

A participação das mulheres no automobilismo de rua em Porto Alegre: de coadjuvantes a protagonistas

The women participation on street automobilism in Porto Alegre: coadjuvants to protagonists

MADURO PA, MAZO, JZ, KILPP CE. A participação das mulheres no automobilismo de rua em Porto Alegre: de coadjuvantes a protagonistas. *R. bras. Ci. e Mov* 2009;17(3):123-129.

RESUMO: A chegada do primeiro automóvel na cidade sinalizava as transformações dos hábitos da sociedade porto-alegrense no princípio do século XX. O ato de dirigir um automóvel pelas ruas simbolizava um modo de ser moderno, e competir ao volante era o ápice da modernidade. As competições de automobilismo foram incrementadas nas ruas da cidade na década de 1920. Neste período, a participação das mulheres era restrita, basicamente, a sinalizar a largada das competições e entregar a premiação aos vencedores. Nas décadas seguintes, quando Porto Alegre se transforma em um pólo do automobilismo nacional, as mulheres passam a ocupar outros espaços no cenário da prática automobilística. Esta pesquisa tem por objetivo identificar como ocorreu o processo histórico de participação das mulheres no automobilismo de rua em Porto Alegre. Para tanto, foram coletados depoimentos orais de mulheres pilotos e dirigentes esportivos do automobilismo de rua em Porto Alegre. Além disso, foi realizada uma pesquisa documental em revistas, jornais, arquivos do Automóvel Clube do Rio Grande do Sul e da Federação Gaúcha de Automobilismo. A história do automobilismo feminino em Porto Alegre está diretamente ligada ao esforço individual de um pequeno grupo de mulheres. A notoriedade das mulheres no cenário esportivo do automobilismo iniciou, na década de 1930, através da atuação da gaúcha Nilza Ruschel, a primeira mulher a se tornar piloto de automóvel. Considera-se que o incentivo e patrocínio da família foi um fator determinante para o ingresso da mulher no automobilismo, uma vez que este é um esporte de elevado custo financeiro e de domínio masculino.

Palavras-chave: Automobilismo de rua; Mulheres; História do esporte.

ABSTRACT: The arriving of the first car in the city showed the habits in Porto Alegre society in the beginning of XX century. The act of to drive a car through the streets symbolized a way of been modern, but to complete on the steering wheels was the top of modernity. In the following decades, Rio Grande do Sul state was transformed in the national automobilism pole. At that time, women who were participating in competitions, in the start of competitions and awards of car competitions, started to be involved in other activities. This research has its aim at to understand wich representation were formed in Porto Alegre city by the street automobilism in the decades of 1930 to 1950. In order to this, were collected oral depositions from women pilots and sports managers of the street automobilism besides, it has been achieved a documental research in magazines, news papers, from the "Automóvel Clube do Rio Grande do Sul", and from "Federação Gaúcha de Automobilismo" achieves. The women automobilism history in Porto Alegre are directly joint to the individual effort from little groups of women. The women notoriety in sport scene of automobilism began in the decade of 1930 with the performance of the women pilot Nilza Ruschel, the first women that became a pilot of race car. The family support with incentive and patronage was a determinate factor to the beginning of the women in the automobilism, a too expensive sport and dominated by men.

Key Words: Street automobilism; Women; Porto Alegre; History of sport.

Paula A. Maduro¹
Janice Z. Mazo¹
Cecília E. Kilpp¹

¹Universidade Federal do Rio Grande do Sul

Recebido em: 22/05/2009
Aceito em: 14/12/2009

Contato: Cecília Elisa Kilpp - cecikilpp@yahoo.com.br

Introdução

O automobilismo de rua chegou à cidade de Porto Alegre, capital do Estado do Rio Grande do Sul, na segunda metade da década de 1920. Nas décadas seguintes, Porto Alegre transformou-se em um pólo do automobilismo nacional. Justamente nesta fase, no final da década de 1930, as mulheres que até então estavam presentes em gincanas, largadas de provas e premiações das provas automobilísticas, começam a ocupar outros espaços.

O objetivo deste estudo é identificar como ocorreu o processo histórico de participação das mulheres no automobilismo de rua em Porto Alegre. Para tanto, foi realizada uma pesquisa histórica com apoio teórico-metodológico na história cultural, a qual parte do pressuposto de que a realidade social é culturalmente construída^{2,10}.

Os procedimentos metodológicos adotados foram a consulta a fontes históricas impressas, documentais e orais. Os almanaques esportivos, a documentação dos arquivos do Automóvel Clube do Rio Grande do Sul e da Federação Gaúcha de Automobilismo, acervos particulares de pilotos, os Atlas do Esporte no Brasil e do Rio Grande do Sul, revistas, jornais e sites referentes ao automobilismo compõem o *corpus* documental do estudo.

As fontes orais foram produzidas através da gravação de depoimentos de mulheres que pilotavam carros nas competições automobilísticas e de dirigentes deste esporte. Os depoimentos orais foram autorizados para uso dos pesquisadores através de assinatura do termo de consentimento. Após a coleta as fontes foram submetidas à análise documental.

Justifica-se o interesse em abordar este tema pelo fato de que na bibliografia existente sobre o automobilismo são escassas as referências sobre a participação das mulheres. Além disso, os registros sobre a presença das mulheres no cenário esportivo são dificilmente encontrados em acervos de clubes, federações esportivas, entre outros lugares de preservação da memória do esporte.

Automobilismo de rua: uma prática esportiva de homens

O automobilismo de rua em Porto Alegre emerge no período em que se formava o imaginário da modernidade na cidade, no início do século XX, abrindo-se portas para novas tecnologias, na busca de rumos para o futuro. Nesta época, começaram a circular em Porto Alegre os primeiros automóveis particulares, ao lado dos bondes elétricos, coches e carroças, transformando a sociedade na qual o moderno contracenava com o antigo.

As invenções que exaltavam o crescimento e a reorganização das cidades motivaram as transformações nos modos e costumes de vida da população. A prática esportiva se constituiu como um dos “novos” costumes da modernidade. O esporte adquiriu as características de um fenômeno de massas no início do século XX, influenciando, de forma decisiva, a sociedade.

Nesse contexto, o automobilismo é uma prática esportiva que começa a ser difundida. O ato de dirigir um automóvel pelas ruas simbolizava um modo de ser moderno. Assim, compreendem-se as corridas automobilísticas de rua como uma das formas através da qual a população se aproximava e se apropriava dos automóveis, máquinas até vistos como exóticos. Sant’Anna¹³ refere esses aspectos em relação ao automobilismo:

A voga automobilística havia chegado para ficar e, em seu nome, as ruas da cidade precisaram ser alargadas. O transporte puxado por animais ganhava um ar anacrônico, lembrava um modo de vida rural distante dos sonhos de ser moderno... O automobilismo não tardaria a confirmar a antiga suspeita de que dominar um carro é dominar o movimento. E o sucesso das formas aerodinâmicas demonstrava que dominar o movimento implicava acelerá-lo e generalizá-lo, liberando-o da tração animal e dos trilhos. Em nome desta liberação, ganhou importância um trabalho sobre as máquinas pautadas pelo aerodinamismo das formas (p. 42-43).

A incorporação dessa nova relação entre o corpo humano e o espaço, deu-se através de formas diversas, como a utilização de meios de transporte e de máquinas no trabalho. O automobilismo foi um modo de colocar a inovação técnica em contato com a população. As corridas eram eventos concorridos, noticiados pelos jornais e revistas que difundiam os novos padrões de comportamento.

No Brasil, a primeira corrida oficial de automobilismo de rua foi realizada no Circuito de Itapequerica da Serra, em São Paulo no ano de 1908⁶. Nas décadas seguintes, na capital do Estado do Rio Grande do Sul, Porto Alegre surgiram muitos pilotos do automobilismo de rua. Destaca-se Norberto Jung pelo pioneirismo, bem como pelas vitórias obtidas em competições nacionais e internacionais. Em 1926, foi realizada a primeira prova oficial de automobilismo de rua na cidade: “Corrida do Quilômetro Lançado”.

O crescimento desta prática esportiva na cidade favoreceu a criação da ‘Escuderia Galgos Brancos’ em Porto Alegre no ano de 1935. Esta escuderia foi a primeira e a mais vitoriosa equipe gaúcha de automobilistas. Não apenas pelas vitórias dos *ases* do volante, os “galgos brancos”, mas também, porque sediou muitas provas, o Rio Grande do Sul passou a se destacar no cenário automobilístico nacional¹⁴.

A presença das mulheres no automobilismo de rua

A falta de registros sobre a presença das mulheres nas práticas esportivas em acervos de clubes, federações esportivas, museus, e outros lugares de preservação da memória, pode levar a pensar que as mulheres não tiveram um protagonismo nos esportes em Porto Alegre. No entanto, supõe-se que a participação das mulheres foi expressiva no cenário do associativismo esportivo da cidade.

Estudos evidenciam que o campo esportivo porto-alegrense foi influenciado de forma marcante pelos imigrantes alemães e seus descendentes, os quais não impunham grandes obstáculos à participação feminina nas práticas esportivas⁷. Porém, a participação das mulheres na maioria dos casos restringia-se à prática esportiva e não à competição. A presença das mulheres em eventos esportivos seja como espectadoras ou competidoras, desde o final do século XIX, já foi identificada em pesquisas^{4,5,7,8}.

No Brasil, as primeiras aparições das mulheres em práticas esportivas podem ser observadas na segunda metade do século XIX. Goellner explica que isto ocorreu muito em função da estrutura conservadora da sociedade

brasileira, que não lhes permitia grande projeção, pois eram criadas para serem esposas e mães⁵. Cabe ressaltar que as mudanças foram lentas e significativas, mais para as elites que tinham acesso à vida social e cultural na sociedade brasileira. O ato de dirigir um automóvel simbolizava uma idéia de apropriação, que refletia o modelo da sociedade, apenas mais um campo do protagonismo masculino, pois quem dirigia os automóveis eram os homens, as mulheres “iam à carona”.

As competições esportivas eram criadas por homens e disputadas por homens. Estes alegavam que as mulheres não tinham condições para concorrer, pois eram mais ‘fracas’ e não existiam competições na categoria feminina. Então, elas ocupavam o espaço da “assistência” ou “apareciam” em lugares permitidos pela sociedade. No caso do automobilismo, as mulheres eram destacadas no *grid* (local de largada das provas), na entrega das premiações, como *miss* (madrinha) do evento, e nas gincanas¹⁶.

Na maioria das vezes, as mulheres eram espectadoras ou coadjuvantes no automobilismo. No cinema, em Hollywood, as mulheres não pilotavam “as máquinas”, elas apareciam dando a largada, porém estavam sempre presentes, valorizando esta prática com o seu *glamour*.



Figura 1. Nilza Campos Ruschel (Amaro Jr, 1942)

Da participação das mulheres nas competições de automobilismo no Rio Grande do Sul, destaca-se a piloto Nilza Campos Ruschel (Figura 1) da cidade de Venâncio Aires, que iniciou sua carreira em 1938, e teve boa presença nas competições automobilísticas de 1938 até 1941. É possível que Nilza Ruschel tenha sido

influenciada por uma mulher de nome H lle Nice (Figura 2), que esteve no Brasil em 1936 para participar de competições automobilísticas. Em 1936, por fazer parte dos pilotos que corriam o *Grand Prix* (circuito de provas automobilísticas mundiais), H lle Nice veio disputar duas corridas no Brasil, sendo uma no Rio de Janeiro, no Circuito da Gávea e a outra em São Paulo, no Circuito do Jardim América.



Figura 2. H lle Nice no Circuito da Gávea, RJ¹⁴

H lle Nice pilotava carros, fumava em público, usava unhas pintadas, causando estranhamento entre os pilotos brasileiros, pois uma mulher pilotando um automóvel não fazia parte do imaginário automobilístico brasileiro daquela época. Talvez, por isso, alguns pilotos procuravam documentar sua presença. Foi o caso do piloto porto-alegrense Norberto Jung, que participou da prova do Circuito da Gávea e posou em uma fotografia ao lado da piloto H lle Nice, em 1936. H lle Nice é apontada como a pioneira entre as mulheres no automobilismo mundial de elite, tendo disputado mais de 70 corridas. Segundo a jornalista Alessandra Alves, H lle Nice era piloto, dançarina, visionária, transviada e corajosa⁹.

Traj t rias de mulheres no automobilismo de rua

A participação das mulheres na entrega do troféu de premiação aos vencedores das “Mil Milhas Brasileiras”, cuja primeira prova foi realizada em 1956, no autódromo de Interlagos em São Paulo, ocorre até os dias de hoje. No período entre 1950 e 1960, através das mãos da chamada *Miss Bardhal*, em traje de banho (mai ), era feita a entrega do troféu aos campeões da

prova. A *Bardhal* era uma das empresas de lubrificantes que patrocinava a competi  o¹⁴.

A visibilidade das mulheres no automobilismo gaúcho foi crescendo para além dos espaços tradicionalmente ocupados. De acordo com fontes do acervo privado de Renato Pastro, em competição realizada em 1979 na cidade de Canela/RS evidenciou-se a participação de seis duplas femininas na categoria *Rallye*⁹. As seis duplas que foram selecionadas para participar da equipe “*Team Aseptogyl/Concessionárias Fiat*” com o nome de *Pantheres Rose* (Panteras Cor de Rosa) passaram por um processo de seleção. A seleção das mulheres pilotos para o *Rallye* foi realizada pela chefe da equipe francesa *Pantheres Rose*, Yveline Vanoni, que esteve em Porto Alegre para entrevistar e testar as candidatas nas pistas.

Na categoria feminina, foi selecionada a piloto Silvana Tasca, de Passo Fundo, que destaca em sua entrevista: “iniciei em 1979, no 1  *Rallye  leo Fiat*, em Canela, pois os motivos que me levaram a correr sempre foram a paixão por carros e o grande prazer de dirigir, que faz parte de toda a minha família”¹⁵. A participação da equipe feminina foi apontada como um dos diferenciais da corrida de *Rallye*, pois, nessa prova, foi a primeira vez que os carros de competição utilizaram álcool como combustível, em competições de automóvel, no mundo.

É importante destacar, ainda no Rio Grande do Sul, a piloto Maria Cristina Rosito, que iniciou no motociclismo aos 11 anos de idade, obtendo várias vitórias. Cristina Rosito, como é conhecida no meio automobilístico,   filha do piloto Rafaele Rosito, seu grande incentivador e patrocinador, que a incentivou a participar deste esporte. Aos 14 anos, começou a participar de corridas de kart e, com 16 anos, foi a primeira mulher no Brasil a ter carteira de piloto, recebendo uma licença para correr de carro através da Federação Gaúcha de Automobilismo. Cristina Rosito destaca que: “era engraçado, porque eu tinha 16 anos, eu corria [...] eu não tinha carteira de carro e andava de carro de corrida”¹².

De acordo com Trevisan: “Jamais uma mulher esteve tanto tempo no automobilismo, e com tal nível de

pilotagem e competitividade, do que a Cristina Rosito. Com o tempo, foi conquistando muitos troféus, atingindo um nível de pilotagem muito profissional, o que lhe tem propiciado muito respeito e o apoio de alguns patrocinadores fiéis que, como se sabe, é a coisa mais difícil no automobilismo, o apoio financeiro”¹⁶.

A maioria das mulheres pilotos entrevistadas iniciaram-se no automobilismo por influência da família. O pai, o marido, ou o irmão eram pilotos e as mulheres conviviam no meio automobilístico, desde pequenas, como espectadoras, como cita Cristina Rosito quando perguntada sobre o que a levou a fazer automobilismo e se teve influência da família: “com certeza, eu, desde pequena, sempre acompanhei meu pai, mais por divertimento, ia no autódromo sem entender muito [...] eu me diverti e cresci nesse meio e quando surgiu a oportunidade de correr eu corri, adorei (entonação) e corro até hoje (risos)” (p.1)¹².

Em 2005, Jenson Button, piloto de “Fórmula 1” (categoria do automobilismo), deu uma declaração que correu o mundo por conta de seu conteúdo. Comentou que as pistas não eram lugar de mulher. Houve várias manifestações, na mídia, entre os pilotos, dirigentes e espectadores, contra e a favor do protesto. No que diz respeito ao preconceito, por ser mulher, a piloto Cristina Rosito¹² afirma que:

“sem dúvida, ainda mais que faz tantos anos, faz 30 anos e o povo gaúcho é muito machista, então no início, imagina eu com 16 anos e os guris se achando os mais poderosos e machos, perder para uma guria, a coisa tá feia [...] quando eu saí do Sul para correr no brasileiro [...] todos os “caras” me diziam: “Tu pode ser boa lá no Sul eu quero ver se tu é boa aqui. Eu fui ganhando corrida e conquistando espaço, e hoje sou super respeitada [...] eu tinha andado a 285 km por hora, nos *dragster*, aí a galera fica louca porque eles mesmos ‘ficam se alugando’: aí amanhã vai vir todo mundo de saia para o box, então ‘tomou pau da guria’” (p. 2).

Em função de declarações de alguns *sites* como o texto escrito por Rafaela Borges, no qual destaca quatro mulheres: a paulistana Beatriz, 20 anos, Sheren, de 23 anos, Débora, 36 anos¹. A autora apresenta a seguinte pergunta às pilotos: “o que estas moças, de gerações e com estilos de vida aparentemente diferentes, tem em comum”. A resposta delas: “a paixão pela velocidade”. Bia Figueiredo, Sheren Bueno, Débora Rodrigues e

Helena Deyama são mulheres de destaque entre as poucas que atuam no automobilismo profissional no Brasil.

Cabe destacar algumas pilotos gaúchas que fizeram história no automobilismo, além das já mencionadas: Bia Crestani, da cidade de Espumoso (Fórmula Ford e protótipos), Letícia Zanetti, de Ijuí (campeã brasileira de protótipos, em parceria com o piloto Cláudio Ricci/Passo Fundo). Inclusive ela e seu parceiro ganharam o maior prêmio do automobilismo brasileiro em 2002: o Capacete de Ouro*. Silvana Tasca, corredora na categoria *Rallye*, e muitas outras. Mulheres que ingressaram nesta prática esportiva, desde o início do século XX até os dias de hoje, desafiando normas que lhes foram impostas, rompendo com os padrões determinados pela sociedade mesmo que a história oficial não lhes desse a visibilidade adequada. Essas mulheres venceram preconceitos em suas épocas, maioria deles que perduram até hoje.

As mulheres tornaram-se vitoriosas nas provas que participaram, mesmo correndo com os homens, conforme destaca Silvana Tasca, piloto de *Rallye*: “O maior barato foi quando eu e minha navegadora, a Neusa Farina, conseguimos o Campeonato Brasileiro em 1981, não existia categoria feminina e o campeonato Gaúcho de 1982, no sul, sendo a única dupla feminina” (p. 3)¹⁵.

Um exemplo dessa desigualdade de gênero é o prêmio “Capacete de Ouro”, que foi criado em 1997, pela revista *Racing*. Este se tornou a premiação mais reconhecida do esporte a motor no Brasil. Dos 124 prêmios recebidos de 1997 até 2006, quando comemorou sua primeira década, apenas três destes prêmios foram para as mãos de mulheres: duas vezes para a piloto Bia Figueiredo (categoria feminina 2001/2002) e uma vez para Letícia Zanetti (categoria Endurance 2002)¹¹.

Na maioria das vezes, nos *grids*, observa-se a presença de uma mulher piloto em relação a 20 pilotos homens, sendo essa uma proporção relevante para explicar o maior número de vitórias dos homens em

* O Capacete de Ouro é a maior premiação do automobilismo brasileiro que estabelece prêmios para os pilotos que se destacam em cada temporada. São 13 categorias escolhidas primeiramente pelas classificações nas provas (computando as 10 melhores chegadas de cada um dentro das datas estipuladas pelo concurso); a segunda etapa consiste na escolha por parte dos jornalistas especializados em automobilismo, entre os três finalistas de cada modalidade. Portanto, cabe aos profissionais da área de comunicação apontar o seu favorito em cada uma das 13 categorias, e os pilotos com maior número de votos serão os contemplados.

relação as mulheres, no automobilismo. Com relação a isso se cita a reportagem datada de 04 de dezembro de 2006, escrita por Ricardo César, que tinha como título: Mulheres que aceleram muito. O autor do texto destaca que as mulheres sempre fizeram muito sucesso fora das pistas no automobilismo, “mas algumas resolveram inclusive se aventurar nesse mundo machista”³.

Muitas mulheres protagonizam histórias no mundo do esporte, principalmente quando este esporte é praticado, na sua grande maioria por homens, como é o caso do automobilismo. Porém, devemos chamar atenção para a inexpressiva participação da mulher nos setores de organização e de direção do esporte⁵. No automobilismo, segundo depoimentos orais, inexistem mulheres envolvidas em cargos de federações e confederações, chefes de provas, chefes de equipe e mecânicas. Parece que as mulheres, na maioria das vezes, têm que “suar muito mais os seus macacões”, dentro e fora das pistas, para conseguirem um lugar no pódio.

Conclusões

A história do automobilismo feminino em Porto Alegre está diretamente ligada ao esforço individual de um pequeno grupo de mulheres. De espectadoras nas corridas acompanhando o pai, o irmão ou marido piloto, buscaram a oportunidade de ingressar no cenário esportivo como protagonistas, se tornando mulheres piloto, conforme revelam as fontes orais.

A notoriedade das mulheres no cenário esportivo do automobilismo iniciou, na década de 1930, através da atuação da gaúcha Nilza Ruschel, a primeira mulher gaúcha a tornar-se piloto de automóvel. Durante duas décadas ela foi a única a marcar presença no automobilismo de rua em Porto Alegre.

O apoio e patrocínio da família foram identificados como fatores fundamentais para o ingresso da mulher no automobilismo, uma vez que este é um esporte de elevado custo financeiro. Cabe ressaltar a necessidade do piloto ter uma equipe, um patrocínio e estar na mídia; somente as mulheres que conseguiram este tipo de apoio tiveram a oportunidade de competir com os homens. Como exemplo, destacamos Bia Figueiredo na

Fórmula *Firestone Indy Lights* da equipe *Sam Schmidt Motorsports*, patrocinada pela *Healthy Choice*, *Webmotors*, *Svelte* e *Bardhal* e a porto-alegrense Cristina Rosito, dos *Dragsters*, equipe *Velopark*, patrocinada pela *Toyota CARHOUSE* e *Velopark*. Estas duas foram as primeiras mulheres pilotos a vencer uma prova no Campeonato *Firestone Indy Lights* e *Fórmula Dragster*, respectivamente.

Por fim, considera-se que a visibilidade das mulheres no automobilismo de rua foi incrementada à medida que tiveram igualdade de oportunidades.

Referências

1. Borges R. **Elas querem desafiar os machões** [site]. Disponível em: <<http://carsale.uol.com.br/hotsite/mulher/mulher26.shtml>> [2008 jul 20].
2. Burke P. **A Escrita da História**. São Paulo: Estadual Paulista, 1992.
3. César R. **Mulheres que aceleram muito**. Velocidade [blog on line]. Dez 2006 Disponível em <URL:<http://www.velocidade.org/2006/12/04/mulheresqueacelerammuito>> [2008 jul 09].
4. Goellner SV. Mulher e esporte no Brasil: fragmento de uma história genereficada. In: Simões A, Knijnik J. **O mundo psicossocial da mulher no esporte: comportamento, gênero, desempenho**. São Paulo: Aleph, 2004, p. 359-373.
5. Goellner SV. Mulher e esporte no Brasil: entre incentivos e interdições elas fazem história. **Revista Pensar a Prática** 2005;8(1):14-24.
6. Maduro P, D' Azevedo H. Automobilismo no Rio Grande do Sul. In: Mazo J, Reppold A. (organizadores). **Atlas do Esporte no Rio Grande do Sul. Porto Alegre: CREF2RS**, 2005.
7. Mazo J. **A emergência e a Expansão do Associativismo Desportivo em Porto Alegre (1867-1945): espaço de representação da identidade cultural brasileira**. Porto, Portugal; 2003. [Tese de Doutorado em Educação Física – Universidade do Porto (UP)].
8. Melo V. **A Cidade Esportiva: primórdios do esporte no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2001.
9. Pastro R. O primeiro Rallye com álcool combustível no mundo. Cpr – Clube Porto Alegre de Rallye [site]. 2006. Disponível em <http://www.msmdia.com/rallye/noticias_a.asp?id=221> [2008 jul 10].
10. Pesavento S. **História & História Cultural**. 2ª ed. Belo Horizonte: Autêntica, 2004.

[anonymus] Prêmio Capacete de Ouro: resultados. Cronospeed [artigo on line]. Mar 2006. Disponível em <<http://www.cronospeed.com.br/modules/news/article.php?storyid=6179>> [2008 jul 15].

11. Rosito MC. Maria Cristina Rosito (depoimento, 2008). Porto Alegre.

12. Sant'anna DB. **Corpos de passagem: ensaios sobre a subjetividade contemporânea**. São Paulo: Estação Liberdade, 2001.

13. Scali P. Circuitos de Rua: 1908 a 1958. Porto Alegre: Imagens da Terra, 2005.

14. Tasca S. Silvana Tasca (depoimento, 2008). Porto Alegre.

15. Trevisan P. Paulo Afonso Trevisan (depoimento, 2008). Passo Fundo: Museu Brasileiro de Automobilismo de Passo Fundo, 2008.