



XV Congresso Brasileiro de História  
Econômica & 16a Conferência  
Internacional de História de Empresas  
Osasco, 02 a 04 de outubro de 2023



ASSOCIAÇÃO  
BRASILEIRA DE  
PESQUISADORES  
EM HISTÓRIA  
ECONÔMICA

BRASIL E AMÉRICA – SÉCULOS XX-XXI

## **Uma façanha de 33 mil km pelo Brasil: o ensaio da prova automobilística Getúlio Vargas (1938-39) como peça política de divulgação do rodoviarismo**

*A feat of 33.000 km across Brazil: the test of the motor race Getúlio Vargas (1938-39) as a political piece for the dissemination of rodoviarismo*

Daniel Monteiro Huertas; Universidade Federal de São Paulo (Unifesp); dmhuertas@unifesp.br

RESUMO: O objetivo deste artigo é trazer à luz da historiografia brasileira um evento com rara produção bibliográfica. Em um contexto ainda dominado pelo transporte ferroviário e marítimo (carga e passageiros), em pleno Estado Novo (1937-45), o rodoviarismo avançava com ações concretas, tanto na sua inserção na máquina pública quanto na busca pela afirmação de uma ideologia em prol do trinômio petróleo-asfalto-veículo automotor. A ideia de realizar a prova automobilística Getúlio Vargas – concebida por João Ruiz Parkinson, então diretor-geral do Departamento Automobilístico do Automóvel Club do Brasil (ACB) – torna-se uma estratégia política e de propaganda bem concebida, mesmo que às pressas, para entrelaçar interesses públicos e privados. Entre 1938 e 1939, Parkinson realizou o ensaio da prova, a bordo de um Ford V-8, uma verdadeira epopeia para os padrões rodoviários da época, noticiada com algum destaque pelos jornais. Uma façanha de 33 mil quilômetros, para todos os quadrantes e em condições precárias de fluidez, mas suficiente para demonstrar o potencial do rodoviarismo no país.

Palavras-chave: Rodoviarismo. Automobilismo. Estado Novo.

ABSTRACT: The aim of this article is to bring to the light of Brazilian historiography an event with rare bibliographical production. In a context still dominated by rail and maritime transport (cargo and passengers), in full *Estado Novo* (1937-45), the *rodoviarismo* advanced with concrete actions, both in its insertion in the public machine and in the search for the affirmation of an ideology in favor of the oil-asphalt-motor vehicle trinomial. The idea of holding the Getúlio Vargas motor test – conceived by João Ruiz Parkinson, then general director of the Automobile Department of the Automóvel Club do Brasil (ACB) – became a well-conceived political and propaganda strategy, even if in a hurry, to intertwine public and private interests. A feat of 33.000 kilometers, for all quadrants and under precarious fluidity conditions, but enough to demonstrate the potential of *rodoviarismo* in the country.



Keywords: Rodoviarismo. Motor racing. Estado Novo.

## Introdução

No final da década de 1930, o automóvel já não era mais uma novidade no Rio de Janeiro, em São Paulo, em várias capitais estaduais e em algumas cidades do interior do Brasil. Após o ímpeto inicial propagado pelo ex-presidente da República Washington Luís, tanto no âmbito paulista (quando prefeito da capital e governador) quanto no nacional, o chamado rodoviarismo avançava a pleno vapor. Duas instituições privadas – Automóvel Club do Brasil (ACB), do Rio de Janeiro, e Associação Paulista de Boas Estradas (APBE) – não mediam esforços para difundir a tese de que o futuro do Brasil deveria ser preenchido por asfalto, petróleo e veículos automotores. Ademais, os ideais rodoviaristas já haviam penetrado na máquina pública federal e de alguns Estados.

Mas rodar o imenso território nacional sobre quatro rodas ainda era algo proibitivo para aquele contexto, cuja circulação interestadual e inter-regional de transportes e carga era totalmente dominada pelo trem e pela navegação de cabotagem, ao longo da costa. Este é o pano de fundo no qual se desenrola o objeto central deste artigo – a prova automobilística Getúlio Vargas –, concebida por João Ruiz Parkinson, então diretor-geral do Departamento Automobilístico do ACB. Uma estratégia política e de propaganda bem concebida, mesmo que às pressas, para entrelaçar interesses públicos e privados. Entre 1938 e 1939, Parkinson realizou o ensaio da prova, a bordo de um Ford V-8, uma verdadeira epopeia para os padrões rodoviários da época, noticiada com algum destaque pelos jornais, mas com rara historiografia a respeito. Uma façanha automobilística de 33 mil km que precisa ser resgatada para os amantes do automobilismo e para os interessados em história do Brasil.

Dessa forma, buscaremos salientar a relevância da empreitada naquele contexto, contribuindo para o desenvolvimento do rodoviarismo – que pode ser considerado como todo o conjunto de ações e objetos direta e indiretamente relacionados aos vários elementos componentes do modal rodoviário (construção e pavimentação de estradas de rodagem, veículo, petróleo, políticas públicas, investimento, base normativa,



engenharia, mentalidade, entre outros), cuja compreensão demanda a análise de aspectos conjunturais e estruturais, técnicos e políticos, que tornaram possível a sua emergência, expansão e consolidação no país, com profundos impactos em sua configuração territorial (Autor, XXXX). Ou seja, o rodoviarismo precisa ser enquadrado na ótica da economia política e, mais além, envolvida por um conjunto simbólico e ideológico que remete à típica modernidade da 2ª Revolução Industrial – o entrelaçamento da indústria do petróleo com os valores ligados à velocidade e capilaridade territorial (transporte porta-a-porta).

### **A prova Getúlio Vargas no contexto da institucionalização do rodoviarismo**

O novo projeto varguista enfatizava a unidade política, o desenvolvimento econômico e a defesa militar, e o governo estendia ao máximo essa concepção adotando a postura geopolítica de Mário Travassos, que “fornece elementos importantes para a implantação de uma política territorial por meio de redes de transporte com amplitude nacional, que permitam o estabelecimento de comunicações entre as regiões brasileiras” (Vlach, 2002-2003, p.141-42). A malha rodoviária que se estabeleceria a partir desse contexto “já afirmava um sentido geral longitudinal e mais interiorizado da formação territorial se sobrepondo ao direcionamento histórico litoral-interior desenhado desde os primórdios da colonização” (Moraes, 2009, p.115). Soma-se à essa determinação a extinção das tarifas comerciais interestaduais, “um avanço fundamental no processo de integração econômica do espaço nacional” (Santos; Silveira, 2001, p.42).

A deficiência ferroviária e da navegação de cabotagem elevou o transporte rodoviário ao posto de alternativa mais adequada para a suplementação de capacidade e maior abrangência espacial da malha de transportes – embora no discurso inicial do Estado Novo, no que diz respeito à questão da circulação, havia a intenção de elaborar um projeto de integração entre os diversos modais. Segundo Barat, o “setor portuário praticamente estagnou em termos de novas tecnologias e investimentos na ampliação de capacidade, limitado ainda por uma legislação altamente desestimulante”, e as “restrições para utilização mais intensa das ferrovias e da navegação estimularam o rápido desenvolvimento do transporte rodoviário” (Barat, 1996, p.222).



Após uma longa luta, o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) foi instituído pela lei nº 467, de 31 de julho 1937, para planejar, construir e prover a manutenção das estradas federais, coroando a opção rodoviária para o sistema de transportes do país. No ano seguinte, o órgão passou a editar a revista *A Rodovia* – decisiva para a defesa dos interesses rodoviaristas e da veiculação de uma ‘mentalidade rodoviária’ – e o decreto-lei nº 395, de 29 de abril, criou o Conselho Nacional de Petróleo (CNP), a partir da constatação da irrisória margem de alternativas de fontes energéticas para atender ao rápido crescimento da demanda por transporte. No âmbito rodoviário, o país dispunha de pouco mais de 200 mil quilômetros de rodovias (TABELA 1).

**TABELA 1. Extensão rodoviária total (1928-1937) (em km)**

<b>Revestimento</b>	<b>1928</b>	<b>1930</b>	<b>1937</b>
<b>Concreto de cimento</b>	36,0	105,4	163,4
<b>Concreto asfáltico</b>	59,1	59,1	81,2
<b>Macadame</b>	1.550,1	829,6	2.062,2
<b>Pedra britada</b>	3.372,1	4.332,5	6.508,1
<b>Terra (melhorada e não melhorada)</b>	108.552,8	116.467,5	191.521,4
<b>Total</b>	<b>113.570,1</b>	<b>121.784,1</b>	<b>200.336,3</b>

**Fonte:** Adaptado de Silva, 1949, p.131.

Foi nessa conjuntura, no início do segundo semestre de 1938, que no seio do ACB floresceu a ideia da realização de uma prova automobilística de nível nacional, entrelaçando interesses próprios da entidade (levar a marca ACB para todo o país) com a política nacional-desenvolvimentista do Estado Novo, que assim encontrou uma oportunidade estratégica de divulgação do crescente rodoviarismo. Proposta pelo então diretor-geral do Departamento Automobilístico da entidade, João Ruiz Parkinson, e acatada em reunião ordinária de seu Conselho Deliberativo, a iniciativa tinha como objetivo concretizar um evento do tamanho do Brasil, alcançando todos os 21 Estados da Federação – Mato Grosso do Sul, Rondônia, Roraima, Amapá e Tocantins ainda não haviam sido instituídos.



Parkinson, espanhol de Cádiz, educado em Lisboa (onde seu pai, cidadão inglês, era chefe da Western Telegraph, importante empresa de cabo submarino), desembarcou no Brasil em 1909, com 16 anos, como contador formado na Escola Acadêmica de Lisboa, a serviço da Sociedade para Exportação e Indústria Ítalo-Americana, proprietária de uma fábrica de tecidos em Salto, no interior paulista. Após quatro anos, tornou-se gerente das fazendas de três grandes produtores de café de Ribeirão Preto, e chegou a ocupar o posto de procurador especial de uma delas na Casa Comissária de Santos. Sua ligação com o automobilismo iniciou-se ainda na década de 1920, mais exatamente em 1926, quando disputou uma prova de turismo coletivo para automóveis guiados por amadores e profissionais (velocidade limitada e com base na eficiência geral do carro), chamada de Prova Washington Luís, nos 1.180 km do itinerário São Paulo-Campinas-Casa Branca-Ribeirão Preto-Araraquara-Jaú-Botucatu-Avaré-Itapetininga-Sorocaba-São Paulo. Nesse verdadeiro efeito-demonstração do rodoviarismo pelo interior paulista, Parkinson, ao lado do co-piloto Francisco Azevedo, chegou em 7º lugar a bordo de um Phaéton Ford-T.

No mesmo ano mudou-se para o Rio de Janeiro, onde passou a trabalhar na venda de terrenos litorâneos na longínqua e desabitada Zona Oeste, em Jacarepaguá, Recreio dos Bandeirantes e na então Praia da Tijuca. Manteve a sua ligação com o automobilismo ao se tornar sócio do Club dos Bandeirantes do Brasil, que defendia a organização e integração do país tendo como instrumentos os meios de comunicação e transporte, em especial o rodoviarismo. Motivada pela Bandeira Washington Luís disputada em 1926 no trecho Rio-São Paulo (coberto em dois dias por 27 automóveis, sem desistências), era presidido pelo engenheiro Aldestano Porto d’Ave (um membro ativo de ACB e Touring Club do Brasil) e teve a sua sede logo transferida da capital paulista para o Rio de Janeiro.

Como gerente da Cia. Recreio dos Bandeirantes, Parkinson motivou o ACB a realizar uma prova automobilística no trajeto entre a Restinga de Marambaia e o loteamento da companhia imobiliária, uma eficiente estratégia de divulgação dos lotes disponíveis para comercialização. A prova, com 18 km, reuniu 18 pilotos, dos quais apenas quatro a concluíram – e vencida por Nino Crespi. A partir de então passou a



contribuir de forma voluntária com a Comissão Esportiva do ACB, com papel de destaque na organização e realização do 1º Circuito da Gávea, em 1933<sup>1</sup>. No ano seguinte, já como membro do ACB, organizou o 2º Circuito da Gávea. Em 1935, com Carlos Guinle na presidência da entidade, foi mandado à Europa para trazer pilotos estrangeiros para disputar as provas na Gávea (arrebatoou três portugueses) e estudar as questões técnicas e organizacionais de provas em Portugal, França e Espanha.

Também foi encarregado de encampar a ideia do presidente Carlos Guinle, de criar o Departamento Automobilístico do ACB, em janeiro de 1936, tido como uma “enérgica transformação” e “expressão de utilidade incomparável”. Por seus objetivos, “vai produzir os maiores resultados práticos, as mais felizes soluções no seio da vida esportiva e social do Automóvel Club do Brasil”, pois para “facilitar ao automobilista todos os meios práticos”, “tudo prevê e tudo soluciona, a tempo e a hora, em condições ainda não praticadas no Brasil”. Pelo menos foi assim (“Novos rumos”) o anunciado no primeiro número do suplemento especial criado especialmente para o departamento. “Já obtive de grande número de hotéis de 1ª ordem, casas de acessórios de automóveis, combustíveis e óleos, apreciáveis abatimentos. Realizou várias excursões aos lugares mais pitorescos do Brasil” (jornal *Diário Carioca*, p.15, 21 jul. 1936). A revista *O Cruzeiro*, no artigo “Visitando os lugares pitorescos do Brasil” (n.36, p.8. 11 jul. 1936), afirmou que uma das finalidades do recém-criado departamento “é desenvolver o gosto pelo turismo”.

Os sócios do departamento pagariam uma joia de 50 mil réis, além da anuidade de 10 mil réis, para gozar dos direitos, vantagens e regalias previstas em regulamento próprio, como descontos em médicos, dentistas e estabelecimentos comerciais credenciados; várias facilidades relativas à situação burocrática do veículo e do condutor (pagamentos de licenças, taxas, multas e certificados); apólices de seguro e serviços de assistência em autossocorro. O raid Getúlio Vargas certamente serviria de subsídio para o cumprimento de outras três atribuições do Departamento Automobilístico perante os seus sócios – confecção de publicações e mapas sobre

---

<sup>1</sup> Oficialmente descrito como Grande Prêmio Cidade do Rio de Janeiro, era realizado em um circuito de rua com trajeto de cerca de 11 km. As suas 16 edições foram disputadas de forma descontínua até 1954, atraindo para o Brasil grandes nomes do automobilismo mundial.





assuntos automobilísticos, informações sobre o estado das estradas de rodagem e excursões mensais de automóvel em lugares afastados da cidade –, além de prospectar as reais condições de se efetuar uma prova automobilística de porte nacional.

Mas como surgiu o enlace entre o ACB e o governo Vargas para a chancela e apoio estatal ao evento? Pela relação entre turismo, automobilismo, rodoviarismo e política, que só poderia ser conduzida pela habilidade e pelos contatos entre Parkinson e outra figura: Lourival Fontes. Ocupando vários cargos na prefeitura do Distrito Federal na gestão do interventor Pedro Ernesto, entre 1931 e 1933, inclusive diretor-geral de Propaganda e Turismo, Fontes era sócio do ACB e foi designado, em 1934, diretor do Departamento Nacional de Propaganda (DNP)<sup>2</sup>. Era um dos entusiastas e apoiadores diretos da realização do famoso Circuito da Gávea, a primeira prova de automobilismo brasileira com verniz profissional, e viu na iniciativa uma grande oportunidade para promover o rodoviarismo como uma grande obra do governo. Como comentou o próprio Fontes, o “planejamento da estrada-chave que possibilitasse a circulação da produção e da riqueza”, ao lado do saneamento financeiro e do aparelhamento dos portos, fazia parte da “obra de reconstrução material do País e na solução de seus problemas” (Fontes; Carneiro, 1966, p.68).

A ligação entre o ACB e o turismo também impulsionava os contatos e a influência da entidade. Vide que, no Carnaval de 1937, o diretor de Propaganda e Turismo do Distrito Federal, Woolf Teixeira (também sócio do ACB, sucedeu Fontes no cargo), fora convidado pelo ACB, por meio de Parkinson, para assistir na sede da entidade o baile de gala de 28 de janeiro por ocasião da chegada do Rei Momo. A edição de 29 de janeiro do jornal *A Noite* (n. 8.961) confirmou a presença de Teixeira ao evento, que ainda discursou e entregou as chaves da cidade ao coadjuvante da festa. Pouco depois, em junho do mesmo ano, Parkinson foi jurado (representando o ACB) do curso da “Batalha das Flores”, festa realizada na Quinta da Boa Vista e promovida pela Direção de Propaganda e Turismo da prefeitura. O Chevrolet da família Severo da Costa, ornamentado com cravos, avencas e crisântemos, venceu o certame. Detalhe: Parkinson também era membro do Touring Club do Brasil desde 1930.

---

<sup>2</sup> O DNP foi reformulado e se tornou o Departamento de Imprensa e Propaganda (DIP) em 27 de dezembro de 1939, também sob a direção de Lourival Fontes.



Na edição de 9 de agosto de 1938, o jornal *A Noite* (n. 9.517) anunciou que Parkinson já havia concluído o regulamento da prova interestadual que o ACB promoveria para ocorrer entre abril e maio de 1939 (FIGURA 1). No folhetim de 7 de setembro (n. 9.546), publicou uma entrevista com foto de Parkinson, intitulada “Percorrendo o Brasil de norte a sul”. Após prolongados estudos, ele havia elaborado o regulamento, “no qual são obrigados os automobilistas a percorrer estradas de rodagem do país, desenvolvendo o intercâmbio e o turismo interestadual”.

O regulamento havia sido aprovado pela Comissão Esportiva do ACB e entregue a Lourival Fontes, que seria o intermediário entre a entidade e a Presidência da República, que deveria autorizar e patrocinar o evento. O que seria chamado de Prova Interestadual Getúlio Vargas (ou Grande Prêmio Automobilístico Getúlio Vargas) fora concebido como um híbrido de raid com competição esportiva (rali), no qual poderia participar qualquer automobilista, homens ou mulheres, em duas categorias (1.500 e acima de 1.500 cilindradas). O vencedor seria aquele com maior número de pontos, obtidos pelas passagens em cidades, vilas e outras localidades do Brasil, que fora dividido em três grandes grupos (sul, centro e norte). O concorrente gozaria de completa liberdade de escolha do percurso, desde que o destino final fosse a capital federal, em 13 de maio de 1939, no dia do encerramento do VII Congresso Nacional de Estradas de Rodagem – que era promovido desde 1916 pelo ACB, muitas vezes em parceria com o Ministério de Viação e Obras Públicas (MVOP).

**FIGURA 1. Cartaz oficial de divulgação da Prova Getúlio Vargas (1939)**





**Fonte:** Acervo da família Parkinson.

Sendo assim, o presidente do ACB, João Borges Filho, escolheu os diretores Romeu Miranda e Silva e João R. Parkinson para realizar um ensaio por todo o país da futura prova automobilística, cujo objetivo seria organizar e divulgar tanto a prova quanto o congresso. Obtenção de apoio político e financeiro dos interventores estaduais, captação de possíveis candidatos ao volante, divulgação das condições gerais do evento e organização das comissões estaduais eram as tarefas impostas. Essa empreitada preparatória seria composta por três etapas distintas (as mesmas da prova – sul, centro e norte), com passagem por todos os Estados do país, sempre tendo a capital federal como ponto de origem e destino. Para realizá-la, o ACB obteve patrocínio da Ford (que cedeu o Ford V-8 utilizado), Standard Oil, Pneus Brasil, Metrópole Seguros, Souza Cruz, AGFA (produtos fotográficos), Willy Borghoff (cronômetro) e Esso (lubrificantes e querosene). Parkinson e Silva viajarão com um cinegrafista e um mecânico.

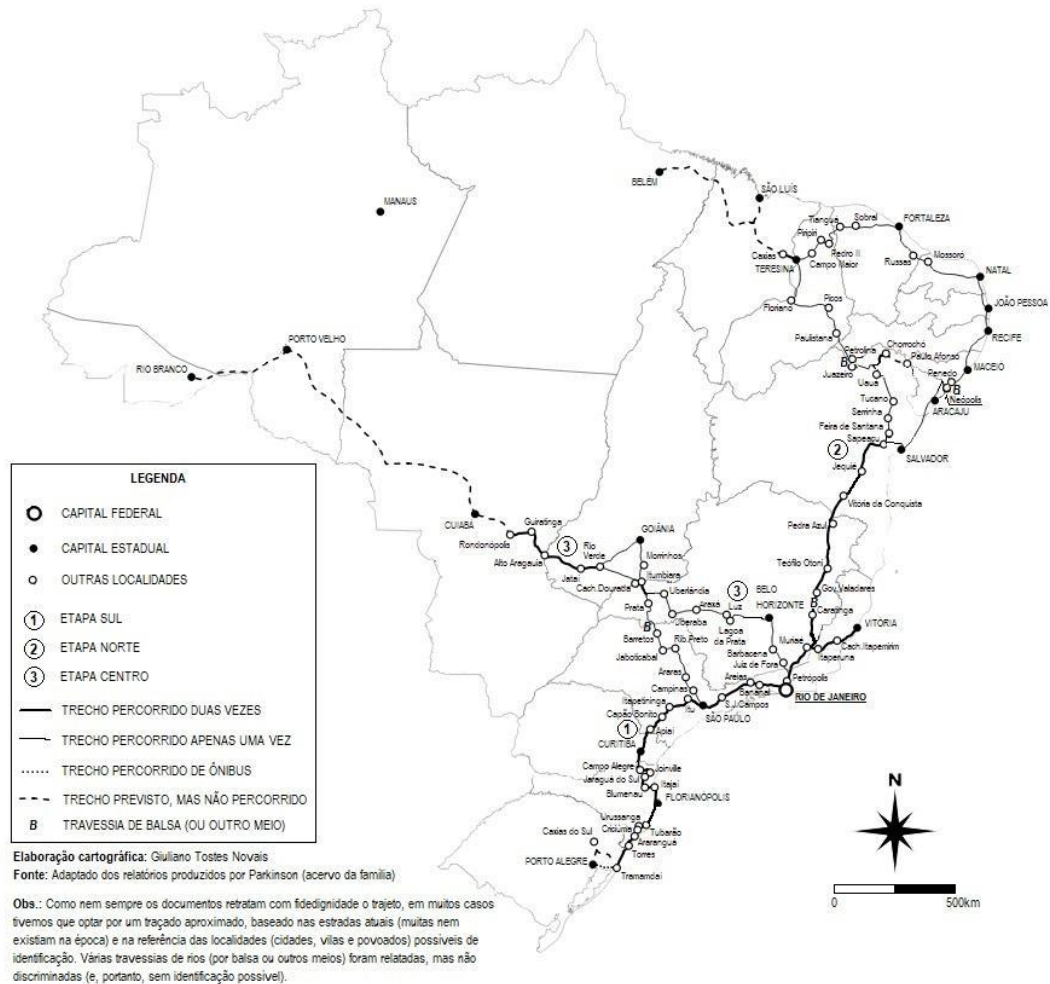


As laterais do Ford receberam o nome da prova, do congresso, dos patrocinadores e o logotipo do ACB. Além da ideia de oficializar a prova com a denominação do presidente da República e de estabelecer contato com os interventores estaduais, seriam produzidos um relatório e um filme (“Brasil num raid automobilístico”) sobre a situação das estradas de rodagem em todos os Estados. Essa verdadeira “epopeia sobre rodas” para os padrões da época durou cerca de seis meses (de setembro de 1938 a abril de 1939), intercalados pelos dias de descanso no Rio de Janeiro, e conseguiu rodar 31.397 km em 18 Unidades da Federação (MAPA 1).

Na edição de 13 de setembro de 1938 (p.14), um dia antes da largada inicial, o *Jornal do Brasil* publicou artigo sobre a “patriótica iniciativa” do ACB, uma prova “com o fim de demonstrar a possibilidade de trânsito por nossas estradas de rodagem”. A primeira etapa (sul), entre 14 de setembro (FOTO 1) e 21 de outubro de 1938, teve Porto Alegre como destino, e seguiu pela antiga estrada Rio-São Paulo e da capital paulista até Curitiba em boas condições. Detalhe: Silva adoeceu no trajeto Rio-São Paulo e acabou ficando na capital paulista. Parkinson seguiu viagem apenas com o mecânico Pedro Santalucia e com o cinegrafista Roberto Monteiro, da Tupi Filme. O trecho em direção a Joinville (SC) estava sendo construído pelo Exército e, depois de passar por Florianópolis – houve um acidente pouco depois da capital –, Araranguá (SC) e Torres (RS), fortes chuvas impediram a continuação da viagem a partir de Tramandaí (RS). Desta cidade a Porto Alegre, ida e volta, o trajeto foi percorrido em ônibus de linha. O retorno ao Rio de Janeiro foi pelo mesmo caminho.



### MAPA 1. Trajeto aproximado percorrido por Parkinson nas três etapas (1938-39)



No dia 24, o *Jornal do Brasil* publicou uma entrevista com Parkinson, que deu um breve relato da jornada e dos contatos estabelecidos. Na edição de 28 de outubro, o jornal *A Noite* (p.7) anunciou que o Rio Grande do Sul já tinha mais de 30 concorrentes inscritos na prova, inclusive o famoso Norberto Jung, vencedor do raid Montevideu-Rio do ano anterior, além de médicos e advogados que aproveitariam a prova para excursionar pelo país. Juntos, Paraná e Santa Catarina haviam garantido outras 10 inscrições.

O objetivo da segunda etapa (norte), entre 8 de novembro de 1938 e 12 de janeiro de 1939, era atingir Belém. Parkinson seguiu pela Rio-Bahia até Muriaé (MG),



entrou no Espírito Santo por Itaperuna (RJ) e retornou à Rio-Bahia, que se encontrava em construção, a partir de Vitória da Conquista (BA), após sua passagem por Cachoeiro de Itapemirim (ES) e Vitória (FOTOS 2-3). De Salvador a Fortaleza, rodou próximo ao litoral em condições razoáveis de trafegabilidade e adentrou o sertão até Teresina e Caxias (MA), onde finalizou o trajeto, pois não havia mais condições viárias de alcançar as capitais São Luís e Belém. O retorno foi pelo semiárido, via Petrolina (PE) e Juazeiro (BA), mas histórias sobre o cangaço impediram a ida à cachoeira de Paulo Afonso (BA)<sup>3</sup>. Parkinson chegou a percorrer várias rodovias construídas (ou que estavam em construção) pela antiga Inspetoria de Obras contra as Secas (IOCS), órgão federal que implantou uma rede regional de estradas de rodagem cortando todos os Estados da atual Região Nordeste<sup>4</sup>.

**FOTO 1. Saída (Parkinson e Romeu Miranda) na frente da sede do ACB (14 set. 1938)**

---

<sup>3</sup> Desde o início do século XIX, quando Delmiro Gouveia construiu uma pequena usina hidrelétrica, já era conhecido o potencial das cachoeiras de Paulo Afonso para a geração de energia elétrica. Com a criação da estatal Companhia Hidrelétrica do São Francisco (Chesf), em 1945, torna-se possível a construção do complexo hidrelétrico em Paulo Afonso.

<sup>4</sup> A IOCS foi criada em 1909 para estudar a problemática do semiárido e executar grandes obras de engenharia na região. No triênio 1931-33, o plano rodoviário a cargo do órgão concluiu a abertura de 2.462 km de estradas de rodagem, incluindo quatro linhas-tronco (Recife-Fortaleza, Fortaleza-Teresina, Rodovia Principal do Rio Grande do Norte e Ligação Central Ceará-Piauí), ampliado posteriormente para um sistema com mais três linhas-tronco servidas por 50 estradas subsidiárias. Em 1945, foi transformado em Departamento Nacional de Obras contra as Secas (DNOCS), cujas obras rodoviárias passaram a jurisdição do DNER em 1951.





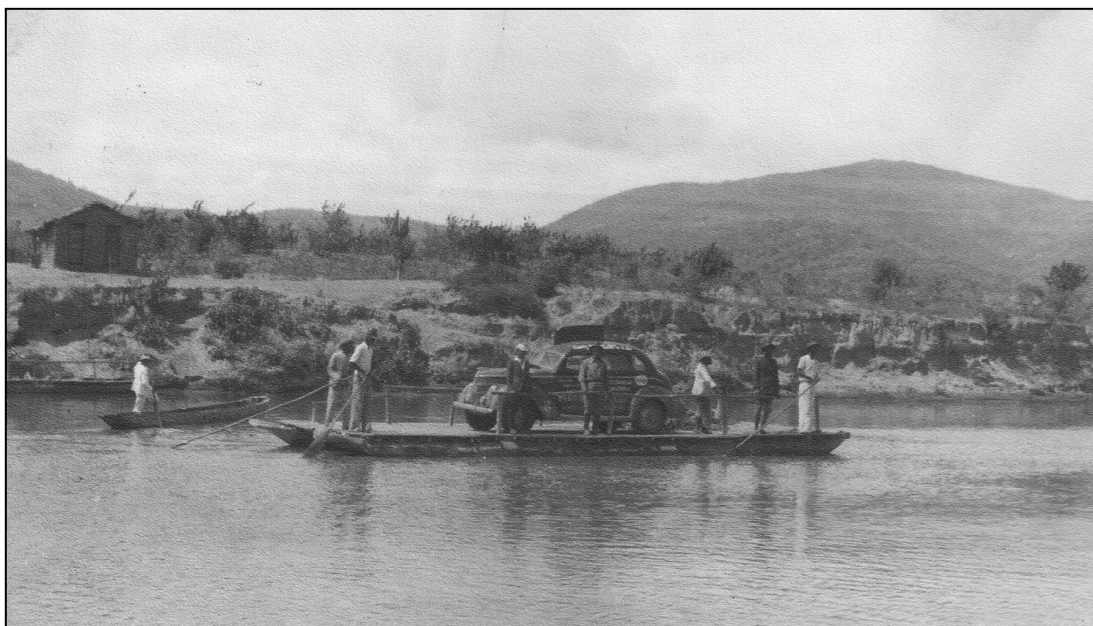
Fonte: Acervo da família Parkinson.

**FOTO 2. Travessia do Rio Doce, perto de Governador Valadares/MG (1938)**



Fonte: Acervo da família Parkinson.

**FOTO 3. Travessia do Rio de Contas, em Jequié/BA (1938)**



**Fonte:** Acervo da família Parkinson.

Em 16 de fevereiro, Parkinson representou o ACB na inauguração da estrada Itaipava-Teresópolis, na Serra Fluminense, que contou com a presença de Vargas. Na edição de 25 de fevereiro (p.11), o jornal *Correio da Manhã* publicou um artigo sobre a “carreira interestadual”, que “não é propriamente uma disputa de velocidade e sim uma demonstração das possibilidades de turismo automobilístico, com carros de passeio nas rodovias existentes no Brasil” – tidas como “verdadeiras entradas pelos sertões adentro”.

A terceira etapa (centro), com saída em 4 de março, seguiu por Belo Horizonte, Araxá (MG), Uberaba (MG), Itumbiara (GO), Rio Verde (GO), Goiânia e Rondonópolis (MT), mas não pôde chegar a Porto Velho (que pertencia ao Amazonas) e Acre, pois as estradas no Mato Grosso estavam em péssimas condições<sup>5</sup>. O retorno ao Rio de Janeiro foi via Prata (MG), Barretos (SP), Ribeirão Preto (SP) e São Paulo. A edição de 2 de abril do jornal *A Noite* noticiou a passagem de Parkinson pela nova capital de Goiás<sup>6</sup>,

---

<sup>5</sup> De Cuiabá a Porto Velho, havia as estradas carroçáveis e picadas abertas pela expedição comandada pelo Marechal Cândido Rondon, em 1910, para levar a linha telegráfica até os confins da Amazônia. A viagem de Rio Branco ou Porto Velho ao Rio de Janeiro era uma jornada de cerca de três meses, incluindo um barco a vapor até Manaus, outro a Belém, e de lá outro trecho pela costa brasileira, com várias escalas ao longo do caminho.

<sup>6</sup> No âmbito da política da Marcha para o Oeste, a pedra fundamental da construção de Goiânia, projeto do interventor Pedro Ludovico para substituir a colonial Vila Boa (atual Goiás Velho) como capital





acompanhado do engenheiro mecânico Antines Mendes Acioli e do cinegrafista Geraldo Alves. Dois dias depois, *Correio da Manhã* (p.7) e *Jornal do Brasil* (p.7) afirmaram que Parkinson já estava de volta ao Rio de Janeiro – não encontramos em nenhuma fonte a data exata de sua chegada à capital federal, mas deve ter sido no dia 3 ou 4 –, ocupado com os preparativos da Prova Getúlio Vargas, pois vários Estados haviam enviado a sua contribuição em dinheiro (entre eles Bahia, Piauí, Santa Catarina, Pernambuco, Alagoas e Paraíba), num total de 60 mil réis. Automobilistas inscritos de 10 Estados e Distrito Federal já estavam aguardando a ordem do ACB para dar início “à maior competição já levada a efeito no país”, e havia expectativa da largada para os próximos dias.

Em 10 de abril, Parkinson pernitoiu no Clube dos 200<sup>7</sup>, na estrada Rio-São Paulo, juntamente com o ministro da Viação e Obras Públicas, Mendonça Lima. Ambos aguardavam Vargas para a inauguração de um trecho da estrada Areias-Caxambu (MG). Dois dias depois, Parkinson esteve em Caxambu, onde dormiu uma noite, e convenceu o prefeito da estância hidromineral mineira a incluí-la em um futuro raid Rio-Caxambu. No dia 16, já estava novamente na capital paulista, agora na condição de membro da visita de inspeção das obras de construção do Autódromo de Interlagos, a cargo da empresa Sociedade Anônima Auto-Estradas. De volta ao Rio, após extenuante agenda, em 20 de abril houve um almoço de comemoração do seu 46º aniversário, na sede do ACB.

O fato é que a Prova Interestadual Getúlio Vargas acabou não acontecendo, mas não encontramos nos jornais pesquisados o motivo e algum tipo de comunicado oficial, seja da parte do ACB ou do governo federal. Uma coisa é certa: apesar de todas as dificuldades, Parkinson cumpriu 80% do prometido em termos de trajeto (do programado, só não esteve em São Luís, Belém, Cuiabá, Porto Velho e Rio Branco), empreendeu os contatos possíveis e divulgou o evento. Como hipótese provável, apesar

---

estadual, ocorreu em 24 de outubro de 1933. A efetiva transferência da capital foi oficializada em 1937. Goiânia é tida como a primeira cidade planejada do Centro-Oeste.

<sup>7</sup> Inaugurado em 24 de março de 1928 como ponto de apoio, parada e pernoite da antiga estrada Rio-São Paulo, em São José do Barreiro (SP), o Clube dos 200 foi encomendado pelo presidente Washington Luís em conjunto com os seus 199 sócios – daí a origem do nome. Em 1934, o ACB assumiu o hotel, de arquitetura colonial espanhola, de uso exclusivo para associados e não associados autorizados. Em 1953, foi aberto para “hóspedes comuns”. Atualmente funciona como um hotel fazenda particular.



de demonstrar a possibilidade concreta de ligação rodoviária entre as diferentes regiões brasileiras, a ideia original da realização de uma prova automobilística de nível nacional foi abandonada após a constatação de que não haveria condições minimamente razoáveis para a sua concretização, em termos burocráticos, técnicos e financeiros, a fim de receber os inscritos em 13 de maio, no Rio de Janeiro. Entretanto, naquele dia Parkinson fez o seu discurso no congresso, conforme noticiou a edição do *Jornal do Commercio* do dia 14 – que, inclusive, o publicou na íntegra –; uma síntese de toda a penosa jornada, emoldurada pela propaganda ao Estado Novo e aos patrocinadores.

Em 31 de maio, *A Noite* destacou a eleição de Herbert Moses para a presidência do ACB, e uma das tarefas anunciadas foi a “remodelação completa” do Departamento de Automobilismo criado por Parkinson três anos antes, pois se tornou “deficiente diante do crescente desenvolvimento que apresenta”. Moses também se encarregou da implantação de um Comitê de Imprensa para incrementar a divulgação do órgão e de suas atividades. Em 11 de junho, o *Jornal do Brasil*, em seu caderno *Segunda Seção*, iniciou a coluna dominical “Estradas e Autos”, na qual publicou, nos oito domingos subsequentes (até 30 de julho), toda a trajetória, escrita pelo próprio Parkinson. A série foi intitulada “Por todo o Brasil”, e também estampou várias fotografias de sua autoria. Além disso, anunciou que a prova aconteceria em julho – fato igualmente não concretizado. Na edição de 6 de agosto, voltou a informar a nova data para a prova: novembro. Mas também não foi dessa vez.

A Ford Motor Company, como contrapartida à cessão do automóvel, divulgou uma interessante peça publicitária em jornais e revistas com o carimbo “PARA OS QUE NÃO POSSUEM UM FORD” sobre um telegrama enviado por Parkinson de Alto Araguaia (MT), classificado como um “atestado (...) recebido espontaneamente e (...) um testemunho valioso da extraordinária resistência, segurança e durabilidade (...) que tem demonstrado o Ford V-8, através de todas as estradas do Brasil” (FIGURA 2). Outra peça publicitária da Ford relacionada ao raid, encontrada no jornal *O Estado de S. Paulo*, novamente utilizou um documento assinado por Parkinson – uma carta em papel timbrado do ACB, datada de 27 de março de 1939, endereçada a Ford Motor Company Exports – atestando que, em todo o percurso, “nunca tivemos o menor aborrecimento, funcionando sempre com regularidade absoluta”. Parkinson declarou, “a bem da



XV Congresso Brasileiro de História  
Econômica & 16a Conferência  
Internacional de História de Empresas  
Osasco, 02 a 04 de outubro de 2023



ASSOCIAÇÃO  
BRASILEIRA DE  
PESQUISADORES  
EM HISTÓRIA  
ECONÔMICA

verdade, ser minha opinião, que o automóvel ‘Ford’ é o único carro em condições especiais para as nossas atuais estradas” (FIGURA 3).



FIGURAS 2-3. Peças publicitárias da Ford (1939)

# "FORD

**É O ÚNICO CARRO  
EM CONDIÇÕES ESPECIAIS  
PARA NOSSAS  
ACTUAES ESTRADAS!"**

Leia, ao lado, a declaração do Sr. J. R. Parkinson — Director Gerente do Departamento Automobilístico do Automóvel Club do Brasil. E' mais um valioso testemunho que vem confirmar a opinião de 27.000.000 de possuidores inteiramente satisfeitos, que afirmam as excepcionaes qualidades de resistência, segurança, durabilidade e economia sem par que têm caracterizado o Ford V-8.

E esta é uma das fortes razões porque Ford é o carro que mais roda pelas estradas do Brasil. Peça uma demonstração dos elegantes Ford V 8 para 1939 — os melhores até hoje construidos.



**AUTOMÓVEL CLUB DO BRASIL**

RIO DE JANEIRO, - 27 de Março de 1939.  
P.O. Nº 14440-28

À Ford Motor Company Exports, Inc.  
Praça Mauá, 7 - N.º 14

Prezados Senhores,

Na qualidade de Director do Reid Automobilístico através do Brasil, que o Automóvel Club do Brasil vem de realizar em propaganda e organização de "Prova Presidente Getúlio Vargas" e VII Congresso Nacional de Estradas de Rodagem", venho attestar espontaneamente que, durante os 31.397 kilometros percorridos com Ford V-8, rigorosamente "Standard", nunca tivemos menor aborrecimento, funcionando sempre com regularidade absoluta.

Foram percorridos os Estados: Rio, São Paulo, Minas Geraes, Espirito Santo, Bahia, Sergipe, Alagoas, Pernambuco, Paraíba, Paraná, Santa Catharina e Rio Grande do Sul, sobre estradas de todos os tipos, na sua maioria em condições, muitas e em alguns trechos as passagens abertas a machado e foice, tendo usado, etc., etc., por falta absoluta de gasolina.

Assim declaro, a bem da verdade, ser minha opinião, que o automovel "Ford", é o unico carro em condições especiais para as nossas actuaes estradas.

Podendo fazer o uso que julgar conveniente, desta declaração, congratulo-me com V. SS. pela feliz escolha que fizeram, enviando sincoas felicitações à mundial organização Ford Motor.

Pelo Automóvel Club do Brasil  
*J. R. Parkinson*  
J. R. PARKINSON  
Director Gerente do Departamento  
Automobilístico.

# FORD V-8





TELEGRAMA DEPARTAMENTO DOS CORREIOS E TELÉGRAFOS

ESPÉCIE CTN

PARA OS QUE NÃO POSSUEM UM Ford

COMISSÃO AUTOMÓVEL CLUB BRASIL QUE EM PROPAGANDA PROVA PRESIDENTE GETULIO VARGAS CONGRESSO NACIONAL ESTRADAS RODAGEM JA PERCORREU DE AUTOMÓVEL FORD TODOS OS ESTADOS DA UNIAO AO CHEGAR ALTO ARAGUAIA EM MATO GROSSO ULTIMO ESTADO A PERCORRER TENDO FEITO MAIS TRINTA MIL KILOMETROS VEM CONGRATULAR SE PELO ESPLENDIDO AUTOMÓVEL V 8 QUE DURANTE TODO RAID SEMPRE FUNCIONOU PERFEITAMENTE AO QUAL DEVEMOS TER PODIDO REALIZAR O MAIOR EMPREENDIMENTO AUTOMOBILISTICO JAMAIS REALIZADO NO BRASIL

J R PARKINSON DIRETOR ★

★ Diretor do Departamento Automobilístico do Automóvel Club de Brasil.

ESTE atestado foi recebido espontaneamente e é um testemunho valioso da extraordinária resistência, segurança e durabilidade sem par que tem demonstrado o Ford V-8, através de todas as estradas do Brasil. E esta é uma das fortes razões da extraordinária preferência que Ford sempre desfrutou em todo o Brasil. Peça uma demonstração dos novos Ford V-8 para 1939.

FORD MOTOR COMPANY

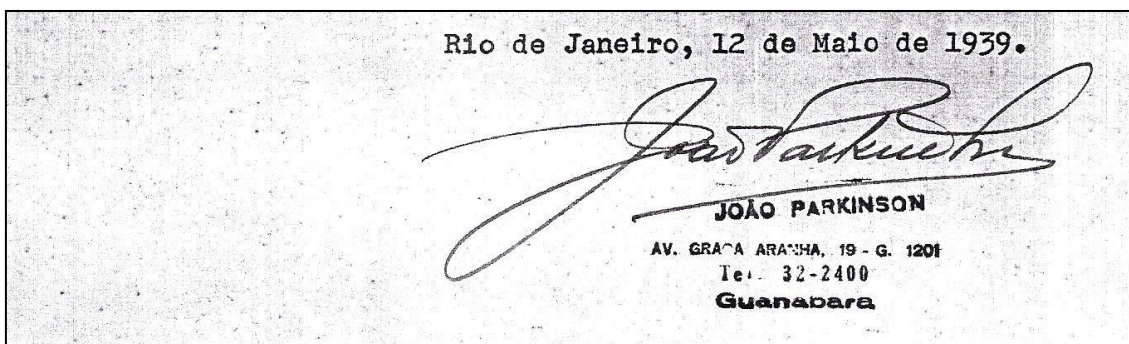
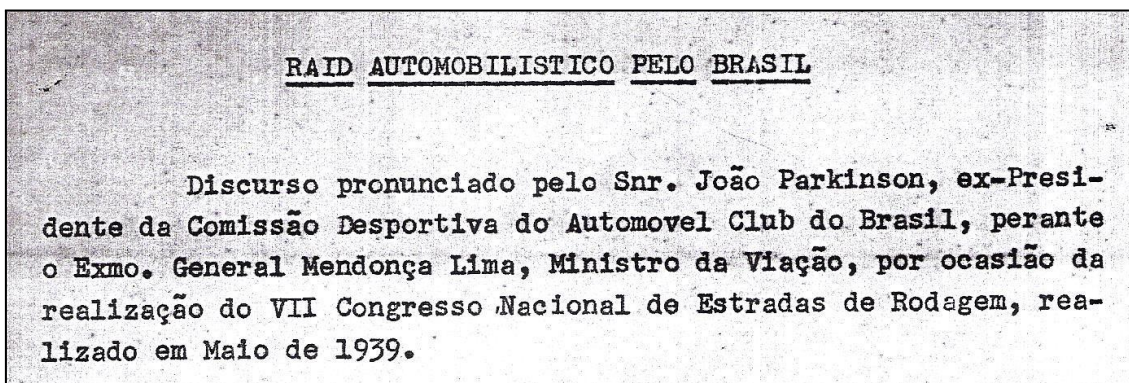
Fonte: Jornal *O Dia* <<http://www.bandeiraquadriculada.com.br/Joao%20R.%20Parkinson.htm>> e jornal *O Estado de S. Paulo* <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19390517-21357-nac-0005-999-5-not/busca/PARKINSON>> Acesso em: 16 set. 2021.

No acervo da família Parkinson foram encontrados quatro documentos de caráter histórico de autoria de J. R. Parkinson: os originais escritos para a série do *Jornal do Brasil* (uma para cada etapa da façanha) e para o discurso apresentado no VII Congresso Nacional de Estados de Rodagem (FIGURA 4). Ambos datilografados, mas os primeiros em papel timbrado do ACB, sem cabeçalho, sem data, sem assinatura e com



várias correções (no estilo xxxxx). O último contém cabeçalho, data e assinatura. Infelizmente, o filme produzido não foi encontrado.

**FIGURA 4. Trechos do fac-símile do discurso de Parkinson (1939)**



Fonte: Acervo da família Parkinson.

A Prova Presidente Getúlio Vargas, organizada por Parkinson, acabou sendo realizada entre 22 e 28 de junho de 1941 – a data prevista era 4-11 de maio, adiada para o mês seguinte (FIGURA 5) –, mas ficou restrita à terceira etapa (centro) do ensaio original, com o pequeno acréscimo de Poços de Caldas (MG), Itu e Sorocaba, em um trajeto de 3.371 km dividido em sete etapas: Rio de Janeiro-Belo Horizonte (541 km); Belo Horizonte-Uberaba (606 km); Uberaba-Goiânia (547 km); Goiânia-Barretos (592 km); Barretos-Poços de Caldas (512 km); Poços de Caldas-São Paulo (490 km) e São Paulo-Rio de Janeiro (443 km). O seu caráter também foi modificado para um rali, ou seja, uma prova eminentemente de competição esportiva.





**FIGURA 5. Cartaz original de divulgação da prova (1941)**



**Fonte:**

<<https://www.uberabaemfotos.com.br/search/label/Prova%20Presidente%20Get%C3%BAlio%20Vargas>>  
Acesso em: 15 set. 2021.

Na manhã de 22 de junho de 1941, os 39 competidores alinharam-se na frente do prédio do ACB, na Rua do Passeio, antes da largada oficial, em Vigário Geral. A Europa estava em guerra, com as competições esportivas obviamente suspensas. E o Brasil ainda se encontrava em situação de neutralidade. Apenas nove pilotos completaram a prova, e os três primeiros foram o argentino Juan Manuel Fangio, a bordo de um Chevrolet Coupé (FOTO 4), em 43h12m e média de 86,34 km/h; o argentino Oscar Galvez e o brasileiro Julio Vieira. Fangio, então com 30 anos (FOTO 5), já tinha experiência em provas de longa distância – no ano anterior, vencera o



Grande Prêmio do Norte, de quase 10 mil km e 15 dias no trajeto Buenos Aires-Lima-Buenos Aires.

**FOTO 4. Chevrolet de Fangio na largada em Vigário Geral (28 jun. 1941)**



**Fonte:**

<<https://www.uberabaemfotos.com.br/search/label/Prova%20Presidente%20Get%C3%BAlio%20Vargas>>  
Acesso em: 18 set. 2021.



**FOTO 5. Entrega dos prêmios na sede do ACB. Fangio é o 1º da esquerda para a direita (1941)**



Fonte: Acervo da família Parkinson.

**O futuro escrito em asfalto, petróleo e automóvel**

Após a realização da empreitada de Parkinson e do VII Congresso Nacional de Estradas de Rodagem, o governo federal adotou duas medidas que favoreciam de maneira decisiva a opção rodoviária, que assim ampliava a sua institucionalização. A primeira delas foi a inclusão na Constituição, pela Lei Constitucional nº 4, de 1940, de uma emenda que atribuiu à União a competência privativa de tributar combustíveis e lubrificantes líquidos. Assim, foi possível criar o Imposto Único sobre Combustíveis e Lubrificantes (IUCL) para compor o Fundo Rodoviário dos Estados e Municípios, pelo decreto-lei nº 2.615, de 21 de setembro de 1940, a ser recolhido pelo Banco do Brasil e distribuído pelo CNP. Antes da instituição do fundo, apenas São Paulo, Rio Grande do Sul e Santa Catarina dispunham de alguma autarquia estadual organizada com foco nas estradas de rodagem. Logo em seguida, Maranhão (1940), Rio Grande do Norte (1941) e Rio de Janeiro (1943) repetiram a fórmula e implantaram os seus respectivos departamentos Estaduais de Rodagem.



A outra foi a criação do Código Nacional de Trânsito, pelo decreto-lei nº 3.651, de 25 de setembro de 1941, responsável pela regulamentação do tráfego de veículos automotores com regras gerais de circulação; provas desportivas em vias públicas; circulação internacional; sinalização; especificação e identificação dos veículos; impostos e taxas; habilitação de condutores; infrações; e constituição e funcionamento dos conselhos de trânsito (nacional e regionais).

Outro impulso em prol do rodoviarismo no Estado Novo veio com a execução de diversas obras pela Comissão de Estradas da Diretoria de Engenharia do Exército (algumas de grande valor estratégico, como as estradas Curitiba-Joinville, Vacaria-Passo Fundo, Campo Grande-Cuiabá, Aquidauana-Bela Vista, Ponta Grossa-Foz do Iguaçu e Cuiabá-Cáceres), totalizando, em 1940, a construção de 580 km e a reconstrução de 850 km. Outros 300 km em construção e 1.260 km em estudos elevavam substancialmente a extensão rodoviária total do país, que alcançaria pouco mais de 258 mil quilômetros.

Com o final do Estado Novo, o país retomou o debate político democrático e, em 27 de dezembro de 1945, o decreto-lei nº 8.463, idealizado pelo novo ministro da Viação e Obras Públicas, o engenheiro Maurício Joppert, já no início do governo Dutra (1945-51), alçaria o rodoviarismo para um patamar ainda mais elevado, pois seu texto instituiria um fundo específico para as estradas de rodagem, ou seja, “dinheiro carimbado” que levou à autonomia financeira do DNER – que também já havia retirado do ACB a incumbência pela organização e realização dos congressos Nacionais de Estradas de Rodagem. Um ano antes, em 1944, o MVOP havia apresentado o Plano Rodoviário Nacional (PRN), o primeiro do gênero na história brasileira, que deu ao sistema rodoviário uma condição de proeminência na fluidez territorial da nação, sendo uma de suas preocupações principais a alavancagem de um processo de interiorização a partir de vias pioneiras.

O rodoviarismo, a partir daí, entraria em flagrante e acelerada fase de ascensão, marcando, categoricamente, a estrutura viária brasileira e a sua configuração territorial. A rápida condenação do ciclo do carro de bois, meio de transporte tradicional da história brasileira desde os tempos coloniais, ocorria concomitantemente à penetração territorial do “avassalador progresso da técnica e da motorização”. “Surgiram os automóveis e os caminhões que, sem dúvida, diminuíram em todo o território nacional o





uso do pesado veículo, sobretudo em transportes a grandes distâncias, desterrando-o para o âmbito das propriedades rurais: na luta entre a celeridade e a morosidade, símbolos dos dois veículos, não era de se esperar outro resultado” (Souza, 1958, p.191-192). Em 1939, havia no país 2,6 carros de boi para cada veículo a motor de transporte de carga, último ano de registro oficial desta modalidade de transporte<sup>8</sup>. O dado mostra a escalada do número de veículos automotores no país, e cada vez mais se evidenciava, para algumas figuras, que a expansão rodoviária no Brasil poderia estar articulada com a implantação de um parque fabril automobilístico – que acabou ocorrendo na segunda metade da década de 1950.

A moderna Via Dutra, em substituição à antiga Rio-São Paulo (que se transformou na SP-068, batizada como Rodovia dos Tropeiros), foi inaugurada em 19 de janeiro de 1951. Dez meses depois foi o palco derradeiro do II Grande Prêmio Automobilístico Getúlio Vargas, competição que deu continuidade à ideia original de Parkinson do final dos anos 1930. O ACB foi um dos apoiadores da prova, agora organizada por Wilson Fittipaldi e pela *Rádio Panamericana*, dez anos depois da primeira edição. A disputa em quatro etapas (São Paulo-Uberaba-Belo Horizonte-Rio de Janeiro-São Paulo), totalizando 2.136 km, conseguiu aliar velocidade e resistência como parte das comemorações da Proclamação da República, entre 11 e 15 de novembro de 1951.

O evento também contou com o apoio dos governos federal, mineiro (no mandato do governador Juscelino Kubitschek) e paulista. Dos 56 pilotos inscritos, 18 desistiram ainda na largada. “De diferentes lugares, o locutor Wilson Fittipaldi relatava a passagem dos carros e a situação das etapas. Além disso, uma caminhonete da emissora seguia a corrida, enviando notícias sobre acidentes e descrevendo o interesse das pessoas pelo Grande Prêmio” (Mazzotti e Mejolaro, 2016, p.54).

A largada simbólica da quarta e última etapa, com 398 km, ocorreu em frente ao Palácio do Catete, no Rio de Janeiro, e contou com a presença do presidente da República, Getúlio Vargas. Na Via Dutra, ainda com alguns desvios e não totalmente asfaltada, o piloto gaúcho Aristides Bertuol chegou à capital paulista em primeiro lugar,

---

<sup>8</sup> *Ibid.*



com média de 133,861 km/h, com o tempo de 2h56m07s entre Rio e São Paulo – feito ainda não batido, segundo alguns analistas. Na classificação geral da prova, três pilotos gaúchos ocuparam as primeiras posições: Júlio Andreatta/Ford (21h12m33s), Aristides Bertuol/Chevrolet (21h33min06s) e Diogo Ellwanger/Ford (21h45m53s). Para muitos, esta foi uma das mais marcantes competições de velocidade já realizadas no Brasil.

A ideia incompleta de Parkinson finalmente foi concretizada em 2 de fevereiro de 1960, quando a chamada Caravana da Integração Nacional chegou a Brasília. Colunas procedentes do norte, sul, leste e oeste percorreram as novas estradas radiais abertas (ou ainda em construção) durante o governo Juscelino Kubitschek (1956-61), como a Belém-Brasília e a Brasília-Acre. No total, 137 veículos então produzidos no país deixaram Belém, Cuiabá, São Paulo, Rio de Janeiro e Porto Alegre para serem recebidos por JK, debaixo de chuva, na capital ainda não inaugurada.

Parkinson deixaria o cargo de diretor-geral do Departamento de Automobilismo do ACB em 1945, mas retornou a desempenhar funções na entidade de 1951 a 1967, quando veio a falecer, aos 74 anos. Em 1955, foi personagem de um artigo de duas páginas na antiga *Revista de Automóveis*, que o homenageou com o título de “automobilista que não corre”. A estreia de Fangio na F-1 seria em 1950, na escuderia Alfa Romeo, obtendo o segundo lugar na classificação geral. Foi pentacampeão da categoria (1951/Alfa Romeo, 1954/Mercedes-Benz, 1955/Mercedes-Benz, 1956/Ferrari e 1957/Maserati), feito batido apenas 45 anos depois, em 2003, pelo piloto alemão Michael Schumacher, com a Ferrari. Lourival Fontes, que em 1939 ocupara simultaneamente o posto de presidente da Comissão Esportiva do ACB e diretor-geral do DIP, foi alçado à chefia do Gabinete-Civil da Presidência da República no governo Vargas, eleito democraticamente em 1950. Acompanhou o presidente até a sua trágica morte, em 24 de agosto de 1954.

É bem provável que o discurso de Parkinson no VII Congresso Nacional de Estradas de Rodagem e a série de artigos no *Jornal do Brasil* sobre a epopeia dos 33 mil km percorridos entre setembro de 1938 e abril de 1939, em uma época de dificuldade para os transportes e as comunicações, tenham contribuído para gerar algum tipo de consciência da precária realidade do sistema rodoviário nacional no final da década de 1930 – se é que se pode dizer em sistema rodoviário naquele contexto. E, para além do





binômio automobilismo-rodoviarismo, havia uma mentalidade de país em construção e de superação do subdesenvolvimento.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AUTOR. XXX

BARAT, Josef. “O setor de transportes”. AFFONSO, Rui de Britto A. & SILVA, Pedro Luiz Barros. *Empresas estatais e federação*. São Paulo: Fundap, 1996, p.203-80.

FONTES, Lourival e CARNEIRO, Glauco. *A face final de Vargas (Os bilhetes de Vargas)*. Rio de Janeiro: O Cruzeiro, 1966.

MAZZOTTI, Fabiano e MEJOLARO, Gilberto. *Aristides Bertuol: o piloto da carreteira nº 4*. Bento Gonçalves: Fabiano Laércio Mazzotti, 2016.

MORAES, Antonio Carlos Robert. *Geografia histórica do Brasil: cinco ensaios, uma proposta e uma crítica*. São Paulo: Annablume, 2009.

SANTOS, Milton e SILVEIRA, Maria Laura. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. 3.ed. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SILVA, Moacir Malheiros Fernandes. *Geografia dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE, 1949.

SOUZA, Bernardino José de. *Ciclo do carro de bois no Brasil*. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1958.

VLACH, Vânia Rubia Farias. Estudo preliminar acerca dos geopolíticos militares brasileiros. *Terra Brasilis*. Rio de Janeiro, anos III-IV, n. 4-5, p.137-59, 2002-03.