



GRAND PRIX

A HISTÓRIA COMPLETA

GRAND PRIX

A História Completa

1894-1916

Nuno Moreira



Os
Campeões

Os
Carros

As
Corridas

As
Estatísticas

As
Histórias

CAPA

Nuno Moreira

PESQUISA

Nuno Moreira

EDIÇÃO

Ana Sofia Salvador

ILUSTRAÇÕES

Nuno Moreira

Copyright © 2023 Nuno Moreira
Todos os direitos reservados
ISBN 9789403686318
Primeira edição em 2023 por Bookmundo.pt

Caso o leitor deseje sugerir alterações pode fazê-lo através do e-mail:
grandprixracinghistory@gmail.com

“Num determinado dia tocamos o nosso limite e nesse momento algo acontece e subitamente conseguimos ir um pouco mais além...”

Ayrton Senna

“Eu não conduzo mais rápido, simplesmente concentro-me mais, o que me faz ser mais veloz”

Jim Clark

“Varzi era inteligente, calculista, sinistro quando necessário, feroz ao explorar a primeira fraqueza, o primeiro erro ou falha dos seus adversários. Pode bem ser descrito como implacável”

Enzo Ferrari

“Adoro sentir um carro de corrida ao meu redor, sentir como me abraça. Adoro orientá-lo para que faça tudo o que foi construído para fazer... e ainda um pouco mais”

Stirling Moss

“Fazer algo bem vale tanto a pena que morrer ao tentar melhorar não pode ser imprudente. A vida é medida em conquistas, não apenas em anos”

Bruce McLaren

“Eu conduzo sempre à velocidade máxima”

Gilles Villeneuve

“Sabes os riscos e aceita-los. Se o homem não consegue olhar para o perigo e continuar, então parou de viver. Se o pior algum dia acontecer, significa simplesmente que foi-me pedido para pagar o preço mais alto pela felicidade da minha vida, sem um momento de arrependimento”

Graham Hill

INDÍCE

PREFÁCIO.....	8	1906.....	82
A Linhagem	8	O PRIMEIRO GRANDE PRÉMIO	82
As “Outras” Corridas	10	1907.....	93
Evolução Constante	11	MUDANÇA DE PODER.....	93
Os Artistas	12	1908.....	101
Critérios e Metodologia	13	A EUROPA NA LIDERANÇA.....	101
1894-1895	16	1909.....	109
O INÍCIO.....	16	A PRIMEIRA RECESSÃO.....	109
1896	20	1910.....	112
CRESCIMENTO LENTO	20	ORGANIZAÇÃO NORTE-AMERICANA,.....	112
1897	22	TECNOLOGIA EUROPEIA.....	112
CORRIDAS MAIS CURTAS.....	22	1911.....	115
1898	26	A ÚLTIMA VITÓRIA DOS GIGANTES	115
A PRIMEIRA CORRIDA INTERNACIONAL	26	1912.....	119
1899	31	O CAMINHO DO FUTURO.....	119
RECORDES, DUELOS E DOMÍNIO.....	31	1913.....	125
1900	38	DOMÍNIO DOS DOIS LADOS DO ATLÂNTICO	125
O TROFÉU GORDON BENNETT	38	1914.....	130
1901	45	A ÉPICA BATALHA DE LYON	130
O CARRO QUE MUDOU A HISTÓRIA.....	45	1915.....	137
1902	52	DUELO PEUGEOT-MERCEDES NA AMÉRICA.....	137
UM NOVO TIPO DE CORRIDA	52	1916.....	141
1903	58	O FIM DE UMA ERA.....	141
O ADEUS AO ROMANTISMO.....	58	APENDIX	145
1904	66	Estatísticas – As Corridas	145
INTERNACIONALIZAÇÃO	66	Estatísticas – Os Pilotos	148
1905	74	Estatísticas – Os Construtores	152
UMA NOVA GERAÇÃO.....	74		

PREFÁCIO

A Linhagem

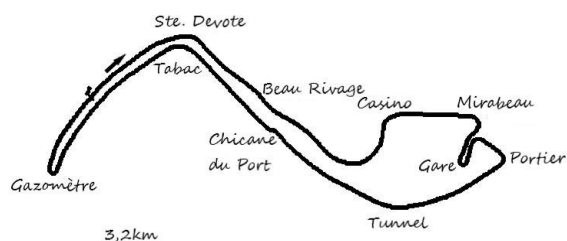
O Campeonato Mundial de Fórmula 1 começou em 1950 e a maioria dos fãs do desporto têm em mente esse ano longínquo quando se fala dos primeiros Grandes Prêmios ou de Fórmula 1. Durante a minha infância cresci com a noção de que “tudo começou em 1950” e conforme o meu interesse cresceu, a minha pesquisa por esses remotos anos das décadas de 50 e 60 aumentou em proporção e descobri que pilotos como Niki Lauda remontavam a um tempo onde as suas carreiras se cruzaram com lendas como Emerson Fittipaldi, que por sua vez foi contemporâneo de campeões como Jack Brabham, o qual chegou a competir com o mítico Juan Manuel Fangio, o homem que vencera um incrível número de cinco títulos mundiais nos anos 50 (um número que à data parecia completamente fora do alcance do comum dos mortais). Com o fascínio e paixão pela Fórmula 1, acumulei, com igual entusiasmo, muitos anos de investigação aprofundada, através da qual me apercebi que afinal os primórdios dos Grandes Prêmios remontavam ao início do século XX, o primeiro Campeonato Mundial aos anos 20 – até mesmo as primeiras corridas datavam de finais do século XIX – e não a 1950 como atualmente ainda é preconizado por muitos.

A primeira tentativa de organização de uma competição internacional aconteceu no início do século XX com a criação do Troféu Gordon Bennett. Com regulamentos próprios, estimulava a competição entre os Clubes Automóveis Nacionais representados pelas suas melhores marcas e pilotos, sendo que ao vencedor da corrida seria garantido o direito de organizar a prova do ano seguinte. Foi igualmente nesta competição que surgiram os carros pintados com as respetivas cores nacionais,

herança essa que ainda hoje é defendida pela Ferrari mantendo o característico vermelho tradicional de Itália. À semelhança do Troféu Gordon Bennett, também no continente norte-americano foi criada uma competição de modelo semelhante: o Troféu Vanderbilt viria a estimular ainda mais a competição internacional impulsionando assim a indústria automóvel nos Estados Unidos durante uma década.

Analisando as marcas e pilotos presentes no primeiro Campeonato Mundial, é impossível desassociar esse campeonato da história dos Grandes Prêmios anteriores a esse ano. A maioria dos pilotos, carros e corridas desse primeiro campeonato já faziam parte do calendário internacional de Grandes Prêmios organizados pela FIA desde há décadas, como é o caso de Giuseppe Farina (primeiro Campeão Mundial de Fórmula 1 em 1950) que começou a sua carreira décadas antes, em meados dos anos 30 – o carro que o levou ao título, o *Alfetta*, modelo da Alfa Romeo, foi concebido em 1938. As seis corridas europeias que compunham o campeonato (para além das 500 Milhas de Indianápolis) já faziam parte do calendário internacional de Grandes Prêmios nos anos anteriores e mesmo as regras de Fórmula 1 foram implementadas em 1947, com algumas corridas a adotarem estes regulamentos ainda em 1946. Portanto o que a FIA fez em 1950 foi “apenas” criar um sistema de pontuação uniformizado para os pilotos, premiando com o título de “Campeão do Mundo” aquele que alcançasse os melhores resultados nas principais corridas do ano, denominadas de *Grandes Épreuves*.

Ao longo desta minha extensa investigação outras curiosidades foram compondo o cenário aqui apresentado: o primeiro Campeonato Mundial para carros de Grande Prémio remonta aos anos 20, o qual premiava apenas os construtores e nos anos 30 viria a ser organizado um Campeonato Europeu para pilotos muito semelhante ao primeiro Campeonato Mundial de 1950. Vejamos esta comparação notável:



O circuito do Mónaco manteve-se inalterado desde a sua in-
cepção, em 1929, até 1955

Grandes Prémios – Campeonato Europeu de 1935 vs Campeonato Mundial de 1950	
1935	1950
Bélgica	Bélgica
Alemanha	Grã-Bretanha
Mónaco	Mónaco
Suíça	Suíça
Itália	Itália
França	França

Por motivos políticos – efeitos da Segunda Grande Guerra Mundial – o Grande Prémio da Alemanha não fez parte do campeonato de 1950, mas seria incluído logo em 1951. Já a Grã-Bretanha não possuía um Grande Prémio em meados dos anos 30, mas atraiu o pelotão internacional com um grande evento em Donington Park que poderia perfeitamente ter sido denominado de “Grande Prémio”.

Se alargarmos a comparação para o ano que precedeu o primeiro Campeonato Mundial as mudanças são igualmente mínimas.

Grandes Épreuves – 1935 vs 1949 vs 1950		
1935	1949	1950
Bélgica	Bélgica	Bélgica
Alemanha	Grã-Bretanha	Grã-Bretanha
Mónaco	-	Mónaco
Suíça	Suíça	Suíça
Itália	Itália	Itália
França	França	França

Pilotos e Construtores presentes nas Grandes Épreuves em 1949 e 1950		
Pilotos		
Alberto Ascari*	Bob Gerard	Brian Shawe-Taylor
Clemente Biondetti*	Cuth Harrison	David Hampshire
David Murray	Eugène Chaboud*	Felice Bonetto*
Franco Rol	Geoff Crossley	Giuseppe Farina*
Guy Mairesse	Harry Schell	Henri Louveau
Johnny Claes	Juan Manuel Fangio	Louis Chiron*
Louis Rosier	Luigi Villorosi*	Nello Pagani
Peter Walker	Peter Whitehead*	Philippe Étancelin*
Piero Taruffi*	Pierre “Levegh”*	Prince Bira*
Raymond Sommer*	Reg Parnell*	Toni Branca
Tony Rolt	Toulo de Graffenried*	Yves Giraud-Cabantous*
Construtores		
Alfa Romeo*	Alta*	ERA*
Ferrari	Gordini	Maserati*
Talbot Lago*		

* Presença em Grandes Prémios iniciada antes do interregno provocado pela II Grande Guerra Mundial

Excetuando as 500 Milhas de Indianápolis, 70,2% dos pilotos que participaram no primeiro Campeonato Mundial em 1950 competiram em 1949. Em relação aos construtores, 77,7% dos presentes em 1950 transitaram de 1949 sendo que a Alfa Romeo havia decidido abandonar a

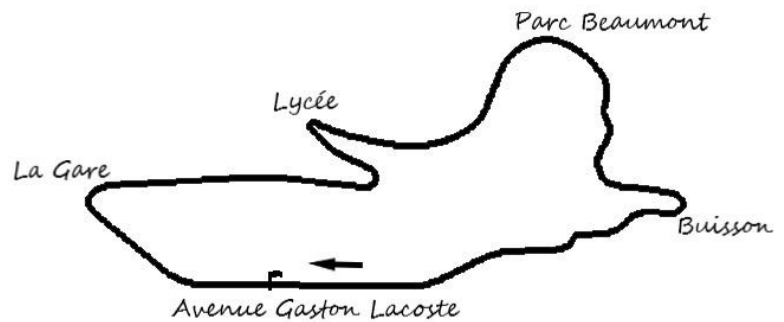
competição no final de 1948 para depois regressar em 1950 após o novo campeonato ser anunciado. Esta continuidade fica também expressa na elevada quantidade de pilotos (34%) e construtores (55,6%) cuja atividade teve início antes do interregno provocado pela Grande Guerra.

As “Outras” Corridas

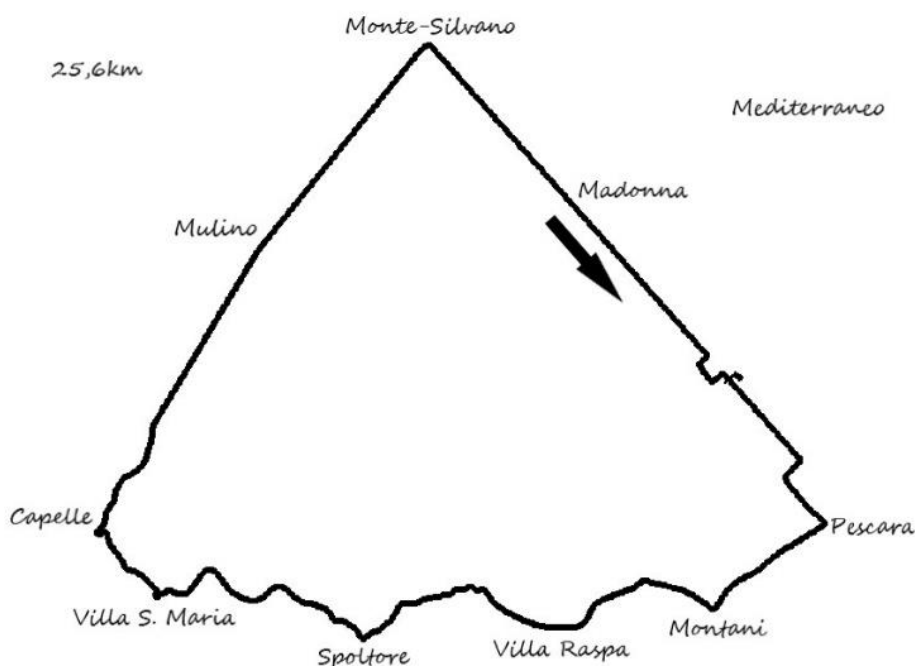
Nos primeiros anos o Campeonato Mundial era composto por pouco mais de meia dúzia de corridas, originando a ideia de que não existiam outras provas de Fórmula 1, mas, analisando a informação e dados disponíveis, é possível verificar que durante uma temporada chegaram a ser disputadas mais de 20 corridas sob as regras da Fórmula 1 onde as principais equipas e pilotos marcavam presença por motivos publicitários e monetários. Estas corridas não eram pontuáveis para o Campeonato Mundial e ficaram conhecidas para a história como provas “extracampeonato”. A “linhagem” mencionada na secção anterior remonta igualmente para estas corridas e a título de exemplo é possível utilizar uma prova de elevada reputação disputada desde os anos

20 em Itália na cidade de Pescara, a qual contava anualmente com a presença dos melhores pilotos e equipas do pelotão internacional e cuja última edição de relevo aconteceu no ano de 1957 – curiosamente no único ano em que fez parte do Campeonato Mundial. As estatísticas em provas “extracampeonato” geralmente não são contabilizadas nas vitórias de Fórmula 1, no entanto analisemos o exemplo de Fangio: o mestre argentino tem 24 vitórias a contar para o Campeonato Mundial de Fórmula 1 mas, somadas as vitórias em corridas de Fórmula 1 extracampeonato, este número praticamente duplica, o que o colocaria ao nível de, por exemplo, Ayrton Senna.

O circuito de Pau (à direita) e o gigantesco circuito de Pescara com mais de 25km (em baixo) permaneceram inalterados dos anos 30 até à década de 50 e o traçado francês ainda é o mesmo utilizado atualmente em diversas provas de fórmulas menores



2,8km



Evolução Constante

Assim surgiu a ideia e foi plantada a semente da presente obra, desmistificando com dados e fatos históricos a ideia atualmente enraizada de que os Grandes Prêmios ou até a Fórmula 1 tiveram início apenas no ano de 1950 com o primeiro Campeonato Mundial para pilotos (o primeiro Campeonato Mundial para construtores surgiria apenas em 1958) ao mesmo tempo preservando a história e a memória dos heróis do passado. Após extensos anos de investigação e pesquisa aprofundada, esta coletânea apresenta a grande história dos Grandes Prêmios baseada e fundamentada em factos reais, em artigos da época e nas palavras dos intervenientes, transportando o leitor para esses tempos.

Esta história tem o seu início na invenção do motor de combustão, prosseguindo para a primeira competição e para o crescimento frenético do desporto, realçando os feitos heroicos desses primórdios registados em filmes antigos e fotografias a preto e branco esbatidas pelo tempo. De seguida entramos no mundo do desporto especializado com bólides concebidos para a competição e para as primeiras corridas internacionais que originaram o primeiro Grande Prémio, idealizado pelo país de maior referência da altura, a França. Nesta época surgiu também o interesse dos dois lados do Atlântico em realizar competições conjuntas, com a supremacia das máquinas europeias a prevalecer nos primeiros anos. A tragédia do primeiro conflito mundial acelerou o avanço tecnológico e originou o “boom” que se verificou nos anos 20, uma década em que a Fórmula Livre proliferou – como o nome indica as corridas eram disputadas sem grandes regras ou limitações -, originando um duelo franco-italiano nas pistas. No final dessa década ocorreu a cisão definitiva entre a Europa e os Estados Unidos com a implementação de regras bastante diferentes nos dois continentes.

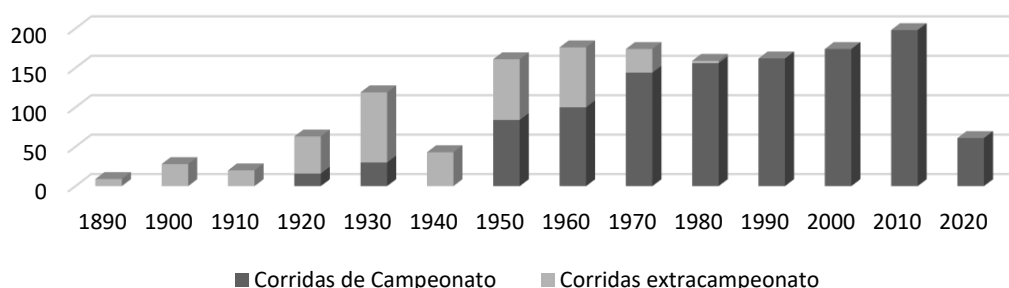
No início dos anos 30 o apoio financeiro das ditaduras fascistas, particularmente em Itália e na

Alemanha, originou um avanço tecnológico e uma escalada das velocidades que só seriam igualados quatro décadas mais tarde com a chegada do efeito-solo e dos motores turbo à Fórmula 1. Foi neste ambiente que proliferaram as corridas de *voiturettes*, ou pequenas viaturas, que na prática eram carros de competição menos potentes e menos dispendiosos que os bólides tradicionalmente presentes nos Grandes Prêmios e nas quais as equipas e os pilotos que não conseguiam competir com os grandes nomes de topo tiveram oportunidade de brilhar. No final dessa década as equipas italianas e alemãs viraram a sua atenção para este tipo de competição, ameaçando a hegemonia dos pequenos construtores, no entanto, o advento da Segunda Grande Guerra Mundial veio, uma vez mais, colocar um ponto final na competição.

Após a guerra e devido às limitações financeiras da época, a maioria das máquinas disponíveis eram as *voiturettes* do pré-guerra e foi com estes carros em mente que a FIA criou uma regulação que entraria em vigor em 1947 denominada de “Fórmula A”, a qual três anos mais tarde mudaria oficialmente o seu nome para “Fórmula 1” quando foi anunciado o primeiro Campeonato Mundial para pilotos. O primeiro carro que dominou a nova competição foi o Alfa Romeo 158, apelidado de “Alfetta”, desenhado em 1938 para competir como *voiturette*. Por esta altura o futuro espreitava do outro lado do Canal da Mancha, com muitos dos aeródromos britânicos utilizados durante a guerra a serem palco de imensas corridas, originando o aumento exponencial do desporto automóvel na Grã-Bretanha, produzindo uma fornada de pilotos e construtores que viria a terminar com o domínio latino no desporto em finais dos anos 50.

Com o aumento do número de corridas a contar para o campeonato, da profissionalização e dos custos, as provas que não faziam parte do calendário do mundial foram lentamente desaparecendo e no

Corridas por década



final dos anos 60 este número tinha sido reduzido para menos de meia dúzia, uma tendência que se acentuou na década seguinte. O calendário do mundial cresceu das iniciais seis provas (excluindo as 500 Milhas Indianápolis) em 1950 para 11 em 1969 e estabilizou nas 16 em 1983, ano em que se realizou a última prova de Fórmula 1 que não contou para o campeonato, um tipo de corridas que foi definitivamente sentenciado após o Acordo Concorde que surgiu do conflito fraturante entre a FISA (regulador) e a FOCA (representante das equipas), o qual viria a definir o futuro do desporto, estipulando que as equipas teriam que inscrever-se

para o campeonato e não corrida-a-corrída como até então acontecia. Em meados dos anos 80 o campeonato já visitava os cinco continentes e o número de corridas continuou a crescer nas décadas seguintes, preenchendo o vazio deixado pela extinção das corridas extracampeonato. O mediatismo e os meios de comunicação social transformaram a F1 num dos desportos mais populares do mundo com milhões de fãs a seguirem o desporto. Atualmente o campeonato é constituído por quase 25 corridas, um número elevado, mas que em comparação com as décadas de 50 e 60, está longe de ser inédito contabilizando as provas extracampeonato.

Os Artistas

A tecnologia dominou desde sempre o desporto automóvel servindo como meio para melhorar os carros comerciais de uso diário, mas na realidade o que sempre cativou e fascinou o ser humano foram os heróis por detrás do volante: Fernand Charron no final do século XIX e a popularidade de Felice Nazzaro e Georges Boillot no início do século XX abriram caminho para a época dourada dos anos 20 e 30, com pilotos como Louis Chiron, Tazio Nuvolari, Achille Varzi, Rudolf Caracciola e Bernd Rosemeyer a deixarem a sua marca indelével no desporto.

Após a guerra ressurgiram alguns pilotos ainda remanescentes dessa época, como Jean-Pierre Wimille e Giuseppe Farina, mas também algumas caras novas lideradas por um calmo argentino de olhos claros de seu nome Juan Manuel Fangio e por um italiano, filho de um famoso piloto dos anos 20, Alberto Ascari. O domínio latino terminou no final da década de 50 com o advento do motor traseiro e das pequenas equipas britânicas: Stirling Moss liderou a nova geração na qual se incluía o australiano Jack Brabham.

Nos anos 60 surgiram nomes como Jim Clark, Graham Hill, John Surtees e Jackie Stewart bem como a publicidade que chegou como meio de sustentar as equipas, aumentando a exposição dos patrocinadores e os valores monetários envolvidos no desporto, eventualmente transformando os melhores pilotos em milionários. Nos anos 70 esta geração foi rendida por outra genial composta por nomes como Emerson Fittipaldi e Niki Lauda, isto

numa década onde o mais famoso motor da história da Fórmula 1, o Ford Cosworth DFV, permitiu um raro equilíbrio de forças no pelotão, equilíbrio esse que foi gradualmente quebrado com a introdução dos motores turbo.

É nos anos 80 que surge uma nova geração de pilotos, impulsionada por um mediatismo cada vez maior graças à grande máquina publicitária montada ao redor do circo da F1 e que deixaria uma marca eterna no desporto e na memória: Nelson Piquet, Alain Prost, Nigel Mansell e Ayrton Senna venceriam nada menos que 11 campeonatos e quase 150 corridas em 13 anos. O vazio deixado por este quarteto foi ocupado por Michael Schumacher que dominaria as pistas durante a maior parte de uma década, para dar depois lugar, como sempre acontece, a uma nova geração que surge para desafiar o campeão estabelecido: Fernando Alonso e Kimi Räikkönen terminariam eventualmente com o reinado do piloto alemão.

De seguida foram promovidos à categoria máxima Sebastian Vettel e Lewis Hamilton, um piloto admirável, que viria a pulverizar quase todos os recordes até então existentes. Atualmente esta geração está uma vez mais a ser desafiada e a dar o lugar a jovens pilotos como Max Verstappen, Lando Norris e Charles Leclerc. A Fórmula 1 é, como em tantos outros contextos, cíclica e, apesar de toda a tecnologia de ponta envolvida no desporto, no fim do dia é o piloto que continua a ser a estrela máxima.

Critérios e Metodologia

Um dos maiores desafios com que me deparei reside numa questão de difícil resposta: Quais as provas a incluir nesta coletânea? O que por sua vez leva à questão de “como avaliar a importância das provas quando estas não fizeram parte de campeonatos?” Um dos critérios a utilizar poderia ser utilizar a distância: se uma prova extracampeonato não possuísse uma distância total semelhante a uma prova do campeonato, então não poderia ser considerada uma prova “grande”. Este raciocínio é desafiado quando temos exemplos no Campeonato Mundial de Fórmula 1 de provas disputadas com distâncias mínimas. Veja-se o exemplo do Grande Prémio da Austrália de 1991 disputado em 14 voltas e pouco mais de 50km e o Grande Prémio da Bélgica de 2021 onde foi disputada apenas uma volta. Ambos estavam programados para distâncias maiores, mas o facto é que ambos contaram para o campeonato e os vencedores foram premiados. Outra possibilidade seria comparar os pelotões presentes: se uma prova extracampeonato não recebesse um pelotão de qualidade semelhante a uma prova do campeonato, então não seria elegível como prova “grande”, mas uma vez mais temos exemplos como o Grande Prémio de Itália de 1961 onde os organizadores decidiram utilizar a oval da pista e as equipas britânicas boicotaram o evento, deixando a Ferrari a competir sozinha contra equipas privadas e carros de Fórmula 2, ou o Grande Prémio de San Marino de 1982 quando devido ao conflito entre a FISA e a FOCA mais de metade das equipas boicotaram o evento. O critério de número de competidores presentes também poderia ser ponderado, mas no Grande Prémio da Argentina em 1958 somente 10 carros partiram para a prova e no Grande Prémio dos Estados Unidos de 2005 somente seis carros competiram.

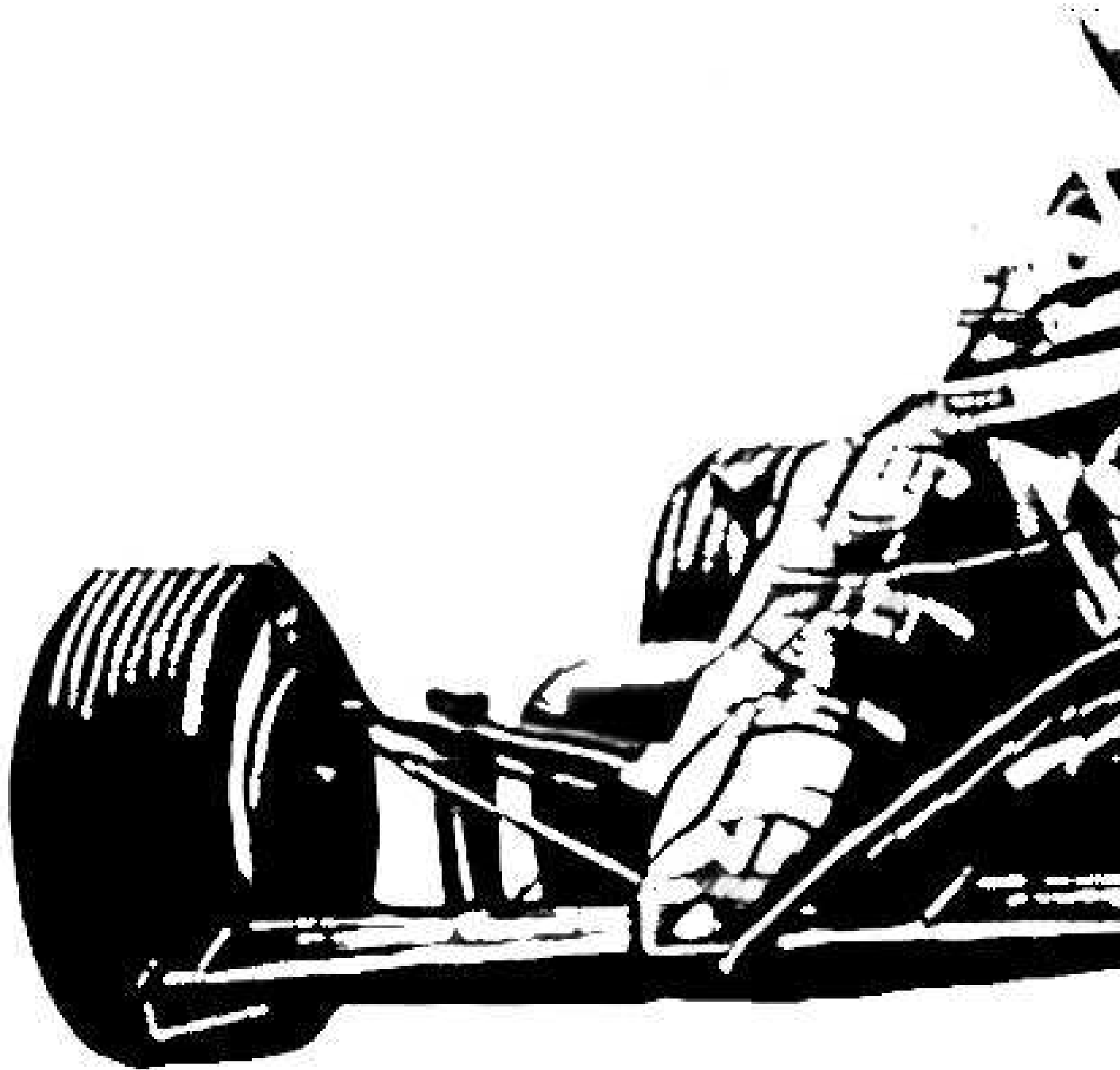
Outro desafio que se colocou relaciona-se com a fórmula utilizada: por exemplo durante a maior parte dos anos 20 era prática comum as corridas não serem limitadas por regras relativamente às especificações dos carros (originando a Fórmula Livre), mas os pelotões reunidos nestes eventos eram variadas vezes de altíssima qualidade.

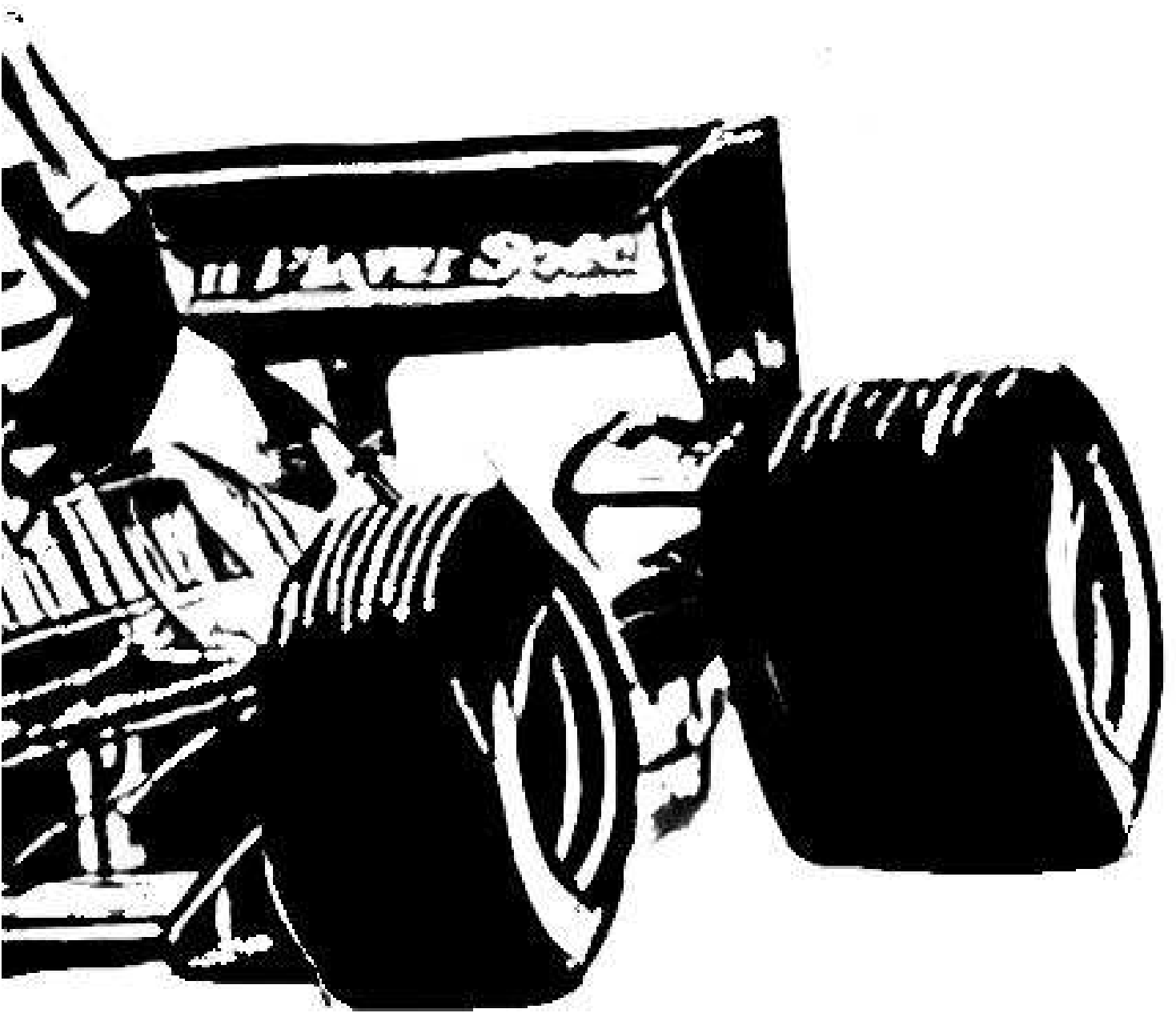
A resposta a esta questão relevante é subjetiva, mas é igualmente um compromisso e as provas apresentadas como “grandes provas” são baseadas

na qualidade do pelotão presente e na relevância e importância da prova na época, mesmo que porventura não fossem corridas classificadas exclusivamente de “F1”, de “Grande Prémio” ou que contassem para um campeonato. Um excelente exemplo é uma prova disputada no Nürburgring em 14 de Junho de 1936, a Eifelrennen. A corrida não fazia parte do Campeonato Europeu de Pilotos nem carregava o nome de “Grande Prémio”, mas o pelotão presente reunia as melhores equipas de Grande Prémio da época na forma da Mercedes, Auto Union e Alfa Romeo e os melhores pilotos também: Tazio Nuvolari, Achille Varzi, Rudolf Carracciola, Louis Chiron, Bernd Rosemeyer, Luigi Fagioli bem como o primeiro campeão mundial de F1, Giuseppe Farina.

Por forma a manter a simplicidade e coerência, o nome das provas é apresentado de forma linear, por exemplo o *Grand Prix de l'ACF* de 1906 é apresentado como o “Grande Prémio de França”. Anos mais tarde o ACF (*Automobile Club de France*) retrospectivamente nomearia a corrida de 1895 entre Paris e Bordéus como o primeiro Grande Prémio, colocando a corrida de 1906 como a nona edição do Grande Prémio e esta última é apresentada como o IX Grande Prémio de França.

As épocas/anos são apresentadas por capítulos e compostas por uma introdução, um calendário de corridas e pelas equipas com os respetivos carros e pilotos. Neste último caso a exceção acontece em anos onde só foi realizada uma grande prova ou duas com pelotões semelhantes, tornando esta informação redundante. Em certos anos o número elevado de pilotos e equipas é incomportável para colocar uma lista exaustiva nesta obra, sendo apresentadas as equipas e os pilotos mais competitivos e relevantes. Todas as corridas apresentam um resumo estatístico incluindo a primeira linha da grelha de partida, o autor da volta mais rápida e os dez primeiros classificados. Caso as provas façam parte de um campeonato, são apresentados os cinco primeiros classificados em termos pontuais (pilotos e construtores) após a prova. Por último, no final do livro é apresentado um resumo estatístico onde são apresentados todos os pilotos e equipas que alcançaram pelo menos um lugar no top-10 numa prova.





1894-1895

O INÍCIO

Introdução

A Revolução Industrial iniciada em meados do século XVIII foi crucial para o aperfeiçoamento do motor a vapor. Em 1769 o engenheiro militar e inventor francês Nicolas-Joseph Cugnot criou aquele que é reconhecido como o primeiro veículo autónomo que não necessitava da utilização de animais para se mover. Propulsionado a vapor e com um tamanho gigantesco superior a seis metros e com quase três toneladas de peso, o veículo foi essencialmente desenhado para propósitos militares.

No início do século XIX os veículos de transporte público movidos a vapor proliferavam na Grã-Bretanha, particularmente após a invenção da locomotiva a vapor em 1804 cuja utilização se alastrou em poucas décadas pelo mundo fora. Esta proliferação deveu-se às vantagens que estes veículos possuíam sobre os meios de transporte movidos por animais, proporcionando uma maior estabilidade (não correndo o risco de tombar ou dos animais “raptarem” os seus passageiros ao fugirem). No entanto, em meados do mesmo século verificou-se na Grã-Bretanha uma regressão para as carroças puxadas por cavalos devido à introdução de portagens pagas e da *Locomotive Acts* que essencialmente restringia a velocidade dos veículos, retirando-lhes uma das maiores vantagens em relação às carroças, a sua velocidade.

Paralelamente ao desenvolvimento do veículo a vapor existiu um enorme avanço tecnológico nas



A limitação imposta pela *Locomotive Acts*, 1896

mais diversas áreas, incluindo o desenvolvimento do motor de combustão interna nascido no final do século XVIII. Em 1876 o alemão Nicolaus Otto inventou o motor de gasolina a quatro tempos e em 1885 Karl Benz cria o primeiro automóvel a gasolina, logo seguido pela construção do primeiro automóvel de quatro rodas a gasolina pelas mãos e mentes de Gottlieb Daimler e Wilhelm Maybach.

Inerente ao espírito competitivo humano, muito rapidamente surgiu a ideia de organizar competições de automóveis. Na Europa o ceticismo em relação a este novo veículo de transporte prevaleceu em países como a Alemanha e a Grã-Bretanha onde tal não era possível em estradas públicas, muito embora o primeiro registo de uma corrida seja originário deste último país no ano de 1867. Onze anos mais tarde foi realizada uma corrida em Wisconsin nos Estados Unidos e em 1887 existem registos de uma prova em Paris onde só participou um carro, um De Dion-Bouton pilotado por um dos fundadores da marca, Georges Bouton. Na Grã-Bretanha imperou durante muitos anos a *Locomotive Acts*, ou “Lei para Locomotivas”, que a partir de 1865 obrigou os veículos a serem precedidos por uma pessoa a pé que agitava uma bandeira vermelha por forma a alertar os transeuntes da sua presença. Foi com naturalidade que as primeiras corridas de relevo (e as mais prestigiantes) surgissem no continente europeu, particularmente em França onde os construtores de automóveis proliferaram apoiados pela publicidade proveniente da competição. Estas corridas pioneiras foram patrocinadas por entusiastas abastados e pelos jornais da época, servindo de propaganda ao automóvel e meio para impulsionar a venda dos periódicos. Nesta infância do automóvel foram efetuadas verdadeiras epopeias de centenas ou até mesmo de milhares de quilómetros que ligavam umas cidades às outras, com milhares de pessoas apinhadas nas ruas para verem as futurísticas carruagens sem cavalos nas poeirentas e perigosas estradas da altura.