

**VITAMINAS PARA UM ESPORTE ANÊMICO:  
DISPUTAS E CRESCIMENTO DO  
AUTOMOBILISMO NO CENÁRIO POLÍTICO  
BRASILEIRO DURANTE A DÉCADA DE 1960.**  
VITAMINS FOR AN ANEMIC SPORT: DISPUTES AND  
THE GROWTH OF AUTOMOBILISM IN THE  
BRAZILIAN POLITICAL SCENARIO DURING THE  
1960s.

EDUARDO SANTOS COSTA\*

**Resumo:** O artigo aborda o estudo do automobilismo brasileiro na década de 1960, período em que o esporte e sua direção passaram pela disputa entre duas entidades, o Automóvel Club do Brasil e a Confederação Brasileira de Automobilismo, que possuíam diferentes interesses na conjuntura política entre o governo do presidente João Goulart e o início da ditadura civil-militar. Dessa maneira, o artigo analisa fontes jornalísticas que repercutem a batalha jurídica entre as duas entidades e como esse confronto veio a influenciar na forma pela qual o automobilismo se desenvolveu na década de 1960, entre o período democrático e a ditadura civil-militar. Além disso, aborda a contribuição da indústria automotiva brasileira para que o esporte se desenvolvesse no país.

**Palavras-chave:** Automobilismo; Ditadura Civil-Militar; História do Esporte.

**Abstract:** This article addresses the study of Brazilian motorsport in the 1960s, a period during which the sport and its governance were embroiled in a dispute between two entities: the Automóvel Club do Brasil and the Confederação Brasileira de Automobilismo. These entities were driven by different interests within the political context between President João Goulart's government and the beginning of the civil-military dictatorship. Accordingly, the article examines journalistic sources that reflect the legal battle between these two entities and how this conflict influenced the way motorsport developed in the 1960s, between the transition from democracy to the civil-military dictatorship. Furthermore, it explores the contribution of the Brazilian automotive industry to the development of the sport in the country.

**Keywords:** Motorsport; Civil-Military Dictatorship; Sports History.

## Introdução

---

\* Mestrando do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Santa Maria (PPGH-UFSM), bolsista CAPES/DS. (E-mail: eduscosta@outlook.com).

O automobilismo, a nível mundial, esteve sempre ligado ao desejo de modernização e à ideia de desenvolvimento tecnológico. Desde o início de sua prática no Brasil, por volta da década de 1910, o esporte a motor se configurou como uma importante vitrine política, ancorando discursos de modernidade e tendo provas mobilizadas no intuito de celebração da imagem de governantes. Um dos casos mais emblemáticos foi a realização do Circuito da Gávea, corrida realizada em vias públicas da cidade do Rio de Janeiro e que era profundamente ligada à figura do presidente Getúlio Vargas<sup>1</sup>.

De forma incipiente à chegada da indústria automotiva no país, ocorre o crescimento do automobilismo como prática esportiva, uma vez que é possibilitada a utilização de componentes mecânicos produzidos nacionalmente. No entanto, na década de 1960, observa-se uma crise no esporte a motor brasileiro, motivada pela disputa da gerência do esporte entre duas entidades: o Automóvel Club do Brasil (ACB) e a Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA), tendo a segunda sido criada com a motivação de voltar a promover competições automobilísticas no país.

Nesse contexto, o problema de pesquisa parte da necessidade de compreender as motivações políticas e econômicas em torno do automobilismo nacional na década de 1960. O objetivo geral do presente artigo é compreender a disputa entre o Automóvel Club do Brasil e da Confederação Brasileira de Automobilismo em torno da promoção do esporte a motor. Atendendo essa finalidade, os objetivos específicos do artigo são compreender o cenário do automobilismo nacional na década de 1960, estudar a natureza política e social de ambas as entidades e observar as mudanças na prática do automobilismo brasileiro promovidas pela CBA.

Afastando-se das amarras interpretativas da linha positivista sobre o entendimento do que abrange o político, trago os entendimentos do historiador René Rémond, que reformula as bases para compreender esse campo. Segundo Rémond, “o campo político não tem fronteiras fixas, e as tentativas de fechá-lo dentro de limites traçados para todo o sempre são inúteis”<sup>2</sup>. Dada essa consideração, observo o automobilismo como um esporte que, no período da ditadura civil-militar, reproduz certos fenômenos políticos próprios da conjuntura política. Contudo, não é a intenção da pesquisa construir uma história oficial através dos discursos de Estado e,

---

<sup>1</sup> MELO, Victor. Antes de Fittipaldi, Piquet e Senna: o automobilismo no Brasil (1908-1954). **Revista Brasileira de Ciências do Esporte**, v. 30, n. 1, Rio de Janeiro: 2008.

<sup>2</sup> REMOND, René. **Por uma história política**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2003, p.443.

sim, observar a prática do automobilismo com as influências conjunturais da política do recorte temporal estudado.

Através da compreensão adotada de história política e de trabalhos que utilizam de seus aspectos teóricos para o estudo sobre os esportes, cria-se um campo para análise de fenômenos esportivos, das quais refletem a conjuntura da sociedade em que estão inseridas. No livro *Pesquisa Histórica e História do Esporte*,<sup>3</sup> encontramos possibilidades de interpretações de tais fenômenos no âmbito da história política, tanto ao analisarmos os usos desses esportes à luz da resistência aos regimes políticos quanto na utilização deles como aparato ideológico, como é o caso da presente pesquisa.

Para a discussão acerca da natureza desse Estado ditatorial, recorro aqui a necessidade de me referenciar ao regime político vigente no recorte como “ditadura civil-militar”. Dessa forma, vejo através das concepções do historiador René Dreifuss<sup>4</sup> que setores civis foram tão importantes quanto os militares no campo dessas ações. Não obstante, os fenômenos observados pelo automobilismo foram levados a cabo por uma conjuntura não apenas política, mas também econômica, a qual se assenta o empresariado da indústria automotiva brasileira, que possui um papel de auxílio à ditadura tanto ao que se refere a repressão política quanto à ideologia da ditadura.

As dimensões sociopolíticas, culturais e ideológicas desse empresariado podem ser demonstradas através dos parâmetros dos aparelhos ideológicos do Estado, formulados pelo filósofo Louis Althusser. A partir dessas ideias, os aparelhos ideológicos, diferentemente dos aparelhos repressivos, dividem-se em diferentes modelos que colaboram com a manutenção das relações de classe dentro do estado burguês. Dentre eles, temos os Aparelhos Ideológicos do Estado - AIE<sup>5</sup> - culturais, que são representados pelas letras, belas artes, esportes, entre outros.

Como fontes de pesquisa, são utilizados a revista *Quatro Rodas* e o *Jornal dos Sports*. Alinhado aos procedimentos metodológicos propostos pela historiadora Tânia Regina de Luca<sup>6</sup>, tais fontes de imprensa devem ser investigadas através da análise crítica destes materiais. Logo, ao estudar as publicações desses veículos jornalísticos, necessita-se observar questões

<sup>3</sup> Cf. MELO, Victor. et al. **Pesquisa Histórica e História do Esporte**. 1ª ed. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2013.

<sup>4</sup> Cf. DREIFUSS, René 1964, **A conquista do Estado: ação política, poder e golpe de estado**. 5ª ed. Petrópolis: Editora Vozes, 1987.

<sup>5</sup> Althusser adota a abreviação AIE para referenciar-se aos Aparelhos Ideológicos do Estado. Cf. ALTHUSSER, Louis. **Aparelhos ideológicos de Estado**. 14ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2022.

<sup>6</sup> Cf. LUCA, Tânia Regina. A história dos, nos e por meio dos periódicos. In: PINSKY, Carla Bassanezi (org.). **Fontes Históricas**. 2.ed., 1ª reimpressão. São Paulo: Contexto, 2008.

pertinentes às suas condições de criação e circulação, como os objetivos editoriais, seus patrocínios, o público-alvo que pretendiam atingir, a abrangência e o público consumidor.

Destaca-se, também, o livro *O esporte na imprensa e a imprensa esportiva no Brasil*, no qual se faz a reflexão metodológica na pesquisa científica com esse tipo de fonte dentro do escopo da história do esporte. Os organizadores da obra consideram os periódicos jornalísticos um suporte inestimável de grandes eventos sociais, incluindo as práticas esportivas e demais atividades de lazer. Dentro dessa reflexão, considera-se que os jornais “são vistos de corpo inteiro, isto é, à luz de seus agentes investidores, de seus editores chefes, de suas conjunturas históricas, de suas diretrizes ideológicas e de seus estratégias comerciais”<sup>7</sup>. Portanto, os periódicos pesquisados não devem ser analisados como meros reprodutores do cotidiano esportivo analisado, mas também estudado conforme as demais condições de existência e interesses que os cercam.

As fontes de imprensa foram escolhidas em função de suas capacidades de respostas aos problemas de pesquisas expostos. Assim sendo, a revista *Quatro Rodas* é uma fonte de considerações valiosas para o estudo do automobilismo. A publicação da Editora Abril foi criada em 1960 em São Paulo, no contexto da implementação da indústria automotiva do Brasil e a maior valorização dos carros e caminhões em detrimento de outros meios de transportes<sup>8</sup>.

O perfil ideológico da *Quatro Rodas* acompanha a lógica de mercado, alinhado à indústria automotiva que anuncia em suas edições, defendendo um desenvolvimento capitalista atrelado a esse setor recém-instalado no Brasil. No que tange a política institucional, não é possível verificar uma tendência de apoio ao governo de João Goulart nem à ditadura civil-militar, mas tampouco observa-se um discurso de oposição. Essa postura pode revelar um comportamento necessário para a sobrevivência da revista, principalmente no contexto de censura à imprensa por parte dos militares.

Nessa conjuntura, a publicação veio a se tornar um dos principais veículos de imprensa sobre automóveis, contando também com a cobertura sobre competições automobilísticas à nível nacional e internacional. A revista conta com publicidades direcionadas ao público

---

<sup>7</sup> HOLLANDA, Bernardo; MELO, Victor (orgs). **O esporte na imprensa e a imprensa esportiva no Brasil**. 1ª ed. Rio de Janeiro: 7 letras, 2012, p.16.

<sup>8</sup> Cf. GIMENES-MINASSE, M. H. S. G; MARQUES, S. C. M. M; MELO, I. B. N. O Brasil através do para-brisa: o turismo na primeira edição da Revista Quatro Rodas. **Revista Rosa dos Ventos**. Caxias do Sul: v. 6, n. 2, p. 139-151, abr/jun 2014.

masculino, com foco em carros de passeio, peças, acessórios automotivos, perfumes e cigarros, além de possuir algumas páginas em impressão colorida. Em abril de 1962, custava cerca de Cr\$50,00, o que representa menos de 0,5% do salário-mínimo vigente na época, que era de Cr\$13.440,00 e era comercializada em todo o território brasileiro.

Além da revista *Quatro Rodas*, o *Jornal dos Sports* também é uma fonte importante para a compreensão do esporte a motor durante a década de 1960 no Brasil. Embora seja um jornal que cresceu por causa do cenário do futebol<sup>9</sup>, o periódico possuía a seção *JS Automóveis* a partir de 1966, que tratava sobre o mercado automotivo e o automobilismo, dedicando cinco páginas para a temática nas sextas-feiras. Por ser um periódico diário, tratava de notícias mais recentes e cotidianas sobre as práticas esportivas e possuía uma linha editorial muito conectada à personalidade do cronista Mário Filho, dono do jornal. Sua circulação se dava no Rio de Janeiro e seu custo era de Cr\$10,00 em abril de 1962, um valor acessível para os padrões da época.

Sobre sua influência ideológica, pode-se dizer que o jornal possuía um perfil conciliador no campo esportivo, pois reunia cronistas que eram dirigentes de clubes de futebol e políticos de diversas filiações. Em função disso, o editorial conseguia influenciar a opinião pública nas decisões esportivas que lhe convinha. Tendo contatos com governantes e deputados de diferentes espectros ideológicos, Mário Filho possuía um papel proativo junto a eles para a promoção de eventos esportivos conforme seus interesses, como no caso da Copa do Mundo de Futebol de 1950.

A importância do *Jornal dos Sports* para a presente pesquisa se dá especialmente em função da divulgação da batalha judicial entre o Automóvel Club do Brasil e a Confederação Brasileira de Automobilismo. Em paralelo, esse veículo atingia um público com interesses mais variados que o da *Quatro Rodas*. Enquanto a revista da Editora Abril, desde o princípio, possuía uma linha editorial alinhada às frações da burguesia urbana envolvidas na criação da CBA, o jornal carioca demonstrava uma contrariedade inicial à criação da confederação, visão que muda com o enfraquecimento do ACB na segunda metade da década de 1960.

## O cenário automobilístico brasileiro da década de 1960

---

<sup>9</sup> Cf. HOLLANDA, B. B. B. O cor-de-rosa: ascensão, hegemonia e queda do *Jornal dos Sports* entre 1930 e 1980. In: **O esporte na imprensa e a imprensa esportiva no Brasil**. 1ª ed. Rio de Janeiro: 7 letras, 2012.

Adotando um tom desolador, a *Quatro Rodas* apontava uma dura realidade para o automobilismo brasileiro nas competições que aconteciam no ano de 1962. Sob o título *Vitaminas para um esporte anêmico*, a publicação da Editora Abril passa a detalhar o cenário que configurava tal crise no esporte, revelando a falta de público e de competidores.

Interlagos. Faltavam 20 minutos para a largada de mais uma prova do Campeonato Paulista de Automobilismo, mas mesmo assim apenas três carros ali estavam, alinhados na faixa branca, junto ao galpão de cronometragem. Angelo Juliano, na época presidente da Comissão Esportiva do Automóvel Clube, segurando a bandeira quadriculada, andava nervoso de um lado para outro, lembrando os seus tempos de corredor do período áureo do automobilismo nacional. Tudo mudara. Para pior. E agora, alí<sup>10</sup> estava a prova concreta dêsse retrocesso. Mesmo os corredores presentes – em sua maior parte estreantes – pareciam compreender a dura realidade: quase nenhum espectador. Os poucos que alí estavam tinham entradas de favor. E os grandes patrocinadores? Bem... é melhor nem falar. Ausentes por completo.<sup>11</sup>

A revista, ao decorrer da reportagem, aponta diversos problemas para o desenvolvimento do automobilismo brasileiro. O primeiro, referente à falta de pilotos para as competições, está na ausência de prêmios que justificassem o investimento em veículos e equipamentos para fazer parte dessas provas. Dessa maneira, eram poucas as corridas que despertavam o interesse do público, o que configurava a ausência percebida no trecho citado. A má divulgação desses eventos também atrapalhava o investimento de patrocinadores, tornando a prática do esporte mais onerosa aos competidores.

As exceções ocorriam em São Paulo, estado que, até a década de 1960, contava com a única pista automobilística pavimentada construída em território nacional, o Autódromo de Interlagos, inaugurado no ano de 1939. Por esse motivo, era o único local que contava com um calendário de competições e algumas provas promovidas por grandes veículos de comunicação, como o jornal *Folha de São Paulo*, de tal modo que eram divulgados pela imprensa.

Além disso, as corridas de velocidade não despertavam o interesse majoritário do público, que era mais cativado pelas corridas de resistência, as quais serviam para testar a durabilidade dos componentes automotivos. Por ser mais suscetíveis a falhas mecânicas, o resultado final poderia ser uma grande reviravolta, uma vez que o competidor que mais se destacava poderia sofrer com avarias em seu veículo.

---

<sup>10</sup> Opta-se aqui a manter a grafia original da fonte, sem que haja atualização para a norma gramatical vigente.

<sup>11</sup> *Quatro Rodas*, abr. 1962, p.74.

Portanto, a revista aponta a disparidade que o automobilismo de outros estados sofria em relação ao de São Paulo. Um caso emblemático é relativo às corridas de *carreteras*, competições que eram populares na região sul do Brasil, que contavam com veículos feitos a partir de chassis de carros da década de 1930 e 1940 com motores e transmissões modernos. A revista cita que tais veículos eram “construídos em oficinas fundo-de-quintal”<sup>12</sup> no horário de folga dos mecânicos, cujas modificações possibilitavam às *carreteras* atingirem 250 quilômetros por hora.

A *Quatro Rodas* ainda revelava como um empecilho para o automobilismo brasileiro a falta de conexão com o automobilismo internacional. A revista considerava que a única prova automobilística com relevância internacional realizada no Brasil eram as “Mil Milhas de Interlagos”. As demais, sequer faziam parte do calendário da Federação Internacional de Automobilismo (FIA), o que dificultava o intercâmbio entre pilotos estrangeiros e brasileiros em competições nacionais e internacionais. Assim, pilotos conhecidos no mundo não podiam participar de campeonatos nacionais, ao mesmo tempo que esportistas com destaque no Brasil não poderiam participar de provas no exterior.

A *Quatro Rodas*, desse modo, culpa a inação dos mentores oficiais do automobilismo nacional pela situação, sem citar diretamente o Automóvel Club do Brasil, ao qual a revista referenciou como o responsável pelo esporte a motor brasileiro em outras passagens da reportagem. Logo, a publicação adota uma postura crítica à forma que a entidade administrava o esporte. Com anunciantes oriundos do mercado automotivo, ela possuía, assim, um discurso próximo aos interesses de seus financiadores, que vislumbravam o desenvolvimento da indústria de autopeças no país em consonância ao crescimento do esporte a motor. Portanto, seu discurso pode ser interpretado como favorável à criação da confederação, que teria a capacidade organizativa necessária para promover disputas automobilísticas.

### **A criação da confederação brasileira de automobilismo**

Conforme consta no site da Confederação Brasileira de Automobilismo<sup>13</sup>, a data de sua criação foi 7 de setembro de 1961, dia em que as Federações Carioca, Paulista, Gaúcha e

---

<sup>12</sup> *Ibidem*, p.80.

<sup>13</sup> Cf. CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO. **CBA**: confederação brasileira de automobilismo. Sobre a CBA. Rio de Janeiro: CBA, 2023. Disponível em: <http://www.cba.org.br/institucional/cba>. Acesso em: 2 mar. 2023.

Paranaense se reuniram com o propósito da criação de uma confederação que agruparia essas entidades a nível nacional e com a intenção de que seria a gestora do automobilismo brasileiro, resolvendo a crise a qual o esporte passava. No entanto, a criação dessa entidade virou uma competição pela legitimidade, levando a um boicote mútuo entre as entidades.

Oficialmente, a Confederação Brasileira de Automobilismo passou a existir apenas após a assinatura do decreto presidencial nº 51.857 de 20 de março de 1963<sup>14</sup> pelo presidente João Goulart. No entanto, antes dessa data, as entidades envolvidas na criação da confederação buscaram promover provas automobilísticas no país. Um exemplo é o Automóvel Club de Brasília, que, apesar do nome, é apontado pela *Quatro Rodas* como uma entidade favorável à criação da confederação.

Por essa razão, o Automóvel Club do Brasil proibiu que a entidade de Brasília realizasse uma prova automobilística na capital federal. Para garantir que nenhum competidor participasse dessa corrida, o ACB ameaçou punições aos pilotos a nível internacional na Federação Internacional de Automobilismo (FIA), como forma de desencorajar a participação<sup>15</sup>. Uma das possíveis punições, nesse caso, seria a impossibilidade de os automobilistas participarem de competições estrangeiras.

A criação da Confederação Brasileira de Automobilismo tinha como objetivo resolver a falta de público e patrocinadores que o esporte a motor brasileiro passava até este momento. Os artigos do decreto, além de afirmarem a gerência do esporte por essa entidade, revogava os direitos antes garantidos ao Automóvel Club do Brasil. Conforme reportagem do *Jornal dos Sports*<sup>16</sup>, tal decreto era inconstitucional, pois feria um artigo do decreto nº.3.199<sup>17</sup> de 1941, que afirmava que a única entidade que poderia existir era a que possuía reconhecimento internacional, sendo o caso do ACB em relação a FIA. O *Jornal dos Sports*, assim, coloca-se em uma posição de oposição à criação da confederação, sem, no entanto, atacar diretamente o presidente João Goulart por sua decisão de cancelar a existência dela, marcando sua política editorial conciliatória:

---

<sup>14</sup> BRASIL. Declara a Instituída a Confederação Brasileira de Automobilismo nº 51.857, **Diário Oficial Da União**. Brasília, 21 mar. 1963. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1960-1969/decreto-51857-20-marco-1963-391532-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 5 ago. 2022.

<sup>15</sup> *Quatro Rodas*, abr. 1962, p.15.

<sup>16</sup> *Jornal dos Sports*, 29 mar. 1963, p.4.

<sup>17</sup> BRASIL. Estabelece as bases de organização dos desportos em todo o país. nº 3.199, **Diário Oficial da União**. Rio de Janeiro, 16 abr. 1941. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-3199-14-abril-1941-413238-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 5 ago. 2022.

O presidente, positivamente, anda mal de conselheiros esportivos. Do contrário, êle não faria isso. Pois é ponto pacífico, segundo o decreto 3.199, que ‘nenhuma entidade poderá ser reconhecida internacionalmente, se não possuir a necessária filiação’. No caso em pauta, a filiação internacional pertence, exclusivamente, ao Automóvel Clube do Brasil. O mais grave, no entanto, é que o CND tomou conhecimento do decreto e nem sequer tentou reformulá-lo, orientando o Presidente.<sup>18</sup>

O argumento da suposta inconstitucionalidade da entidade se dá nos próprios princípios que fundamentam a criação de uma entidade esportiva. Entre os argumentos do *Jornal dos Sports* para defender que a mesma era inconstitucional, apontava-se a deslegitimação das federações de automobilismo que apoiaram a criação da confederação e o princípio de reconhecimento internacional da FIA, que pertencia ao Automóvel Club do Brasil. Aqui, vale destacar que a *Quatro Rodas* afirmou que a disputa entre as entidades acontecia devido ao decreto-lei 3.199 da época da ditadura do Estado Novo, ao qual criava a Confederação Nacional dos Desportos (CND) e confederações especializadas nas diferentes modalidades, sempre que houvesse três federações fundadas. Em uma abordagem diferente da do *Jornal dos Sports*, a *Quatro Rodas* cita que ambas possuem fundamentos para existirem, na interpretação do decreto:

Na base do 3.199, ambos os lados estão com a razão. A.C.B – que já tem o registro na Federação Internacional de Automobilismo – sustenta as palavras ao pé da letra, ao passo que os partidários da Confederação alegam a existência de quatro entidades já fundadas.<sup>19</sup>

No dia 25 de outubro de 1963, a Confederação Brasileira de Automobilismo teve seus estatutos aceitos pelo Ministério da Educação e Cultura<sup>20</sup>, ao passo que o Itamaraty foi informado da intenção de que se reconhecesse internacionalmente a decisão da CBA ser o órgão diretivo do automobilismo no país, uma vez que era do interesse do governo brasileiro a criação da entidade. Apesar das dificuldades legais impostas para sua criação, João Goulart insistia na fundação da confederação, uma vez que o correto crescimento desse esporte passaria pela organização dessa nova instituição. Esse comunicado do Itamaraty demonstra, ainda, a percepção de procura por uma projeção internacional do automobilismo brasileiro e também de seu próprio governo<sup>21</sup>.

---

<sup>18</sup> *Jornal dos Sports*, 29 mar. 1963, p.7.

<sup>19</sup> *Quatro Rodas*, abr. 1962, p.15.

<sup>20</sup> *Jornal dos Sports*, 29 mar. 1963, p.7.

<sup>21</sup> Essa hipótese é refletida através de Couto, que demonstra a tentativa de João Goulart de associar-se à imagem do futebol ainda sob o parlamentarismo, durante a Copa do Mundo de 1962. Dessa maneira, demonstra-se uma intencionalidade do presidente em pautar a questão dos esportes em seu programa de governo. Cf. COUTO,

Assim, a confederação teria a responsabilidade de elevar e projetar internacionalmente o esporte a motor brasileiro, além de servir como uma forma de garantir apoio e popularidade a João Goulart junto aos esportistas. Nesse contexto, aponta-se a possibilidade de que o presidente, ao cancelar a criação da nova entidade, pudesse contar com o apoio dos esportistas interessados na criação da Confederação Brasileira de Automobilismo, uma vez que a associação entre João Goulart e os esportes já era algo recorrente.

A natureza de criação de ambas as entidades corrobora com a hipótese apresentada. Enquanto o Automóvel Club do Brasil foi fundado pela elite cafeeira de São Paulo em 1908 e teve influências positivistas em sua criação<sup>22</sup>, a Confederação Brasileira de Automobilismo é representada principalmente por uma burguesia urbana, ancorada pela indústria automotiva e que teve como principal articulador o radialista Wilson Fittipaldi<sup>23</sup>, pai dos pilotos Wilson Fittipaldi Jr. e Emerson Fittipaldi.

Em meio às ameaças de golpe de estado contra a presidência da república, foi nesse contexto que, no dia 30 de março de 1964, o presidente João Goulart fez um de seus discursos mais célebres na sede do Automóvel Club do Brasil. O evento ocorreu em razão da celebração dos 40 anos da Associação de Subtenentes e Sargentos da Polícia Militar e seu discurso, direcionado para militares de baixa patente, foi o estopim para o golpe civil-militar do dia 1º de abril de 1964, uma vez que sua fala foi considerada agressiva aos militares opositores de altas patentes<sup>24</sup>.

Embora um dos últimos eventos públicos como legítimo presidente do Brasil tenha sido na sede do Automóvel Club do Brasil, a política de João Goulart chancelou a criação da Confederação Brasileira de Automobilismo e vislumbrava na Confederação o reconhecimento como representante do automobilismo no Brasil. Como demonstrado anteriormente, a fundação da confederação fazia parte de uma política de valorização do esporte a motor no Brasil, que deveria promover o esporte a nível nacional e internacional. No entanto, foram tomadas

---

Euclides. **Da ditadura à ditadura**: uma história política do futebol brasileiro (1930- 1978). 1ª ed. Niterói: Editora da UFF, 2014.

<sup>22</sup> Cf. MELO, Victor. O automóvel, o automobilismo e a modernidade no Brasil (1891-1908). **Revista Brasileira de Ciências do Esporte**, Campinas, v. 30, n. 1, p. 187-203, set. 2008.

<sup>23</sup> Cf. GLOBO COMUNICAÇÕES E PARTICIPAÇÕES S.A.. **Jornal Nacional**. Morre no Rio, aos 92 anos, Wilson Fittipaldi. Rio de Janeiro: G1, 2013. Disponível em: <https://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2013/03/morre-no-rio-aos-92-anos-wilson-fittipaldi.html>. Acesso em: 25 fev. 2023.

<sup>24</sup> Cf. RIBEIRO, David. O processo de efetivação do Golpe de 64: tensionamento entre o Poder Executivo e Legislativo sob a perspectiva presidencial. **Anais do XXVI Simpósio Nacional de História –ANPUH**: São Paulo, julho 2011.

decisões contrárias a essa entidade durante a ditadura civil-militar, o que criou uma instabilidade maior no esporte.

### **A disputa de legitimidade após o golpe civil-militar**

No contexto do golpe civil-militar que destituiu o Presidente João Goulart e alçou o ditador General Castelo Branco à chefia do executivo nacional, houve também a intervenção no Conselho Nacional de Desportos no dia 10 de abril de 1964. O CND era o conselho que cuidava do automobilismo, passando, portanto, a ficar sob tutela do General Eloy Menezes. A intervenção dos militares em entidades esportivas já é uma tendência demonstrada pela historiografia do esporte. No contexto da Copa do Mundo de 1970, por exemplo, a indicação do técnico Zagalo ocorreu através de uma intervenção direta dos militares na Confederação Brasileira de Desportos (CBD)<sup>25</sup>.

A tendência apresentada a partir da intervenção no CND era de decisões que favoreciam ao Automóvel Club do Brasil. Entre os anos de 1964 e 1965, portanto, tem-se um período em que a maior parte das decisões na Justiça foram ao encontro dos interesses do ACB. Tais decisões podem ser encaradas como uma provável preferência política dos militares em favorecer uma entidade que já era presidida por um militar, em contrariedade ao apoio dado por João Goulart na criação da Confederação Brasileira de Automobilismo:

O próprio CND, aliás, em comunicado sobre o assunto, reconheceu taxativamente, de fato e de direito, o Automóvel Clube do Brasil como dirigente do automobilismo no País. Por outro lado, existe ato da Presidência da República, de plena justiça, revogando o decreto que criou a Confederação Brasileira de Automobilismo e restabelecendo, nos limites precisos, a plena legalidade do Automóvel Clube do Brasil.<sup>26</sup>

Em decorrência das batalhas judiciais entre ambas as entidades, os anos de 1964 e 1965 são considerados momentos em que o esporte sofreu um enfraquecimento. Isso ocorria por falta de provas, uma vez que os pilotos temiam sofrer sanções ao participarem de competições não autorizadas por alguma das entidades. Em reportagem do *Jornal dos Sports*, a manchete afirmava que o *Auto-Esporte vai mal pela vaidade de uns*<sup>27</sup>. A própria reportagem considera

---

<sup>25</sup> Cf. MAGALHÃES, L. G. **Com a taça nas mãos**: sociedade, Copa do Mundo e ditadura no Brasil e na Argentina. Tese (doutorado). 2013, 239 p. Programa de Pós-Graduação em História UFF, Niterói, 2013.

<sup>26</sup> *Jornal dos Sports*, 20 set. 1964, p.14.

<sup>27</sup> *Jornal dos Sports*, 4 de abr. 1965, p.6.

que, enquanto a Confederação Brasileira de Automobilismo se utilizava de meios equivocados e fora da lei para conseguir seus interesses, o Automóvel Club do Brasil, que teria o direito de fato a exercer esses poderes, já não possuía mais o reconhecimento de autoridade entre os pilotos brasileiros

O grupo que pleiteia o domínio do auto-esporte, recorrendo a pistolões e a manobras que são apresentadas como legais e normais às autoridades de que emanam ordens e determinações, as mais absurdas, cada vez mais fica comprometido com essa conduta. Abusam das amizades e da influência de terceiros junto às autoridades que acabam comprometidas e desautoradas por força de instrumentos emanados da justiça. Verificado então, o desgaste da personalidade utilizada, sem que os elementos do grupo que desejam o domínio do auto-esporte apareçam uma reação, porque nem o Automóvel Clube do Brasil nem a Confederação Brasileira de Automobilismo prove competições, já que lhes falta o principal: o princípio reconhecido de autoridade para fazer-se respeitar e acatar.<sup>28</sup>

Enquanto a batalha judicial entre as entidades enfraquecia o automobilismo, o kartismo tornou-se um esporte popular entre os pilotos, com calendário de provas e campeonatos organizados pela Confederação Brasileira de Automobilismo, cuja prática não sofria oposição do Automóvel Club do Brasil. Percebe-se, assim, que as competições de kart viraram uma alternativa legal e sem possibilidade de sanções por parte da outra entidade, tornando-se uma base para novos corredores. Dessa maneira, muitos pilotos que ficaram famosos no cenário nacional e internacional, tiveram sua iniciação às corridas em monopostos através desse esporte.

Enquanto isso acontece, Bruno Barracano, Pedro Vitor Delamare, Caetano Damiani e Anísio Campos, já estão fazendo a categoria de estreantes, para mais tarde entrar nas 'brigas' com Marivaldo Fernandes, Wilson Fitipaldi, Emerson Fitipaldi e outros que desde há muito tempo praticam o emocionante esporte. Com explicação para essa mudança, os volantes dizem que pelo menos, no kart a política ainda não chegou e, se chegou, não encontrou apoio dos kartistas.<sup>29</sup>

Entre os pilotos citados na reportagem, encontram-se nomes que ganharam grande destaque no automobilismo nacional e internacional durante a década de 1970. O *Jornal dos Sports*, ao citar que a política não havia ingressado no kartismo e que não teria o apoio dos esportistas, passa a impressão de que os competidores citados defendiam a não interferência política na disputa entre as entidades pela gerência do esporte. No entanto, esse discurso de que havia uma neutralidade dos pilotos em relação a criação da confederação entra em contradição, dado o contexto da disputa entre as entidades.

---

<sup>28</sup> *Idem.*

<sup>29</sup> *Jornal dos Sports*, 3 abr. 1966, p.12.

O jornal demonstra que havia uma pressão por parte do Automóvel Club do Brasil para que os pilotos não participassem de provas organizadas pela Confederação Brasileira de Automobilismo, sendo recorrente a ameaça de suspensão a qualquer piloto que participasse de alguma prova não homologada pela própria entidade<sup>30</sup>. Essa ameaça, por exemplo, foi uma represália a qualquer piloto que viesse a correr pelas Mil Milhas Brasileiras, competição organizada pela Federação Paulista de Automobilismo, uma das entidades estaduais que defendia a criação da confederação, realizada no Autódromo de Interlagos.

Essa ação, portanto, tinha como objetivo promover o boicote a qualquer competição organizada pela Confederação Brasileira de Automobilismo. Percebe-se, assim, que o suposto discurso de neutralidade por parte dos pilotos é frágil e inconsistente, sendo tomado possivelmente pela pressão e medo de represálias por parte do Automóvel Club do Brasil e da FIA, uma vez que uma sanção internacional poderia prejudicar a carreira internacional de pilotos que, naquele momento, almejavam disputar corridas no automobilismo europeu.

O texto também cita os pilotos Emerson e Wilson Fittipaldi Jr., que são filhos de um dos principais articuladores da criação da confederação, o radialista Wilson Fittipaldi, fator que demonstra mais uma contradição no discurso apontado pelo *Jornal dos Sports*. Percebe-se, portanto, que o Automóvel Club do Brasil, embora tivesse o poder de gerência do esporte, já não contava com o apoio dos esportistas. Isso permite concluir que a suposta neutralidade, no que tange a criação da Confederação Brasileira de Automobilismo, é falsa, com evidências que apontam um apoio à CBA por parte dos automobilistas.

No ano de 1966, a situação muda em favor da Confederação Brasileira de Automobilismo. Neste contexto, tanto a Willys-Overland<sup>31</sup> quanto a Ford do Brasil<sup>32</sup> apoiavam a decisão de reconhecer a criação da confederação e de compreendê-la como representante legítima do automobilismo. O apoio dessas duas empresas têm um papel significativo, uma vez que a Willys-Overland já possuía veículos com a proposta esportiva no Brasil, como o Willys Interlagos. Do outro lado, a Ford planejava o lançamento de carros de passeio no Brasil, como o Ford Galaxie, e tinha o interesse de ter seus carros inseridos no esporte a motor no Brasil, já

---

<sup>30</sup> *Jornal dos Sports*, 23 nov. 1965, p.5.

<sup>31</sup> *Jornal dos Sports*, 10 jul. 1966, p.4.

<sup>32</sup> *Jornal dos Sports*, 14 ago. 1966, p.5.

possuindo destaque em provas tradicionais do automobilismo internacional, como nas 24 Horas de *Le Mans*<sup>33</sup>.

No entanto, a Ford não poderia correr em solo brasileiro por conta de uma possível suspensão internacional da FIA, caso corresse por uma organização não reconhecida pela entidade máxima do automobilismo mundial. O reconhecimento da Confederação Brasileira de Automobilismo, no entanto, cumpriria um papel diferente para cada empresa.

Quando a Ford entrar na dança, ela o fará diretamente com a primeira dama, que no caso é a Confederação Brasileira de Automobilismo, seja por meio de uma licença especial para importar bólidos, com toque do americano Carol Shelby ou pela Ford Britânica com os Cortinas Lotus, e enfim os trâmites reais, só dentro de um certo tempo serão conhecidos. A Willys por sua vez, estrutura o seu 'know-how' de competições em pistas brasileiras, numa operação de desdobramento maciço, assim como enviar o seu ás Luiz Pereira Bueno, para chefiar uma escuderia de competição como a Transparaná no Paraná e subseqüentemente estimular outros revendedores, sob sua orientação técnica e 'cooperativa' a organizar escuderias em todo o país<sup>34</sup>.

A partir desse momento, já não se encontra mais qualquer movimento de apoio ao Automóvel Club do Brasil. O *Jornal dos Sports*, que nos anos anteriores possuía um editorial favorável a ACB, passa a responsabilizar a entidade pela ausência de bólidos da Ford e pela falta de testes de carros nacionais da Willys-Overland em pistas brasileiras, pois a ameaça de suspensão contrariava os interesses das duas empresas no automobilismo nacional. A perspectiva transmitida é que o ACB já estava perdendo a batalha pela gerência do esporte, ficando mais enfraquecido com a organização da inauguração do Autódromo de Jacarepaguá, ocorrida em 1966, em evento promovido pela confederação. A mudança na visão editorial do periódico pode ser explicada com o surgimento do caderno *JS Automóveis* em 1966, que contava com reportagens e anúncios das indústrias já instaladas no país.

Nesse contexto, no dia 1º de setembro de 1966, o Automóvel Club do Brasil abriu mão do poder desportivo através de um ofício enviado à Confederação Brasileira de Automobilismo<sup>35</sup>. Nessa oportunidade, revelava que tomou a decisão em prol dos esforços de pacificação do esporte, que sentia os efeitos da disputa política entre ambas entidades. No

---

<sup>33</sup> Conforme demonstrado em reportagem pela Revista Auto Esporte, nos anos 1960, a Ford Motor Company desenvolveu o protótipo Ford GT40, que veio a consolidar uma hegemonia na disputa das 24 Horas de *Le Mans*, vencendo a prova pela primeira vez em 1966. Tal evento inspirou o filme *Ford vs. Ferrari* (2019), dirigido por Matt Damon. Disponível em: <<https://autoesporte.globo.com/carros/noticia/2019/11/ford-vs-ferrari-como-o-ford-gt40-bateu-ferrari-330-nas-24-horas-de-le-mans-de-1966.ghtml>>. Acesso em 02 jan. 2023.

<sup>34</sup> *Jornal dos Sports*, 14 ago. 1966, p. 17.

<sup>35</sup> *Jornal dos Sports*, 2 set. 1966, p.2.

entanto, frisa que a entidade seguiria cumprindo com as demais atividades presentes no seu estatuto.

Embora houvesse uma provável pacificação do esporte, não foi a tendência que ocorreu no ano seguinte, uma vez que 14 pilotos brasileiros, seis dirigentes e a equipe Willys foram suspensos na FIA, em decorrência de haverem competido em prova sem a autorização desta entidade<sup>36</sup>. Os seis dirigentes coordenavam as atividades da CBA e da Federação Carioca de Automobilismo (FCA), tais como Lauro Bezerra Filho (o presidente da CBA) e Eloi Gogliano (o presidente da FCA), enquanto entre os pilotos estavam envolvidos alguns dos principais nomes de grande prestígio do automobilismo nacional, como Bird Clemente, considerado o primeiro piloto profissional do automobilismo brasileiro<sup>37</sup>; Luiz Pereira Bueno, piloto com grande destaque nacional nos anos seguintes e que chegou a disputar uma corrida de Fórmula 1; e Luiz Antônio Greco, que teve uma carreira sólida como construtor de monopostos para as Fórmulas Vê e Ford. Para os pilotos, a punição seria de 10 anos longe de provas internacionais<sup>38</sup>, enquanto a equipe Willys deveria competir com outro nome pelos 10 anos seguintes.

Isso ocorreu pois o Automóvel Club do Brasil ainda detinha o poder sobre o automobilismo brasileiro no âmbito internacional, enquanto a CBA regulava o automobilismo nacional, em competições realizadas em solo brasileiro. Tal punição gerou desagrado nas esferas governamentais, tendo uma promessa de ação contra a proibição<sup>39</sup>

Nas altas esferas governamentais repercutiu desagradavelmente a punição imposta a homens do esporte brasileiro no âmbito do automobilismo. Consideram que a atitude dos mandatários do Automóvel Clube do Brasil denunciando os volantes que competiram sob a responsabilidade da Confederação Brasileira de Automobilismo foi tremendamente doloroso com graves conseqüências sobre o prestígio do Brasil no exterior. Em conseqüência, estamos informados, que o CND receberá instruções para agir no caso contra os dirigentes do A.C.B<sup>40</sup>.

Observa-se que a briga entre ambas as entidades permaneceu, o que levou a CBA agir contra o ACB na mesma medida, impedindo seu presidente de participar de competições

---

<sup>36</sup> Jornal dos Sports, 4 mar. 1967, p.7.

<sup>37</sup> A razão disso é que foi o primeiro piloto a receber um salário para correr. Cf. ELIAS, Rodrigo; TELLES, Silvio. 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**, Campinas v. 37 n.2, p. 172-178, set. 2015.

<sup>38</sup> Há a hipótese de que a punição tenha sido perdoadada ou revertida, uma vez que Luiz Pereira Bueno competiu no Grande Prêmio do Brasil de 1972 (extraoficial) e 1973 (oficial), válidos pelo Campeonato de Fórmula 1.

<sup>39</sup> Jornal dos Sports, 9 mar. 1967, p.2.

<sup>40</sup> *Idem*.

nacionais, citando que “em represália, a Confederação Brasileira de Automobilismo alijou o General Santa Rosa, Presidente do Automóvel Clube do Brasil, do automobilismo nacional”<sup>41</sup>.

A solução para o impasse entre o Automóvel Club do Brasil e a Confederação Brasileira de Automobilismo só veio a ser resolvida em 1970, através da desistência do General Santa Rosa pela disputa da gerência do automobilismo. Nesse contexto, o ACB já estava muito enfraquecido e sem qualquer apoio para seguir no comando a nível nacional do esporte. Assim, essa entidade poderia seguir com suas demais atividades, conforme o novo acordo entre ambas as instituições. Enquanto a primeira ficaria responsável por questões relacionadas ao trânsito urbano e outros assuntos automotivos, a confederação se tornaria a responsável pela prática do automobilismo, incluindo a filiação internacional na FIA.

Esse arranjo entre as duas entidades garantiria a pacificação do esporte e entregaria a direção do automobilismo aos “homens dos boxes”<sup>42</sup>, que teriam um maior entendimento do esporte e condições de fazê-lo crescer. Embora conturbada, a organização do automobilismo nacional sob administração da Confederação Brasileira de Automobilismo fomentou o surgimento de diferentes campeonatos nacionais e com estrutura mais profissional em relação ao que acontecia com o Automóvel Clube do Brasil. Dessa maneira, observa-se a criação de novas categorias nacionais e a expansão da prática do automobilismo para diferentes partes do país.

### **A organização do automobilismo brasileiro sob gerência da Confederação Brasileira de Automobilismo**

A partir da formalização do poder da Confederação Brasileira de Automobilismo, na década de 1970, o anúncio de realização de provas automobilísticas se torna mais recorrente, além de serem criadas diferentes categorias nacionais, patrocinadas por montadoras e empresas. As competições, do mesmo modo, ainda ocorriam de maneira organizada por entidades públicas ou privadas, que podiam acontecer tanto em autódromos quanto em vias públicas ou em pistas de terra. Os dois últimos foram, paulatinamente, substituídos por provas em autódromos ou parando de acontecer, uma vez que pilotos passaram a clamar por mais segurança nas provas

---

<sup>41</sup> Jornal dos Sports, 12 mar. 1967, p.7.

<sup>42</sup> Jornal dos Sports, 15 maio. 1970, p.3.

automobilísticas. No ano de 1969, ainda eram muito presentes essas competições, que tendiam a ser envoltas de celebrações políticas a nível estadual, o que é apresentado pelo nome que essas competições recebiam. Um exemplo é a prova Governador Paulo Pimentel, que era realizada no autódromo de Curitiba em homenagem ao governador do estado do Paraná.

O automobilismo, no decorrer da década de 1970, se torna uma vitrine publicitária muito eficiente tanto para as montadoras quanto para empresas de outros ramos que almejavam uma maior visibilidade investindo na categoria. A revista *Quatro Rodas*, dessa maneira, passou a cobrir mais provas e receber um número maior de anunciantes relacionada a esse esporte.

Além de categorias de turismo, as quais havia a presença forte de veículos de passeio produzidos por empresas instaladas no país, ainda temos o caso da Ford e da Volkswagen, que consolidaram categorias de monopostos com chassis e mecânicas de suas próprias linhas de montagem<sup>43</sup>. Enquanto nos monopostos da Fórmula Ford utilizavam-se de chassis e mecânica do Ford Corcel, a Fórmula Super-Vê, que também veio a ser chamada de Fórmula Volkswagen 1300 e 1600 utilizava componentes mecânicos dos VW Fusca e VW Brasília. A diferença básica entre os regulamentos de ambas competições era na forma com as quais os monopostos eram construídos. Enquanto, na primeira, se dava com uma oficina montando os veículos iguais para todos os competidores, a competição da Volkswagen privilegiava o contato direto entre equipes e oficinas, o que acarretava em diferentes preparações e montagens de cada bólido.

Além disso, observa-se um grande desenvolvimento das categorias de turismo, em que se utilizavam carros de passeio das montadoras instaladas no país. O campeonato de turismo intitulado Divisão 3 contava com o patrocínio da empresa tabagista Souza Cruz, que utilizava o automobilismo para divulgação da marca de cigarros Hollywood, além de investir em publicidades na revista *Quatro Rodas* que evocavam esse aspecto esportivo, buscando associar seu produto com o automobilismo. Dessa maneira, os carros da equipe da marca de cigarros eram referenciados pela imprensa como “o sucesso”, em alusão ao slogan publicitário da marca.

Outro fenômeno importante a ser observado é o da construção de novos autódromos ao redor do Brasil. Desconsiderando pistas não pavimentadas, foram construídas oito novas praças esportivas no país entre os anos de 1967 e 1978, em contrariedade a uma única praça existente no período anterior, o Autódromo de Interlagos, cuja construção ocorreu em 1939. No período, foram construídos autódromos nas cidades de Curitiba – PR (1967) , Euzébio – CE (1969),

---

<sup>43</sup> *Quatro Rodas*, mar. 1975, p.114-116.

Viamão – RS (1970), Cascavel – PR (1972), Brasília – DF (1974), Goiânia – GO (1974), Rio de Janeiro – RJ (1977) e Guaporé – RS (1978)<sup>44</sup>.

Com todos os fenômenos apresentados, o automobilismo, passa a se espalhar pelo país e ingressar nas cidades do interior dos estados, possibilitando a sua prática em diferentes regiões. Também se torna possível a organização de campeonatos nacionais, atraindo novos patrocinadores e pilotos, além de uma maior publicidade da categoria esportiva nas mídias. Com essa nova realidade, o automobilismo passa a crescer e se desenvolver no Brasil, possibilitando o investimento das montadoras nas categorias nacionais e a ascensão internacional de pilotos brasileiros.

### **Considerações finais**

O automobilismo brasileiro, a partir da década de 1970, ganhou grande popularidade e possibilitou que pilotos brasileiros fossem vitoriosos em categorias internacionais, como o caso de Emerson Fittipaldi, Nelson Piquet e Ayrton Senna, que juntos conquistaram oito títulos mundiais do campeonato de Fórmula 1, entre os anos de 1972 e 1991. No entanto, para que a categoria chegasse a esse patamar, a crise gerada na disputa entre a Confederação Brasileira de Automobilismo e o Automóvel Club do Brasil precisou ser superada. Tendo esse sido o objetivo principal do presente trabalho, foi demonstrado que tal disputa estava situada no contexto político e econômico entre o governo do presidente João Goulart e o início da ditadura civil-militar.

Foi observado, assim, que o automobilismo brasileiro passava por uma grande crise sob gerência do Automóvel Club do Brasil, em que o esporte sofria com a falta de patrocinadores, competidores e de público. As poucas corridas que conseguiam capitanear alguma publicidade estavam concentradas na cidade de São Paulo, único local no Brasil que contava com um autódromo pavimentado e com condições de receber provas automobilísticas no país até o ano de 1967, além de contar com o suporte da indústria automotiva instalada no estado. Dessa maneira, a criação da Confederação Brasileira de Automobilismo foi uma iniciativa gerada por esportistas e outras pessoas ligadas à prática desse esporte, que visavam melhorias nas condições competitivas no país.

---

<sup>44</sup> Quatro Rodas, dez. 1972, p.10.

Ao dimensionar a disputa entre a Confederação Brasileira de Automobilismo e o Automóvel Club do Brasil, foi possível compreender a natureza política de ambas as entidades. A primeira era formada por frações da burguesia urbana, enquanto a outra era ligada às oligarquias do café, sendo fundada no período da primeira república. Logo, o período entre a democracia e a ditadura também refletiu o modo como o executivo nacional deu prioridade à pauta do automobilismo brasileiro, sendo mais favorável à criação da confederação no período do presidente João Goulart, mas que sofreu com diferentes posicionamentos ao longo da ditadura civil-militar.

Diante da batalha jurídica entre as entidades, puderam ser observados diferentes posicionamentos entre a revista *Quatro Rodas* e o *Jornal dos Sports*. A primeira manteve uma posição favorável à criação da Confederação Brasileira de Automobilismo, em consonância às suas diretrizes editoriais e aos interesses de seus anunciantes. Já o *Jornal dos Sports* variou entre discursos conciliatórios, em um primeiro momento promovendo uma rejeição à confederação, mas vindo a apoiar nos anos seguintes, conforme os anúncios oriundos da indústria automobilística passaram a financiar o periódico.

Principalmente no caso do *Jornal dos Sports*, que adentrou o fim dos anos 1960 e o início da década de 1970 diante de uma crise financeira<sup>45</sup>, suas mudanças de diretrizes podem ser interpretadas pela necessidade de sobrevivência. A existência da seção *JS Automóveis* e o discurso que esse caderno vem a defender está relacionada à tentativa desse veículo de imprensa de ampliar seu público e, conseqüentemente, atrair novos anunciantes. A *Quatro Rodas*, por sua vez, adota o discurso dos anunciantes que justificam sua existência desde o ano de sua fundação, em 1960. Vale ressaltar que, com a censura imposta a partir do ano de 1967 pelas esferas militares, a falta de críticas à ditadura civil-militar não pode ser interpretada como um apoio a ela, mas uma condição básica de sobrevivência de ambos.

Ao consolidar a gerência do automobilismo nacional à Confederação Brasileira de Automobilismo, mudanças significativas foram observadas nesse esporte. Em um primeiro momento, observa-se a ampliação de investimentos e patrocínios na categoria, havendo uma importante participação de montadoras de automóveis que atuavam ativamente no automobilismo. Em um segundo momento, observa-se a construção de novos autódromos ao

---

<sup>45</sup> Cf. HOLLANDA, B. B. B. O cor-de-rosa: ascensão, hegemonia e queda do *Jornal dos Sports* entre 1930 e 1980. In: **O esporte na imprensa e a imprensa esportiva no Brasil**. 1ª ed. Rio de Janeiro: 7 letras, 2012.

redor do país, possibilitando uma maior segurança aos pilotos e a promoção de diferentes provas. Por fim, surgem grandes campeonatos nacionais, aos quais possuem competidores de diferentes estados e em diferentes categorias.

### **Referências**

**Jornal dos Sports.** Últimas notícias. 29 mar. 1963, p.4.

**Jornal dos Sports.** Inconstitucional. Rio de Janeiro, 29 mar. 1963, p.7.

**Jornal dos Sports.** Paulistas procuram CND em defesa do Automóvel Club. 20 set. 1964, Rio de Janeiro, p.14.

**Jornal dos Sports.** Auto-Esporte vai mal pela vaidade de uns. Rio de Janeiro, 4 de abr. 1965, p.6.

**Jornal dos Sports.** Nota do ACB ameaça volantes brasileiros. Rio de Janeiro, 23 nov. 1965, p.5.

**Jornal dos Sports.** Briga de comadre vai matar automobilismo. Rio de Janeiro, 3 abr. 1966, p.12.

**Jornal dos Sports.** Willys-Overland. Rio de Janeiro, 10 jul. 1966, p.4.

**Jornal dos Sports.** O ronco surdo dos gigantes. Rio de Janeiro, 14 ago. 1966, p.5.

**Jornal dos Sports.** O ronco surdo dos gigantes. Rio de Janeiro, 14 ago. 1966, p. 17.

**Jornal dos Sports.** ACB abre mão do poder desportivo. Rio de Janeiro, 2 set. 1966, p.2.

**Jornal dos Sports.** FIA suspendeu 14 pilotos do Brasil. Rio de Janeiro, 4 mar. 1967, p.7.

**Jornal dos Sports.** Últimas notícias. Rio de Janeiro, 9 mar. 1967, p.2.

**Jornal dos Sports.** Automobilismo nacional mergulha em crise. Rio de Janeiro, 12 mar. 1967, p.7.

**Jornal dos Sports.** Pista livre. Rio de Janeiro, 15 maio. 1970, p.3.

**Quatro Rodas.** Esporte no Brasil. Editora Abril: São Paulo, abr. 1962, p.15.

**Quatro Rodas.** Vitaminas para um esporte anêmico. Editora Abril. São Paulo, abr. 1962, p.74.

**Quatro Rodas.** Opinião do leitor: carros, categorias e corridas. Editora Abril: São Paulo, dez. 1972, p.10.

**Quatro Rodas.** F Ford: Clóvis ganha com estreante em 2°. Editora Abril: São Paulo, mar. 1975, p.114-116.

ALTHUSSER, Louis. **Aparelhos ideológicos de Estado.** 14ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2022.

BRASIL. Declara a Instituída a Confederação Brasileira de Automobilismo nº 51.857, **Diário Oficial Da União.** Brasília, 21 mar. 1963. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1960-1969/decreto-51857-20-marco-1963-391532-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 5 ago. 2022.

BRASIL. Estabelece as bases de organização dos desportos em todo o país. nº 3.199, **DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO.** Rio de Janeiro, 16 abr. 1941. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decllei/1940-1949/decreto-lei-3199-14-abril-1941-413238-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 5 ago. 2022.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO. **CBA:** confederação brasileira de automobilismo. Sobre a CBA. Rio de Janeiro: CBA, 2023. Disponível em: <http://www.cba.org.br/institucional/cba>. Acesso em: 2 mar. 2023.

COUTO, Euclides. **Da ditadura à ditadura:** uma história política do futebol brasileiro (1930-1978). 1ª ed. Niterói: Editora da UFF, 2014.

DREIFUSS, René **1964, a conquista do Estado:** ação política, poder e golpe de estado. 5ª ed. Petrópolis: Editora Vozes, 1987.

ELIAS, Rodrigo; TELLES, Silvio. 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**, Campinas v. 37 n.2, p. 172-178, set. 2015.

GLOBO COMUNICAÇÕES E PARTICIPAÇÕES S.A. **Jornal Nacional**. Morre no Rio, aos 92 anos, Wilson Fittipaldi. Rio de Janeiro: G1, 2013. Disponível em: <https://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2013/03/morre-no-rio-aos-92-anos-wilson-fittipaldi.html>. Acesso em: 25 fev. 2023.

GIMENES-MINASSE, Maria Henriqueta; MARQUES, Silvio Cesar Moral Marques; MELO, Ismail Barra Nova de. O Brasil através do para-brisas: o turismo na primeira edição da Revista Quatro Rodas. **Revista Rosa dos Ventos**. Caxias do Sul: v. 6, n. 2, p. 139-151, abr/jun 2014.

HOLLANDA, Bernardo Borges Buarque de. O cor-de-rosa: ascensão, hegemonia e queda do Jornal dos Sports entre 1930 e 1980. In: \_\_\_\_\_; MELO, Victor (orgs). **O esporte na imprensa e a imprensa esportiva no Brasil**. 1ª ed. Rio de Janeiro: 7 letras, 2012.

\_\_\_\_\_. MELO, Victor Andrade de (orgs). **O esporte na imprensa e a imprensa esportiva no Brasil**. 1ª ed. Rio de Janeiro: 7 letras, 2012.

LUCA, Tânia Regina. A história dos, nos e por meio dos periódicos. In: PINSKY, Carla Bassanezi (org.). **Fontes Históricas**. 2.ed., 1ª reimpressão. São Paulo: Contexto, 2008.

MAGALHÃES, Livia. Gonçalves. **Com a taça nas mãos: sociedade, Copa do Mundo e ditadura no Brasil e na Argentina**. Tese (doutorado). 2013, 239 p. Programa de Pós-Graduação em História UFF, Niterói, 2013.

MELO, Victor Andrade de. Antes de Fittipaldi, Piquet e Senna: o automobilismo no Brasil (1908-1954). **Revista Brasileira de Ciências do Esporte**, v. 30, n. 1, Rio de Janeiro: 2008.

\_\_\_\_\_. et al. **Pesquisa Histórica e História do Esporte**. 1ª ed. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2013.

\_\_\_\_\_. O automóvel, o automobilismo e a modernidade no Brasil (1891-1908). **Revista Brasileira de Ciências do Esporte**, Campinas, v. 30, n. 1, p. 187-203, set. 2008.

RODRIGUES, Odhara Caroline. **Auto Esporte**. Ford vs Ferrari: como o GT40 bateu o domínio italiano nas 24 Horas de Le Mans. Rio de Janeiro: Globo.com, 2019. Disponível em: <https://autoesporte.globo.com/carros/noticia/2019/11/ford-vs-ferrari-como-o-ford-gt40-bateu-ferrari-330-nas-24-horas-de-le-mans-de-1966.ghtml>. Acesso em: 8 nov. 2019.

REMOND, René. **Por uma história política**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2003.

RIBEIRO, David. O processo de efetivação do Golpe de 64: tensionamento entre o Poder Executivo e Legislativo sob a perspectiva presidencial. **Anais do XXVI Simpósio Nacional de História –ANPUH**: São Paulo, julho 2011.