carro e piloto. Na prova de turismo livre, o "envenenamento" está na razão do melhor conhecimento técnico do volante e seu mecânico. É mais que um segredo de Estado. Nele reside toda a técnica da vitória... o resto é com o volante. Por isso, nós consideramos os mecânicos como os HERÓIS ESQUECIDOS...

2.a prova - Turismo Nacional "Standard" - 4 voltas - até 1.300 e acima

N.º	NOMES	CARROS	VOLTAS				Classificação e tempo
			1	2	3	4	
10a.	Mario Cesar	DKW-Vemag					
20b.	Eugenio Martins	DKW-Vemag					
22b.	Christian Heins	DKW-Vemag					
	Sallim Habir	Dauphine					
	Moysés Saubel	VW					
	Chico Landi	J. K.					
	Manuel de Tefé	J. K.					
	Levi Cravo	Dauphine					
	Com. Prates	J. K.					
	Severino Silva	Dauphine					
43b.	Biro Clement	DKW					
62b.	Wolwong Richard	DKW					
63b.	Roberto Ferreira	DKW-Vemag					
60b.	Aloisio Gama	Simca					
61b.	George Roberto	Simca					
59b.	Rodolfo Barata	Simca					



Lúcio Costa

“Dêste Planalto Central, desta solidão que em breve se ransformará em cérebro das alas decisões nacionais, lanço os olhos mais uma vez, sôbre o amanhã do meu país e antevejo esta alvorada com fé inquebrantável e uma confiança sem limites no seu grande destino”. Pouco acreditaram na expressão determinada. Nesta fé inquebrantável do Presidente Juscelino Kubitschek. Com uma equipe de homens dispostos e dedicados, aquilo que parecia um sonho faraônico, se concretizava. Não bastava edificar Brasília no coração do Planalto Central, segundo as arrojadas concepções de Lúcio Costa e Oscar Niemeyer,

Regis Bittencourt



“BRASÍLIA CAPITAL DA ESPERANÇA”

para que a obra de interiorização da Capital da República produzisse os seus im-



Israel Pinheiro

pactos revolucionários no destino da nação.

A cidade-modêlo, feita com o material da melhor experiência técnica e do maior interesse humano, teria que nascer fisicamente incorporada à unidade brasileira, como já o era pelos vínculos espirituais de uma decisão manifestada através de dois séculos de clamor nacional. Hoje, quando três anos apenas separam a realidade de Brasília do que era só uma convenção no mapa, um ideal de várias gerações de



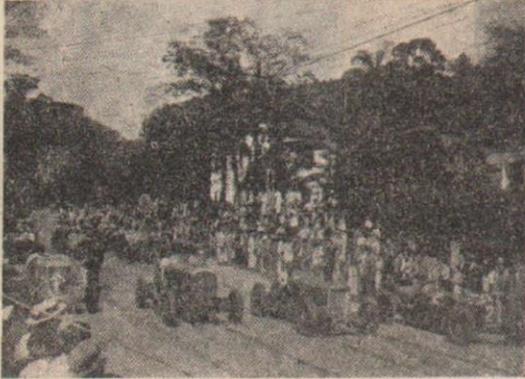
Oscar Niemeyer

patriotas e uma paisagem solitária nas entranhas do País, a Capital da Esperança, se torna num símbolo permanente para as gerações futuras. Integrada no território e nas funções da República, através das rodovias e ferrovias, pela navegação aérea, pelas linhas telegráficas, pelo telefone e pelas ondas do rádio, por todos os meios, enfim, que aproximam os brasileiros, de Norte a Sul, para o destino comum. Nesta página, apresentamos os cinco generais desta grande batalha: Lúcio Costa, Oscar Niemeyer, Israel Pinheiro, Regis Bittencourt e o GRANDE AUSENTE, BERNARDO SAYÃO...

Bernardo Sayão



Grandes Provas no BRASIL



"Circuito da Gávea" a prova que criou uma consciência automobilística no Brasil. O espetáculo que movimentava uma geração, de magníficas e extraordinárias recordações. Vencer uma Gávea, representava para o volante a conquista máxima. Correr na Gávea para um piloto estrangeiro era o cartão de apresentação para outras competições. Fangio, penta campeão do mundo, certa vez exclamou: "Minha vida esportiva teria sido completa com uma vitória na Gávea..."

"Triangular Sul Americano" em Interlagos, nesta segunda edição serviu para mostrar aos argentinos e uruguaios, o ressurgimento do automobilismo brasileiro. Lideramos o certame, e para os jornalistas especializados dos países irmãos, dificilmente, o perderemos. É uma prova clássica do calendário paulista, autêntico desfile das melhores expressões do automobilismo sulamericano, e bêrço de futuros campeões.



"Prova Presidente do A.C.B.", a melhor realizada no Distrito Federal, na pista da Barra da Tijuca, agora com a denominação de "Trampolim do Pecado". É uma competição de congraçamento, no circuito mais perigoso do Brasil — hoje substituindo o "Circuito da Gávea". É uma prova que se reveste de características muito interessantes. Largam muitos e chegam poucos. Vento e areia, inimigos surpreendentes dos volantes...



"500 Quilômetros de P. Alegre", prova organizada pelo Automóvel Clube do Rio Grande do Sul, no circuito da Cavalhada, destinada exclusivamente, para carros carretera. É uma prova internacional, já que volantes do Uruguai e da Argentina, são convidados como autênticas atrações, travando com os brasileiros duelos emocionantes. Há uma semelhança espantosa dos carros com os volantes, como nos mostra a foto ao lado.



JOÃO BELCHIOR GOULART - VICE-PRESIDENTE DA REPÚBLICA



**MINISTRO ARMANDO FALCÃO E OSWALDO MAIA PENIDO,
ALMA E CORAÇÃO DA COMISSÃO DE FESTEJOS**



**MINISTRO ARMANDO
FALCÃO — Presidente**



**OSWALDO PENIDO —
Secretário Executivo**

Está na hora do Carro de Competição Nacional

Sem dúvida alguma, êste é o momento preciso para abordarmos velho assunto, sempre novo. Desde 1947, justamente o diplomata Manuel de Teffé, concedia uma entrevista sugerindo a adoção de um carro monoposto com motor de pequena cilindrada. Justificava sua idéia com o preço acessível para sua aquisição e facilidades que nunca poderiam ser alcançadas para a importação de carros de fabricação especial para competições. Argumentava sôbre a conveniência de utilizar os carros com motor de cilindrada reduzida, dizendo que os perigos seriam muito menores, servindo de estímulo a novos valores.

Passaram-se os anos e na Europa, apresentada como idéia da Itália, é aprovada a criação da chamada fórmula «Júnior» que nada mais é do que a concretização da velha aspiração defendida por Manuel de Teffé; idéia que seria igualmente defendida pelo grande campeão mundial Juan Manuel Fangio.

Quando a indústria automobilística brasileira atinge o grau de desenvolvimento que constitui um dos orgulhos nacionais, nada mais justo do que pleitear, nesta hora, tomando como padrinho o próprio Chefe da Nação, junto às fábricas e junto ao GEIA, o interêsse pelo assunto. Os dirigentes, os volantes e a imprensa estão dispostos a colaborar da melhor forma possível, inclusive esclarecendo todos os detalhes técnicos que deverão servir de padrão à realização, para que num futuro próximo possamos comparecer às competições para assistirmos ao confronto de carros equivalentes em força e onde o valor volante será posto em evidência.

O nome do carro? Brasília, como sugeriu Manuel de Teffé e que certamente, o padrinho da fórmula júnior brasileira, dr. Juscelino Kubitschek de Oliveira, irá aceitar de bom grado.

O CND SEMPRE PRESENTE NOS GRANDES ACONTECIMENTOS



Geraldo Starling Soares

O Conselho Nacional de Desportos, é o Poder controlador das atividades esportivas no Brasil. E' o estuário onde desaguam todas as aspirações das entidades. E' constituído por desportistas de reconhecida experiência. O presidente licenciado, é o Ministro Geraldo Starling Soares, brilhante por sua habilidade e dedicação. Manoel Maria de Paula Ramos, no exer-

cício da presidência, vem dos quadros administrativos do Botafogo do Rio. Canor Simões Coelho, secretário do Conselho, é o «embaixador» dos clubes mineiros, jornalista querido pela classe. Dr. Paulo de Carvalho, extraordinário chefe da delegação campeã mundial, e desportista militante em São Paulo. Gastão Soares de Moura, considerado um dos maiores «expert» em legislação esportiva. Milton Castro Menezes, que se consagrou na imprensa esportiva com o famoso «Galho de Urtiga» com o pseudônimo de Antônio Conselheiro e, finalmente, Antônio



Canor Simões Coelho

Manoel M. Paula Ramos

da Costa Rodrigues, também com apreciável folha de serviços ao esporte. Resumindo. E' um conjunto de homens, que trabalham com um fervor religioso. Conhecem as necessidades do esporte, porque, nos



clubes já passaram por elas. O esporte automobilístico sempre encontrou nos homens que integram este Poder, uma compreensão incentivadora na trilha do progresso.



DIRETORIA DO AUTOMOVEL CLUB DO BRASIL

Presidente: Coronel Sívio Américo Santa Rosa

1.º Vice-Presidente: Dr. Francisco Solano Carneiro da Cunha

2.º Vice-Presidente: Sr. Francisco de Assis Perdigão

3.º Vice-Presidente: Dr. Cândido Mendes de Almeida Júnior

4.º Vice-Presidente: Dr. Herbas de Campos Almeida Cardoso

Secretário Geral: Dr. Luiz Rodolpho de Souza Dantas

1.º Secretário: Dr. Henrique da Silveira Bulcão

2.º Secretário: Sr. Eduardo de Souza Romero

1.º Tesoureiro: Sr. Sady Alves da Costa

2.º Tesoureiro: Dr. Isaac Elbas

Superintendente Geral: Nelson de Oliveira Ramos

Nelson Ramos



Francisco Perdigão



Euclides de Brito



Cel. Sívio A. Santa Rosa



Levi Cravo



Ari Santana



COMISSÃO ESPORTIVA NACIONAL

Presidente: Francisco de Assis Perdigão

Membros: Levi Cravo, Euclides de Brito, Ari Cortes Santos, Manoel Porfírio.

E todos os presidentes das Comissões Desportivas Estaduais, das entidades filhadas, incluindo-se, ainda, o sr. Angelo Juliano, presidente da Comissão Desportiva Estadual do A. C. B., seção de São Paulo.

Angelo Juliano



Maelmo Santos



Marcelio Aurla



Manoel Porfírio



O BRASIL NOS CAMPEONATOS DO MUNDO

PILOTOS E MARCAS

Vocês estão vendo esta foto no plano inferior? E isto mesmo! É a partida da prova dos "Mil Quilômetros" da Cidade de "Venecia" Aires no Autódromo da Argentina, e largando no primeiro pelotão os brasileiros Celso Lara Barberis (14) e Christian Heins (4). Por que não temos o mesmo espetáculo no Brasil? Por acaso, é a Argentina superior ao Brasil no automobilismo? Perdemos a liderança em face desta gigantesca Praça de Esportes, do axilho que foi prestado diretamente ao volante Fangio, para se sagrar penta campeão do mundo.

Com a Gávea fomos os primeiros, hoje estamos reconquistando essa posição e aí está o "II Triunfal" Sul-Americano, quando conquistamos os três primeiros postos, com Ciro Cayres, Camillo Christofaro e Christian Heins, e não vamos perde-

los nas provas de Buenos Aires (8/5) e "El Finar" em Montevideo (15/5). Os dirigentes e volantes estrangeiros, que aqui estiveram afirmaram que os brasileiros foram muito inteligentes criando uma nova geração de volantes e superior àquela da Gávea. Assim de relance podemos contar mais de 15 excelentes volantes, e os que não acreditam no que afirmamos — colá muito comum no Brasil — observem o comportamen-

to deles nas provas de hoje. Por que então, não estamos nos Campeonatos do Mundo, para pilotos e marcas? Não recebemos subvenção, nem facilidades. Locais nos temos de sobra. Brasília, está aí mesmo, para o "Grande Prêmio Brasil" — segunda prova do Campeonato do Mundo para pilotos, a primeira é na Argentina: "Grande Prêmio Estado de São Paulo" — em Interlagos, segunda prova do Campeonato do Mundo para marcas; e finalmente, na Barra da Tijua, na pista especial, o "Grande Prêmio Estado da Guanabara" com os volantes que participaram das duas primeiras.

Esta é a sugestão que oferecemos ao Ilustre Presidente da República Dr. Juscelino Kubitschek. Ninguém acreditava também em Brasília. Hoje em dia, se não for na canelada, tem que ser no "pelto e na raça..."

A GÁVEA DOS BARÕES

Mozes Simas

Em 1933, às 9 horas e cinco minutos, precisamente, largavam sob os aplausos do público os concorrentes ao "1.º Grande Prêmio Cidade do Rio de Janeiro", despontando na frente o argentino Victorio Copoli, pilotando uma Bugatti, e mais atrás no bôlo, Primo Foresti com um Ford, Domingos Lopes, com um Centropiano e Manuel de Tefé, com uma Alfa Romeo 1.700, 6 cilindros com compressor. Luta de gigantes. Ao terminarem às 5 primeiras voltas, o volante argentino, levantava a Taça Dr. Carlos Gubler Manuel de Tefé reage e passa à liderança a corrida. O entusiasmo do público é magnético. Os aplausos abavam o ronco do motor da Alfa. Passa célere pela cronometragem na 15a. volta, conquistando sua primeira Taça, para terminar a



M. A. Barberis

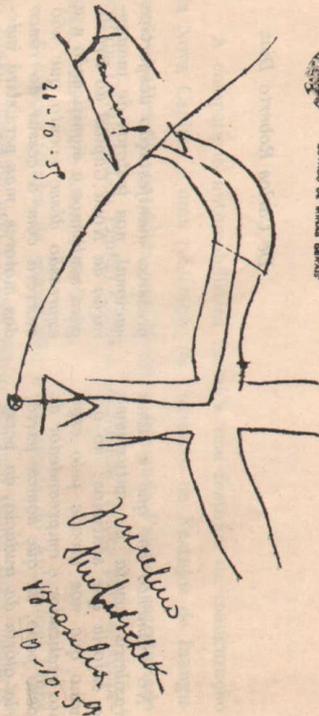
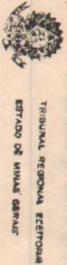
corrida em grande apoteose, às 12h 24'25" — cobrindo às 20 voltas do percurso em 3h19'25"1/5. Era a consagração. Em 39, com uma Maserati 1.500 cc - 6 cilindros com compressor, repete o feito de 33, com 2h44'6"8/10 para o mesmo percurso. Tem o pomposo título de Tri-campeão brasileiro, e um número considerável de outras vitórias, com inúmeras exibições no exterior. Em 37, pilotando uma posante "Auto Union" o Barão Von Hans Stuck, perdia para o italiano Pintacuda, por um erro de cálculo na gasolina — e com a diferença de segundos — mesmo assim, inscreveu o seu nome, como um dos recordistas da volta, com o extraordinário tempo de 7'29".

Em 1954 — o destino da Gávea já estava traçado. O Barão De Graf-Fentel, com um cartêl de vitórias impressionantes, vencida estupidamente, pilotando um caro Maserati All, naquele instante, a Gávea dava o seu último suspiro, tendo nos braços outro Barão, ela que ao nascer glorificara o Barão Manuel de Tefé.

3.a prova - Mecânica Nacional e Esporte - até 2.000 e acima - classificação em separado

N.º	VOLANTES	CARROS	VOLTAS								Classificação e tempo
			1	2	3	4	5	6	7	8	
18	Camilo Christofaro	Bongotti Esp.									
22	Luiz Valente	Duchen Esp.									
44	Cyro Cayres	Cayres Esp.									
48	Franco Clamanori	Eranco Esp.									
50	Lui A. Margarido	Luiz Esp.									
64	Naim Homsí	Homsí Esp.									
82	Christian Heins	Tubular Esp.									
3	Fernando Barreto	Maserati Esp.									
8	Gimenes Lopes	Porsche									
28	Celso L. Barberis	Maserati									
79	Marquês Della Porta	Ferrari									
80	"Tortuga"	Ferrari									
81	Jean L. Lacerda	Ferrari									
88	Paschoal Nastromagario										
6	Henrique Casini	Maserati									
8a.	Artur Souza Costa	Ferrari									
	Fritz D'Orei										
	Waldemar Santilli	Santilli Esp.									
	Rugero Peruzzi	Peruzzo Esp.									
	Jean Bergerot	Bergerot Esp.									

CROQUIS PRESIDENCIAL



Quando, depois de uma conversa entre os Srs. Conselheiro Manuel Teffé e José Luis Soares, secretário particular do Presidente Juscelino Kubitschek e integrante da Casa Civil da Presidência da República, foi aventada a possibilidade da realização de uma grande prova automobilística nos festejos de inauguração de Brasília, o Chefe da Nação demonstrou o mais vivo interesse pelo assunto. Desde logo ficou incumbido o diplomata e antigo volante, primeiro vencedor da Gávea e primeiro tri-campeão brasileiro, de ser o elemento de ligação com as autoridades do A. C. B.

Surgiu a oportunidade de um encontro, já em Brasília, de Manuel de Teffé com o Sr. Juscelino Kubitschek. O assunto voltou a ser ventilado. Pensava-se no traçado do circuito. O Presidente sugeriu aquilo que ficaria sendo o traçado definitivo e, despreocupadamente, tirando do bolso um envelope, desenhou o traçado que Teffé pediu para autografar. Essa nota curiosa e inédita, de um Presidente da República, desenhando o traçado de um circuito para a realização de uma competição automobilística traduz de forma eloquente o entusiasmo do Chefe da Nação pelo automobilismo, entusiasmo já demonstrado quando, como Prefeito de Belo Horizonte, organizou a disputa do Primeiro Circuito da Pampulha. O tempo passou, o Sr. Juscelino Kubitschek foi Governador de Minas e chegou à Presidência da República, mas a sucessão de postos, não diminuiu seu entusiasmo pelo automobilismo. Acima oferecemos o fac-simile do desenho presidencial.

OS QUE FICARAM NA ESTRADA

De Carlos Roberto Dias

No momento em que a alma brasileira exulta de entusiasmo na efórta que sentimos; no orgulho que nos invade pelo espírito realizador e empreendedor de nosso povo, de que somos parte; pela glória da audácia, da perseverança e da tenacidade, invadidos a nostalgia da saudade, nunca contrastasse empolgante de sublimidade, ao recordar aqueles que nos acompanharam, na mesma estrada, e que tiveram de ficar pelo Imperativo do Destino, que alguma dia também nos deverá fazer descer da cartilagem para que outros prossigam. Brasília, essa

antiagre que bem reflete o idealismo de um povo na concepção, a aguadável de seus artilhês, resercenta, também, para nos que lutamos anônimamente pelo desenvolvimento, pelo progresso e pela grandeza do automobilismo-esporte, o marco de uma nova era. Não temos por onde duvidar que esse marco signifique novos horizontes, embora outros já nos tenham enganado. Bastaria o fato do Presidente Juscelino Kubitschek de Oliveira ter recebido com entusiasmo a idéia da realização dessa magnífica festa do automobilismo, dentro da mais ex-

pressiva manifestação desportiva nacional, nos festejos de inauguração da Nova Capital do Brasil, para sentirmos a significação e a expressão desse evento que não morrerá com o cessar do ronco dos motores, mas persistirá indelévelmente marcada na própria história que algum dia contará a fundação e os festejos de inauguração dessa obra maravilhosamente onde passa a ter sede o Governo Federal da Nação.

Por tudo isso, nós exultamos. Vtemos a efórta de todo esse esplendor e dentro de nós, sentimos a ausência daqueles que hoje poderiam estar comunicando dos mesmos sentimentos, da mesma alegria, com sua flama de desportistas — sejam homens de governo, dirigentes, volantes ou os anônimos trabalhadores da imprensa, do rádio ou mais modernamente do televisão — integraram o grupo forte dessa comunidade que forma a grande família do automobilismo entre nós.

Sei-nos, pois, permitido, em meio das galas exuberantes de nossa alegria e de nosso entusiasmo, o saudoso pensamento de voltarinho à memória dos companheiros que ficaram na estrada.

Autoridades que funcionarão na competição em Brasília

A competição automobilística incluída nos festejos de inauguração da Nova Capital, é uma realização da Comissão de Festejos de Inauguração de Brasília, presidida pelo Ministro Armando Falcão; secretariada pelo dr. Osvaldo Maia Penido e com a assistência técnica para a competição, Conselheiro Manuel de Tefé.

A direção técnica da competição é da alçada do Automóvel Clube do Brasil, presidido pelo Coronel Sívrio Américo Santa Rosa; superintendente, Nelson de Oliveira e da Comissão Desportiva:

Presidente, Francisco de Assis Perdigão
Membros: Euclides de Brito, Levi Cravo, Ari Cortes Sant'Ana, Manoel Franqueira Santos Assistente: Manoel Porfirio

AUTORIDADES DA PROVA

Diretor da Corrida — Francisco de Assis Perdigão
Comissário Geral da Pista — Manoel Franqueira Santos
Juizes de Partida — Levi Cravo e Angelo Juliano
Juiz de Chegada — Euclides de Brito
Juizes de Abastecimento — Ari Cortes Sant'Ana e Manoel Porfirio
Departamento Técnico de Corridas — Marcello Avila
Cronometragem — Murilo Alves
Comissários de Sinalização — Francisco Anastácio e Henrique B. Gomes

REGULAMENTO DA PROVA

O AUTOMÓVEL CLUB DO BRASIL, sob os auspícios da Comissão de Festejos da Inauguração de Brasília, realizará no dia 22 de abril de 1960, com início às 8:30 horas, uma prova automobilística, organizada de acordo com o Código Desportivo Internacional, na Capital da República — BRASÍLIA — reservando-se o direito de admissão ou suspensão por motivo de força maior ou a critério da Comissão Desportiva do Automóvel Club do Brasil.

A prova será disputada em circuito fechado ao público, no sentido dos ponteiros do relógio, na distância de 22 quilômetros. Este regulamento terá força de Lei Desportiva, comprometendo-se os concorrentes e condutores a respeitá-lo e cumprir todos os seus dispositivos. A assinatura do boletim de inscrição implica no reconhecimento integral do texto do Regulamento, do Código Desportivo Internacional e seus anexos.

O concorrente e o condutor, e seus auxiliares, aceitam a condição de que não poderão recorrer aos poderes públicos ou judiciais, para dirimirem dúvidas ou questões que se relacionam com a corrida, em qualquer dos seus aspectos, reconhecendo, como únicos juízes competentes, os membros da Comissão Desportiva Brasileira e Nacional de Automobilismo. Para a apresentação de qualquer reclamação, deverá ser observado, pelo reclamante, o que prescreve o Cap. XII em seus artigos de números 168 a 176, do Código Desportivo Internacional.

O AUTOMÓVEL CLUB DO BRASIL, e a Comissão de Festejos da Inauguração de Brasília, excluem-se, tanto por si, como pelos seus órgãos auxiliares, de toda e qualquer responsabilidade civil e pelas infrações ou acidentes que se verificarem durante a corrida ou treinos, responsabilizando essa exclusiva daquelas que tenham cometido as infrações ou ocasionado acidentes.

O AUTOMÓVEL CLUB DO BRASIL, reserva-se o direito de recusar qualquer inscrição de concorrente ou condutor, independentemente de explicação a respeito.

As partidas das provas somente serão

dadas com um mínimo de 4 (quatro) carros, alinhados na faixa de partida até 5 (cinco) minutos antes da hora determinada para a largada.

Não será aprovada a inscrição de qualquer concorrente ou condutor que esteja cumprindo pena punitiva determinada pela P. I. A. ou Automóvel Club do Brasil, como também seu país de origem.

Não será aprovada a inscrição de qualquer concorrente ou condutor que não apresentar, no ato da inscrição, o cartão necessário no Código Internacional de Automobilismo, para o auto corrente.

O condutor correte obrigatoriamente só será permitida pseudônimos nos termos da inscrição.

No caso de impedimento imprevisto do condutor oficial de um carro, poderá o concorrente designar um suplente para substituí-lo, mediante pedido de inscrição que será aprovado ou não, de acordo com os termos do presente regulamento.

Durante o desenrolar das provas, serão rigorosamente observados os sinais convencionados no anexo H do Código Desportivo Internacional.

O condutor ou concorrente que desobedecer a sinalização será desclassificado sem o direito de qualquer justificativa. A desclassificação de um condutor ou concorrente, implica na desclassificação de seus(s) suplente(s).

A partida será dada em pelotões de 5 e 4 carros, assim sucessivamente. O critério para o alinhamento dos pelotões será de acordo com sorteio a ser realizado no local da prova — Brasília — em dia e hora previamente determinado.

O concorrente que partir antes do sinal convencional, será punido e terá o seu tempo total gasto no percurso acrescido de (1) minuto.

HOMENAGEM AOS VOLANTES

O automobilismo brasileiro edição 1960, só foi possível, depois de uma luta tempestuosa contra poderosas forças, que se utilizaram de todos os recursos possíveis para que o mesmo não ressurgisse. Elementos técnicos foram sollicitados à luta da reconquista do tempo perdido, homens de reconhecida capacidade no jornalismo e na política esportiva foram recrutados para essa grande batalha. Nas primeiras escaramuças, os volantes ficaram indecisos, hoje se lançaram ao que eles chamam de "Ano de Ouro", para identifica-los e registra-los nas páginas que serão escritas sobre o automobilismo de nossa época. Queremos assim, relacionar todos os volantes que ainda estão na linha de frente, e com os quais podemos contar a qualquer momento:

S. PAULO

Francisco Landi
Fritz D'Orei
Luiz Valente
Waldemar Santilli
José Gimenes
Celso Lara

Camilo Christofaro
Luiz A. Margarido
Emílio Bambello
Rugero Peruzzo
Antonio de Barros
Fascioli Mastromagari
Naim Homsi

Antonio Versa
Tomaz Aquino
Pereira Barreto
"Torruça"

Jean L. Lacerda
Marques Della Porta
Christian Hehs
Jean Bergerot
Albino Carrari
"Brazzil"
Waldemar Faktl
Eugênio Martins
Waldemar Costa
Guilherme Spera
Jorge Bezerra
Clivo Cayres
Ivo Rizzardi

Alberto Uria
Mario Cesar

R. G. DO SUL

Oriando Menezes
Arístides Bertoni
Julio Andreatta
Aldo Costa

Nectivo Camozzato
Breno Fornari
Catarino Andreatta
Karl Ives
Mario Vecchio

Odoaldo Reginato
José Asmiz
Raul Fernandes
Juan Nacif
Antonio Pianella
Haroldo Dreux
Oswaldo Nascimento
Dirceu Oliveira
Oladi Breno

DISTRITO FEDERAL

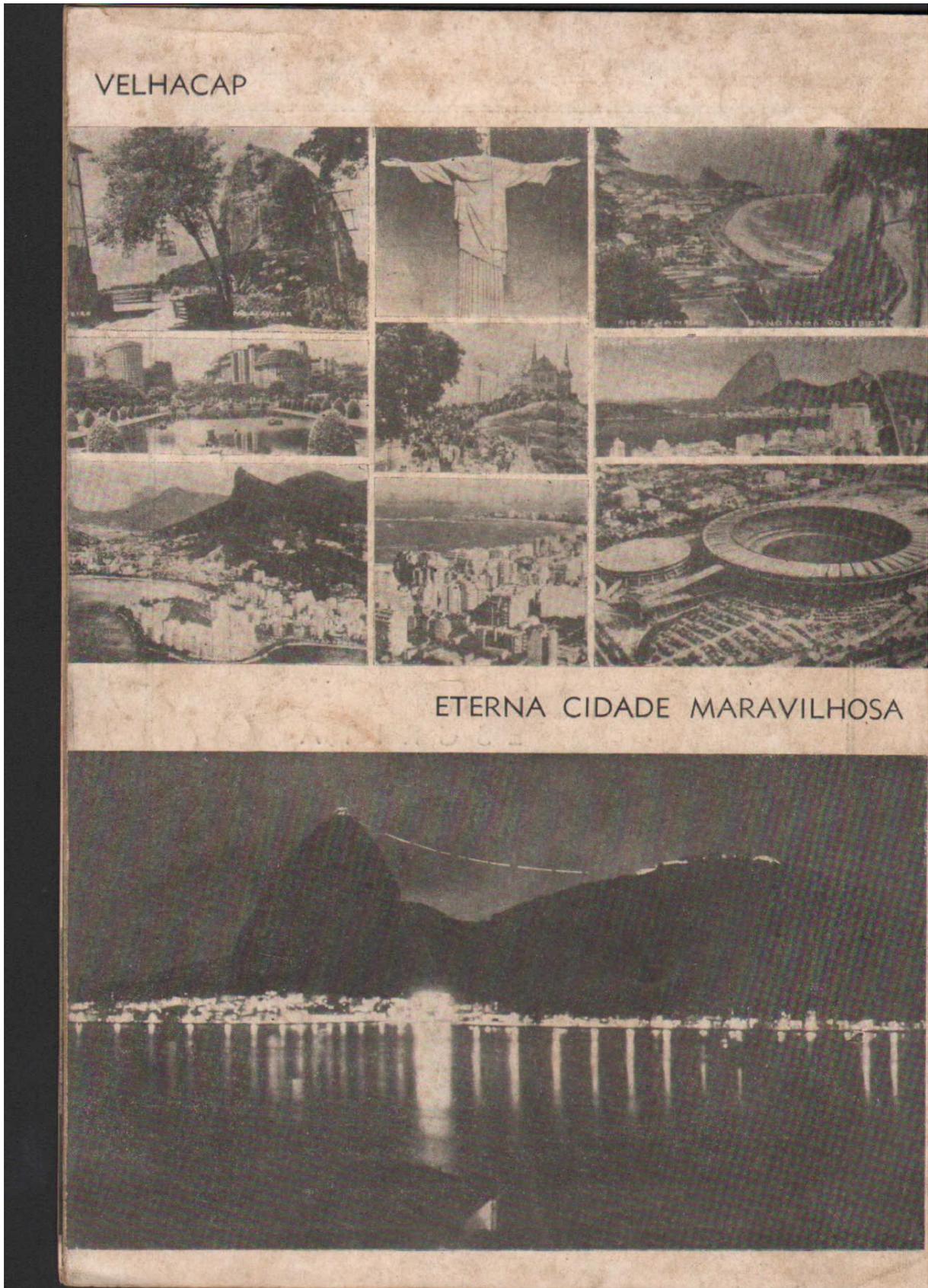
Leví Carvo
Henrique Casini
Aurelio Ferreira
Henrique Casini
Arthur S. Costa
Severino Silva

MINAS GERAIS

Julio Duarte
João Regueira
Alexandre Rodrigues
Luiz Gomes
Edgard Morais
Paulo Marinho
Augusto Romagnueta
José Geraldo Brito

SANTA CATARINA

Von Stockler
Raul Lepper



ANEXO III: Regulamento Mil Quilômetros de Brasília de 1962.

GRANDE PROVA AUTOMOBILÍSTICA
MIL QUILOMETROS DE BRASÍLIA

REGULAMENTO

Art 1º O VOLKS CLUBE DO BRASIL e o AUTOMÓVEL CLUB DO BRASIL, sucursal de Brasília, realizarão, sob os auspícios dos DIÁRIOS ASSOCIADOS DE BRASÍLIA e da TV, BRASÍLIA, Canal 6, a grande prova automobilística denominada “OS MIL QUILOMETROS DE BRASÍLIA”, com partida às ZERO horas do dia 29 de abril, circundando as duas Asas do Plano Piloto, contornando o Lago Paranoá, cujo circuito, constará em detalhes no anexo deste Regulamento e se desenvolverá, obedecendo-se as normas do Código Desportivo Internacional, reservando-se, entretanto os promotores, o direito de adiá-la, ou suspendê-la, por motivos de força maior, ou a critério das comissões desportivas das entidades promotoras.

Art 2º A prova será disputada em circuito fechado ao público, com a partida lançada no estilo “LE MANS” e a chegada se dará na faixa oficial, em frente à CRONOMETRAGEM que estará a cargo do AUTOMÓVEL CLUB DO BRASIL, Comissão de corridas do Rio de Janeiro.

Art 3º Tanto o VOLKS CLUBE DO BRASIL, como o AUTOMÓVEL CLUB DO BRASIL eximem-se por si, como pelos seus órgãos auxiliares, de toda e qualquer responsabilidade civil e penal, pelas infrações ou acidentes que se verificarem durante os treinos ou na corrida, responsabilidades civil e penal, pelas infrações ou acidentes que se verificarem durante os treinos ou na corrida, responsabilidade essa, daqueles que cometerem infrações ou ocasionem acidentes.

Art 4º A prova ao se denominar “OS MIL QUILOMETROS DE BRASÍLIA” se realizará em comemoração ao 2º aniversário da NOVA CAPITAL DO BRASIL, em homenagem às grandes realizações brasileiras, e se repetirá todos os anos, na mesma data, exclusivamente a carros de fabricação nacional, dos tipos: turismo, gran-turismo, e esporte, com classificação nas seguintes categorias:

CATEGORIA A – Volkswagen e Dauphine

CATEGORIA B – DKW, Aero Willys, Simca Chambord e Presidence, e Gordini

CATEGORIA C – JK e Interlagos

Esta divisão foi determinada, não em razão de cilindrada, mas, das reais possibilidades dos materiais empregados na fabricação dos automóveis brasileiros, evidenciando o alto nível técnico e de progresso em que se encontra a nossa indústria básica.

§ 1º. Os carros concorrentes que alinharão para partida deverão ser sem exceção, aprovado pelo GEIA, externamente STANDARD, permitindo-se, entretanto as alterações que se seguem:

I CARROCERIA – Deverá ser rigorosamente igual aos carros expostos à venda, do mesmo material e do mesmo peso. Todos os mecanismos de portas capô e mala devem funcionar rigorosamente bem. É permitida a retirada de pára-choques, calotas e assento traseiro, podendo o assento do condutor ser substituído por outro de tipo mais adequado à condução em alta velocidade. É obrigatório, como medida de segurança pessoal, a adaptação do tubo de aço, conhecido com a denominação de SANTO ANTÔNIO, contornando internamente, as colunas laterais e o teto. Este tubo não poderá ter diâmetro externo menor que 1 ¼ de polegada, com parede de no mínimo 2 milímetros de espessura.

II MOTOR – É permitida qualquer alteração no motor desde que se mantenham inalterados o curso dos pistões e transmissão, que devem ser originais de fábrica, muito embora se admita o reforço dos suportes, calços e de conjunto de embreagem.

III SUSPENSÃO – Poderá ser reforçada com adição de amortecedores, estabilizadores ou tensores.

IV FREIOS – Os freios deverão ser originais, permitindo-se apenas reforços nos tambores e rodas.

V CARBURAÇÃO – Não será permitida a alteração do número de carburadores, os quais podem ser substituídos por carburadores de corpo duplo, sem superalimentadores ou compressores, facultando-se à vontade do concorrente, o uso ou não

do filtro de ar, ou a sua substituição. O combustível a ser usado por todos os carros, em qualquer categoria, será o conhecido como GASOLINA AZUL, fornecido por uma única Companhia de Petróleo, o qual não poderá ter outros aditivos, nem injeção de elementos de qualquer espécie, com exceção feita aos lubrificantes de válvulas, do tipo BARDHAL, KOTO ou similar. É permitido o aumento do volume do tanque de gasolina e proibido o uso de tanque de qualquer dimensão nos compartimentos internos do carro, ou abertura de orifícios na carroceria, na tentativa de beneficiar o abastecimento.

VI CONTROLES – É facultada a instalação no painel de instrumentos, de mostradores de controles, tais como: Tacômetros, medidores de pressão ou de temperatura.

Art 5º Cada carro poderá ser conduzido por dois (2) pilotos, devidamente inscritos dentro das normas estabelecidas pelo AUTOMÓVEL CLUB DO BRASIL, ficando a critério de cada um, as suas alternativas.

Art 6º As inscrições serão abertas na data da publicação deste regulamento e encerradas 2 horas antes da hora de partida, no Edifício da TV Brasília, na Av. W-3, em Brasília, para onde devem ser remetidas as inscrições dos estados.

Art 7º Somente serão consideradas as inscrições que acompanharem um depósito de Cr\$ 14.000,00 (quatorze mil cruzeiros) destinados à taxa de inscrição de Cr\$ 4.000,00 (quatro mil cruzeiros) e uma taxa de garantia de comparecimento, no valor de Cr\$ 10.000,00 (dez mil cruzeiros). A taxa de garantia de comparecimento far-se-á por cheque do valor correspondente, o qual será devolvido ao concorrente, no local e hora estabelecidos para a partida da prova. Caso o inscrito não compareça por motivos não justificados, a taxa de garantia reverterá em benefício das entidades promotoras.

Art 8º O VOLKS CLUBE DO BRASIL e o AUTOMÓVEL CLUB DO BRASIL, reservam-se o direito de recusar qualquer inscrição de concorrente ou condutor, independente de explicações a respeito.

Art 9º Não será aprovada a inscrição de qualquer concorrente ou condutor que esteja cumprindo pena punitiva pela FEDERAÇÃO INTERNACIONAL DE AUTOMOBILISMO ou pelo AUTOMÓVEL CLUB DO BRASIL.

Art 10º Não será aprovada a inscrição de qualquer concorrente ou condutor que não apresentar ou não requerer no ato, o cartão estabelecido pelo Código Internacional de Automobilismo, para o corrente ano.

Art 11º Os condutores poderão usar pseudônimos registrados nas inscrições e se obrigam a correr munidos de capacetes protetores.

Art 12º No caso de impedimento imprevisto do condutor oficial de um carro poderá este designar um suplente para substituí-lo, mediante pedido de inscrição, que será aprovado ou não, de acordo com os termos do presente regulamento.

Art 13º O número de voltas para a prova, e os prêmios correspondentes às categorias constantes do Art.º 4º serão determinados no anexo deste Regulamento, ficando estabelecido que, no caso de empate, os prêmios e as taças serão entregues aos vencedores, mediante sorteios. No caso de desclassificação os prêmios e as taças, bem como a classificação, passarão a pertencer ao condutor e concorrentes imediatamente colocado, após o desclassificado.

Art 14º Durante o desenrolar da prova, serão rigorosamente observados os sinais convencionados do anexo H, do Código Desportivo Internacional.

§ ÚNICO O condutor ou concorrente que desrespeitar a sinalização será desclassificado, sem o direito de qualquer justificativa. A desclassificação de um condutor ou concorrente, implica na desclassificação de seu suplente.

Art 15º A prova terminará com a chegada do primeiro carro que houver cumprido o percurso total. A classificação será estabelecida na base do tempo empregado para efetuar o percurso, à proporção da passagem dos carros pelo controle da CRONOMETRAGEM.

Art 16º Toda e qualquer reclamação no concernente ao desenvolvimento da prova, deverá ser feita por escrito, dentro do prazo de uma hora, após o término da prova e o depósito a ser feito pelo reclamante, é fixado em Cr\$ 4.000,00 (quatro mil cruzeiros) sem o que serão levadas em consideração as reclamações feitas.

§ ÚNICO Caso seja procedente a reclamação, o depósito efetuado, será devolvido ao reclamante.

Art 17º Este regulamento se constitui em Lei Desportiva, comprometendo-se os concorrentes e condutores em respeitá-lo e cumpri-lo em todos os seus dispositivos. A assinatura do Boletim de Inscrição implica no reconhecimento integral do texto deste Regulamento e do Código Internacional e seus Anexos. Os concorrentes e condutores aceitam a condição de que não poderão recorrer aos poderes Públicos ou Judiciários para dirimirem dúvidas ou questões que se relacionam com a corrida, reconhecimento como únicos juizes competentes, os membros da Comissão Desportiva Nacional de Automobilismo. Para apresentação de qualquer reclamação, deverá ser observado pelo reclamante, o que prescreve o Capítulo XII e seus artigos de números 168 a 176 do Código Desportivo Internacional.

Art 18º Os casos omissos deste Regulamento serão resolvidos pelas Comissões Desportivas e de Corridas do VOLKS CLUB DO BRASIL e do AUTOMÓVEL CLUB DO BRASIL, Sucursal de Brasília.

Brasília, 21 de março de 1962 **AUTOMÓVEL**

CLUB DO BRASIL

SUCURSAL BRASÍLIA

Comissão de Corridas

EDUARDO T. R. TAURISANO

PRESIDENTE

J. Henrique Raupp

Presidente do Volks Clube do Brasil e

da Comissão de Corridas do Automóvel

Club do Brasil, Sucursal de Brasília.