



Revista Brasileira de Ciências do Esporte

ISSN: 0101-3289

rbceonline@gmail.com

Colégio Brasileiro de Ciências do Esporte  
Brasil

ANDRADE DE MELO, VICTOR

O AUTOMÓVEL, O AUTOMOBILISMO E A MODERNIDADE NO BRASIL (1891-1908)

Revista Brasileira de Ciências do Esporte, vol. 30, núm. 1, septiembre, 2008, pp. 201-203

Colégio Brasileiro de Ciências do Esporte

Curitiba, Brasil

Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=401338534013>

- Como citar este artigo
- Número completo
- Mais artigos
- Home da revista no Redalyc

redalyc.org

Sistema de Informação Científica

Rede de Revistas Científicas da América Latina, Caribe, Espanha e Portugal

Projeto acadêmico sem fins lucrativos desenvolvido no âmbito da iniciativa Acesso Aberto

# O AUTOMÓVEL, O AUTOMOBILISMO E A MODERNIDADE NO BRASIL (1891-1908)

Dr. VICTOR ANDRADE DE MELO

Professor do Programa de Pós-Graduação em História Comparada do  
Instituto de Filosofia e Ciências Sociais e da Escola de Educação Física e

Desportos da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ)

Coordenador de "Sport": Laboratório de História do

Esporte e do Lazer ([www.sport.ifcs.ufrj.br](http://www.sport.ifcs.ufrj.br))

Bolsista de produtividade em pesquisa – Conselho Nacional de  
Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq)

## RESUMO

*O automóvel é um dos símbolos mais importantes do século XX. O automobilismo, em grande medida, é entendido como o exponencial dessa representação simbólica. Este artigo tem por objetivo, a partir de considerações sobre a chegada do automóvel e a configuração das práticas esportivas no Brasil na transição dos séculos XIX e XX, discutir os primeiros momentos do automobilismo no país, seus sentidos e significados naquele instante: a articulação das idéias de progresso, ciência, desafio, aventura. Argumentamos que o automobilismo nos permite lançar um olhar sobre nossa história, a partir da melhor compreensão do conjunto de dimensões simbólicas construídas ao redor de um novo artefato tecnológico: o automóvel.*

*PALAVRAS-CHAVE: Automobilismo; automóvel; história do esporte; modernidade.*

*Oh! O automóvel é o Criador da época vertiginosa em que tudo se faz depressa. Porque tudo se faz depressa, com o relógio na mão e ganhando vertiginosamente tempo ao tempo. Que idéia faremos do século passado? [...] O automóvel fez ter uma apudorada pena do passado.*

João do Rio, 1911 apud GOMES, 2005, p. 60<sup>1</sup>

## INTRODUÇÃO

Este artigo tem por objetivo, a partir de considerações sobre a chegada do automóvel e a configuração das práticas esportivas no Brasil na transição dos séculos XIX e XX, discutir os primeiros momentos do automobilismo no país, seus sentidos e significados naquele instante: a articulação das idéias de progresso, ciência, desafio, aventura.

Centramos nossos esforços de investigação e interpretação nas cidades do Rio de Janeiro e São Paulo, pela importância que na época ocupavam no cenário nacional: a primeira, a capital federal, a que melhor encarnava as pretensões da modernidade; a segunda, uma das que mais rapidamente se industrializaria, já central nas decisões políticas. Além disso, em ambas identificamos as primeiras ocorrências do automobilismo brasileiro.

Encarado como substituto e superação da natureza (de cavalos e da força humana), o automóvel é uma marca da chamada Segunda Revolução Industrial e um dos símbolos mais importantes do século XX. O automobilismo, em grande medida, é entendido como o exponencial dessa representação simbólica.

Nesse quadro, o automobilismo deve ser entendido a partir de uma dupla dimensão: não só o esporte das corridas de carros, considerando a idéia de campo esportivo de Pierre Bourdieu (1983), como também o ato de utilizar o artefato automóvel, que, inclusive, inicialmente era encarado como uma atitude esportiva, nesse caso eminentemente relacionada a um estilo de vida moderno:

Era como uma modalidade esportiva que os carros eram encarados em sua primeira aparição na cena urbana, importados pelos novos protagonistas sociais, o que contribuiu de forma decisiva para sua instantânea identificação como o clímax da modernidade (SEVCENKO, 1998a, p. 558).

Inserido no contexto social, cultural, político e econômico do Brasil da transição dos séculos XIX e XX, argumentamos que o automobilismo nos permite lançar um olhar sobre nossa história, a partir da melhor compreensão do conjunto de dimensões simbólicas construídas ao redor de um novo artefato tecnológico, o

---

<sup>1</sup> Citação retirada da crônica "A era do automóvel", de João do Rio, publicada originalmente no livro *A vida vertiginosa do Rio* (1911).

automóvel. Trata-se de uma mirada sobre o processo de modernização do país, de sua entrada na modernidade.

## O DESEJO DE SER MODERNO

*O automóvel é o símbolo por excelência do moderno no início do século XX. Sua chegada a diferentes partes do mundo ilustra a trajetória irresistível da mobilidade. Chega a máquina bufante, o novo súrio mecânico, o carro de fogo, envolvido numa nuvem de pó. E montado no cavalo mecânico chega o mensageiro da motorização. Enquanto o arauto medieval levava mensagens, determinava as festas de cavalaria e organizava os registros da nobreza, o piloto introduz o não visto e o estranho, na forma de antecipação do futuro. Vem de longe anunciando grande transformação.*  
GIUCCI, 2004, p. 263

A influência e o impacto de novas invenções é uma das características marcantes do rápido conjunto de mudanças em curso no decorrer do século XIX, notadamente na Europa e nos Estados Unidos, um processo que não demorou a ter reflexos em outros países, inclusive no Brasil.

Esses novos artefatos, mais do que injunções de natureza econômica, contribuem para a reestruturação da forma de viver, tanto porque facilitam o cotidiano dos indivíduos (ainda que inicialmente tenham sido mesmo os membros das elites os que podiam ter acesso a essas novas benesses modernas) quanto porque explicitam símbolos que expressam a construção de um novo ideário<sup>2</sup>. Idéias caras à modernidade relacionam-se a esses novos objetos, que, na verdade, comumente geram práticas ao seu redor: a ciência, o progresso, a velocidade, a fugacidade, a mobilidade.

O avanço tecnológico não influenciava somente os momentos do trabalho, mas também o tempo da diversão. Aliás, uma decorrência do desenvolvimento do modelo de produção fabril foi exatamente o estabelecimento de fronteiras mais claras entre os dois momentos. Nesse cenário, inclusive em função do crescimento das cidades, outra decorrência das mudanças dos parâmetros econômicos, e com a valorização do espaço público como *locus* privilegiado de vivências sociais, as atividades de lazer ganham destaque<sup>3</sup>.

Articulava-se, assim, tecnologia, progresso, ciência, diversão:

O fonógrafo, o cinema (uma grande novidade, muitas vezes chamada de "a invenção do século"), as exposições universais (aliando a demonstração de avanços tecnológicos

---

<sup>2</sup> Uma discussão sobre esses acontecimentos pode ser obtida nos estudos de Sevckenko (1998b) e de Charney e Schwartz (2001).

<sup>3</sup> Para mais informações, ver estudo de Corbin (2001).

com situações festivas), as exposições musicais e de dança, a melhoria das condições para a manutenção dos cafés abertos à noite e para a realização de funções teatrais noturnas (possíveis graças à "milagrosa luz elétrica"), a nova configuração dos espetáculos esportivos (com os recordes e resultados sendo aferidos com precisão pelo uso de cronômetros) são alguns dos exemplos de como a tecnologia esteve presente não só na esfera do trabalho, mas também na da diversão, envolvendo todos e tudo em novas e cada vez mais crescentes estratégias comerciais, marcas de uma indústria cultural que dava seus primeiros passos, já configurada a partir da articulação das idéias de consumo e espetáculo (MELO; SCHETINO, 2008, p. 35).

O automobilismo deve ser entendido nesse quadro de ocorrências. Automóveis são úteis para o trabalho (transporte de pessoas ou de cargas) e para a diversão (ampliavam as possibilidades de passeio e geraram um esporte específico). Serviam para potencializar a busca da natureza, algo valorizado nas décadas finais do século XIX em função do rápido crescimento das cidades, e também ajudavam a celebrar, com as competições e seus recordes, a grande excitabilidade urbana. Pertencem aos indivíduos, funcionando mesmo como forma de *status* e distinção, mas seu uso é público: devem ser exibidos para o exponenciar de seus símbolos perante o teatro social<sup>4</sup>.

O processo de transição do antigo regime para o capitalismo industrial, no qual o Estado-nação ocupa espaço de importância, desencadeou a necessidade de conquista de mercado mundiais, promovendo um forte trânsito de trocas culturais, em que o que vinha dos países centrais, líderes do processo, tinha grande influência e impacto nas culturas locais. Como bem define Eric Hobsbawm (1988): "O mundo estava dividido entre uma parte menor, onde o 'progresso' nascera, e outras, muito maior, onde chegava como conquistador estrangeiro, ajudado por minorias de colaboradores locais" (p. 35).

Nos anos finais do século XIX esse conjunto de idéias, e no seu bojo os automóveis, começa a chegar ao Brasil, ainda que o processo somente se tornasse mais bem configurado já na década inicial dos anos de 1900. A influência inglesa fazia-se perceber nos primórdios de nossa industrialização, mas do ponto de vista cultural forte também foi o impacto das reformas urbanas parisienses conduzidas pelo barão Haussmann (prefeito de Paris entre os anos de 1853 e 1870), no âmbito do governo de Napoleão III<sup>5</sup>.

---

4. Para mais informações sobre a importância e o papel dos automóveis, ver os estudos de Featherstone (2004), de Gartman (2004) e de Giucci (2004).

5. Devemos, contudo, considerar cuidadosamente certas especificidades já que nosso contexto histórico era bastante distinto: o segundo momento da industrialização mundial foi para nós, na verdade, os primórdios desse modelo de produção (ainda que existam algumas esporádicas e importantes iniciativas anteriores).

O Rio de Janeiro, capital do Brasil àquela altura, incorporava plenamente o papel da metrópole, sede do governo, centro cultural, foco do desenvolvimento, irradiadora dos novos hábitos e costumes. Nessa cidade identificamos claramente um processo de busca do espaço público como *locus* de vivência social e de valorização das atividades de lazer, obviamente com peculiaridades e diferenças do que ocorria no cenário europeu<sup>6</sup>.

Em São Paulo, que assumiria o papel de liderança econômica do país, o mesmo processo pode ser observado. Ainda que o processo de industrialização fosse mesmo mais intenso do que na capital e que, em grande medida, na década final do século XIX, o protagonismo político estivesse para lá se deslocando, a cidade ainda teria que passar por mudanças maiores do que as do Rio de Janeiro, inclusive do ponto de vista cultural.

Não eram poucas as tensões entre a elite ligada à agricultura cafeeira, os novos industriais e uma população composta por indivíduos de muitas localidades distintas, já que a cidade recebera um grande fluxo de migrantes e imigrantes<sup>7</sup>. Como afirma Rago (2004):

É possível sugerir que a experiência histórica da vida urbana paulistana difere em grande parte da dos outros estados do país, em princípio, devido ao fenômeno do desenraizamento produzido pela imigração e pela mistura das várias culturas que aqui se encontram favorecendo o cosmopolitismo (p. 420).

Nessas cidades cresce o “desejo de ser moderno”, de ajustar e inserir o país na grande onda mundial do final do século XIX. Industrialização, reformas urbanas, preocupações com a higiene e com a saúde, estabelecimento de novos hábitos, controle e perseguição de “costumes ultrapassados”, importação de produtos: essas são propostas que se encontram nos discursos e nas práticas de alguns daqueles que detêm o poder de designar os rumos da sociedade brasileira.

Uma clara expressão são as ações dos prefeitos Antonio da Silva Prado e Francisco Pereira Passos, ambos de famílias tradicionais, ligadas à economia cafeeira, que se deixaram encantar pelas novas promessas da modernidade. Suas gestões são marcadas por projetos semelhantes, não sendo poucas as comparações que foram estabelecidas pela imprensa do momento. No que nos interessa mais diretamente, uma das marcas foi a abertura de novas vias de acesso (ruas, avenidas e estradas), entre muitas outras intervenções no espaço urbano<sup>8</sup>. Nesse cenário, valoriza-se o automóvel.

---

<sup>6</sup> Para mais informações, ver os estudos de Needell (1993) e de Melo (2001).

<sup>7</sup> Sobre o impacto desse processo nas práticas de lazer da população paulistana, ver os estudos de Bruno (1991) e de Miranda (2004).

<sup>8</sup> Antonio Prado foi um dos mais importantes políticos do Brasil na transição dos séculos XIX e

É também no *fin de siècle* que podemos observar nessas cidades:

a melhor estruturação de um mercado de diversões, que incluía espetáculos musicais e teatrais, os primeiros momentos de nosso cinema e o crescimento da organização, presença e diversificação das práticas esportivas, onde se destaca o remo. Ele é fundamentalmente um esporte conduzido pelas camadas médias e novo estrato das elites em formação (profissionais liberais, gente do comércio e primeiros industriais). Sua identidade se constrói em oposição ao turfe, já estruturado anteriormente (desde o início da segunda metade do século XIX), muito relacionado à aristocracia de origem rural. É o esporte que vai se adequar mais plenamente às novas características urbanas em delineamento, estando eivado de uma forte preocupação moral que marcava os “novos tempos” (MELO, 2008, p. 65).

Nesse momento vemos a estruturação de outros esportes: o atletismo, a natação, o futebol, o ciclismo. Algumas modalidades, embora aí comecem a se organizar, não chegarão a se desenvolver com força no país; o rúgbi e o cricket são exemplos. Antigas práticas, mesmo que perseguidas, continuarão a dividir espaço na preferência popular: jogos de pelotas, brigas de galo, touradas. Os esportes passam a ser entendidos como um estilo de vida, adequado aos que se pretendiam modernos, expressão dos novos tempos, novos hábitos e de uma nova relação com o corpo, com a higiene e com a saúde; sinal de um novo conjunto de símbolos valorizados (MELO, 2001).

Os primórdios do automobilismo no Brasil são parte desse contexto histórico, dialogando com os aspectos sociais, econômicos, políticos e culturais, entre os quais se encontrava o delineamento do campo esportivo.

## O AUTOMÓVEL CHEGA AO BRASIL<sup>9</sup>

*E, subitamente, é a era do automóvel. O monstro transformador irrompeu, bufando, por entre os descombros da cidade velha, e como nas mágicas e na natureza, aspérrima educadora, tudo transformou com aparências novas e novas aspirações. Quando os meus olhos se abriram para as agruras e também para os prazeres da vida, a*

---

XX. Foi prefeito de São Paulo (1899-1911) e marcou sua gestão pelas intensas reformas urbanas, pelas tentativas de modernização da cidade, pelo estímulo à industrialização e pelo incentivo à imigração. Francisco Pereira Passos foi prefeito plenipotenciário do Rio de Janeiro na gestão Rodrigues Alves (1902-1906). Junto com Paulo de Frontin, Lauro Muller, Francisco Bicalho e Oswaldo Cruz foi um dos responsáveis pelas grandes mudanças urbanísticas e iniciativas de saneamento na cidade.

<sup>9</sup>. Na construção dos próximos itens, foram utilizados os estudos de Gonçalves (1966, 1988), Stiel (1984), Talock (1996), e Scali (2004).

*cidade, toda estreita e toda mau piso, eriçava o pedregulho contra o animal de lenda,  
que acabava de ser inventado em França.*

João do Rio, 1911 apud GOMES, 2005, p. 57

É largamente aceito que o primeiro automóvel tenha chegado ao Brasil pelas mãos de Alberto Santos Dumont, um dos precursores da aviação, desde muito jovem interessado pelas “fascinantes máquinas modernas”, o que levou seu pai a enviá-lo à Europa, para que aprendesse mais sobre essas “novidades do novo mundo”.

Em Paris, Dumont acompanhou com fascínio o desenvolvimento dos motores de explosão, tanto pelo gosto pela velocidade e pela aventura que cercava os novos automóveis quanto porque vislumbrava aí uma possibilidade de resolver seus problemas técnicos relativos ao seu intuito de criar “máquinas de voar”. Em 1890, adquire seu primeiro carro, um Peugeot.

Dumont adquiriu muitos outros veículos e sempre os usou como laboratório para seus inventos, chegando a dar significativas contribuições para o aperfeiçoamento dos motores. Acompanhou de perto a criação e foi membro ativo do Automóvel Clube da França. Como piloto e organizador de provas, envolveu-se ativamente com corridas de automóveis, normalmente nos à época comuns circuitos entre cidades (Paris-Nice; Paris-Amsterdã; Paris-Rouen; Nice-La Turbie; entre outros). Chegou certa feita a afirmar:

É bem certo que se não houvesse me dedicado à aerostação, ter-me-ia feito entusiasta das corridas de automóveis, passando continuamente dum tipo pra outro, procurando constantemente uma velocidade superior, avançando com os progressos da indústria, como fazem tantos do novel espírito esportivo parisiense<sup>10</sup>.

Em 1891, Dumont desembarca no Porto de Santos com seu Peugeot, com motor de dois cilindros da marca Daimler. Logo transferido para a cidade de São Paulo, pode-se imaginar a surpresa da população ao ver aquela máquina barulhenta deslocando-se pelas ruas sem a necessidade de cavalos para a tração<sup>11</sup>. Logo a novidade atraiu a atenção de alguns membros das elites.

Devemos ter em conta que, como demonstra Weber (1988), automóveis, bicicletas, balões e aviões estavam imersos em um mesmo contexto histórico, compartilhando símbolos caros à modernidade: “o amor ao perigo e à novidade, à velocidade e à aventura” (p. 251). Não surpreende, assim, que, no Brasil, alguns

<sup>10</sup> Citação retirada de “Santos Dumont por ele mesmo”, disponível em: <http://www.sbfisica.org.br/fne/Vol7/Num2/V13a02.pdf>. Acesso em: 2 mar. 2008.

<sup>11</sup> Na verdade, quem mais usou esse carro foi seu irmão, Henrique Santos Dumont.

personagens também se envolvessem simultaneamente com essas máquinas: além de Dumont, podemos citar ainda Sylvio Penteado e Edu Chaves, ambos inclusive amigos do “Pai da Aviação”.

Sylvio, em 1905, surpreendera São Paulo ao percorrer seus céus com um balão dirigível. Foi proprietário de um dos primeiros automóveis da cidade e corredor em provas automobilísticas. A família Penteado é mesmo emblemática das mudanças na capital paulista. O patriarca, Antonio, embora ligado ao setor cafeeiro, era incentivador da industrialização, a começar por suas fazendas. O irmão, Armando, era colecionador de obras de arte, com predileção pelas inovações artísticas. Olívia Guedes, casada com Inácio Penteado, foi uma das a pioneiramente abrir os salões para artistas da vanguarda paulistana (como Tarsila do Amaral e Oswald de Andrade), e uma das primeiras militantes feministas do Brasil.

Edu Chaves, filho de Anésia Prado (irmã de Antonio Prado), era membro de uma tradicional família de cafeicultores e foi também proprietário de um dos primeiros automóveis do país. Passou para a história por suas conquistas na aviação: foi o primeiro, junto com Roland Garros, a voar o trecho São Paulo–Rio de Janeiro e o pioneiro do mundo a realizar vôos noturnos.

No Rio de Janeiro, o primeiro automóvel desembarcou alguns anos depois: em 1895, José do Patrocínio, líder abolicionista e importante personagem da política nacional, também importou o seu da Europa, um Serpollet, causando na população sensações semelhantes às observadas em São Paulo: “Gente de guarda-chuva debaixo do braço, parava estarecida como se tivesse visto um bicho de Marte ou um aparelho de morte imediata” (João do Rio, 1911 apud GOMES, 2005, p. 57).

Patrocínio também passou para a história do automobilismo pelo acidente em que esteve envolvido com Olavo Bilac, poeta ligado à defesa da modernização do país. No ano de 1897, com Bilac na direção, perderam o controle do veículo, que se chocou contra uma árvore, sem maiores danos para a saúde de ambos<sup>12</sup>.

No mesmo ano, ocorrera outro acidente na cidade, com o carro de Álvaro Fernandes da Costa Braga, utilizado para transporte de mercadorias de sua empresa Moinho de Ouro: burros que tracionavam um bonde, assustados, atacam o veículo. Já nos primeiros anos do século XX tem grande impacto na imprensa um atropelamento ocorrido no bairro da Tijuca.

A grande repercussão dos acidentes tem relação com os personagens envolvidos, importantes figuras da política e da cultura nacional naquela transição

---

<sup>12</sup> Curiosamente, no fim de sua vida, Bonifácio também se dedicou ao sonho de voar, empenhando-se, sem sucesso, na construção de um dirigível.

de séculos, nomes emblemáticos das mudanças em curso, mas também com as preocupações que cercaram a chegada dos primeiros automóveis, notadamente com a segurança dos transeuntes, inclusive porque as ruas não tinham qualquer forma de preparação para o tráfego. O mesmo pode ser observado na França e nos Estados Unidos, como demonstra o estudo de Singer (2001).

Giucci (2004) vai direto ao ponto:

O acidente é a praga da modernidade cinética. Pode ser mencionada, mas é indesejado, mal recebido e o drama o acompanha como uma sombra. Tudo é projetado para estimular a fluidez do sistema, para garantir a circulação permanente [...]. Mas vale aqui considerar os “efeitos perversos”, pois os projetos têm conseqüências inesperadas. É quando os técnicos são chamados para resolver imprevistos: somos perseguidos pelo fantasma da “tecnologia fora de controle” (p. 78).

O fato é que a sensação de velocidade, inicialmente expressa pelo desempenho dos bondes elétricos, exige o ajuste do mecanismo sensorio, maior atenção e alerta. O automóvel invadia as ruas onde antes pedestres passavam sem grande preocupação, a passos lentos. A cidade deveria ser ordenada e ele seria o novo rei, causando susto com seu barulho, sua imagem de poder. Na mesma medida, os carros fascinavam. No Rio de Janeiro, em 1900, foi, por exemplo, marcante a chegada do “veloz” Decauville de Fernando Guerra Duval, um automóvel com motor de explosão, que tinha de ser abastecido com benzina em razão da falta de gasolina. Sobre essa relação dúbia da população com o automóvel, bem capta Saliba (1998, p. 333):

No caso brasileiro, fosse porque sua utilização só teria uma generalização muito tardia – apenas no começo da década de 1930 –, a representação desse moderno meio de transporte assume uma particularidade, ora metafórica, ora de rejeição moralista, mas sempre paródica.

O perfil dos primeiros proprietários brasileiros de automóveis era semelhante: membros das elites, que gozavam de algum sucesso financeiro no momento e que, mesmo quando originários de famílias tradicionais, possuíam, em maior ou menor grau, relação com o projeto de modernização do país. O uso do veículo estava relacionado inicialmente mais à busca de elementos de *status* e distinção, uma forma de vinculação ao “civilizado mundo moderno”, do que a interesses econômicos. Logo, todavia, ambos o sentidos dividiriam espaço: indústrias e comércios adquiriram carros para facilitar o escoamento de seus produtos<sup>13</sup>.

---

<sup>13</sup> Além da já citada Moinho de Ouro, vale destacar a fábrica de chocolates Falchi, que em 1904 já tinha uma frota de veículos.

Assim, não surpreende que, em São Paulo, alguns dos primeiros carros tenham sido de propriedade do Conde Álvares Penteado e de Francisco Matarazzo. No Rio de Janeiro, em 1905 o Barão do Rio Branco importará o seu Protos, com o qual desfilava pela recém-inaugurada Avenida Central.

Scali (2004) estima que entre 1891 e 1907 tenham sido importados cerca de 600 carros; entre 1908 e 1913, mais 9.915 unidades foram trazidas do exterior. Com isso, se gestou um mercado: surgem importadoras<sup>14</sup>, fábricas de peças, mecânicos e *chauffeurs*, os responsáveis pela condução dos veículos daqueles que não sabiam ou não desejavam dirigir, caso de Felisberto Caldeira, motorista dos presidentes Campos Salles e Rodrigues Alves.

## PRIMEIROS DESAFIOS, PRIMEIROS AVENTURAS

*Creer que la naturaleza se encuentra donde existe el desorden, la incomodidad, lo caótico (lo "natural" como dicen las almas agrestes) y sobre todo donde falta la mano del hombre, es un error lamentable. Los futuristas detestamos lo campestre, la paz del bosque, el murmullo del arroyo... Preferimos al hombre trastornado por la pasión o la locura del genio, las grandes barridas populares, los ruidos metálicos, el rugido de la muchedumbre. Las pistas, las competiciones atléticas, las Carreras nos exaltan! La meta es para nosotros el maravilloso símbolo de la modernidad!*

BOCCIONI, 2004, p. 17

No contexto antes narrado, não demoraria também a se desenvolver no Brasil outros usos para os carros, já correntes na Europa: os desafios de longos percursos e as corridas de automóveis.

Logo no início do século XX são realizadas algumas corridas, duas das quais deixaram algum registro, ambas contando com poucos competidores e com breves percursos. Estima-se que foram desafios entre entusiastas e que já tenham atraído um bom público, curiosos com a grande novidade que chegava ao país.

A primeira corrida ocorreu em São Paulo, em 1902, tendo como local o Hipódromo da Mooca; foi vencida por José Paulino Nogueira Filho<sup>15</sup>. A segunda

---

<sup>14</sup> Uma das primeiras foi a Rodovalho e Cia, de propriedade de Antonio Proost Rodovalho, um dos pioneiros do comércio em São Paulo.

<sup>15</sup> Membro de uma família de Campinas ligada ao comércio, ao ramo financeiro e aos primórdios da industrialização. Antimonarquistas e abolicionistas, os Nogueira estiveram engajados na busca da modernização do país. Nogueira Filho morou em Paris, onde conhecera o automóvel, e no Brasil esteve envolvido com movimentos importantes da sociedade paulistana, como a criação do Automóvel Clube de São Paulo e a fundação da Companhia Dramática de São Paulo.

foi realizada no Rio de Janeiro, em 1905. Entre os nomes dos pilotos, sabemos da participação de Willy Borghoff<sup>16</sup> e Primo Fiorese<sup>17</sup>. Essa corrida foi organizada, por sugestão de Pereira Passos, para comemorar as obras de remodelação do Largo do Machado.

Devemos lembrar que Passos esteve também envolvido com outros esportes, notadamente com o remo, por ele entendido como uma forma de celebrar os “novos tempos” da sociedade brasileira. Mais ainda, tentara interferir no Carnaval carioca, substituindo as antigas práticas tradicionais (notadamente as brincadeiras do entrudo e os batuques) pelo corso, com desfile de automóveis, a exemplo do que ocorria na Europa. Da mesma forma, realizou muitas “Batalhas das Flores”, mais uma inspiração francesa, um concurso entre carros que desfilavam ornados<sup>18</sup>. Lembremos ainda que algumas de suas principais obras foram grandes avenidas, como a Central e a Beira-Mar, que deveriam simbolizar o moderno e o futuro. Para inaugurá-las, Passos as percorreu de carro.

Em 1908 um evento de grande impacto marca a história do automobilismo no país: a pioneira aventura automobilística em solos brasileiros. O fato é bastante simbólico: um francês (o Conde Lesdain), já conhecido como desbravador por seus feitos na Ásia e na África, auxiliado por três outros franceses (Henri Trotet, Gaston Conte e Albert Vivès), faz o percurso Rio de Janeiro–São Paulo, justamente as duas cidades mais envolvidas com o automóvel, percorrendo 700 quilômetros em aproximadamente 35 dias; para tal, fez uso de um Brasier.

Foi o segundo espanto que Lesdain causou na população: anteriormente tinha subido o Corcovado de carro, o que atraiu a admiração e o investimento daqueles cariocas que já estavam envolvidos com o Automóvel Clube do Brasil, criado em 1907, no Rio de Janeiro, instalado na antiga sede do Clube Guanabareense, em Botafogo.

Para entender a inserção do Automóvel Clube do Brasil no quadro político nacional basta lembrar que seu primeiro presidente foi Aarão Reis, um dos mais convictos adeptos do positivismo, dirigente de várias iniciativas marcadamente ligadas à modernidade: foi um dos responsáveis pela introdução do bonde elétrico no país, diretor da Companhia Ferroviária, presidente de empresas e indústrias, urbanista

---

<sup>16</sup> Alemão, foi o primeiro no Brasil a importar carros da marca Opel. Depois estabeleceu negócios de autopeças. Sua família deu seguimento tanto ao envolvimento com o ramo quanto à prática do automobilismo.

<sup>17</sup> Fiorese foi um dos mais longevos pilotos do automobilismo nacional; chegou a disputar a importante prova “Mil Milhas de Interlagos”, em 1956, quando já tinha 73 anos.

<sup>18</sup> A Batalha de Flores também foi implantada por Antonio Prado em São Paulo.

e engenheiro em importantes obras, inclusive a instalação da nova capital mineira, Belo Horizonte, além de autor de vários artigos sobre a importância da eletricidade e das novas técnicas modernas<sup>19</sup>.

Mais do que uma agremiação que organizaria um esporte, pensava-se em uma associação que articulasse os interesses econômicos da nação, os novos símbolos em construção para a sociedade que se desejava e o controle dos sentidos e significados de uma prática. Na verdade, o mesmo já se observara com o turfe, cujos clubes argumentavam que um de seus intuitos era contribuir para o desenvolvimento da boa raça de cavalos brasileiros, e com o remo, cujos envolvidos argumentavam que um de seus interesses era o aperfeiçoamento da Marinha nacional (MELO, 2001).

Os jornais cariocas e paulistanos informaram que Lesdain e equipe, no trajeto, tiveram que dinamitar barreiras, enfrentaram problemas de gasolina, se perderam no percurso, encararam péssimas estradas e pontes caindo; é quase a narrativa de um filme de ação. A representação é de que se tratava de uma grande aventura (e realmente o era, pelas condições do caminho), o que fascinou a muitos. Ao chegarem a São Paulo, foram saudados pela população e recebidos com honra nas residências mais ilustres, onde inclusive se encontravam alguns daqueles que seriam responsáveis pelo desenvolvimento do automobilismo na cidade.

Entre esses estava Antonio Prado Júnior, filho do prefeito Antonio Prado, dirigente de um importante clube (o Atlético Paulistano), um dos nomes mais importantes da nova geração de São Paulo. Tendo voltado de recente período na Europa, de lá trouxera o fascínio pelo automóvel e o desejo de contribuir para consolidar sua presença no país. Na verdade, Prado Júnior já estava envolvido com o ciclismo, com o futebol, com o atletismo, com o tênis, tendo sido um dos nomes mais importantes do esporte paulistano e brasileiro até a década de 1930, quando esteve ainda envolvido com a criação do Comitê Olímpico Nacional e foi membro do Comitê Olímpico Internacional<sup>20</sup>.

Lesdain anunciara que o próximo desafio era ir de São Paulo a Santos de carro. Prado Júnior e um grupo decidem realizar desafio semelhante ainda no mesmo ano de 1908. Compunham a equipe: Paulo Prado (que não completou o percurso, voltando com o Sizaire et Naudin que quebrara), Clóvis Glicério (engenheiro e amante do esporte), Mário Cardim (jornalista do jornal *O Estado de S. Paulo*), Bento Canavarro (sertanista), Mallé (condutor) e José Carlos (mecânico).

---

<sup>19</sup> Para mais informações, ver artigo de Lopes (2003).

<sup>20</sup> Prado Júnior futuramente seria prefeito do Rio de Janeiro e uma das marcas de sua administração foi conceber um plano de remodelação e embelezamento da cidade, no qual ganhou destaque a facilitação do fluxo de automóveis. Para mais informações, ver estudo de Melo (2007b).

A narrativa da viagem uma vez mais reforça o caráter de aventura e de superação que mobilizou a equipe. O grupo teve que superar péssimas estradas (com barreiras, atoleiros, pedras e árvores caídas), más condições de clima, um dos carros quebrados, inexperiência na condução. Assim, depois de aproximadamente 37 horas de viagem, somente com um veículo, um Motobloc, a equipe chegou a seu destino. O feito foi denominado de “Caravana de Bandeirantes sobre rodas de borrachas” e saudado efusivamente na cidade.

Três foram os desdobramentos dessas aventuras. Um deles foi a reprodução de experiências semelhantes em outras cidades. Por exemplo, Gastão de Almeida<sup>21</sup>, Braz da Nova Friburgo e o mecânico Jean Chocolat, no mesmo ano de 1908, fazem o percurso Rio de Janeiro–Petrópolis em três dias, sendo da mesma forma saudados ao chegarem à cidade da serra<sup>22</sup>.

Outro foi a criação do Automóvel Clube de São Paulo, em 1908, já tendo em vista a preparação de uma corrida de automóveis, o terceiro desdobramento. A agremiação declarava que tinha por objetivo, para além de promover competições, lutar pela construção e conservação de estradas adequadas. No âmbito desse clube também estavam presentes as tensões do cenário paulistano daquele momento:

Aliás, nem mesmo entre as elites dominantes, os “quatrocentões do café” e os industriais italianos, como Matarazzo, Crespi e Gamba, as portas estiveram totalmente abertas. Até 1918, certos imigrantes ricos não tinham acesso aos clubes sociais de maior prestígio, como o Jockey, o Automóvel Club e o Clube São Paulo. Os fazendeiros do café aceitavam apenas parcialmente as alianças, inclusive as matrimoniais, que estabeleciam com as famílias dos empresários imigrantes, mesmo daqueles que ganhavam maior espaço na concorrência econômica (RAGO, 2004, p. 399).

A cerimônia de fundação bem expressa o perfil da iniciativa: no palacete Martini-co, primeiro edifício de escritórios da cidade (futura sede da Companhia de Eletricidade Light, do jornal *O Estado de S. Paulo* e de várias instituições financeiras), reuniram-se nomes de destaque da política e economia paulistanas, entre os quais o já citado Antonio Prado Júnior (entre outros tantos dessa família, inclusive seu pai), Antonio de Pádua Sales (deputado e um dos líderes da Guerra Civil de 1932), o já citado engenheiro Clóvis Glicério, Edgar Conceição e Numa de Oliveira (dois dos futuros organizadores da Semana de Arte Moderna de 1922), o já citado José Paulino Nogueira Filho, e dois representantes da família Penteadó, os irmãos Sílvio e Armando.

21. Almeida é um dos pilotos mais importantes dos primeiros momentos do automobilismo brasileiro, participante e vencedor de muitas das corridas pioneiras.

22. Para mais informações, ver o acervo Histórico de Gabriel Kopke Reis, disponível em: <http://www.earp.arthur.nom.br/default.htm>. Acesso em: 10 mar. 2008. Outras informações também disponíveis no sítio do Instituto Histórico de Petrópolis: <http://www.ihp.org.br>.

Foi esse grupo que organizou a primeira corrida de automóveis mais estruturada do Brasil: o Circuito de Itapecerica, realizado ainda em 1908, assunto para um outro estudo<sup>23</sup>.

## CONCLUSÃO

A chegada dos automóveis tem um impacto significativo no imaginário da população, inclusive nas percepções e sensibilidades cotidianas: a crescente excitabilidade pública cerca a todos em um frenesi do qual poucos escapam. O automobilismo é um índice e indicador desse processo e tem relação inclusive com o conjunto de mudanças corporais e de vestimenta em curso (SANT'ANNA, 2001). O carro ainda era uma novidade, mas cada vez mais se fazia notável.

O automóvel e o automobilismo, nos anos finais da década inicial do século XX, viveram um primeiro momento de popularidade. Em 1907, por exemplo, é lançada uma das mais importantes revistas da época, cujo intuito era exatamente apresentar um panorama da nova sociedade e sua excitabilidade pública, os novos costumes, uma revista da moda, enfim. Como nome adotou uma onomatopéia ligada ao automóvel: *Fon Fon*.

Na *Fon Fon* e nas outras revistas da ocasião, os carros seriam constantemente retratados pelos novos ilustradores, marcas de um tempo em que o avanço tecnológico permitia uma reprodução mais adequada de imagens: entre eles, J. Carlos, Calixto e Raul Pederneiras. No cinema, o esporte é pela primeira vez exibido em 1908, um curta sobre o Circuito de Itapecerica. Logo ele estaria também presente na obra de literatos como João do Rio e Lima Barreto.

Não surpreende, assim, que, nos anos iniciais da década de 1910, João do Rio vá comentar:

Um simples mortal há vinte anos passados seria incapaz de compreender, apesar de todas as letras e as palavras por inteiro [...] Hoje, nós ouvimos diálogos bizarros:

- Foste ao ACB?

- Léss

- Marca da Fábrica?

- FIAT 60 HP. Tenho que escrever ao ACOTUK

O que em palestra diz-se ligando as letras em palavras de aspecto volapuckeano, mas que traduzido para o vulgar significa que o cavaleiro tem uma máquina da Fábrica Italiana de Automóveis de Turim, da força de 60 cavalos e que vão escrever para o Automóvel Club do Reino Unido (1911 apud GOMES, 2005, p. 59).

---

<sup>23</sup> Discuti mais profundamente esse momento posterior em artigo de 2007 (2007b).

Enfim, nos anos iniciais do século XX as cidades do Rio de Janeiro e São Paulo já conviviam com novos nomes: Renault, Peugeot, Fiat, Daimler, Delage, Mercedes Benz, Alfa Romeo, Bugatti, Delage, entre outros. O mundo de quatro rodas e da velocidade desembarcava definitivamente no país. Estava inaugurada a era do automóvel e do automobilismo brasileiro.

### The automobile, the automobilism and modernity in Brazil (1891-1908)

*ABSTRACT: The automobile is one of the most important symbols of the twentieth century. The automobilism is understood as the exponential of this symbolic representation. This article aims, from considerations about the arrival of the automobile and configuration of sports in Brazil in the transition of the XIX and XX centuries, to discuss the early moments of the automobilism in the country, its senses and meanings at that moment: the articulation of ideas of progress, science, challenge, adventure. We argue that the automobilism allows us to launch a look at our history, from better understanding of all the dimensions symbolic built around a new technological artifact: the automobile.*

*KEY WORDS: Automobile; automobilism; sport history; modernity.*

### El automóvil, el automovilismo y la modernidad en Brasil (1891-1908)

*RESUMEN: El automóvil es uno de los símbolos más importantes del siglo XX. El automovilismo es entendido, en gran medida, como el exponencial de esta representación simbólica. Este artículo tiene el objetivo, a partir de consideraciones sobre la llegada del automóvil y la configuración de los deportes en Brasil en la transición de los siglos XIX y XX, discutir los primeros momentos del automovilismo en el país, sus sentidos y significados en aquello momento: la articulación de las ideas de progreso, ciencia, desafío, aventura. Planteamos que el automovilismo nos permite lanzar una mirada sobre nuestra historia, desde la mejor comprensión del conjunto de dimensiones simbólicas construidas alrededor de un nuevo dispositivo tecnológico: el automóvil.*

*PALABRAS CLAVES: Automovilismo; automóvil; historia del deporte; modernidad.*

## REFERÊNCIAS

- BOURDIEU, P. Como é possível ser esportivo? In: \_\_\_\_\_. *Questões de sociologia*. Rio de Janeiro: Marco Zero, 1983. p. 136-163.
- BOCCIONI, U. *Estética y arte futuristas*. Barcelona: Quaderns Crema, 2004.
- BRUNO, E. S. *História e tradições da cidade de São Paulo*. São Paulo: Hucitec, 1991.
- CHARNEY, L.; SCHWARTZ, V. (Orgs.). *O cinema e a invenção da vida moderna*. São Paulo: Cosac & Naify, 2001.
- CORBIN, A. (Org.). *História dos tempos livres*. Lisboa: Teorema, 2001.
- FEATHERSTONE, M. Automobilities: an introduction. *Theory, Culture & Society*, v. 21, n. 4-5, p. 1-24, 2004.
- GARTMAN, D. Three ages of the automobile: the cultural logics of the car. *Theory, Culture & Society*, v. 21, n. 4-5, p. 169-195, 2004.
- GIUCCI, G. *A vida cultural do automóvel*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004.
- GOMES, R. *Nossos clássicos – João do Rio*. Rio de Janeiro: Agir, 2005.
- GONÇALVES, V. C. *Automóveis no Brasil – 1893-1966*. São Paulo: Editora do Automóvel, 1966.
- \_\_\_\_\_. *A primeira corrida na América do Sul*. São Paulo: Empresa das Artes, 1988.
- HOBSBAWM, E. *A era dos impérios*. São Paulo: Paz e Terra, 1988.
- LOPES, H. M. Aarão Reis: pensamento econômico, social e político de inspiração positivista. *Revista Eletrônica de Economia*, v. 1, n. 1, mar. 2003. Disponível em: <[http://www.viannajr.edu.br/revista/eco/doc/artigo\\_00003.pdf](http://www.viannajr.edu.br/revista/eco/doc/artigo_00003.pdf)>. Acesso em: 14 mar. 2008.
- MELO, V. A. de. *Cidade sportiva: primórdios do esporte no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Relume Dumará/Faperj, 2001.
- \_\_\_\_\_. *Dicionário de História do Esporte – século XIX e início do século XX*. Campinas: Autores Associados, 2007a.
- \_\_\_\_\_. *Antes de Fittipaldi, Piquet e Senna: o automobilismo no Brasil (1908-1954)*. Rio de Janeiro: s.ed., 2007b (Mimeografado).
- \_\_\_\_\_. *Esporte, propaganda e publicidade no Rio de Janeiro da transição dos séculos XIX e XX*. *Revista Brasileira de Ciências do Esporte*, Campinas: CBCE/Autores Associados, v. 29, n. 3, p. 25-40, maio 2008.
- \_\_\_\_\_.; SCHETINO, A. A bicicleta, o ciclismo e as mulheres na transição dos séculos XIX e XX. *Estudos Feministas*, v. 16, 2008 (no prelo).

MIRANDA, C. R. T. de. *Na trilha da Macunáima*: ensaio para uma política pública de lazer. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2004.

NEEDEL, J. D. *Belle Époque tropical*. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

RAGO, M. A invenção do cotidiano na Metrópole: sociabilidade e lazer em São Paulo, 1900-1950. In: PORTA, P. (Org.). *História da cidade de São Paulo*. São Paulo: Paz e Terra, 2004. p. 387-436.

SALIBA, E. T. A dimensão cômica da vida privada na República. In: SEVCENKO, N. (Org.). *A história da vida privada no Brasil: da Belle Époque à era do rádio*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. p. 289-366.

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

SCALI, Paulo. *Circuitos de rua – 1908-1958*. Porto Alegre: Imagens da Terra, 2004.

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

\_\_\_\_\_. O prelúdio republicano, astúcias da ordem e ilusões do progresso. In: \_\_\_\_\_. (Org.). *A história da vida privada no Brasil: da Belle Époque à era do rádio*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998b. p. 7-48.

SINGER, B. Modernidade, hiperestímulo e início do sensacionalismo. In: CHARNEY, L.; SCHWARTZ, V. (Orgs.). *O cinema e a invenção da vida moderna*. São Paulo: Cosac e Naify, 2001. p. 115-150.

STIEL, W. C. *História do transporte urbano no Brasil*. São Paulo: Editora Pini/EBTU, 1984.

TALOCK, A. C. *El automóvil en América del Sur*: orígenes – Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay. Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental, 1996.

WEBER, E. *França fin de siècle*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

Recebido: 30 mar. 2008

Aprovado: 20 maio 2008

Endereço para correspondência  
Victor Andrade de Melo  
Praia de Botafogo, 472/810 – Botafogo  
Rio de Janeiro-RJ  
CEP 22250-040