



O público observa atento as baratinhas posicionadas para a largada da corrida na rua Marquês de São Vicente. 1936. Fotografia desconhecido. Acervo Agência O Globo.

As ruas que cortam a Gávea são diariamente tomadas por veículos que disputam espaço com pedestres no trânsito do bairro. Nas décadas de 1930 a 1950 elas também foram palco de um esporte moderno de grande popularidade à época, as corridas automobilísticas que congregavam pilotos, amantes da velocidade, espectadores e curiosos em torno das baratinhas, como eram conhecidos os carros de corrida.

Entre os anos de 1933 e 1954 foram disputadas no Circuito da Gávea um total de 16 provas, com carros das mais variadas escuderias e pilotos como Chico Landi, Manuel de Teffé e Irineu Corrêa, o primeiro piloto brasileiro a ganhar uma prova automobilística no exterior, em 1920, nos Estados Unidos. O sucesso do circuito foi tamanho que chegou a atrair pilotos estrangeiros de renome como o italiano Carlo Pintacuda e o argentino Juan Manuel Fangio, que disputou o Grande Prêmio da Cidade do Rio de Janeiro de 1952, logo após conquistar o seu primeiro campeonato na Fórmula 1.

Hoje as ruas asfaltadas e sinalizadas no entorno do *campus* da PUC-Rio na Gávea encobrem parte da história do Circuito. Os seus mais de onze quilômetros de extensão expunham o risco que o esporte oferecia. A largada era realizada na rua Marquês de São Vicente em frente ao portão do Solar Grandjean de Montigny, onde a multidão aglomerava-se diante da Padaria e Confeitaria *Sport*. Os carros desciam até a sede do Jockey Club Brasileiro, percorriam a avenida Visconde de Albuquerque no Leblon, subiam a sinuosa avenida Niemeyer e completavam o circuito pela Estrada da Gávea até o ponto de largada. A velocidade média das baratinhas era de 90 km/h e, para completar a prova, os pilotos davam de 20 a 25 voltas. Os prêmios para os primeiros colocados eram em dinheiro.

Eram precárias as condições de segurança dos pilotos que precisavam desviar dos trilhos dos bondes e dos paralelepípedos, percorrer trechos de terra batida e fazer curvas sinuosas no decorrer do circuito. As ultrapassagens eram muito perigosas, sobretudo no trecho da Niemeyer, pois de um lado há um paredão rochoso e do outro um penhasco sobre o mar. O público que acorria de toda a cidade para o espetáculo se amontoava nas ruas sem nenhuma proteção. Muitos acompanhavam a prova das janelas dos sobrados e em cima das árvores. Os repórteres das rádios ficavam espalhados por todo o circuito

para cobrir cada trecho da corrida. O Grande Prêmio de 1935 ficou marcado por um acidente fatal. O piloto Irineu Corrêa perdeu o controle do seu carro, subiu no meio fio, bateu em uma árvore e caiu no canal da Visconde de Albuquerque.

O automóvel no século XX era expressão de um estilo de vida moderno, símbolo de um novo tempo que valorizava a velocidade e a mobilidade e se adaptava ao ritmo frenético das grandes cidades que se expandiam. As ruas que cortam o entorno do *campus* são testemunhas de uma época na qual o automobilismo tinha grande popularidade entre fãs e admiradores das corridas. O Circuito da Gávea contribuiu para a divulgação do esporte no Brasil, para inscrever o nome do país na rota das competições internacionais e para que muitos dos que não circulavam habitualmente pela Gávea conhecessem melhor o bairro em que a Universidade crescia.

Eduardo Gonçalves
Mestre em História Social da Cultura
Pesquisador do Núcleo de Memória da PUC-Rio