

Com inspiração na suíça e promess a de praia, Interlagos nascia há 75 anos

Quem poderia imaginar ao visitar as imediações do Autódromo de Interlagos hoje que, há quase 100 anos, um engenheiro britânico enxergava na região uma nova Interlaken, região turística de lagos na Suíça, e projetava um amplo plano imobiliário, do qual o circuito fazia parte. O plano completo de Louis Romero Sanson acabou nunca saindo do papel, mas pelo menos a cidade de São Paulo ganhou seu circuito, que hoje completa, em meio a extensas reformas, 75 anos.

A ideia de construir um circuito nasceu em meados de 1920, quando a região de Interlagos ainda não era urbanizada, e foi capitaneada por Sanson e pelo urbanista francês Alfred Agache. No projeto inicial, o local sediaría uma cidade satélite, chamada Balneário Satélite da Capital, com residências no estilo de resort, conjuntos comerciais, hotel, igreja e até uma praia, com areia vinda de Santos, aproveitando a oferta de água – e o visual – das represas Billings e Guarapiranga, o que acabou batizando a região à semelhança da Interlaken suíça. Além do autódromo, local também teria centros de lazer e um ginásio esportivo.

A crise de 1929 interrompeu os planos do tal balneário. Mas o circuito foi adiante, junto do crescimento das corridas de carro em São Paulo e no Rio de Janeiro na década de 1930. Foi isso que deu o impulso à construção de um circuito inspirado nas pistas de Indianápolis, nos Estados Unidos, Brooklands, na Inglaterra, e Monthey, na França. Isso, na famosa pista original, de 7.960 metros de extensão e duas opções de percursos menores, incluindo um anel externo de alta velocidade.

Demorou até abril de 1939 para que os primeiros pilotos andassem no circuito, um dos primeiros terrenos asfaltados na cidade de São Paulo. A prova inaugural deveria ter acontecido em novembro porém, devido às chuvas, só acabou acontecendo em 12 de maio de 1940.

Expectativa grande, público pequeno

Os jornais da época, empolgados com a inauguração do estádio do Pacaembu, dia 27 de abril do mesmo ano, fizeram uma extensa cobertura nos dias anteriores à prova. “É realmente impossível calcular o valor que o Autódromo representa entre os grandes índices do progresso de São Paulo”, escreveu o Correio Paulistano em 26 de abril.

As matérias, contudo, já revelavam a grande preocupação: o acesso ao circuito. Afinal, a área urbana de São Paulo na época não passava de onde hoje está localizado o bairro de Santo Amaro. Para incentivar a presença de público, as passagens de bonde tiveram desconto de 50% e foram disponibilizados ônibus especiais da última estação, justamente em Santo Amaro, ao circuito, três quilômetros mais ao sul da cidade.

Os carros eram outro assunto à parte. Vindos via navio da Europa, os Alfa Romeo e Maserati passavam por inspeção em uma mecânica na Avenida São João e tinham que contar com placa diferenciada, para identificar que eram carros de corrida. E não podiam circular na cidade após às 18h, além de terem de usar “o caminho mais curto possível” rumo a Interlagos. O combustível também era controlado pelo Instituto do Açúcar e do Alcool e tinha de ser composto em pelo menos 70% por álcool.

A preocupação com o público acabou se justificando quando as máquinas finalmente foram à pista: no dia em que Hans Ravache venceu a corrida de motos e Nascimento Junior, a de carros – completando os 200km em 1h46min44 e 115km/h em média -, compareceram cerca de 15 mil pessoas, público considerado pequeno para as publicações da época e que representavam 10% da capacidade do circuito, ainda que não houvesse arquibancadas no local, uma vez que o autódromo foi inaugurado mesmo com sua obra inacabada: por falta de verbas, não havia também boxes, guard-rails, lanchonetes, banheiros, torre de cronometragem e de transmissão. Curiosamente, as reformas sucessivas e inacabadas acabaram marcando os 75 anos do circuito, ao mesmo tempo em que ele se firmava como a grande casa do automobilismo brasileiro.

[BOL \(12/05/2015\)](#)