



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE
INSTITUTO DE EDUCAÇÃO**

*DOS “PEGAS” ÀS PRIMEIRAS CORRIDAS OFICIAIS DE AUTOMOBILISMO
DE RUA EM PORTO ALEGRE NA DÉCADA DE 1920*

**Paula Andreatta Maduro¹
Ester Liberato Pereira²
Janice Zarpellon Mazo³**

RESUMO: A questão norteadora do estudo é como se sucederam as corridas oficiais de automobilismo de rua, em Porto Alegre, nas décadas de 1920 e 1930. Por meio da análise de documentos impressos e fontes orais, evidenciou-se que as primeiras disputas automobilísticas, realizadas no princípio do século XX, eram denominadas “pegas de rua”. As primeiras corridas oficiais são organizadas somente em meados da década de 1920. Mesmo assim, os “pegas de rua” continuam sendo realizados.

Palavras-chave: Automobilismo. Corridas oficiais Automobilísticas. História do Esporte.

*FROM ILLEGAL STREET RACES TO THE FIRST STREET AUTOMOBILISM
OFFICIAL RACES IN PORTO ALEGRE IN THE DECADE OF 1920*

ABSTRACT: The guiding question of the study is how street automobilism official races ensued, in Porto Alegre, in the 1920s and 1930s. Through the analysis of printed documents and oral sources, it became clear that the first automobile disputes, held at the beginning of the twentieth century, were called “illegal street races”. The first official races are organized only in the mid-1920s. Still, “illegal street races” continue being held.

Keywords: Sport. Automobilism. Automobilism official Races. History of Sport.

¹ Possui graduação em Licenciatura em Educação Física pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (1988). Especialização em Ciências do Esporte pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (1993). Mestre em Ciências do Movimento Humano (2010) pelo PPGCMH da ESEF- UFRGS. Atualmente é Professora de Educação Física da Rede Escolar da Prefeitura de Porto Alegre, Professora Horista das Faculdades Integradas São Judas Tadeu e Professora Horista da Universidade Luterana do Brasil. Coordenadora do curso de Pós-Graduação de Educação Física Escolar da ULBRA.

² Doutoranda do Programa de Pós-Graduação em Ciências do Movimento Humano na Escola de Educação Física (ESEF) da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), na linha de pesquisa Representações Sociais do Movimento Humano (início/2012). Mestre pelo Programa de Pós-Graduação em Ciências do Movimento Humano da ESEF/UFRGS, na linha de pesquisa Representações Sociais do Movimento Humano (2012). Especialista em Equoterapia pela Universidade Tuiuti do Paraná (UTP) (2012). Graduada em Licenciatura Plena em Educação Física pela ESEF/UFRGS (2009). Intercâmbios com bolsa na Faculdade de Desporto (FADEUP) da Universidade do Porto (UP) (Portugal) e na Facultad de Educación Física (FACDEF) da Universidad Nacional de Tucumán (UNT) (Argentina) durante a graduação.

³ Professora dos cursos de Licenciatura e Bacharelado em Educação Física e do Programa de Pós-Graduação em Ciências do Movimento Humano da ESEF/UFRGS. Tutora do Programa de Educação Tutorial da Educação Física da UFRGS. Realiza pesquisas em História do Esporte e da Educação Física e Estudos Olímpicos.



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE
INSTITUTO DE EDUCAÇÃO**

*DOS “PEGAS” ÀS PRIMEIRAS CORRIDAS OFICIAIS DE AUTOMOBILISMO
DE RUA EM PORTO ALEGRE NA DÉCADA DE 1920*

*DESDE LAS CARRERAS CALLEJERAS A LAS PRIMERAS CARRERAS DE
AUTOMOVILISMO DE CALLE OFICIALES EN PORTO ALEGRE EN LA DÉCADA
DE 1920*

RESUMEN: La pregunta que guió el estudio es como las carreras de automovilismo de calle oficiales se sucedieron, en Porto Alegre, en las décadas de 1920 y 1930. A través del análisis de los documentos impresos y fuentes orales, se hizo evidente que las primeras disputas de automovilismo, que tuvieron lugar a principios del siglo XX, se llamaron “carreras callejeras”. Las primeras carreras oficiales se organizan solo a mediados de la década de 1920. Sin embargo, las “carreras callejeras” todavía se siguen realizando.

Palabras clave: Automovilismo. Carreras de Automovilismo Oficiales. Historia del Deporte.

INTRODUÇÃO

No início do século XX, começou a circular o primeiro automóvel nas ruas da cidade de Porto Alegre, capital do estado do Rio Grande do Sul. Não foi apenas a paisagem urbana que conquistou, mas ele também encantou os porto-alegrenses. O automóvel emerge como um dos símbolos mais importantes do século que recém se iniciara, contribuindo para a transformação da vida urbana na capital do Estado.

A paisagem de Porto Alegre, na primeira década do século XX, era composta por bondes puxados a cavalo, os quais foram sendo substituídos por bondes movidos a energia e também pelo aumento lento do número de carros. Era uma cidade que desencadeara, gradualmente, o processo de modernização. Neste cenário, o automóvel era um símbolo na construção do imaginário da modernidade.

No início da década de 1920, a instalação das revendas *Ford* e *Chevrolet*, em Porto Alegre, assim como o aumento do número das empresas de transporte de carga e passageiros, impeliram o crescimento de automóveis circulando pelas ruas da cidade (SCALI, 2005). Pela iniciativa de mecânicos e pilotos destas empresas, como também de proprietários dos veículos, emergiu uma prática denominada de “pegas de rua”. Eram disputas que aconteciam nas ruas da cidade, também designadas de “carreiras”, caracterizadas como uma forma de entretenimento que servia para testar a velocidade dos carros, como também a habilidade dos pilotos.



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE
INSTITUTO DE EDUCAÇÃO**

*DOS “PEGAS” ÀS PRIMEIRAS CORRIDAS OFICIAIS DE AUTOMOBILISMO
DE RUA EM PORTO ALEGRE NA DÉCADA DE 1920*

Os “pegas de rua” surgiram de maneira espontânea, em diversas regiões do estado do Rio Grande do Sul (SCALI, 2005), multiplicando-se as disputas até a segunda metade dos anos 1920. Neste mesmo tempo, foi organizada a primeira corrida oficial de automobilismo pelas ruas da capital: I Corrida do Quilômetro Lançado. Depois desta iniciativa, são promovidas outras corridas oficiais de rua; todavia, esta conjuntura não implicou, em um primeiro momento, na extinção dos “pegas de rua”.

Frente a este panorama, emerge a questão central do estudo: como se sucederam estas corridas em Porto Alegre, nas décadas de 1920 e 1930? A fim de buscar construir uma versão sobre sua emergência na cidade de Porto Alegre, no início do século XX, foram coletadas e analisadas fontes impressas e orais.

No que diz respeito às fontes impressas, foram examinados os cinco volumes dos livros patrocinados pela empresa de autopeças *Mahle*, em parceria com o Museu Brasileiro do Automobilismo, localizado na cidade de Passo Fundo, no Rio Grande do Sul. Outra fonte consultada foi o catálogo “O Esporte e a Educação Física na Revista do Globo (1929-1967)”, produzido por Mazo (2004). A Revista do Globo foi editada pela Livraria Editora Globo de Porto Alegre, durante quase 40 anos, e, desde o primeiro número dos seus 943 exemplares, dedicou reportagens aos esportes. Também foi realizada uma pesquisa documental em jornais porto-alegrenses, tais como: *Correio do Povo*, *Folha da Tarde* e *Diário de Notícias*. Tais periódicos foram escolhidos por serem os de maior circulação e os que divulgavam aos leitores o que estava acontecendo no meio das corridas. Ainda foi consultado o *Almanaque Esportivo do Rio Grande do Sul*, organizado por José Ferreira Amaro Junior, cujos exemplares fazem parte do acervo da Biblioteca da ESEF/UFRGS e do Memorial SOGIPA. As demais fontes impressas foram obtidas junto ao Museu de Tecnologia da ULBRA/Canoas no Rio Grande do Sul. Cabe ressaltar que a pesquisa documental no arquivo do Automóvel Clube do Rio Grande do Sul não foi possível, pois a documentação foi consumida em um incêndio na década de 1970.

As fontes orais foram constituídas a partir da coleta de depoimentos com pessoas que participaram como piloto, dirigente ou mecânico das corridas no período estudado. Foram realizadas duas entrevistas, a saber: José Asmuz e Paulo Trevisan. Faz-se a ressalva de que, em alguns casos, desempenhavam mais de uma função ao mesmo



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE
INSTITUTO DE EDUCAÇÃO**

*DOS “PEGAS” ÀS PRIMEIRAS CORRIDAS OFICIAIS DE AUTOMOBILISMO
DE RUA EM PORTO ALEGRE NA DÉCADA DE 1920*

tempo, como, por exemplo, atuando como piloto e dirigente. O número reduzido de entrevistados deve-se ao fato da existência de poucos pilotos, dirigentes e mecânicos vivos, que tivessem participado das primeiras corridas automobilísticas. As entrevistas foram gravadas (fita cassete em áudio) e, posteriormente, transcritas pelas próprias pesquisadoras. As entrevistas transcritas foram enviadas para os entrevistados autorizarem o uso assinando o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (projeto de pesquisa aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa da UFRGS, processo número 2008217).

As fontes impressas e os depoimentos orais foram coletados e submetidos à análise qualitativa do conteúdo, conforme princípios metodológicos de Thompson (1992) e Flick (2004). Na sequência, apresentamos a narrativa histórica que resultou do confronto das fontes consultadas para o presente estudo.

A CHEGADA DO AUTOMÓVEL EM PORTO ALEGRE

No Brasil, em 1891, chegou o primeiro automóvel, trazido por Alberto Santos Dumont, que o viu, pela primeira vez, em Paris, aos 18 anos de idade, durante viagem à Europa. Trouxe, de lá, um carro da marca *Peugeot*, tendo que aprender rapidamente a manejá-lo, ainda em Paris, antes de retornar ao Brasil. O principal interesse de Santos Dumont era conhecer a mecânica do automóvel, e não dirigi-lo, tanto que o primeiro a dirigi-lo pelas ruas de São Paulo, em 1893, foi seu irmão, Henrique. Santos Dumont também fez experiências com o motor *Daimler*.

No final do século XIX, passaram a trafegar, nas ruas de São Paulo, vistosos automóveis, sobretudo europeus. Eram carros de alto custo, fabricados de forma artesanal e que despertavam a curiosidade dos pedestres (MENEGAZ, 2002). Já no início do século XX, em São Paulo, começaram a aparecer outros modelos. Dentre estes, o conhecido como “baratinha”, que foi muito utilizado nas corridas disputadas pelas ruas da cidade denominadas de “pegas das baratinhas”, justamente em razão do modelo.

No Rio Grande do Sul, a chegada do automóvel foi mais tardia em relação a São



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE
INSTITUTO DE EDUCAÇÃO**

*DOS “PEGAS” ÀS PRIMEIRAS CORRIDAS OFICIAIS DE AUTOMOBILISMO
DE RUA EM PORTO ALEGRE NA DÉCADA DE 1920*

Paulo. Em 1901, o primeiro importado foi da marca *Chase*, por Avelino Reis, com motor de três cilindros e número de série 96, movido a gasolina (MENEGAZ, 2002, p. 11) e o primeiro a circular pelas ruas da capital do Estado, Porto Alegre, um *De Dion Bouton*, com um cilindro e 10 cavalos de força, importado da França pelo imigrante italiano Januário Grecco, em 15 de abril de 1906.

Porém, tanto no Rio Grande do Sul como em São Paulo, ainda não existiam pessoas capazes de dirigir os automóveis. Conforme está descrito em “A história da indústria de autopeças no Brasil” (A HISTÓRIA, 2000, p. 9): “ainda na primeira década do século XX, em 1907, foi fundado o Automóvel Clube do Brasil, com a finalidade de estimular nas pessoas o gosto pelo automobilismo e promover a formação de motoristas”. Os motoristas eram tão raros que, um ano antes, o governo paulista foi obrigado a contratar um chofer (da palavra francesa *chauffer*, motorista) como cocheiro, pois o cargo não existia nos quadros da administração pública. Porém, se eram grandes as dificuldades para se contratar motoristas para dirigi-los maior ainda era a escassez de mecânicos capacitados para decifrar seu motor.

Enquanto no Brasil, o automóvel era uma novidade no início do século XX, cumpre lembrar que, no cenário mundial, a produção de carros passou por uma verdadeira revolução no período, com a implantação da linha de montagem por Henry Ford. O automóvel *Ford* modelo “T” teve uma produção de 69.762 unidades em 1911, que, no ano seguinte, foi duplicada para 170.211. Em 1913, totalizou 202.667 unidades e, no ano de 1920, superou um milhão de unidades por ano.

No Rio Grande do Sul, em 1920, os veículos de tração animal ainda eram em número maior do que os de tração mecânica. Houve aumento gradual da quantidade de veículos de tração mecânica no decorrer da década de 1920. Mesmo assim, pelas ruas de Porto Alegre, se misturavam o antigo, representado por carroças e bondes, com o moderno, os automóveis.

Em Porto Alegre, somente a partir da década de 1920, com a administração do prefeito Otávio Rocha (1924-1928), evidenciou-se um processo de mudança da política do governo municipal em relação à organização do espaço da cidade. O espaço urbano apresenta-se, ao mesmo tempo, como cenário e ator das transformações políticas e sociais, travando uma disputa da hegemonia entre os diferentes grupos sociais. Sobre a



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE
INSTITUTO DE EDUCAÇÃO**

*DOS “PEGAS” ÀS PRIMEIRAS CORRIDAS OFICIAIS DE AUTOMOBILISMO
DE RUA EM PORTO ALEGRE NA DÉCADA DE 1920*

cidade, se produz um discurso que tem como finalidade a atualização do imaginário da sociedade sul-rio-grandense e porto-alegrense para alcançar a modernidade.

Porto Alegre foi edificada a partir do ideal das elites dirigentes do Partido Republicano Rio-Grandense (PRR), o qual tinha como intuito tornar a capital do Estado moderna e desenvolvida economicamente. Um dos primeiros atos do então prefeito, Otávio Rocha, foi nomear uma comissão para verificar os principais problemas que se apresentavam à organização do espaço urbano, por meio da criação de comissões. Estas organizaram o cenário urbano com o objetivo de mover uma força-tarefa contra a vadiagem, a mendicância, o jogo, a prostituição, o alcoolismo, a infância abandonada e os cortiços.

A principal preocupação de Otávio Rocha era com a viação urbana como abertura das avenidas, pois estas possibilitariam um enorme desenvolvimento do tráfego de automóveis e caminhões, ao lado do tradicional trânsito de carroças, carretas, bondes e pedestres. O automóvel particular de passeio, um luxo da burguesia, era um dos símbolos da modernidade que se pretendia alcançar. Nesta época, ele começa a fazer parte das páginas dos jornais e revistas da cidade (MONTEIRO, 1995).

A cidade de Porto Alegre teve que crescer para acompanhar o ritmo da economia, refletindo este desenvolvimento em sua arquitetura, no traçado da malha urbana, nas dimensões e na conservação das vias públicas. O estilo de vida moderno implicava em modificações na cidade e o moderno meio de condução, assim como outros fatores, oportunizou algumas delas. A viação urbana precisou ser remodelada a partir da abertura de novas avenidas, tais como a Julio de Castilhos, Borges de Medeiros, São Raphael e o novo calçamento das avenidas Redenção e Bom Fim (MONTEIRO, 1995, p. 93).

O automóvel alterou hábitos e costumes, o comércio, a indústria, as sociabilidades, o lazer, quase tudo sofreu sua decisiva e poderosa influência. Em um curto espaço de tempo, foi-se do coche de praça de tração animal ao *Packard*, *Cadillac*, *Oldsmobile*, *Lincoln*, *Dodge*, *Chevrolet* e ao popularíssimo *Ford*, marcas de veículos importados desta época (MONTEIRO, 1995) que estavam relacionados com um estilo de vida moderno e de propriedade da elite porto-alegrense.

O automóvel invadia as ruas, as quais tiveram que ser alargadas. A cidade teve



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE
INSTITUTO DE EDUCAÇÃO**

*DOS “PEGAS” ÀS PRIMEIRAS CORRIDAS OFICIAIS DE AUTOMOBILISMO
DE RUA EM PORTO ALEGRE NA DÉCADA DE 1920*

que ser ordenada, modificada para o novo astro, causando susto com seu barulho e sua imagem de poder. Na mesma medida em que os carros fascinavam, eles causavam espanto, pois nem toda a população tinha acesso a eles, inicialmente privilégio das elites.

As novas invenções, como automóveis, motores, peças, entre outras, contribuíram para a reestruturação da forma de viver, tanto por facilitarem o cotidiano das pessoas quanto por explicitarem símbolos que expressavam a construção de um novo ideário. Junto a estes novos objetos, aparecem ideias caras para a modernidade em relação às práticas geradas ao seu redor: a ciência, o progresso, a velocidade, a fugacidade e a mobilidade (MELO, 2007). E, inevitavelmente, também surge o outro lado da situação: os acidentes causados pelos novos meios de condução.

Os carros apresentavam inúmeros problemas, e o conhecimento sobre as suas engrenagens era mínimo. As condições físicas urbanas, com ruas tortuosas, em nada favoreciam sua durabilidade e a tarefa de conseguir as peças de reposição necessárias para restaurá-los era difícil, pois eram importadas. Aos poucos, mais mecânicos tornavam-se disponíveis, ganhando intimidade com as novas máquinas que chegavam à cidade.

Os imigrantes que chegaram ao Brasil, no início do século XX, tiveram significativa contribuição no que diz respeito ao conhecimento sobre os automóveis e ao desenvolvimento do Estado. Segundo Love (1975), os germano-brasileiros destacavam-se, especialmente, nas atividades da indústria, não relacionadas com as empresas pastoris. Eram, na sua maioria, mais alfabetizados do que a classe brasileira operária, trazendo, para o Brasil, habilidades manuais e técnicas que não se encontravam no país na época.

Dentre os hábitos e costumes trazidos pelos imigrantes provenientes da Europa, que se estabeleceram em Porto Alegre, encontram-se a prática esportiva e a experiência com corridas de automóveis. Um dos primeiros registros da aventura de um porto-alegrense desbravando caminhos no interior do Rio Grande do Sul, até então somente percorridos por veículos de tração animal, é datado de 1925 (MENEGAZ, 2002). Neste referido ano, o comerciante Israel Gus percorreu 3.584 km pilotando um *Dodge Brothers*, impressionando a todos pelas ruas e estradas por onde passava.



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE
INSTITUTO DE EDUCAÇÃO**

*DOS “PEGAS” ÀS PRIMEIRAS CORRIDAS OFICIAIS DE AUTOMOBILISMO
DE RUA EM PORTO ALEGRE NA DÉCADA DE 1920*

O desafio de dominar um carro motivaria outros homens, que começaram a realizar disputas de automóveis denominadas “pegas” pelas ruas e estradas, e pilotos, que mostrariam seu arrojo nas primeiras corridas oficiais de automóveis.

DISPUTAS AUTOMOBILÍSTICAS: OS “PEGAS DE RUA” E AS CORRIDAS OFICIAIS

Os “pegas de rua” eram promovidos pela iniciativa de homens que gostavam de pilotar carros. Estas disputas constituíam-se em uma oportunidade de vivenciarem o desafio de dominar um carro e experimentar as sensações causadas pela velocidade. As primeiras notícias sobre “pegas de rua”, no Brasil, são datadas da primeira década do século XX nos estados de São Paulo e Rio de Janeiro.

No Rio Grande do Sul, há indícios de “pegas de rua”, na cidade de Passo Fundo, localizada no planalto sul-rio-grandense, no ano de 1926. Nesta época, os inovadores automóveis já começavam a substituir os antigos meios de transporte. Isto despertou a preocupação com as estradas nas quais eles circulavam. Visando melhorar as condições das estradas, foi fundada a Associação de Estradas de Rodagem do Rio Grande do Sul (AER), atual Departamento de Estradas de Rodagem do Rio Grande do Sul (DAER), no dia sete de janeiro de 1926, com sede na capital Porto Alegre.

Uma das estratégias da AER, para atender à demanda, foi a organização de corridas. Já no ano de sua instalação, apoiou a realização da primeira corrida oficial de automobilismo nas ruas de Porto Alegre, denominada I Corrida do Quilômetro Lançado. O nome da disputa foi determinado pela marcação da quilometragem (ANDREATA; RENNERT, 1992, p. 27). No trecho inicial, de 600 metros, os carros “embalavam” e, a partir de uma marca, era cronometrado o tempo de cada piloto por um quilômetro, dos 1.000 aos 2.000 metros. A corrida foi dividida em cinco categorias, de acordo com a potência dos automóveis.

Segundo Menegaz (2002, p. 12), esta corrida foi uma festa, que teve início pela manhã, com o desfile de 97 veículos de tração mecânica, e outros de tração animal, ao som de uma orquestra que desfilava sobre um caminhão. Foi construído um pavilhão



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE
INSTITUTO DE EDUCAÇÃO**

*DOS “PEGAS” ÀS PRIMEIRAS CORRIDAS OFICIAIS DE AUTOMOBILISMO
DE RUA EM PORTO ALEGRE NA DÉCADA DE 1920*

para abrigar as autoridades municipais e estaduais, as quais disputavam o melhor lugar para assistir às corridas, sem se importar com o forte calor que fazia. O público posicionava-se ao longo do percurso, à beira das ruas, nas calçadas, separado por um cordão de isolamento.

A Corrida do Quilômetro Lançado teve um público de 10.000 espectadores, os quais não tiveram nenhum custo para assistir à disputa (SCALI, 2005, p. 23). O número é significativo, considerando-se que, em meados da década de 1920, de acordo com dados de Maduro (2010), a população da cidade era de, aproximadamente, 180.000 habitantes. O sucesso da primeira edição da Corrida do Quilômetro Lançado rendeu ganho para a AER do Rio Grande do Sul.

Quando da comemoração do bem-sucedido primeiro ano de aniversário, em 1927, a AER realizou a marcação da estrada Porto Alegre-Torres e promoveu a Primeira Exposição Rio-Grandense de Automóveis, no Bairro Menino Deus. Além disto, na programação, constavam duas corridas: Circuito de Outono: I Prova do Circuito de Rua (em 13/05/1927) e II Corrida do Quilômetro Lançado (em 20/11/1927).

A II Corrida do Quilômetro Lançado foi realizada pelas ruas de Porto Alegre, partindo do Cristal, cruzando os bairros de Teresópolis, Passo da Cavalhada, Vila Nova, Belém Velho, Passo do Salso, Passo da Capivara, Pedra Redonda, Tristeza, e finalizando no Cristal. Percebe-se que o trajeto escolhido para o circuito situava-se na zona sul da cidade, local que, na década de 1920, tinha muitas residências de veraneio, mas com calçamento ainda precário, consumindo muitas horas de transporte. Todavia, Azmuz (2010) em entrevista, revelou que “o piso das ruas era de macadame, pois elas eram arrumadas antes das provas” (p. 2).

Participaram dos 37 km do circuito da II Corrida do Quilômetro Lançado, 20 automóveis, que largavam em intervalos de um em um minuto, de acordo com o número do carro, obtido por sorteio (MENEGAZ, 2002, p. 14). A corrida, com caráter nacional, teve a participação do piloto Irineu Corrêa, de Petrópolis (Rio de Janeiro), sagrando-se campeão, com seu carro da marca *Studebaker*. A participação de pilotos de outros estados valorizou a corrida e o automobilismo gaúchos.

Em depoimento, após a corrida, o piloto Irineu Corrêa comentou as dificuldades da prova e a qualidade dos pilotos gaúchos (MADURO; MAZO; ROLIM, 2008).



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE
INSTITUTO DE EDUCAÇÃO**

*DOS “PEGAS” ÀS PRIMEIRAS CORRIDAS OFICIAIS DE AUTOMOBILISMO
DE RUA EM PORTO ALEGRE NA DÉCADA DE 1920*

Destaca-se o piloto gaúcho Norberto Jung, que usou componentes mecânicos dos carros *Miller*, os quais corriam em Indianápolis (Estados Unidos) e de onde eram trazidos componentes mecânicos de última geração de carros para Porto Alegre. Era uma época em que o pólo metal-mecânico estava em desenvolvimento no Estado.

Não apenas o crescimento deste pólo, mas a atuação das empresas de transporte de carga e passageiros na construção e pavimentação das ruas e avenidas, também estimulou este esporte de rua. Cabe destacar o impulso dado ao automobilismo com a instalação das revendas *Ford* e *Chevrolet* em Porto Alegre, no início da década de 1920, pois muitos pilotos e mecânicos estavam vinculados a estas empresas (SCALI, 2005).

O espetáculo nas ruas de Porto Alegre criou um público fiel e apaixonado pela velocidade, que passou a prestigiar as corridas de carro (SCALI, 2005). Quando as corridas eram realizadas nas estradas, o público ficava à margem, protegido por fardos de alfafa; mas, em alguns locais, não havia proteção. Algumas pessoas assistiam às corridas dos barrancos que circundavam alguns trajetos. Uma reportagem da Revista do Globo refere o significado do esporte na época: “O automobilismo é uma enfermidade moderna. Em muitos de seus casos quando a moléstia é aguda, o taxímetro pode servir de termômetro” (AUTOMOBILISMO, 1933, p. 31).

Se nos “pegas” de rua e nas primeiras corridas predominavam automóveis do modelo *Ford*, quando o automobilismo de rua se consolidou no Rio Grande do Sul, os automóveis *Ford* e *Chevrolet*, modelos 1939 e 1940, respectivamente, eram adaptados. Os carros eram “mexidos”, retirando-se os para-lamas, a grade frontal e o banco traseiro e substituía-se a tampa do porta-malas por uma lona. Além disto, aumentava-se a potência dos carros com mais carburadores e gasolina especial. Os carros eram transformados para as corridas, sendo denominados de *carreteras*. Tal designação foi influenciada pelos países vizinhos Uruguai e Argentina, os quais, na década de 1920, denominavam as corridas de turismo de *carreteras*.

A busca por aperfeiçoamentos mecânicos e das técnicas de pilotagem passou a fazer parte do cotidiano dos *sportmen*, como eram chamados os pilotos. Pelos jornais, buscavam informações não só sobre as corridas em *Brooklands* (Inglaterra), *Monthéry* (França), *Monza* (Itália), *Indianápolis*, *Baltimore* e *Washington* (Estados Unidos), mas também sobre os avanços tecnológicos da indústria americana do setor e os progressos



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE
INSTITUTO DE EDUCAÇÃO**

*DOS “PEGAS” ÀS PRIMEIRAS CORRIDAS OFICIAIS DE AUTOMOBILISMO
DE RUA EM PORTO ALEGRE NA DÉCADA DE 1920*

alcançados pelo Automóvel Clube da Argentina nas competições (MENEGAZ, 2002).

O automobilismo foi uma prática que colocou a inovação técnica em contato com a população, cumprindo os jornais um papel fundamental na difusão de novos padrões de comportamentos vinculados a esta prática. Por meio das notícias sobre corridas e como espectadores das competições, o público se aproximava e se apropriava dos automóveis, considerados máquinas até então exóticas e distantes do seu cotidiano.

As corridas de carros, em Porto Alegre, caracterizaram-se por grandes disputas na década de 1930, a saber: I Grande Prêmio Cidade de Porto Alegre: Circuito Farroupilha (em 13/11/1935); Grande Prêmio Folha da Tarde: Circuito do Cristal (em 14/02/1937); Prova Subida da Montanha (02/08/1938). O número de veículos de tração mecânica elevou-se de forma rápida e contínua até o ano de 1936, sofrendo uma ligeira queda em 1939, quando já se faziam notar os efeitos da II Guerra Mundial, com a restrição da venda de combustíveis (FRANCO; SILVA; SCHIDROVITZ, 1940; MADURO, 2010).

Mesmo existindo alguma divulgação da imprensa escrita e do rádio, a prática do automobilismo não era uma tarefa fácil. Embora contasse com o apoio de alguns patrocinadores, como as revendas de automóveis e autopeças, que se utilizavam das corridas para divulgar os seus produtos, notou-se a desaceleração do automobilismo de rua no final da década de 1930. Apesar das dificuldades, as corridas oficiais de rua continuaram, assim como os “pegas de rua”. Trevisan (2010) comenta, em depoimento sobre um “pega de rua” que participou, com sua quarentinha (modelo de carro) na cidade de Porto Alegre: “saiu então um jogo com o Aido, para dar uns ‘pegas’ nas ruas. A gente conseguia que a polícia parasse as ruas para o ‘pega’. Jogamos um churrasco, ele com a oito (modelo de carro), virado para o lado da Rua Petrópolis e eu desafiei ele até o Posto Shell” (p. 3). Trevisan (2010), em entrevista a respeito de sua participação em “pegas” nas ruas do interior do estado do Rio Grande do Sul, afirmou: “minha iniciação no automobilismo foi com os ‘pegas’ de rua”.

Com o incremento das corridas oficiais, os “pegas de rua” foram enfraquecendo, embora promovidos por alguns pilotos e prestigiados pelo público. Eram anos de coragem automobilística face às condições dos carros, a estrutura dos circuitos de rua e a vestimenta, pois havia pouca segurança dos pilotos, bem como do público que



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE
INSTITUTO DE EDUCAÇÃO**

*DOS “PEGAS” ÀS PRIMEIRAS CORRIDAS OFICIAIS DE AUTOMOBILISMO
DE RUA EM PORTO ALEGRE NA DÉCADA DE 1920*

prestigiava as corridas nas ruas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Tendo em vista a questão norteadora da pesquisa - como se sucederam as corridas oficiais de automobilismo de rua em Porto Alegre, nas décadas de 1920 e 1930 -, por meio da análise das fontes impressas e orais, apresentamos algumas considerações.

No Rio Grande do Sul, a chegada do automóvel foi mais tardia em relação ao sudeste do país; tal advento deveu-se, especialmente, a iniciativas de importação de veículos por parte de imigrantes. Em 1920, no Estado, apesar de já existirem os veículos de tração mecânica, os de tração animal ainda eram em número maior. Assim, se misturavam o antigo, representado por carroças e bondes, com o moderno, pelas ruas de Porto Alegre.

Como a cidade foi erguida a partir do ideal das elites dirigentes do Partido Republicano Rio-Grandense (PRR), o qual tinha como intuito tornar a capital do Estado moderna e desenvolvida economicamente, esta teve que crescer para acompanhar o ritmo da economia, refletindo este desenvolvimento em sua arquitetura, no traçado da malha urbana, nas dimensões e na conservação das vias públicas. O estilo de vida moderno provocava, assim, alterações na cidade e o automóvel, assim como outros fatores, oportunizou algumas delas, uma vez que invadia as ruas, as quais tiveram que ser alargadas.

Os carros, simultaneamente, abismavam e assustavam, já que nem toda a população tinha acesso a eles, primeiramente privilégio das elites. É nesta medida que os imigrantes que chegaram ao Brasil, no início do século XX, tiveram expressiva contribuição no que diz respeito ao conhecimento sobre estes novos veículos e ao desenvolvimento do Estado, já que eram, na sua maioria, mais alfabetizados do que a classe brasileira operária, trazendo, para o Brasil, habilidades manuais e técnicas que não se encontravam no país no período.

O desafio de dominar um carro, de tal modo, motivaria outros homens, que



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE
INSTITUTO DE EDUCAÇÃO**

*DOS “PEGAS” ÀS PRIMEIRAS CORRIDAS OFICIAIS DE AUTOMOBILISMO
DE RUA EM PORTO ALEGRE NA DÉCADA DE 1920*

começaram a realizar disputas denominadas “pegas” pelas ruas e estradas, e pilotos, que mostrariam sua ousadia nas primeiras corridas oficiais de automóveis. Os “pegas de rua” eram promovidos pela iniciativa de homens que gostavam de pilotar carros. Isto despertou a preocupação com as estradas nas quais eles circulavam. Visando aprimorar a qualidade das estradas, foi fundada a Associação de Estradas de Rodagem do Rio Grande do Sul (AER), atual Departamento de Estradas de Rodagem do Rio Grande do Sul (DAER), em 1926, com sede em Porto Alegre.

Uma das estratégias da AER, para acolher à demanda, foi a organização de corridas. Era uma época em que o pólo metal-mecânico estava em desenvolvimento no Estado. Portanto, o crescimento deste pólo e a atuação das empresas de transporte de carga e passageiros na construção e pavimentação das ruas e avenidas também estimularam o automobilismo de rua.

Por conseguinte, o espetáculo nas ruas de Porto Alegre instituiu um público constante e extasiado pela velocidade, que passou a prestigiar as corridas. A busca por aprimoramentos mecânicos e das técnicas de pilotagem passou a fazer parte do dia-a-dia dos *sportmen*, como eram chamados os pilotos. O automobilismo foi uma prática que aproximou a inovação técnica à população, exercendo os jornais uma função essencial na divulgação de novos padrões de comportamentos atrelados a esta prática.

Deste modo, as corridas, em Porto Alegre, caracterizaram-se por grandes disputas na década de 1930. Mesmo existindo alguma divulgação da imprensa escrita e do rádio, a prática do automobilismo não era um trabalho simples. Embora tais dificuldades estivessem presentes, no entanto, as corridas oficiais de rua seguiram, bem como os “pegas de rua”. Com o desenvolvimento das corridas oficiais, os “pegas de rua” foram enfraquecendo; não obstante, seguiram sendo promovidos por alguns pilotos e prestigiados pelo público.

REFERÊNCIAS

A HISTÓRIA da indústria de autopeças no Brasil. São Paulo: Tempo & Memória: Metal Leve, 2000.



UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE
INSTITUTO DE EDUCAÇÃO

*DOS “PEGAS” ÀS PRIMEIRAS CORRIDAS OFICIAIS DE AUTOMOBILISMO
DE RUA EM PORTO ALEGRE NA DÉCADA DE 1920*

ANDREATA, L.; RENNER, P. **Automobilismo nos tempos das carreteiras**. Porto Alegre: Editora Autor, 1992.

AUTOMOBILISMO. In: MAZO, J. Z. **O Esporte e a Educação Física na Revista do Globo**: catálogo (1929-1967). Porto Alegre: UFRGS, [2004], v.111, 1933.

AZMUZ, J. **José Azmuz (depoimento, 2010)**. Porto Alegre: NÚCLEO DE ESTUDOS EM HISTÓRIA DO ESPORTE E DA EDUCAÇÃO FÍSICA – ESEF/UFRGS, 2010.

FLICK, U. **Uma introdução à pesquisa qualitativa**. Trad. Sandra Netz. – 2. ed. – Porto Alegre: Bookman, 2004.

FRANCO, A.; SILVA, M.; SCHIDROVITZ, J. (orgs.). **Pôrto Alegre**: biografia duma cidade. Porto Alegre: Tipografia do Centro, 1940. Livro Comemorativo do Bicentenário da Fundação da Cidade.

LOVE, J. O Rio Grande do Sul como fator de instabilidade na República velha. In: FAUSTO, Boris (org.). **História geral da civilização brasileira**. São Paulo: Difel, 1975. v. 1. t.3, p.99-122.

MADURO, P. A.; MAZO, J. Z.; ROLIM, L. H. O automobilismo de rua em Porto Alegre: uma abordagem histórico-cultural (1926-1956). In: **IX Encontro Brasileiro de História Oral**, 9, 2008, São Leopoldo; **IX Encontro Nacional de História Oral Testemunhos e Conhecimento**, 9, 2008, São Leopoldo, v.9.

MADURO, P. A. **Memórias do Automobilismo de Rua em Porto Alegre, Rio Grande do Sul (décadas de 1920-1950)**. Dissertação de Mestrado – Programa de Pós-Graduação em Ciências do Movimento Humano – Escola de Educação Física, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2010. Disponível em: <<http://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/23722/000743467.pdf?sequence=1>> . Acesso em: 21 set. 2011.

MAZO, J. Z. **O Esporte e a Educação Física na Revista do Globo**: catálogo (1929-1967). Porto Alegre: UFRGS, 2004.

MELO, V. A. Cidade Sportiva: os primórdios do esporte na cidade do Rio de Janeiro. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**. v. 168, p. 65-83, 2007.

MENEGAZ, G. **Automobilismo gaúcho levantando poeira**. São Paulo: Tempo & Memória, 2002.

MONTEIRO, C. **Porto Alegre**: urbanização e modernidade: a construção social do espaço urbano. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1995. (História, v.4).

SCALI, P. **Circuitos de rua**: 1908 a 1958. Porto Alegre: Imagens da Terra, 2005.



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE
INSTITUTO DE EDUCAÇÃO**

*DOS “PEGAS” ÀS PRIMEIRAS CORRIDAS OFICIAIS DE AUTOMOBILISMO
DE RUA EM PORTO ALEGRE NA DÉCADA DE 1920*

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

TREVISAN, P. **Paulo Trevisan (depoimento, 2010)**. Porto Alegre: NÚCLEO DE ESTUDOS EM HISTÓRIA DO ESPORTE E DA EDUCAÇÃO FÍSICA – ESEF/UFRGS, 2010.

Recebido em: 13/03/2013
Aprovado em: 05/06/2013