

“O ronco triunfante da civilização”: *raids* automobilísticos em Minas Gerais, c. 1910-1927

"The triumphant roar of civilization": automotive raids in Minas Gerais, c. 1910-1927

Daniel Venâncio de Oliveira Amaral

Doutor em Estudos do Lazer

Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG)

Professor do Curso de Educação Física

Universidade Estadual de Montes Claros (UNIMONTES)

dvoamaral@gmail.com

Wesley Ferreira de Amaral

Graduado em Educação Física

Universidade Estadual de Montes Claros (UNIMONTES)

wesleyferreira1518@gmail.com

Recebido: 30/10/2025

Aprovado: 04/02/2026

Resumo: O presente estudo tem como objetivo principal investigar os *raids* automobilísticos que utilizaram o território das Minas como ponto de partida, chegada ou passagem. De modo mais específico, busca-se lançar luz sobre os modos de organização dessa prática esportiva, os circuitos percorridos, bem como os discursos mobilizados pela imprensa com o propósito de legitimar tais iniciativas. O recorte temporal compreende o período entre 1910 e 1927, justificado pela introdução, intensificação e expansão geográfica dessa prática, cujos automóveis passaram a protagonizar aventuras que atravessavam o espaço mineiro, contribuindo para a transfiguração do cotidiano das cidades que os recebiam. Como parte da estratégia metodológica, foram consultados periódicos que circularam em Minas Gerais e em outros pontos do território nacional, no período investigado, com exemplares acessíveis por meio da Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional.

Palavras-chave: *Raids* automobilísticos; História; Esporte; Minas Gerais.

Abstract: This study primarily aims to investigate automotive raids that used the territory of Minas Gerais as a starting point, destination, or transit route. More specifically, it seeks to shed light on the organizational modes of this sporting practice, the circuits traveled, and the discourses deployed by the press to legitimize such initiatives. The temporal scope covers the period between 1910 and 1927, justified by the introduction, intensification, and geographical expansion of this practice, in which automobiles came to play a central role in adventures crossing Minas Gerais, contributing to the transformation of the daily life in the cities they visited. As part of the methodological strategy, newspapers circulated in Minas Gerais and other parts of the national territory during the investigated

period were consulted, with issues accessible through the Digital Newspaper Library of the National Library.

Keywords: Automotive raids; History; Sport; Minas Gerais.

Introdução

No dia 10 de março de 1910, uma breve nota publicada no jornal *Correio da Manhã*, do Rio de Janeiro, destacava o que foi descrito como “a maior excursão em automóveis feita em terras brasileiras”. Segundo o relato de um cronista anônimo, o Sr. Oswaldo Frias Oliver realizou um “curioso raid, na sua belíssima máquina Berliet 40 h.p., de Petrópolis a Juiz de Fora, pela antiga estrada União e Indústria” (*Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 10 mar. 1910, p. 2). Complementando o registro, o jornal *O Pharol*, de Juiz de Fora, noticiou que a incursão automobilística, a primeira do gênero realizada em Minas, transcorreu “no meio de uma série de peripécias curiosas”, tendo o Sr. Frias chegado à sede juiz-forana “às primeiras horas da noite”. Em mensagem telegráfica enviada por ele à redação, comunicava a “chegada feliz de sua máquina”, enfatizando o “estado péssimo dos caminhos por onde passou, vencidos apenas graças à resistência poderosa de seu auto” (*O Pharol*, Juiz de Fora, MG, 11 mar. 1910, p. 1).

O ineditismo do feito ocorria em meio ao crescente volume de notícias sobre atividades automobilísticas veiculadas pela imprensa local. Na transição para o século XX, tornaram-se frequentes as menções a acidentes, aquisições e excursões envolvendo automóveis, sobretudo aqueles conduzidos por monarcas e figuras de proeminência europeia. Em março de 1902, por exemplo, *O Pharol* registrava: “Vários soberanos europeus se entregam às delícias do automobilismo. Possuem automóveis que eles mesmos dirigem: o rei e a rainha da Inglaterra, o imperador da Alemanha, o rei e a rainha de Wurtemberg, a imperatriz da Rússia e, finalmente, o príncipe da Holanda” (*O Pharol*, Juiz de Fora, 20 mar. 1902, p. 1). No ano seguinte, a mesma folha veiculou a notícia: “Deu-se um desastre de automóvel em Palermo, Itália, achando-se moribundo e gravemente ferido o conde Palermo e o barão Gentile, que viajavam com grande velocidade no veículo” (*O Pharol*, Juiz de Fora, 12 abr. 1903, p. 1). Em 1905, o tema voltou a receber destaque: “O rei Afonso XIII, de Espanha, empreendendo seu habitual passeio em automóvel, fez longa excursão de 96 quilômetros, chegando até a cidade de Toledo” (*O Pharol*, Juiz de Fora, 5 fev. 1905, p. 1).

A partir do quartel final do século XIX, as elites de Minas Gerais, estado ainda marcado pelo ritmo da natureza e por práticas comunitárias tradicionais, nas quais o calendário litúrgico da Igreja

Católica regulava as principais formas de sociabilidade, passaram a reivindicar, de modo quase obsessivo, a incorporação de mecanismos capazes de atestar uma emergência urbana civilizada (Dias; Machado; Hosken, 2019). Nesse cenário, inúmeras inovações tecnológicas passaram a integrar o cotidiano material da sociedade, embora com diferentes níveis de acesso entre os grupos sociais. Artefatos como a ferrovia, a fotografia, a iluminação elétrica, o bonde, o cinematógrafo, o fonógrafo e o telégrafo constituíram elementos centrais da cultura material que, na virada do século, corporificaram um ideário de progresso ancorado nos moldes difundidos pelos grandes centros europeus (Amaral; Dias, 2017).

O automóvel insere-se de maneira emblemática nesse novo tempo, marcado por transformações nos desejos, consolidando-se como símbolo inconteste da modernidade, da velocidade e da antecipação do futuro. Como observou Melo, “a chegada dos automóveis tem um impacto significativo no imaginário da população, inclusive nas percepções e sensibilidades cotidianas: a crescente excitabilidade pública cerca a todos em um frenesi do qual poucos escapam” (2008, p. 200). Em distintas localidades mineiras, a circulação dos primeiros veículos foi amplamente celebrada por grupos letrados que, por meio da imprensa, projetavam nesses artefatos o cumprimento de expectativas de sofisticação e cosmopolitismo, uma espécie de “ronco triunfante da civilização” (O Pharol, Juiz de Fora, 22 mai. 1906, p. 1).

Em maio de 1914, por exemplo, na cidade de Patrocínio, no Triângulo Mineiro, o jornal local, ao delinear, em uma nota intitulada “Progresso”, os movimentos modernizadores que apontavam para “um belo e promissor futuro”, destacou a presença do primeiro veículo motorizado na paisagem urbana. Conforme noticiado, os municíipes estavam “pasmos” ao ouvirem “o teuf teuf e o fon fon do automóvel em vertiginosas carreiras pelas ruas” (Cidade de Patrocínio, Patrocínio, 16 mai. 1914, p. 1). Em dezembro desse mesmo ano, na cidade de Oliveira, no Oeste mineiro, um cronista anônimo da *Gazeta de Minas* também registrou, com tom de exaltação, a circulação do primeiro carro na localidade. Segundo a nota: “Já temos automóvel na cidade. Tardou, mas veio; é o caso: antes tarde do que nunca. E o fato é que ele não tem parado: carreira para aqui, carreira para ali, carreiras para todos os pontos, notando-se que o *chauffeur* é muito hábil” (*Gazeta de Minas*, Oliveira, 6 dez. 1914, p. 1). Em mais um exemplo, dessa vez em maio de 1915, na cidade de Pouso Alegre, no Sul mineiro, um breve artigo jornalístico relatava, com igual entusiasmo, a aquisição, por parte de um morador, de mais um exemplar dessa nova tecnologia de transporte. Conforme registrado: “A cidade conta com mais um magnífico

automóvel Berliet, pertencente ao nosso amigo sr. Bernardino Salles. Parabéns a Pouso Alegre” (O Sulmineiro, Pouso Alegre, 29 mai. 1915, p. 2).

A realização do primeiro *raid* automobilístico em solo mineiro, portanto, não deve ser compreendida apenas como um feito isolado ou um simples deslocamento entre cidades, mas como expressão de um novo imaginário que então começava a se consolidar. A incursão protagonizada por Oswaldo Frias Oliver, levada a cabo com notável esforço técnico e físico, inaugurava um acontecimento inédito e projetava, no motor a combustão, a promessa de uma nova lógica de mobilidade e domínio mecânico sobre a paisagem. Assim, mesmo que haja certo exagero da imprensa ao classificá-lo como o “maior *raid* do Brasil”, dado que eventos anteriores envolveram distâncias mais extensas¹, o episódio reafirmava o anseio das elites por integrar Minas ao compasso dinâmico do mundo moderno.

Nas décadas posteriores ao feito de Oswaldo Frias, os *raids* automobilísticos tornaram-se recorrentes, estendendo-se a diversas localidades mineiras. Em alguns casos, essas cidades recebiam pilotos de outros estados, que tinham Minas Gerais como ponto de passagem ou de chegada; em outros, tratava-se de pilotos mineiros que empreendiam aventuras rumo a outros estados ou se lançavam por regiões vizinhas do interior. À medida que o automóvel passava a ocupar um lugar de maior presença e impacto no cenário urbano brasileiro, simbolizando poder, distinção, fascínio e culto (Sevcenko, 1992), os *chauffeurs* conduziam suas máquinas atribuindo à direção novas camadas de significado, que iam além da mera função de transportar pessoas e bagagens com agilidade.

Nos últimos anos, a historiografia de Minas Gerais vem ampliando significativamente o escopo de investigações sobre a gênese e o desenvolvimento dos esportes, superando uma concentração quase exclusiva no futebol, modalidade que por muito tempo monopolizou as atenções acadêmicas. Esse movimento tem incorporado outras práticas esportivas, como o basquetebol (Amaral, 2022), a luta (Souza; Amaral, 2025), a patinação (Silva, 2020) e o turfe (Neto, 2017). Apesar desse avanço

¹ Os primeiros *raids* automobilísticos de longa distância realizados no Brasil remontam ao ano de 1908, quando surgem os primeiros registros documentados. Uma dessas iniciativas foi a excursão entre as cidades do Rio de Janeiro e São Paulo, promovida pelo francês Conde de Lesdain, conhecido por empreitadas semelhantes na Ásia e na África. O percurso, estimado em 700 quilômetros, foi percorrido ao longo de 35 dias. Em outro registro, novamente protagonizado por Lesdain, desta vez auxiliado por uma equipe de brasileiros ligados ao automobilismo, entre os quais Paulo Prado, Clóvis Glicério, Mário Cardim, Bento Canavarro, Mallé e José Carlos, realizou-se uma viagem de São Paulo a Santos, que durou aproximadamente 37 horas. Em mais um episódio, foi realizada uma excursão liderada por Gastão Almeida e Jean Chocolat, que, partindo do Rio de Janeiro, realizaram uma viagem de três dias até a cidade serrana de Petrópolis (Melo, 2008).

historiográfico, os *raids* automobilísticos ainda não foram objeto de investigação específica, o que evidencia uma lacuna relevante, à qual a presente pesquisa busca responder.

Nesses termos, o presente estudo tem como objetivo principal investigar os *raids* automobilísticos que utilizaram o território das Minas como ponto de partida, chegada ou passagem. De modo mais específico, busca-se lançar luz sobre os modos de organização dessa prática esportiva, os circuitos percorridos, bem como os discursos mobilizados pela imprensa com o propósito de legitimar tais iniciativas. O recorte temporal compreende o período entre 1910 e 1927, justificado pela introdução, intensificação e expansão geográfica dessa prática, cujos automóveis passaram a protagonizar aventuras que atravessavam o espaço mineiro, contribuindo para a transfiguração do cotidiano das cidades que os recebiam.

Estratégias da pesquisa

Como parte da estratégia metodológica, foram consultados periódicos que circularam em Minas Gerais e em outros pontos do território nacional, no período investigado, com exemplares acessíveis por meio da Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional (<https://hemerotecadigital.bn.gov.br/>). Lançado em 2012, o portal reúne um acervo expressivo de jornais e revistas nacionais e internacionais dos séculos XIX e XX, muitos dos quais “estão fora de circulação ou são raros” (Almeida, 2013, p. 7). Utilizando a ferramenta de busca, que permite filtrar os periódicos por estado e por período, foram empregados, de forma combinada ou isolada, até a exaustão, os seguintes termos de pesquisa (palavras-chave): “Agência”, “Automóvel”, “Automobilismo”, “Carro”, “Chauffeur”, “Excursão”, “Passeio”, “Raid” e “Veículo”.

Foram analisados registros relacionados ao universo automobilístico em treze jornais distintos que circularam em Minas Gerais e, de forma complementar, no Rio de Janeiro, dentro do recorte temporal estabelecido pela pesquisa. Abaixo, apresentam-se os títulos dos periódicos, acompanhados de suas respectivas cidades de circulação: *Correio da Manhã* (Rio de Janeiro); *Cidade do Patrocínio* (Patrocínio); *Correio da Semana* (Queluz de Minas); *Gazeta de Leopoldina* (Leopoldina); *Gazeta de Minas* (Oliveira); *Gazeta do Norte* (Montes Claros); *Monitor Mineiro* (Guaranésia), *O Cambuquira* (Camuquira); *O Imparcial* (Ubá), *O Mucuri* (Mucuri); *O Pharol* (Juiz de Fora); e *O Sulmineiro* (Pouso Alegre).

É importante salientar que o levantamento incluiu periódicos de Belo Horizonte e Ouro Preto, capitais recém-estabelecida e antiga, respectivamente. Contudo, para a primeira, constatou-se a

ausência de acervos digitais no período; para a segunda, apesar da disponibilidade documental, não foram identificados registros sobre *raids* automobilísticos dentro do recorte temporal.

Segundo Silva (2012), a utilização da imprensa como fonte histórica exige atenção às circunstâncias específicas de sua produção e circulação. É imprescindível considerar o contexto no qual os textos foram elaborados, reconhecendo suas particularidades temporais e os propósitos que os motivaram. Nessa perspectiva, Teixeira ressalta que “é o historiador que, no futuro, irá examinar a fonte e transfigurá-la, colocá-la sob outra perspectiva, vai realizar uma operação radicalmente oposta àquela intencionalidade original: ele retira o caráter efêmero do texto jornalístico para projetá-lo e inseri-lo em uma lógica histórica” (2023, p. 420).

“Um curioso *raid*, levado a termo com muito heroísmo”

Em meados de junho de 1910, três meses após o *raid* inaugural realizado em Minas Gerais, que percorreu o trajeto da antiga estrada União e Indústria, ligando Petrópolis à cidade de Juiz de Fora, uma nova excursão foi organizada por Graciliano Cabral, com o auxílio de Leonardo Garella e José Pimenta (*O Pharol*, Juiz de Fora, 18 jun. 1910, p. 1). No final de maio, mais precisamente no dia 24, registros de imprensa veiculavam “uma nota interessante e nova”, relatando o “aparecimento de um belo automóvel nas ruas da cidade”: “Trouxe-o do Rio de Janeiro, o sr. Graciliano, que pode se gabar de haver introduzido entre nós aquele engenhoso meio de locomoção”. O passeio percorreu “diversas ruas”, tendo como passageiro “o sr. Antonio Carlos, ilustre Presidente da Câmara Municipal”. Um cronista anônimo registrou as impressões do público e o efeito modernizador do recém-introduzido veículo motorizado.

O público não se fartou de admirar o elegante “monstro roncador”, não porque nunca tivesse visto coisa igual, pois aqui já surgiram várias vezes alguns deles e de tipos bem aperfeiçoados, mas porque o que acaba de chegar vem ficar aí, e certamente estimulará as pessoas abastadas a adquirirem outros, dando a nossa cidade o cunho de progresso das grandes capitais, como Rio de Janeiro, São Paulo e outras (*O Pharol*, Juiz de Fora, 24 mai. 1910, p. 1).

Segundo noticiado pelo jornal *O Pharol*, “os *sportmen*”, partindo da Rua Direita, no centro juiz-forano, entraram, às duas horas da tarde, na estrada da fábrica de cerveja José Weiss, de onde seguiram além da cidade de Benfica, nas proximidades da Capelinha, “com destino à fazenda do Sr. Antônio Sobreira”. A viagem até Benfica, com duração de 35 minutos, transcorreu sob muitas dificuldades. A partir desse ponto, o trajeto foi descrito como “uma verdadeira temeridade: os caminhos não são maus, são péssimos, como quase todos os caminhos da roça”. Com “custo”, o Sr. Graciliano conseguiu fazer

seu automóvel avançar pela estrada da fazenda do Sr. Sobreira, ocasião em que ocorreu uma “curiosa peripécia”: “em certo ponto, arrebentou-se a câmara de ar”. Diante da impossibilidade de reparar o problema, “os excursionistas regressaram a pé até Benfica”, sendo “muito bem recebidos pela população”. Após o jantar, seguiram, às “8 1/2 horas da noite”, para a estação ferroviária da Central, embarcando em um vagão com destino a Juiz de Fora. No dia seguinte, “o sr. Graciliano mandou reparar a câmara de ar”, organizando-se para buscar o veículo “que ficou parado à beira da estrada” (O Pharol, Juiz de Fora, 18 jun. 1910, p. 1).

Nos primeiros dias de julho do ano seguinte, outro *raid* com destino ao município de Benfica foi organizado, dessa vez levado a cabo pelos “automobilistas srs. Tavares Guerra, Oscar Teixeira Soares, Rodolfo Batista, de Castro e Maurílio dos Santos, em companhia de dois auxiliares”. A “excursão de automóvel” partiu de Petrópolis às 5:25 da manhã, tendo como itinerário de viagem: “Itaipava 6:24, Pedro do Rio 6:35, Jacuba 6:52, Posse 8:50, Áreas 11:05, Entre Rios 12:50, Matias Barbosa 3:30, Juiz de Fora 5:50 da tarde”, gastando um percurso de “12 horas e 25 minutos, sendo 9 horas e 20 minutos em marcha”. Os “valentes *sportmen*” chegaram à sede juiz-forana “à tardinha, percorrendo algumas ruas em passeio” e hospedaram-se no Hotel Rio de Janeiro, intencionando, na manhã do dia seguinte, “continuar a viagem em direção a Benfica” (O Pharol, Juiz de Fora, 2 jul. 1911, p. 1).

Quatro anos mais tarde, o jornal *O Pharol* voltou a registrar a realização de um *raid* automobilístico. No dia 1º de maio de 1915, sábado, às 11h30 da noite, “partiram em automóvel” de Juiz de Fora, “com destino a Petrópolis”, diversos integrantes da família Surerus, a saber, os “srs. Oscar Surerus, Roberto Surerus, Henrique Surerus Sobrinho e João Surerus Junior”. A excursão estava prevista para durar três dias, com retorno programado para terça-feira, dia 4 (O Pharol, Juiz de Fora, 2 mai. 1915, p. 2).

Essas primeiras excursões noticiadas pela imprensa mineira e protagonizadas tanto por figuras locais quanto por visitantes, demandavam de seus idealizadores significativa capacidade de investimento financeiro. A aquisição, manutenção e aprimoramento dos automóveis, bem como despesas com hospedagem, alimentação e a disponibilidade de tempo para a realização das viagens, são algumas das variáveis que evidenciam os elevados custos dessa nova prática esportiva. Nessa perspectiva, conforme apontado por Melo:

O perfil dos primeiros proprietários brasileiros de automóveis era semelhante: membros das elites, que gozavam de algum sucesso financeiro no momento e que, mesmo quando originários

de famílias tradicionais, possuíam, em maior ou menor grau, relação com o projeto de modernização do país. O uso do veículo estava relacionado inicialmente mais à busca de elementos de status e distinção, uma forma de vinculação ao “civilizado mundo moderno”, do que a interesses econômicos (2008, p. 195).

Não é por acaso que os registros documentais, ao detalharem a atuação profissional de alguns dos excursionistas que, pioneiramente, desbravaram trajetos que podiam incluir Petrópolis, Juiz de Fora e Benfica, revelam agentes de destacada condição financeira e certo prestígio social. Graciliano Cabral, por exemplo, proprietário do primeiro automóvel permanente de Juiz de Fora e principal promotor do *raid* que pretendia alcançar a fazenda do Sr. Antônio Sobreira, em Benfica, era dentista, com consultório estabelecido na cidade (O Pharol, Juiz de Fora, 11 ago. 1910, p. 2). Um de seus auxiliares, Leonardo Gerella, era professor formado pelo Instituto Albertino, de Turim, Itália, e colaborador do jornal *O Pharol* (O Pharol, Juiz de Fora, 12 fev. 1910, p. 3). De modo semelhante, na família Surerus, promotora do *raid* com três dias de hospedagem em Petrópolis, Henrique Surerus Sobrinho, único integrante cujas atividades profissionais foram identificadas na imprensa, era proprietário de uma tipografia e de uma casa comercial no ramo de “ferragens, louças, etc.” (O Pharol, Juiz de Fora, 7 jan. 1915, p. 3).

Ao longo da década de 1910, sobretudo em sua segunda metade, um número crescente de veículos motorizados foram incorporados ao transporte urbano de Minas Gerais, impulsionados, em grande parte, pelas importações vindas do Rio de Janeiro. Em 1921, de acordo com dados oficiais, o estado contabilizava 2.102 “automóveis de passageiro”, distribuídos em 103 dos 178 municípios recenseados pelos agentes da estatística, onde havia exemplares em circulação (Minas Gerais, v. III, 1926, p. 660-664). Nesse contexto, consolidou-se um mercado em torno do automóvel, impulsionado por representantes da Chevrolet e Ford, pela abertura de lojas de peças e pela atuação de mecânicos, atraindo sobretudo grupos abastados de diferentes regiões do estado, que possuíam condições financeiras para adquirir esses veículos.

Em outubro de 1919, anunciava-se em Juiz de Fora o funcionamento da Casa Ford, de propriedade da firma Keaney & Mayer, oferecendo “entrega imediata” do “auto universal” e “peças legítimas” (Imagem 1) (O Pharol, Juiz de Fora, 3 out. 1919, p. 1). Poucos anos depois, em junho de 1925, a Agência Ford, do agente autorizado João R. Camargos, instalada na Rua Tavares de Melo, em Queluz, no Centro mineiro, divulgava possuir “os melhores e únicos adaptáveis automóveis ao nosso meio”, contando ainda com uma seção destinada a “peças sobresselentes, pneumáticos, câmaras de ar, óleos e graxa” (Correio da Semana, Queluz, 25 jun. 1925, p. 4). Em dezembro de 1926, em Teófilo

Otoni, no Norte de Minas, a agência Chevrolet do agente autorizado J. A. Duarte, situada na Praça Tiradentes, anuncia que, “mediante cômodos pagamentos”, era possível adquirir um automóvel que reunia “todos os requisitos que V. S. possa desejar: resistência, força e boa qualidade” (*O Mucury*, Teófilo Otoni, 19 dez. 1926, p. 4). No ano seguinte, em março de 1927, inaugurava-se em Montes Claros, também no Norte mineiro, uma agência da Chevrolet em “amplo e confortável prédio”, sob a “operosa direção do sr. Arnoldo Mayer”, equipada com “vasto salão para exposição de seus carros”, “sessão de venda de peças” e “uma oficina mecânica para consertos e garagem” (*Gazeta do Norte*, Montes Claros, 19 mar. 1927, p. 2). Três meses mais tarde, em Guaranésia, no Sul do estado, o *Monitor Mineiro* estampava um extenso anúncio da Ford, pertencente ao “agente autorizado F. Venâncio Sobrinho”, que oferecia “automóveis prontos para entrega”, “completo sortimento de peças e acessórios”, além de “uma bem montada oficina para reparações e consertos de qualquer marca” e um depósito dos “afamados pneus Michelin e câmaras de ar” (*Monitor Mineiro*, Guaranésia, 21 jun. 1927, p. 4).

Imagen 1: Anúncio da Casa Ford, Juiz de Fora.



Fonte: *O Pharol*, Juiz de Fora, 3 out. 1919, p. 1.

No quadro da rápida difusão do automóvel em Minas Gerais, os *raids* automobilísticos, antes circunscritos a Juiz de Fora e às áreas vizinhas, gradualmente se estenderam a outras nucleações do interior do estado. Duas variáveis ajudam a explicar o pioneirismo juiz-forano: em primeiro lugar, a

pujança comercial, resultante da expansão da produção cafeeira, da indústria e do comércio, cujos desdobramentos financeiros possibilitaram às elites locais a aquisição de inovações tecnológicas, como o automóvel (Pires, 2004); em segundo lugar, a proximidade com o Rio de Janeiro era reforçada pela conexão ferroviária direta, via Estrada de Ferro Central do Brasil, cuja estação local foi inaugurada em 30 de dezembro de 1875 (Minas Gerais, 1926). Somava-se a isso a influência da Estrada União e Indústria, inaugurada em 1861; tratava-se da primeira via macadamizada do Brasil, com 144 quilômetros de extensão e 8 metros de largura, permitindo a circulação de veículos em ambos os sentidos (Albergaria, 2023). Essa infraestrutura favorecia a importação de automóveis, bem como a circulação de práticas culturais inspiradas pelos novos ideais europeus, sendo a capital carioca “a cidade que dá o tom da atmosfera cultural do período, transformando-se num autêntico epicentro catalizador de toda a cultura da *belle époque* brasileira” (Saliba, 2012, p. 242).

Nesse novo cenário, diversos *raids* automobilísticos passaram a ser organizados, alcançando praticamente todas as regiões do estado. Tratava-se, em geral, de excursões individuais ou coletivas realizadas em estradas precárias, em trechos que haviam recebido melhorias recentes ou, ainda, em vias recém-inauguradas. A imprensa frequentemente destacava o caráter de “aventura”, “curiosidade”, “heroísmo”, “superação” e “valentia” dessas iniciativas, nas quais os automóveis, convertidos em símbolos esportivos, eram conduzidos por “destemidos” *sportmen* ou *raidmen* capazes de enfrentar as intempéries da natureza. Nesse contexto, podem ser identificadas três modalidades dessa prática: (1) percursos circunscritos ao território mineiro, seja entre cidades ou em direção a fazendas, distritos e povoações vizinhas; (2) incursões de motoristas mineiros rumo a outros estados; e (3) travessias interestaduais que tinham Minas Gerais como ponto de passagem ou de chegada.

No caso da primeira modalidade, pode-se citar o “interessante e acidentado raid” realizado em 21 de novembro de 1924, na cidade de Queluz, no Centro de Minas, com destino ao distrito de Santo Amaro. Conforme registro detalhado de um cronista anônimo do *Correio da Semana*, causava “maior satisfação” constatar que os “18 automóveis de passageiros” então existentes na cidade, além de prestarem “real serviço na condução de pessoas”, estavam sendo também “utilizados desportivamente”. Prova disso, na longa nota do cronista publicada em duas edições, seis automóveis e diversas pessoas tomaram parte, às 7:30 da manhã, em frente à agência Ford, cujos veículos foram dispostos com as seguintes numerações: “13, Dr. Victor Bhering; 1, Dr. Mário Pereira; 2, Dr. Victorino dos Santos Ribeiro; 6, Sr. Valentim Clemente; 10, Sr. Joaquim Alves Ferreira Leite; 17, Sr. Augusto de

Paula; 14, Sr. José Alves de Oliveira (ficando este último carro na cidade, por ter sido julgada desnecessária sua ida)”.

Os automóveis partiram de Queluz munidos de “ferramentas várias e inúmeras peças sobressalentes, previdentemente levadas para fazer frente às eventualidades do péssimo caminho a vencer”. Os excursionistas transportavam também “uma bem preparada matalotagem para a viagem e bebidas várias”. Inicialmente, com o carro nº 10 na dianteira, “partiram rumo aos Pinheiros, descendo facilmente e transpondo os trilhos da Central, pegando então a subida de Santa Matilde, onde se foi obrigado a movimentar pás e picaretas para o concerto de estrada”. Por volta das 8h30, os automóveis enfrentaram uma “subida em terreno desnivelado, onde as rodas derraparam e ameaçaram não obedecer à direção, trecho esse vencido calma e pacientemente”. Vencidas “penosamente novas subidas, ante o péssimo estado das estradas”, às 11h10 chegou-se à “Fazenda das Bandeirinhas, cheios de vigor e entusiasmo”, sendo ali trocadas as “água do carburador de todos os autos” (*Correio da Semana*, Queluz, 28 nov. 1924, p. 1).

Daquele ponto, partiram às 11h30, tendo à frente o carro nº 17, alcançando um trecho “de estrada rampada, de ponto a ponto cheia de lombos, que eram arrancados a enxada e picareta, obrigando todos a trabalharem valentemente”. Após algum avanço, “ante a imperiosa ordem do estômago, ficou resolvido almoçar-se ali: vieram a cena o leitão, farofa, azeitona, cerveja, vinho, doces, etc.”. Eram exatamente 14h30, ao término da sobremesa, quando o carro nº 10, guiando o caminho, “acelerou e seguiu”, vencendo todos uma subida que “parecia intransponível”, chegando ao distrito de Santo Amaro às 15h25. Os autos foram estacionados em frente à igreja local e, atendendo a um “amável convite”, os excursionistas dirigiram-se à casa do abastado capitalista Sr. Capitão Joaquim Pinto, que serviu uma “farta mesa de doces e de frutas”. Após algumas voltas pelo arraial, às 16h10 partiram de regresso. A viagem de retorno foi descrita como “mais fácil”, porém, “sempre com trabalho nas subidas”. A nota conclui informando que, em Pinheiros, “mais de 300 pessoas” aguardavam “cheias de ansiedade e inquietas, os excursionistas” (*Correio da Semana*, Queluz, 4 dez. 1924, p. 1).

Em outro exemplo, datado de fevereiro de 1927, o jornal *O Mucury*, de Teófilo Otoni, noticiou brevemente os preparativos do Sr. José Afonso Duarte, auxiliado pelo “hábil mecânico” João Marcondes, para realizar uma excursão automobilística em direção à cidade de Araçuaí, no Norte de Minas, partindo do distrito de Queixada e utilizando um “Chevrolet de passeio”. A nota ressaltava que, “como é sabido”, a estrada era “de difícil trânsito para veículos dessa natureza, com rampas longas e fortes”, fato que colocaria à prova “a força do motor desse carro” (*O Mucury*, Teófilo Otoni, 20 mar.

1927, p. 1). Também em fevereiro de 1927, outro breve registro, desta vez na cidade de Leopoldina, Zona da Mata mineira, destacou que o Sr. J. Fonseca, “acompanhado de outras cinco pessoas em possante e elegante phaeton Chandler”, empreendeu uma excursão ao povoado de Ponte Funda, no distrito de Conceição da Boa Vista, percorrendo 12 quilômetros e enfrentando “caminhos acidentados e estreitos”, além de uma “grossa e longa chuva” que durou 45 minutos (*Gazeta de Leopoldina*, Leopoldina, 2 fev. 1927, p. 1). No mês seguinte, em mais um registro, o jornal *Gazeta de Minas*, de Oliveira, mencionou a chegada de “raidmen procedentes de Cambuquira, no Sul do estado”, que realizavam a “arrojada prova automobilística Cambuquira – Oliveira – Cambuquira”. Assim como nas duas passagens anteriores, a publicação forneceu informações bastante resumidas, limitando-se a citar os participantes: Jacob Lasea, Paulo Macêdo, Octavio Ribeiro e Sebastião Castro, sendo os dois últimos naturais de Oliveira (*Gazeta de Minas*, Oliveira, 24 abr. 1927, p. 2).

Se a primeira modalidade de *raids* automobilísticos esteve restrita a trajetos dentro de Minas Gerais, a segunda passou a se caracterizar por percursos mais longos, que extrapolavam os limites do estado. Em junho de 1922, por exemplo, o jornal *O Imparcial*, de Ubá, na Zona da Mata mineira, publicou uma breve nota intitulada “Automobilismo: um raid de Ubá ao Rio de Janeiro”, relatando, sem muitos detalhes, a partida, às 6 horas da manhã, dos “sportmen Srs. Antônio Albino Camelo Santos e Agostinho Ciote”, que, em automóvel, pretendiam cumprir o seguinte itinerário: “Ubá, Juiz de Fora, Petrópolis e Rio de Janeiro” (*O Imparcial*, Ubá, 13 jun. 1922, p. 8). No ano seguinte, em junho de 1923, o jornal *Monitor Mineiro*, de Guaranésia, no Sul de Minas, registrou, ainda que com poucas informações, uma “interessante excursão automobilística” realizada por um grupo de distintos cavaleiros, entre os quais se destacava “o nosso bom amigo sr. Joaquim Ribeiro Dias (Duca)”. Segundo a nota, tratou-se de uma viagem “agradável, deliciosa e sem incidentes”, que partiu do centro da cidade em direção “à Cachoeira do Marimbondo, no Rio Grande, município de Barretos, já no vizinho estado de São Paulo” (*Monitor Mineiro*, Guaranésia, 11 jun. 1922, p. 2).

Em mais um exemplo, agora com um registro mais detalhado, datado de julho de 1923 e novamente publicado no *Monitor Mineiro*, relatava-se uma excursão automobilística com destino à cidade de Ribeirão Preto, interior de São Paulo. Segundo a matéria, “partiram em automóveis” da cidade de Guaxupé, no Sul de Minas, os “srs. dr. João Braz Pereira Gomes, dr. Antônio Costa Monteiro, dr. Fortunato Pereira, Benedito Pereira, coronel Esmerino Ribeiro do Vale, Carlos Costa Monteiro, Manoel Correia Brasil, José Zerbini, Joaquim Ribeiro Dias e o representante desta folha, sr. Lauro de Almeida”. Às 11h50, os excursionistas chegaram a Mococa, onde “foi servido, no Hotel

Terraço, um esplêndido almoço”. Em seguida, percorreram o trajeto para Rio Pardo, acompanhados de uma “chuva vagarosa, daquela tarde brumada”, fazendo breve parada em “ótima confeitoria para um *lunch*”. Às 16 horas, tomaram a direção de Casa Branca, atravessando a vila de Itobi. Após curto descanso no Hotel da Estação, prosseguiram rumo a Palmeiras, onde chegaram às 20h25, sem parada, em razão do mau tempo, que conferia “uma certa monotonia, sob chuva vagarosa e contínua”. Depois de “duas horas e 45 minutos de marcha”, avistaram ao longe “belamente iluminada, a importante cidade de Pirassununga”, ponto marcado para o jantar no Hotel da Estação, que constou de “peixe, empadas, saladas e outras iguarias muito apreciadas, regadas com finíssimos vinhos, cervejas e licores”. Por volta da meia-noite, entraram na estrada oficial rumo a Cravinhos, atravessando suas ruas “bem iluminadas, limpas, porém despidas de gente àquela alta hora”, passando em seguida pela vila Bonfim. “Pelas 2:58 da madrugada, sob intensa cerração, o estendido monótono do casario branco, com suas grandes lâmpadas de arco voltaico, deixava transparecer na escuridão a importante cidade que destinavam os excursionistas – a bela Ribeirão Preto” (Monitor Mineiro, Guaranésia, 8 jul. 1923, p. 1).

A terceira modalidade de *raids* automobilísticos apresentava igual grau de ousadia e tinha como característica principal a partida de automóveis de outros estados, utilizando Minas Gerais como ponto de chegada ou de passagem estratégica que conectava diferentes regiões. Em agosto de 1918, por exemplo, o “audacioso *raidman*” Francisco Batista de Paula Neto, partindo do Rio de Janeiro, promoveu uma excursão automobilística pela Zona da Mata mineira, em um percurso de 1.892 quilômetros, vencendo “grandes obstáculos, em vários pontos do trajeto” (O Pharol, Juiz de Fora, 31 ago. 1918, p. 1). Em setembro de 1924, o mesmo Francisco Batista de Paula Neto empreendeu nova excursão, dessa vez saindo do Rio de Janeiro para Petrópolis e, dali, rumando “a Teresópolis, passando por Cataguases, Leopoldina, Recreio e outros pontos de Minas Gerais”. Este “interessante *raid*”, segundo noticiado, valeu-se de “uma barata rasa, pintada de amarelo, construída em suas oficinas” (O Pharol, Juiz de Fora, 8 set. 1924, p. 1). Em setembro do ano anterior, o “distinto *sportman*” paulista sr. José de Queiroz Lacerda Júnior, em *raid* “de São Paulo a Goiás”, teve como parte do trajeto uma passagem por Minas Gerais, registrando-se uma rápida estada em Cambuquira (O Cambuquira, Cambuquira, 11 set. 1923, p. 4). Outro relato, datado de fevereiro de 1927 e mais detalhado, traz a notícia de uma excursão do príncipe D. Pedro² pelo interior do Brasil, com passagem por diversas

² Identificado historicamente como D. Pedro de Orleans e Bragança. O jornal consultado menciona apenas “príncipe D. Pedro”.

cidades mineiras. Conforme um longo relato de um correspondente que acompanhou a viagem, veiculado no jornal *Gazeta de Leopoldina*, da cidade homônima:

D. Pedro saiu de S. Paulo a 20 de dezembro de 1926, seguindo até Corumbá passando por Itirapina, Baurú, Campo Grande, Aquidauana, Miranda e Fazenda Francesa em Porto Esperança. Visitou com seus companheiros várias fazendas do Pantanal entre outras a Fazenda Firme, a da Bahia Elvira e a de Guarandi. Onde D. Pedro teve a feliz oportunidade de matar uma enorme onça pintada, alguns jacarés, porcos, veados e muita caça de pena. Passando por Vacaria os ilustres itinerantes foram até Puerto Soares, indo depois a Ponta Porã e a Pedro João Cabalero, em plena República do Paraguai. Deste ponto partiram para Jatahy, Rio Verde, Santa Rita do Paranaíba, Morrinhos, Pouso Alto, Goiabeira, Curralinho, capital de Goiás, regressando pelo mesmo caminho e sempre no mesmo automóvel CHEVROLET a Santa Rita do Paranaíba, Uberabinha, Uberaba, Ribeirão Preto e Araras, na Fazenda Sr. Joaquim e dali partindo para S. Paulo, de S. Paulo seguiram o ilustre itinerante para o Rio de Janeiro e Petrópolis.

No Jardim América, sua Alteza recebeu amável visita de várias pessoas, tendo expressado a longa e difícil travessia pela Bolívia, Paraguai, e estados do Mato Grosso, Goiás, Minas e São Paulo, orgulhando-se do bom estado em que chegou o carro, que sem concerto algum seguiu para o Rio (Gazeta de Leopoldina, Leopoldina, 27 fev. 1927, p. 1, 2).

O registro acima chama a atenção para a longa extensão de alguns trajetos, com viagens que podiam se prolongar por semanas ou até meses, atravessando inclusive áreas remotas, como o Pantanal mato-grossense, e fronteiras de países vizinhos, como as da Bolívia e do Paraguai. Destaca-se, ainda, que, ao longo dessas viagens, era parte preponderante dos *raids* a preparação e fruição de um repertório diversificado de atividades: além da apreciação das paisagens naturais, das sociabilidades em hotéis, confeitarias e fazendas, dos banquetes, dos passeios e das recepções nos lugarejos visitados, incluía-se, por vezes, a caça de animais exóticos, combinando as dimensões do esporte, da exploração e do divertimento.

De maneira geral, a cobertura jornalística de Minas Gerais, nas três modalidades de *raids*, valorizava atributos como bravura, coragem e distinção social. Diante da constante necessidade de superar percursos precários, defeitos mecânicos e condições climáticas adversas, os cronistas atribuíram aos pilotos e aos automóveis, qualidades singulares, como força, perícia e resiliência. Essa retórica reforçava o imaginário dos *raidmen* como personagens especiais, envoltos em heroísmo e reconhecidos como porta-vozes do mundo moderno. Em suas máquinas, transportavam alguns dos principais símbolos dos novos tempos que se abriam na virada para o século XX: “o amor ao perigo e à novidade, à velocidade e à aventura” (Weber, 1998).

Considerações finais

O conjunto de fontes reunidas neste breve recorte temporal evidencia como o estado de Minas Gerais se consolidou como uma rota privilegiada para a realização de excursões de automóveis, recebendo máquinas que partiam, chegavam ou cruzavam seu território em distintos itinerários pelo interior. Essa modalidade esportiva se fez presente em praticamente todas as regiões do estado, cuja difusão esteve sintonizada com o alargamento e espalhamento dos setores automotivos. Os *raidmen* alcançavam, não raras vezes, nos itinerários motorizados, as pequenas povoações dos recônditos, dando provas da grande dimensão dessas excursões. Desafiando as incertezas dos caminhos, encontros e despedidas se entrelaçavam em jornadas que ofereciam um efusivo rol de rostos, cheiros, sabores, paisagens, experiências, histórias e memórias que, registradas na imprensa, ajudaram na construção, em terras mineiras, de um novo e moderno esporte: *raid* automobilístico.

Com efeito, as abordagens apresentadas neste artigo possuem caráter introdutório, apontando, diante da quase inexistência de pesquisas sobre o tema em Minas Gerais, para uma multiplicidade de perguntas que ainda precisam ser respondidas. Os *raids* automobilísticos permaneceram, nas décadas seguintes à sua consolidação, recortando o território mineiro? A imprensa acompanhou essas novas aventuras com automóveis, registrando as peculiaridades dos percursos? Quais foram os itinerários percorridos e quem eram os *raidmen*? De que maneira as experiências automotivas contribuíram para moldar novas percepções de modernidade, progresso e desenvolvimento tecnológico? Enfim, somente com a produção de novas investigações será possível encontrar elementos inéditos para responder essas e outras perguntas referentes aos primórdios do automobilismo em Minas Gerais. Fizemos aqui uma primeira jornada, que venham outras!

Referências

- ALBERGARIA, Danilo. As primeiras estradas de rodagem do Brasil. **Revista Pesquisa FAPESP**, São Paulo, ed. 330, 2023.
- ALMEIDA, Leandro Antônio de. Mecanismos de busca em Hemerotecas Digitais Nacionais: possibilidades e desafios para pesquisa histórica. **Revista Fênix**, Uberlândia, v. 10, n. 2, 2013.
- AMARAL, Daniel Venâncio de Oliveira Amaral. “A quem cabe a vitória?”: as primeiras experiências do *basket-ball* no município de Oliveira, sertão do Oeste mineiro. **Revista Esporte e Sociedade**, Rio de Janeiro, ano 4, n. 35, 2022.
- AMARAL, Daniel Venâncio de Oliveira; DIAS, Cleber. Nos trilhos do lazer: entretenimento urbano e mercado de diversões em Divinópolis, Minas Gerais, 1890- 1920. **Revista de História Regional**, Ponta Grossa, v. 22, n. 2, 2017.

DIAS, Cleber; Machado, Ana Flávia; HOSKEN, Vinicius Morais Silveira. O espaço da cultura em Minas Gerais: aglomerações territoriais, desenvolvimento socioeconômico e concentração regional entre 1920 e 2010. **Nova Economia**, Belo Horizonte, v. 29, n. especial, 2019.

MELO, Victor Andrade de. O automóvel o automobilismo e a modernidade no Brasil (1891-1908). **Revista Brasileira de Ciências do Esporte**, Curitiba, v. 30, n. 1, 2008.

PIRES, Anderson. **Café, Finanças e Bancos**: uma análise do sistema financeiro da Zona da Mata de Minas Gerais: 1889/1930. 2004. 412 f. Tese (Doutorado em História Econômica) Universidade de São Paulo, São Paulo, 2004.

SALIBA, Elias Thomé. Cultura: as apostas na república. In: SCHWARCZ, Lilia Moritz. **A abertura para o mundo: 1889-1930**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2012. Vol. 3, p. 239-294.

SEVCENKO, Nicolau. **Orfeu extático na metrópole**: São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

SOUZA, Gleiciele Aparecida Almeida de; AMARAL, Daniel Venâncio de Oliveira. Entre malabarismos e golpes: circos e matchs de lutas em Minas Gerais, 1882-1932. **Revista Eletrônica Nacional de Educação Física**, Montes Claros, v. 2, n. 2, 2025.

SILVA, Igor Maciel da. Rápida como os patins: a presença das mulheres na patinação em Barbacena-MG no início do século XX. **Revista Recorde**, Rio de Janeiro, v. 13, n. 1, 2020.

SILVA, Luciano Pereira da. **Em Nome da Modernidade**: uma educação multifacetada, uma cidade transmutada, um sujeito inventado (Montes Claros, 1889-1926) - Tese (Doutorado em História da educação) – Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2012.

SOUZA NETO, Georgino Jorge de. **Do Prado ao Mineirão**: a história dos estádios na capital inventada. Tese (Doutorado em Estudos do Lazer) – Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2017.

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

Fontes

Cidade de Patrocínio, Patrocínio, 16 mai. 1914, p. 1.

Correio da Manhã, Rio de Janeiro, 10 mar. 1910, p. 2.

Correio da Semana, Queluz, 25 jun. 1925, p. 4.

Correio da Semana, Queluz, 28 nov. 1924, p. 1.

Correio da Semana, Queluz, 4 dez. 1924, p. 4.

Gazeta de Leopoldina, Leopoldina, 2 fev. 1927, p. 1.

Gazeta de Leopoldina, Leopoldina, 27 fev. 1927, p. 1, 2.

- Gazeta de Minas**, Oliveira, 6 dez. 1914, p. 1.
- Gazeta de Minas**, Oliveira, 24 abr. 1927, p. 2.
- Gazeta do Norte**, Montes Claros, 19 mar. 1927, p. 2.
- MINAS GERAIS. **Anuário Estatístico**. v. III. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1926.
- O Cambuquira**, Cambuquira, 11 set. 1923, p. 4.
- O Imparcial**, Ubá, 13 jun. 1922, p. 8.
- O Monitor Mineiro**, Guaranésia, 21 jun. 1927, p. 4.
- O Monitor Mineiro**, Guaranésia, 11 jun. 1922, p. 2.
- O Monitor Mineiro**, Guaranésia, 8 jul. 1923, p. 1.
- O Mucury**, Teófilo Otoni, 19 dez. 1926, p. 4.
- O Mucury**, Teófilo Otoni, 20 mar. 1927, p. 1.
- O Pharol**, Juiz de Fora, 11 ago. 1910, p. 2.
- O Pharol**, Juiz de Fora, 11 mar. 1910, p. 1.
- O Pharol**, Juiz de Fora, 31 ago. 1918, p. 1
- O Pharol**, Juiz de Fora, 12 abr. 1903, p. 1.
- O Pharol**, Juiz de Fora, 8 set. 1924, p. 1.
- O Pharol**, Juiz de Fora, 12 fev. 1910, p. 3.
- O Pharol**, Juiz de Fora, 31 ago. 1918, p. 1.
- O Pharol**, Juiz de Fora, 18 jun. 1910, p. 1.
- O Pharol**, Juiz de Fora, 18 jun. 1910, p. 1.
- O Pharol**, Juiz de Fora, 2 jul. 1911, p. 1.
- O Pharol**, Juiz de Fora, 2 mai. 1915, p. 2.
- O Pharol**, Juiz de Fora, 20 mar. 1902, p. 1
- O Pharol**, Juiz de Fora, 22 mai. 1906, p. 1.
- O Pharol**, Juiz de Fora, 24 mai. 1910, p. 1.

O Pharol, Juiz de Fora, 3 out. 1919, p. 1.

O Pharol, Juiz de Fora, 5 fev. 1905, p. 1.

O Pharol, Juiz de Fora, 7 jan. 1915, p. 3.

O Sulmineiro, Pouso Alegre, 29 mai. 1915, p. 2.