



**MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO**  
**UNIVERSIDADE FEDERAL DO PIAUÍ**  
**CAMPUS SENADOR HELVÍDIO NUNES DE BARROS**  
**CURSO DE LICENCIATURA PLENA EM HISTÓRIA**

**TIAGO BARROS DE CARVALHO**

**JUVENTUDE URBANA, PERSONALIZAÇÃO DE CARROS E CORRIDAS  
AUTOMOBILÍSTICAS NOS ESTADOS UNIDOS (1950)**

**PICOS-PI**

**2022**

**TIAGO BARROS DE CARVALHO**

**JUVENTUDE URBANA, PERSONALIZAÇÃO DE CARROS E CORRIDAS  
AUTOMOBILÍSTICAS NOS ESTADOS UNIDOS (1950)**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Licenciatura Plena em História da Universidade Federal do Piauí – Campus Senador Helvídio Nunes de Barros, como requisito parcial para a obtenção do título de graduado em História.

Orientador: Prof. Dr. Raimundo Nonato Lima dos Santos.

**PICOS-PI**

**2022**

**FICHA CATALOGRÁFICA**  
**Serviço de Processamento Técnico da Universidade Federal do Piauí**  
**Biblioteca José Albano de Macêdo**

**C331j** Carvalho, Tiago Barros de  
Juventude urbana, personalização de carros e corridas automobilísticas nos Estados Unidos (1950) / Tiago Barros de Carvalho – 2022.  
Texto digitado  
Indexado no catálogo *online* da biblioteca José Albano de Macêdo-  
CSHN  
Aberto a pesquisadores, com restrições da Biblioteca  
Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) – Universidade Federal do Piauí, Licenciatura em História, Picos, 2022. “Orientador: Dr. Raimundo Nonato Lima dos Santos”.

1. História - Juventude. 2. Cultura *Hot Rod*. 3. Corridas de Carros. I. Santos, Raimundo Nonato Lima dos. II. Título.

**CDD 796.7**

*Maria José Rodrigues de Castro CRB 3: CE-001510/O*



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO  
 UNIVERSIDADE FEDERAL DO PIAUÍ  
 Campus Senador Helvídio Nunes de Barros  
 Coordenação do Curso de Licenciatura em História  
 Rua Cícero Duarte Nº 905. Bairro Junco CEP 64600-000 – Picos-Piauí  
 Fone: (89) 3422 2032 e-mail: [coordenacao.historia@ufpi.br](mailto:coordenacao.historia@ufpi.br)

### ATA DE DEFESA DE MONOGRAFIA

Aos seis (06) dias do mês de maio de 2022, no Campus Senador Helvídio Nunes de Barros, da Universidade Federal do Piauí, por meio da plataforma digital Google Meet, reuniu-se a Banca Examinadora designada para avaliar a Defesa de Monografia de **TIAGO BARROS DE CARVALHO** sob o título **JUVENTUDE URBANA, PERSONALIZAÇÃO DE CARROS E CORRIDAS AUTOMOBILÍSTICAS NOS ESTADOS UNIDOS (1950)**.

#### A banca constituída pelos professores:

Orientador: Prof. Dr. Raimundo Nonato Lima dos Santos  
 Examinador 1: Prof. Dr. Fernando Muratori Costa  
 Examinadora 2: Prof.<sup>a</sup> Mestranda Tatiane Carvalho da Silva

Deliberou pela **aprovação** do (a) candidato (a), tendo em vista que todas as questões foram respondidas e as sugestões serão acatadas, atribuindo-lhe uma média aritmética de **8,5**.

Picos (PI), 06 de maio de 2022.

Orientador (a): Raimundo Nonato Lima dos Santos  
 Examinador (a) 1: [Assinatura]  
 Examinador (a) 2: Tatiane Carvalho da Silva

Aos meus pais, José Ribamar de Carvalho e  
Maria Noemi Barros de Carvalho.

À minha irmã Rute Barros e ao meu cunhado  
Bruno Costa.

Ao meu avô paterno Francisco João de  
Carvalho (*in memoriam*), e ao meu avô  
materno Luís Félix Veloso (*in memoriam*).

## RESUMO

O trabalho analisa a representação da juventude urbana, a personalização de carros e corridas automobilísticas nos Estados Unidos na década de 1950, a partir dos filmes “*Hot Rod Girls*” (1956), de Leslie H. Martinson, e “*The Cool Hot Rod*” (1953), de Sid Davis. A análise das fontes audiovisuais citadas, baseou-se nas ideias de Barroso (2013); Fávero, Spósito, Carrano e Novaes (2007); Castro (2009); Ferro (1992); Souza (2010); Certeau (2008); Carlos (2015); Schorske (1989). O estudo apontou o costume dos jovens em adquirir carros na primeira metade do século XX, para personalizá-los. Com os automóveis modificados, esses jovens passaram a realizar corridas de altas velocidades. Nesses eventos, houve um alto número de transgressões das leis de trânsito, surgindo a necessidade de criação de autódromos para garantir uma corrida segura.

**Palavras-chave:** História e Juventude. Cultura *Hot Rod*. Corridas de Carros.

## ABSTRACT

The work analyzes the representation of urban youth, car customization and auto racing in the United States in the 1950, based on the films “Hot Rod Girls” (1956), by Leslie H. Martinson, and “The Cool Hot Rod” (1953) by Sid Davis. The analysis of the aforementioned audiovisual sources was based on the ideas of Barroso (2013); Fávero, Spósito, Carrano and Novaes (2007); Castro (2009); Ferro (1992); Souza (2010); Certeau (2008); Carlos (2015); Schorske (1989). The study pointed to the habit of young people in acquiring cars in the first half of the 20th century, in order to customize them. With the modified cars, these young people began to perform high-speed races. In these events, there was a high number of transgressions of traffic laws, creating the need to create race tracks to ensure a safe ride.

**Keywords:** History and Youth. Hot Rod Culture. Car Race.

## LISTA DE FIGURAS

- Figura 1** - Fotograma do filme *Hot Rod Girls*, cena de uma corrida com carros conversíveis de luxo ..... 20
- Figura 2** - Fotograma do filme *The Cool Hot Rod*, cena de um *Coupe* de luxo à esquerda.... 21
- Figura 3** - Fotograma do filme *Hot Rod Girls*, cena de um *Ford 1932 Coupe*, sem os para-lamas, com o tamanho da carroceria reduzida..... 21
- Figura 4** - Fotograma do filme *Hot Rod Girls*, cena da esquerda para a direita, o segundo carro é um *Ford 1929 Coupe* e, o terceiro é um *Ford 1934 Coupe* ..... 22
- Figura 5** - Fotograma do filme *Hot Rod Girls*, cena de dois *Hot Rods Ford's 32 coupês* com os capôs abertos mostrando os motores ..... 23
- Figura 6** - Fotograma do filme *The Cool Hot Rod*, cena de um *Ford 1932 coupê*, sem o capô, possuindo somente a grade dianteira, deixando todo o motor para fora e amostra..... 23
- Figura 7** - Fotograma do filme *Hot Rod Girls*, cena de um *Hot Rod Ford 32 coupe* com a dianteira baixa e a traseira alta ..... 24
- Figura 8** - Fotograma do filme *The Cool Hot Rod*, cena de um *Ford 1932 coupê*, com rodas originais, pneus com faixa branca, sem os para-lamas dianteiros, e com o capô fechado. .... 24
- Figura 9** - Fotograma do filme *Hot Rod Girls*, cena de rapazes americanos vestindo jaquetas, geralmente, de malha em estilo atlético com mangas longas. .... 29
- Figura 10** - Fotograma do filme *Hot Rod Girls*, cena de jovens americanos, onde os rapazes vestem camisas folgadas com mangas longas. Outros com mangas curtas, outros vestindo camisas para dentro da calça, “passado o pano” ..... 30
- Figura 11** - Fotograma do filme *Hot Rod Girls*, cena que representa um jovem vestido em uma jaqueta de couro e com corte de cabelo *rockabilly pompadour* ..... 30
- Figura 12** - Fotograma do filme *Hot Rod Girls*, cena que representa Jeff, o personagem principal, vestido em uma camiseta gola pólo da Lacoste ..... 31
- Figura 13** - Fotograma do filme *Hot Rod Girls*, cena que representa jovens americanos nos anos de 1950, os penteados de uma moça com um topete ao centro. Já outras possuem corte de cabelo curto à direita, outra moça com cabelo comprido amarrado e franja..... 31
- Figura 14** - Fotograma do filme *The Cool Hot Rod*, cena que mostra que os rapazes possuíam cortes de cabelos ao estilo *Jelly Roll*, outros penteavam seus cabelos repartido para o lado... 32
- Figura 15** - Fotograma do filme *The Cool Hot Rod*, cena que mostra rapazes possuíam cortes de cabelos ao estilo *Jelly Roll*, e uma moça com cabelo comprido amarrado e franja ..... 32
- Figura 16** - Fotograma do filme *Hot Rod Girls*, cena de jovens se encontrando em um semáforo.



.....	40
<b>Figura 17</b> - Fotograma do Filme <i>Hot Rod Girls</i> , cena de um acidente automobilístico durante uma corrida, que resultou na morte de um jovem. ....	43
<b>Figura 18</b> - Fotograma do filme <i>The Cool Hot Rod</i> , cena de uma notícia de um acidente de carro veiculado em jornal com o seguinte título “assassinos de crianças ao volante”.....	44
<b>Figura 19</b> - Fotograma do filme <i>The Cool Hot Rod</i> , cena de um jovem que desejava correr, mas chegava a polícia e parava o mesmo.. ....	45
<b>Figura 20</b> - Fotograma do Filme <i>Hot Rod Girls</i> , cena de jovens que desejavam correrem, mas chegava a polícia e paravam os mesmos .....	45
<b>Figura 21</b> - Fotograma do filme <i>The Cool Hot Rod</i> , cena de uma escola de trânsito instruindo os jovens .....	50
<b>Figura 22</b> - Fotograma do filme <i>The Cool Hot Rod</i> , cena de um jovem correndo a altas velocidades pelas ruas da cidade. ....	51
<b>Figura 23</b> - Fotograma do Filme <i>The Cool Hot Rod</i> , cenas das corridas em pistas próprias. .	57
<b>Figura 24</b> - Fotograma do Filme <i>Hot Rod Girls</i> , cenas das corridas em pistas próprias.....	57
<b>Figura 25</b> - Fotograma do Filme <i>The Cool Hot Rod</i> , cenas de um conversível em uma corrida em pista própria .....	58
<b>Figura 26</b> - Fotograma do filme <i>The Cool Hot Rod</i> , novo modelo de veículo criado, especialmente, para as corridas de arrancada .....	60
<b>Figura 27</b> - Fotograma do filme <i>The Cool Hot Rod</i> , novo modelo de veículo criado, especialmente, para as corridas de arrancada .....	60

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO .....</b>	<b>10</b>
<b>2 DIFUSÃO DAS PRÁTICAS DE PERSONALIZAÇÃO DE CARROS .....</b>	<b>17</b>
<b>3 INTENSIFICAÇÃO DAS CORRIDAS DE CARROS PELAS CIDADES AMERICANAS .....</b>	<b>38</b>
<b>4 DESLOCAMENTO DAS CORRIDAS AUTOMOBILÍSTICAS: das ruas para os autódromos.....</b>	<b>56</b>
<b>5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>62</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>64</b>

## 1 INTRODUÇÃO

A presente pesquisa historiográfica visa analisar as práticas de personalização de carros e as corridas automobilísticas de uma parcela da juventude urbana nos Estados Unidos na década de 1950, a partir de suas representações nos filmes *“Hot Rod Girls”* (1956), de Leslie H. Martinson e *“The Cool Hot Rod”* (1953), de Sid Davis. O recorte temporal se justifica, pois, foi neste período em que houve uma difusão do costume juvenil em personalizar os automóveis, e realizarem corridas de carros pelas ruas das cidades americanas de San Fernando e Inglewood, ambas localizadas no condado de Los Angeles, no estado americano da Califórnia.

Para a realização dessa pesquisa houve um interesse pessoal pelo tema proposto quando eu ainda estudava no Ensino Médio no ano de 2014. Ou seja, dois anos antes de entrar no Curso de História na Universidade Federal do Piauí (UFPI), Campus Senador Helvídio Nunes de Barros. Um fato que despertou meu interesse foi quando eu comprei e li uma revista bimestral, a revista *“Rod e Custom”* (s/d), que relatava sobre o tema. Essa leitura refletiu parte da minha personalidade, pois, desde a adolescência que me interesse por práticas de personalização de automóveis, devido alguns jogos eletrônicos que consumo, tais como, *“Juiced”*, *“Need for Speed Underground”* e *“Midnight Club”*, e a franquia de filmes *“Velozes e Furiosos”*, que assisto repetidamente com bastante entusiasmo, especialmente, os volumes do 1 ao 3, que retratam sobre as referidas práticas.

Posteriormente, quando adentrei ao Curso de História da UFPI (Universidade Federal do Piauí), logo no primeiro período, em 2017, na disciplina de Metodologia Científica, houve um espaço para os alunos realizarem uma pequena pesquisa sobre um determinado fato histórico. Com isso, surgia a oportunidade de materializar meu desejo de pesquisar sobre o tema. Nesse sentido, como todas as pesquisas devem ser realizadas sobre um fato do passado, propus pesquisar sobre as práticas de personalização e corridas de carros nos anos de 1950.

A minha proposta de pesquisa também se justifica porque desde o final da década de 1920, com a Escola dos Annales, houve uma renovação da História. Ou seja, esse movimento renovador garantiu a possibilidade de produção de obras históricas que investigassem diversos sujeitos e os mais variados temas históricos. Outro aspecto a ser ressaltado é que por volta dos anos de 1980 a 1990, houve outra renovação da História, a chamada Nova História Cultural, que passou a centrar as produções historiográficas em diversos temas, dentre eles a reflexão das práticas humanas centradas na cidade, no cotidiano dos sujeitos, nas representações, nas subjetividades.

Além disso, a cidade é um campo de estudo da História Cultural Urbana, que busca

conhecer o que há de ser revelado por meio das representações da *urbe*, e que essas representações podem ser encontradas em diversas fontes, dentre elas, o cinema. Nesse sentido, o filme pode ser utilizado como fonte histórica para analisar o cotidiano, as vivências, e sociabilidades sobre a cidade que é representada, direta ou indiretamente. Ou seja, a cidade pode ser tomada como tema central de estudos históricos (PESAVENTO, 2007).

Além do mais, especificamente, “a partir dos anos 1920-30, [a historiografia ocidental] passou a estudar a associação entre juventude e delinquência” (CASTRO, 2009, p. 209), e a juventude é tema das ciências sociais (CASTRO, 2009), tornando-se possível a produção de um trabalho que analise “o universo *hot rod*”,<sup>1</sup> destinado ao público em geral e, especialmente, às pessoas que são “amantes” do universo automobilístico, principalmente, quando se trata de carros antigos e customizados. O referido tema possui uma grande importância por se tratar do estudo das vivências dos jovens americanos que viveram no pós-guerra, especificamente, os que tinham o costume de personalizar os automóveis da referida época.

Entre os estudos que destacam, direta ou indiretamente, a temática da juventude urbana, a prática da customização de veículos e as corridas automobilísticas – e que serviram de base para esta pesquisa – estão as obras “Juventude” de Elisa Guaraná de Castro (2009); “Tulsa: no Outro Lado do Rio da *Middle America*’. Representações da Juventude Americana em *RUMBLE FISH de Coppola e Tulsa de Larry Clark*” de Ana Barroso (2013); “Microfísica do Poder” (1979) e “A Ordem do Discurso” (1996) de Michel Foucault; “O Mundo como Representação” de Roger Chartier (2002); “Mito e Automóvel – Um Estudo Interdisciplinar” de Pedro de Almeida Latorre (2011); e “Estudo sobre o consumo de *Tuning* no Distrito Federal” de Marina Fortuna de Paula Souza (2010).

Diante do exposto, percebe-se o quanto se torna importante um trabalho que analise a juventude urbana em meio às práticas de personalização de carros e as corridas automobilísticas nos Estados Unidos, na década de 1950. Isto é, por se tratar de um tema que é pouco investigado nos trabalhos acadêmicos, e quando faz parte desses trabalhos são descritos brevemente, carecendo de um estudo e reflexão aprofundada sobre os *hot rods* e a relação dos jovens americanos com esses automóveis. Portanto, o referido trabalho pretende analisar como difundiu-se esse costume de personalizar os automóveis, como surgiram as primeiras disputas

---

<sup>1</sup> O hot rod se trata de carros fabricados entre as décadas de 1910 a 1940, e que foram customizados, recebendo um motor mais potente, pronto para a realização de corridas automobilísticas. E possuindo uma aparência personalizada de acordo com o gosto do proprietário desse veículo. Diante disso, “o universo *hot rod*” trata-se de um círculo social juvenil americano da década de 1950. E que se encontrava em meio à influência cultural do Rock n’ roll, que acabara de surgir. Onde, esses jovens americanos, costumavam aumentar a potência desses automóveis, imprimir a personalidade desses sujeitos na aparência desses meios de transporte. E realizavam corridas pelas ruas e estradas.

entre os carros, e os primeiros eventos automobilísticos nos autódromos: as corridas e arrancadas. Objetivando mostrar e analisar que essas práticas não se tratam de ações juvenis que são realizadas somente nos dias atuais, em vários países, bem como em território brasileiro. Mas que essas condutas já eram realizadas há muito tempo atrás, especificamente, na década de 1950, nos Estados Unidos. E que, com o passar do tempo, foram sendo disseminadas em outras nações, especialmente o Brasil.

Além disso, esse trabalho é de suma importância acadêmica para os estudantes das Ciências Humanas. Principalmente, para estudantes dos cursos de História e historiadores, por se tratar de um trabalho acadêmico que analisa, a forma em que se encontrava o comportamento de uma parcela da juventude urbana americana, das cidades estadunidenses de Inglewood e San Fernando, representadas nos filmes *“The Cool Hot Rod”* e *“Hot Rod Girls”*. Analisando como essa parcela de rapazes e moças se relacionavam, em meio ao ambiente juvenil, automotivo e urbano.

Como também, observar a forma em que os mesmos se relacionavam com seus pais, autoridades, e o restante da população que compunha essas cidades. Relatar sobre o imaginário e a mentalidade social dessa sociedade americana capitalista, patriarcal, e conservadora, da década de 1950, representados nesses filmes. Observar a relação entre juventude e carros, e as formas em que um automóvel pode ser utilizado. Refletir sobre como os jovens utilizavam os espaços urbanos. E examinando atenciosamente a forma em que essa juventude se encontra representada nas referidas produções cinematográficas.

Diante disso, neste momento, convém que os filmes *“The Cool Hot Rod”* e *“Hot Rod Girls”* sejam relatados brevemente. O filme *“The Cool Hot Rod”*, produzido por Sid Davis, na cidade de Inglewood, no estado da Califórnia, Estados Unidos em 1953, representa a vida de um rapaz recém-chegado à essa cidade. O mesmo gosta muito de correr a altas velocidades em seu Hot Rod pelas ruas citadinas, tentando ser o centro da atenção dos rapazes e moças. Entretanto, os demais jovens veem isso como algo negativo. Isso faz com que o personagem principal fique às margens dos círculos sociais juvenis. Devido aos vários acidentes automobilísticos e mortes causados por esses jovens corredores. Esse fato faz com que, policiais e grandes empresários criem as Escolas de Trânsito. E as corridas em autódromos, fazendo com que esses jovens pudessem correr de forma segura, tanto para eles, quanto para o restante da população.

Por sua vez, o filme *“Hot Rod Girls”* dirigido por Leslie H. Martinson, e produzido por Nacirema Productions e American International Pictures, na cidade de San Fernando, no estado da Califórnia, nos Estados Unidos, em 1956. O referido filme mostra que, nessa cidade ocorre

investigações sobre jovens que estão correndo em altas velocidades em seus Hot Rods pela cidade, e causando vários acidentes automobilísticos e mortes. Jeff, o personagem principal, e seu irmão, não desejam adentrar nessas corridas. Mas, outros rapazes convidam à Jeff e seu irmão á disputarem uma corrida. O irmão de Jeff cede a esse convite. A sua vida é ceifada em um acidente durante essa corrida. Jeff sobrevive, mas sente-se culpado pela morte do irmão. Diante dos acidentes, todos os jovens estão proibidos de correrem. Liza, outra jovem corredora, junto aos policiais, coordenam as corridas somente nos autódromos, para que os jovens pudessem correr de forma segura.

Com base nisso, esse trabalho foi desenvolvido a partir das seguintes questões norteadoras: 1) Como as cidades estadunidenses de Inglewood e San Fernando são representadas nos filmes “*The Cool Hot Rod*” e “*Hot Rod Girls*”?; 2) O que levou uma parcela dos jovens americanos a desejarem possuir um carro com um motor potente, na década de 1950?; 3) Qual o perfil socioeconômico dos jovens americanos que apreciavam customizar carros e participar de corridas automobilísticas na década de 1950?; 4) Onde os jovens americanos adquiriram conhecimentos mecânicos para aumentarem a potência dos motores dos carros na década de 1950?; 5) Quais fatores que influenciaram esses jovens a imprimirem uma estética personalizada nesses carros?; 6) Onde e como ocorriam as corridas automobilísticas representadas nos filmes “*The Cool Hot Rod*” e “*Hot Rod Girls*”?; 7) Como se davam as relações sociais entre os jovens americanos que apreciavam customizar carros e participar de corridas automobilísticas na década de 1950?; 8) Durante as corridas automobilísticas, realizadas nas cidades estadunidenses de San Fernando e Inglewood, na década de 1950, quais eram as práticas consideradas “positivas” e “negativas” pelos sujeitos envolvidos, e pelo restante da sociedade?; 9) Quais foram as causas que levaram à criação do deslocamento das corridas automobilísticas, nos Estados Unidos, das ruas para os autódromos, na década de 1950?

A partir dessas questões, traçamos como objetivo geral: Analisar a juventude urbana estadunidense em meio às práticas de personalização de automóveis e as corridas automobilísticas nos Estados Unidos na década de 1950, por meio dos filmes “*Hot Rod Girls*” (1956) e “*The Cool Hot Rod*” (1953). E, como objetivos específicos: 1) Identificar as representações das cidades estadunidenses de Inglewood e San Fernando nos filmes “*The Cool Hot Rod*” e “*Hot Rod Girls*”, respectivamente; 2) Observar os fatores que contribuíram para que uma parcela dos jovens americanos desejasse possuir um carro com um motor potente na década de 1950; 3) Caracterizar o perfil socioeconômico dos jovens americanos que apreciavam customizar carros e participar de corridas automobilísticas na década de 1950; 4) Apontar onde os jovens americanos adquiriram conhecimentos mecânicos para aumentarem a potência dos

motores dos carros na década de 1950; 5) Identificar os fatores que influenciaram esses jovens a imprimirem uma estética personalizada em seus carros; 6) Perceber onde e como ocorriam as corridas automobilísticas representadas nos filmes “*The Cool Hot Rod*” e “*Hot Rod Girls*”; 7) Perceber como se davam as relações sociais entre os jovens americanos que apreciavam customizar carros e participar de corridas automobilísticas na década de 1950; 8) Discutir as práticas consideradas “positivas” e as “negativas” pelos sujeitos envolvidos, e pelo restante da sociedade, durante as corridas automobilísticas realizadas nas cidades estadunidenses de San Fernando e Inglewood, na década de 1950; 9) Problematizar as causas que levaram ao deslocamento das corridas automobilísticas nos Estados Unidos, das ruas para os autódromos, na década de 1950.

Para responder as nossas questões norteadoras e alcançar os objetivos propostos, fizemos uso de fonte audiovisual. Analisamos os filmes “*Hot Rod Girls*” (1956), de Leslie H. Martinson e “*The Cool Hot Rod*” (1953), de Sid Davis. Estes filmes estão disponíveis no site Youtube.com.<sup>2</sup> E porque no período entre os anos de 1940 e 1970, “a ideia de uma juventude rebelde e perigosa foi imortalizada em filmes” (CASTRO, 2009, p. 209). Ressaltamos ainda que os filmes utilizados para essa análise são películas em preto e branco, no idioma inglês, mas que disponibilizavam de legendas em português, produzidos dentro do recorte temporal de nossa pesquisa (década de 1950), ou seja, fim da década de 1940 e início da década de 1970.

A análise das fontes audiovisuais contará com diálogo constante com um referencial bibliográfico que discute as temáticas de juventude urbana, cultura de customização de carros e corridas automobilísticas no Estados Unidos e no Brasil. E ainda terá como suporte teórico autores que discutem as temáticas de história e cinema, juventude, representação e discurso, citados anteriormente.

Cabe ainda destacar que todo filme tem uma história, com sua rede de relações pessoais (FERRO, 1992), e que “estudar o filme, associá-lo com o mundo que o produz [...] o filme, imagem ou não da realidade, documento ou ficção, intriga autêntica ou pura invenção, é História” (FERRO, 1992, p. 86). Além disso, “os filmes cuja ação é contemporânea da filmagem [...] constituem [...] um testemunho sobre o imaginário da época em que foram feitos: transmitindo até nós a imagem real do passado. [...] A imagem do real pode ser tão verdadeira neles quanto num documentário” (FERRO, 1992, p. 117-118).

---

<sup>2</sup> Convém destacar que realizamos uma pesquisa prévia neste site e encontramos 11 filmes que retratam a juventude urbana e a cultura do *hot rod*. No entanto, selecionamos os referidos filmes porque eles são os que mais representam as vivências e as relações sociais entre uma parcela da juventude estadunidense que apreciava a prática de customização de veículos e as corridas automobilísticas.

Com isso, o presente trabalho científico objetiva realizar uma leitura histórica através da relação entre cinema e história baseado nos filmes citados anteriormente (FERRO, 1992). Portanto, se mostra uma pesquisa viável pois, o filme se trata de um documento. Isto é, “um filme testemunha [...] a realidade cuja imagem é oferecida pelo cinema parece terrivelmente verdadeira” (FERRO, 1992, p. 85). E isso pode ser baseado no fato de que “na escolha de temas, nos gostos da época, nas necessidades da produção, nas capacidades da escritura, nos lapsos do criador, aí é que se situa o real verdadeiro desses filmes” (FERRO, 1992, p. 117).

Entretanto, deve-se tomar muito cuidado por parte de quem utiliza uma produção cinematográfica como fonte histórica. Pois, os filmes não estão sendo utilizados como uma fonte que veicula a realidade retratada com total verossimilhança. Mas estão sendo utilizados como representações construídas intencionalmente por parte de quem as produziu. Ou seja, “o filme, aqui, [...] está sendo observado [...] como um produto, uma imagem-objeto, cujas significações não são somente cinematográficas. [...] por aquilo que testemunha, [...] pela abordagem sócio-histórica que autoriza” (FERRO, 1992, p. 87).

Sabendo disso, convém abordar que, ao analisar as produções cinematográficas “*Hot Rod Girls*” (1956), de Leslie H. Martinson e “*The Cool Hot Rod*” (1953), de Sid Davis, observou-se que, os produtores de tais obras objetivaram utilizar-se intencionalmente de vários elementos cinematográficos. Tais como, trilhas e efeitos sonoros, posições de câmeras, gestos corporais e ações praticados pelos atores, a forma em que jovens e adultos se relacionavam dentro da trama dos filmes citados. Onde tais elementos cinematográficos buscavam representar uma juventude marginal e incontrolável. Ou mesmo, em vários momentos, despreendida dos ditames e convenções sociais, impostos pela sociedade americana conservadora, patriarcal, e capitalista da década de 1950.

Diante disso, este trabalho foi estruturado em três capítulos. O primeiro, intitulado “**Difusão das práticas de personalização de carros**”, discute que a cultura *hot rod* iniciou em meados dos anos de 1950, quando alguns jovens americanos retornaram da Segunda Guerra Mundial, possuindo conhecimentos sobre mecânica. Onde esses conhecimentos foram aplicados nos motores dos carros da época, que tanto careciam de potência. No período de efervescência do Rock n’ roll, que acabara de surgir, provocando nos jovens americanos o desejo de materializarem sua personalidade em diversas coisas, dentre elas, nos automóveis. Com esse desejo surgiu o *hot rod*, sendo o veículo com motor customizado, fora das fábricas automotivas, com uma aparência jovem e personalizada.

O segundo capítulo, intitulado “**Intensificação das corridas de carros pelas cidades americanas**”, discute que com os carros customizados, esses jovens passam a realizar pequenas



disputas entre esses veículos com outros rapazes na cidade. Onde objetivava-se saber que potência que seus automóveis atingiam, e qual moço possuía o meio de transporte mais potente na cidade. Com o *status* social de rapaz que possui o automóvel mais rápido, tornava-se possível a conquista de amizades, bem como, formar uma “boa imagem” frente às garotas. Mas, ao mesmo tempo, formava-se rivalidades com os perdedores dessas pequenas corridas, e a construção da “imagem” de sujeitos juvenis transgressores das leis de trânsito, que corriam em seus veículos à altas velocidades pelas ruas e estradas.

O terceiro capítulo, intitulado “**Deslocamento das corridas automobilísticas, nos Estados Unidos: das ruas para os autódromos**”, discute que com o alto grau de infrações das leis de trânsito, muitas autoridades decidiram financiar corridas em pistas próprias de corridas para esses jovens correrem de forma segura. Onde objetivava-se fazer com que não houvesse mais a presença de jovens correndo pelas cidades, garantindo a criação de um lugar próprio, para que os mesmos pudessem correr. Com isso, foram criadas as corridas de arrancada.

## 2 DIFUSÃO DAS PRÁTICAS DE PERSONALIZAÇÃO DE CARROS

A personalização de um automóvel se trata da impressão da subjetividade do proprietário desse meio de transporte sobre este veículo. Com base nessa premissa, torna-se necessário, neste capítulo, analisar o que levou uma parcela dos jovens americanos a desejarem possuir um automóvel com um motor potente. Qual o perfil socioeconômico dessas pessoas que apreciavam customizar carros e participar de corridas automobilísticas. Onde eles adquiriram conhecimentos mecânicos para aumentarem a potência dos motores desses veículos. E quais fatores os influenciaram a imprimirem uma estética personalizada nesses automóveis.

A Segunda Guerra Mundial se iniciou em 1939, com isso, na década de 1940, especificamente, em 1942, as fábricas de automóveis deixaram de produzi-los para atuar na produção de armas para o referido confronto bélico. Quando a referida guerra findou, em 1945, as fábricas retornaram à fabricação desses veículos, mas com a mesma tecnologia que possuíam em 1942, ou seja, não possuindo muita potência. Sabendo que esses fatos ocorrem no espaço urbano, é importante destacar que a cidade vivencia várias transformações, mas que há marcas do passado que ainda se encontram nela (PESAVENTO, 2007). Transformações essas que ocorreram no campo estético, por exemplo, transformações na estética dos carros.

Além disso, há as transformações culturais, sociais, transformações na forma em que os jovens se relacionaram tanto com seus pais, quanto com os indivíduos que possuem mais idade que os referidos sujeitos juvenis. Além do mais, vale ressaltar que neste período histórico:

[...] a América conservadora [...] da década de 1950 resistia às mudanças sociais e culturais inevitáveis, por pudor ou ignorância, mas era uma questão de tempo até não ser mais possível virar a cara ao que estava a acontecer nas margens e que, em breve, iria disseminar-se por toda a sociedade americana, provocando transformações sociais e culturais irreversíveis (BARROSO, 2013, p. 11).

Diante disso, observa-se que a juventude apareceu como portadora de transformações aceleradas e profundas, contribuindo para que houvesse uma separação entre a geração desses jovens com a de seus pais. Evidenciando o contraste entre essas épocas diferentes, alterando as relações entre elas (FÁVERO, SPÓSITO, CARRANO, NOVAES, 2007).

Os jovens eram movidos ao desejo de logo adquirir um automóvel, especificamente, veículos potentes. Isto é, seria um “carro dos sonhos”, de todo e qualquer indivíduo que se encontrasse na mesma faixa etária. Diante disto, nesse período, muitos fatores facilitavam para

que esse desejo fosse concretizado. Tais como, o fato da gasolina que estava a preço baixo,<sup>3</sup> junto à facilidade em que eles tinham em adquirir a carteira de habilitação.

E isso pode ser exemplificado pelo fato de que Jeff, o personagem principal do filme “*Hot Rod Girls*”, e o personagem principal de “*The Cool Hot Rod*”, onde ambos possuem a carteira de habilitação. Entretanto, ambos os filmes não mostram se os demais personagens possuíam ou não a carteira de habilitação, dando-se a entender que, alguns possuíam o referido documento, já outros não possuíam. Nesse caso, esses fatores facilitavam ainda mais com que esses sujeitos adquirissem um automóvel. Com isso, no pós-guerra, o carro tornou-se importante na vida desses indivíduos, pois, neste período, ele era utilizado de diversas maneiras (LATORRE, 2011).

Por meio disso, alguns rapazes que pertenciam à altas classes sociais, tinham a facilidade de adquirir um veículo. Bem como as peças e acessórios necessários para produzir seu *Hot Rod*, que se tratava de um carro que foi fabricado entre as décadas de 1910 a 1940. E que foi customizado, recebendo um motor mais potente, pronto para a realização de corridas automobilísticas. E possuindo uma aparência personalizada de acordo com o gosto do proprietário desse veículo.

Outros rapazes, que se tratavam de jovens militares que tinham regressado aos Estados Unidos, possuindo uma quantidade considerável de dinheiro, facilitando a compra de um automóvel.<sup>4</sup> Assim, essa parcela da juventude estadunidense gastava dinheiro objetivando a compra de um carro. Bem como, a produção de motores muito potentes para seus veículos. Por meio disso, observa-se que, a condição social desses sujeitos era de que se tratavam de jovens que pertenciam, ou que pelo menos, encontravam-se em ascensão a classe social média.

Porém, já outros rapazes que não pertenciam a classes sociais mais elevadas, mas que trabalhavam, com seus recursos financeiros conquistados por meio do trabalho, decidiam invadir os ferros velhos para, com pouco dinheiro, adquirir “carros velhos”. Bem como, a compra de peças e acessórios para a produção de um automóvel potente, como o *hot rod* (SANTOS, 2005). Tudo isso de acordo com os elementos que determinam as condições econômicas desses sujeitos, tais como, a renda, poupança e patrimônio disponíveis, como também as dívidas, condições de crédito e a atitude do consumidor em relação às despesas (SOUZA, 2010).

Diante disso, observa-se que esses indivíduos eram “levados” pela necessidade que lhe

---

<sup>3</sup> Por volta da década de 1940, um litro de gasolina custava cerca de US\$ 0,18 (ÁLVARO, s/d).

<sup>4</sup> Vale ressaltar que esses veículos tinham sido fabricados na década anterior, ou seja, na década de 1940 (SOUZA, 2010).

estava impulsionando a satisfazer suas necessidades momentâneas, agindo sobre as decisões desses indivíduos, levando-os a concretizar o que desejavam. Desse modo, esses sujeitos objetivavam satisfazer suas necessidades que estavam sendo influenciadas, sendo o resultado de sensações internas ou externas (SOUZA, 2010). Neste caso, adquirir um *hot rod* também, assim como os demais jovens da cidade.

Além disso,

[...] a estrutura e a composição dos atributos sociais da juventude, os modos de acesso à maturidade que se encontram modificados. Não se trata de fenômeno puramente social, mas também cultural. O significado simbólico de certos atributos se altera [...] – a idade do acesso [...] à detenção de um meio de locomoção independente, carro [...] Mas, ao mesmo tempo, isso não ocorre de maneira homogênea em todas as camadas da população [...] a carência de autonomia financeira (FÁVERO, SPÓSITO, CARRANO, NOVAES, 2007, p. 24).

Diante disso, observa-se que esses fatos ocorrem em meio à um acelerado processo de globalização e crescentes desigualdades sociais. Entretanto, a aquisição dessas peças era algo possível, pois esses jovens sabiam quais eram os melhores apetrechos para deixar os motores dos carros mais potentes.<sup>5</sup> Ou seja, esses rapazes transformavam esses veículos populares, especialmente os *Ford's Coupes*, fabricados em 1932, devido esses carros serem leves, compactos, baratos e por estarem facilmente disponíveis para compra. Pois, os modelos *Ford's 1932 Coupe*, no ano de 1932, ou seja, no ano em que eles foram lançados, os referidos modelos estavam sendo vendidos pelo valor de US\$ 485 (NERAD, 2021), mas que com o passar do tempo, seu preço foi ficando cada vez mais acessível.

Onde esses sujeitos transformavam essas máquinas automotivas em veículos tão luxuosos e cheios de estilos tal como o luxo e o estilo de automóveis que custavam um valor financeiro bem mais elevado (LATORRE, 2011).<sup>6</sup> Isso pode ser observado por meio das imagens a seguir, retiradas do filme “*Hot Rod Girls*”. Onde na figura 1, observa-se que alguns

---

<sup>5</sup> Como foi relatado anteriormente, as fábricas produziam automóveis nos anos de 1950, mas, possuindo a mesma potência dos anteriores à Segunda Guerra Mundial, ou seja, de 1942. Por meio disso, constata-se que as modificações eram feitas em automóveis que foram fabricados entre 1920 e 1930.

<sup>6</sup> Na década de 1940, um carro recém lançado no mercado automobilístico custava em torno de US\$ 800 (ÁLVARO, s/d). Já entre os anos de 1950 e 1951, o *Cadillac*, especificamente, custava em torno de US\$ 575. O *Eldorado*, lançado no ano de 1953, possuía um preço muito elevado próximo ao valor de US\$ 7.750. (GAGO, 2014). Além desses modelos, haviam também os *Rolls Royce*, lançados em 1928, possuíam uma carroceria especial, sendo vendidos pelo valor de US\$ 25.000 dólares. Como também um *Stutz* com capacidade para quatro passageiros estava sendo vendido pelo valor US\$ 350 dólares, no ano de 1927. Além de um modelo *Berline* conversível, lançado em 1930, estava sendo vendido pelo valor de US\$ 400 dólares no ano de 1949 (COSTA, 2019).

jovens estão correndo em carros conversíveis de luxo, e na figura 2, há um rapaz dando uma olhada no motor de um carro luxuoso. Esses fatos dão-se a entender que tais sujeitos possuíam um capital financeiro favorável para a aquisição de tais veículos. Por sua vez, já outros indivíduos, dessa mesma faixa etária, não possuíam a mesma situação financeira, levando os mesmos a recorrerem à automóveis mais populares, conforme a figura 3, e aos *Ford's 1929* e *1934 Coupe*, conforme se observa na figura 4.



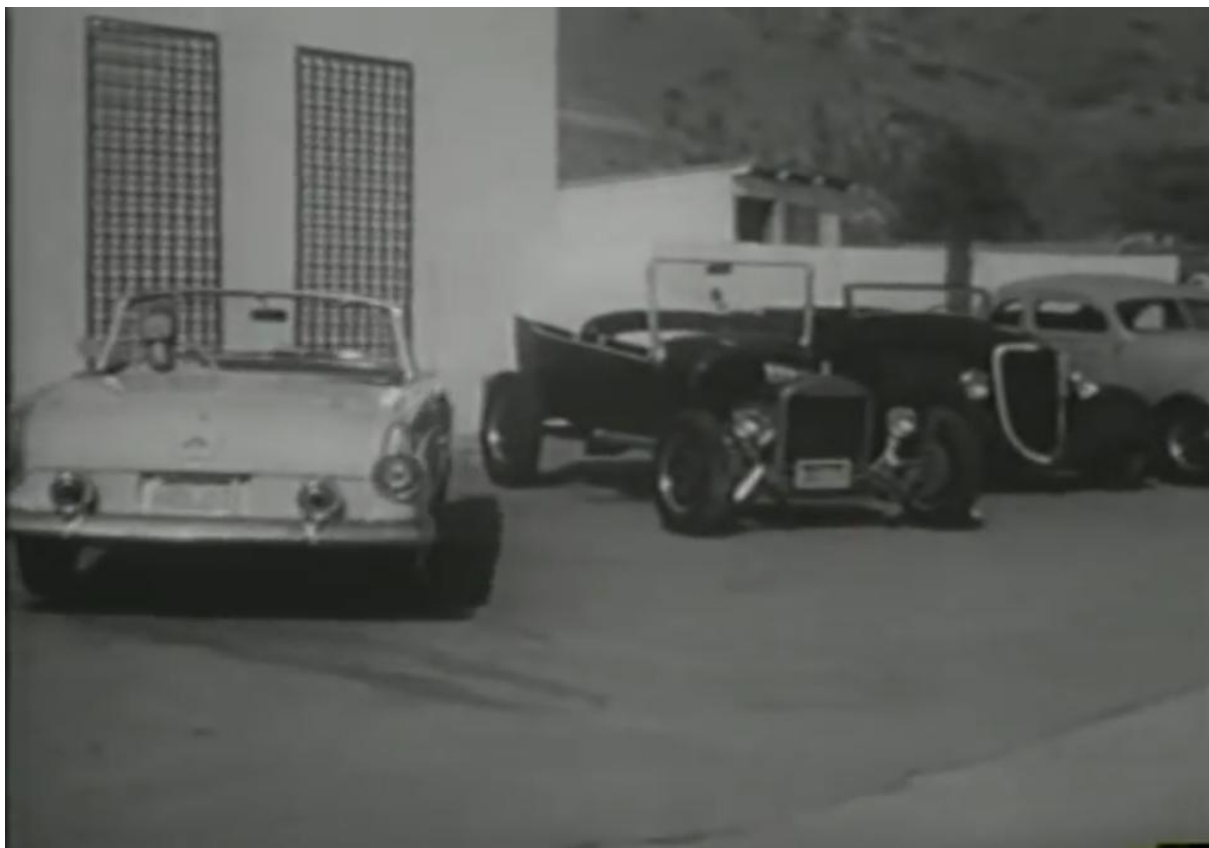
**Figura 1** - Fotograma do filme *Hot Rod Girls*, cena de uma corrida com carros conversíveis de luxo.  
**Fonte:** MARTINSON, 1956.



**Figura 2** - Fotograma do filme *The Cool Hot Rod*, cena de um *Coupe* de luxo à esquerda. **Fonte:** DAVIS, 1953.



**Figura 3** - Fotograma do filme *Hot Rod Girls*, cena de um *Ford 1932 Coupe*, sem os para-lamas, com o tamanho da carroceria reduzida. **Fonte:** MARTINSON, 1956.



**Figura 4** - Fotograma do filme *Hot Rod Girls*, cena da esquerda para a direita, o segundo carro é um *Ford 1929 Coupe* e, o terceiro é um *Ford 1934 Coupe*. **Fonte:** MARTINSON, 1956.

Nesse modo, essa parcela da juventude estadunidense construía seus *hot rods*, e os motores dos carros eram customizados nas suas próprias garagens. Ou seja, esses indivíduos alteraram os motores dos *Ford's Modelo T*, para obter melhores resultados (SOUZA, 2010), contando com a ajuda de parentes e amigos (SANTOS, 2005), que possuíam conhecimentos sobre mecânica e física, necessários para a produção de um automóvel muito potente e rápido. Além do mais, esses saberes eram adquiridos por meio de livros e revistas sobre mecânica, segundo o filme *"The Cool Hot Rod"*, ou mesmo através da atuação de alguns desses jovens na Segunda Guerra Mundial. Isso acontecia porque "após a Segunda Guerra, os soldados que cuidavam dos veículos militares aprenderam muito sobre mecânica e quando voltaram para casa começaram a aplicar estes conhecimentos em seus veículos, transformando-os em máquinas de maior desempenho" (LATORRE, 2011, p. 54).

Dentre esses saberes, esses rapazes adquiriam aprendizados sobre substituição, ajustes e compras de algumas peças para o motor, sobre componentes mecânicos que deveriam ser colocados nos motores dos carros. Dessa forma, os motores desses veículos eram melhorados ou substituídos por outros mais potentes, exemplo, o motor V8, possibilitando a criação de novos motores e novos modelos de automóveis mais potentes. Isso pode ser observado por meio

da figura a seguir de número 5 e 7, retirada do filme “*Hot Rod Girls*”, e a figura 6, retirada do filme “*The Cool Hot Rod*”, onde encontram-se dois *Ford’s 1932 coupe*, que se encontram com os motores turbinados, e estão somente com a grade dianteira sem o capô, mostrando todo o motor para fora. Já outros decidiam deixar fechados os capôs desses carros, conforme a figura 8, retirada do filme “*The Cool Hot Rod*”.

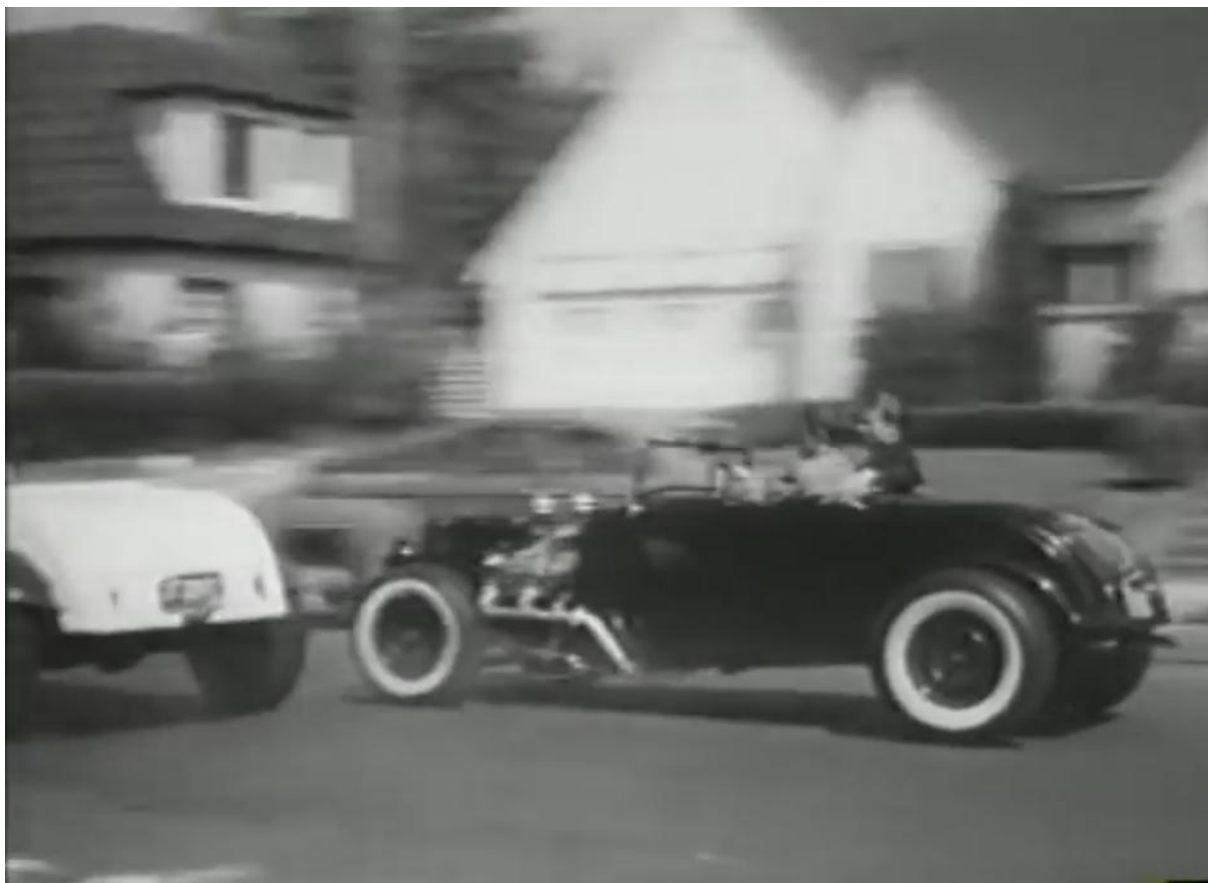


**Figura 5** - Fotograma do filme *Hot Rod Girls*, cena de dois *Hot Rods Ford’s 32 coupês* com os capôs abertos mostrando os motores. **Fonte:** MARTINSON, 1956.



**Figura 6** - Fotograma do filme *The Cool Hot Rod*, cena de um *Ford 1932 coupê*, sem o capô, possuindo somente a grade dianteira, deixando todo o motor para fora e amostra. **Fonte:** DAVIS, 1953.





**Figura 7** - Fotograma do filme *Hot Rod Girls*, cena de um *Hot Rod Ford 32 coupe* com a dianteira baixa e a traseira alta. **Fonte:** MARTINSON, 1956.



**Figura 8** - Fotograma do filme *The Cool Hot Rod*, cena de um *Ford 1932 coupê*, com rodas originais, pneus com faixa branca, sem os para-lamas dianteiros, e com o capô fechado. **Fonte:** DAVIS, 1953.

Além da potência do motor, esses sujeitos projetavam novos *designs* para essas máquinas automotivas “envenenadas”. Assim, esses rapazes, inicialmente na Califórnia, começaram a modificar os carros (SOUZA, 2010). Além do mais, eram realizadas várias modificações na estética desses veículos, onde essas “[...] várias modificações incluem geralmente: carroceria rebaixada, rodas traseiras largas, pinturas exclusivas com cores fortes e motores potentes, que na maioria das vezes são V8” (LATORRE, 2011, p. 44), como foi relatado anteriormente. Além disso, retiravam-se os para-lamas dianteiros conforme as figuras 3 a 8, e modificava-se o *design*, dando origem aos carros conhecidos como “*hot-rods*”.

Além disso, eram feitas várias alterações nesses veículos, objetivando a redução de peso dessas máquinas automotivas, o aumento da potência dos motores e o rebaixamento da altura desses carros. Outros preferiam que seus automóveis ficassem com a dianteira baixa e traseira alta, conforme se observa na figura 7, do filme “*Hot Rod Girls*”, e a figura 8, do filme “*The Cool Hot Rod*”, e colocando pneus mais largos nesses veículos. Por sua vez, já outros *Hot Rods* possuíam os pneus traseiros maiores, em detrimento dos pneus dianteiros que se encontravam menores, tal como se observa na figura acima de número 8, do filme “*The Cool Hot Rod*”. Alguns rapazes costumavam deixar, tanto as rodas, quanto os pneus originais, outros costumavam colocar pneus com faixas laterais brancas, tais como se observa nas figuras 5 a 8.

Outras modificações podem ser observadas por meio das figuras anteriores, onde na figura 3, retirada do filme “*Hot Rod Girls*”, observa-se um *Ford 1932 coupe* que se encontra a carroceria reduzida pelo fato em que o para-brisa dianteiro encontra-se em um tamanho quase minúsculo, possuindo uma pintura como que de um rosto masculino na grade dianteira, e sem os para-lamas. Da mesma forma, o *Ford 1929 coupe* conversível, da figura 4, retirada do filme “*Hot Rod Girls*”, encontra-se também sem os para-lamas. Por sua vez, já outros *Hot Rods* continuavam com alguns para-lamas, tais como os para-lamas traseiros, conforme as figuras anteriores de número 7, do filme “*Hot Rod Girls*”, e da figura 8, retirada do filme “*The Cool Hot Rod*”.<sup>7 8</sup>

Ao analisarmos o filme “*The Cool Hot Rod*” (1953), de Sid Davis, percebemos que os rapazes imersos na cultura *hot rod*, ali representados, realizavam testes com esses veículos, logo

---

<sup>7</sup> Vale ressaltar que os jovens americanos foram os primeiros a fazerem essas modificações em carros, objetivando um maior desempenho desses veículos (LATORRE, 2011; SOUZA, 2010).

<sup>8</sup> Vale ressaltar que, esses sujeitos colocavam atenuadores de som (equipamentos utilizados para proteger os ouvidos, absorvendo sons prejudiciais à audição) nos automóveis customizados, antes de dirigir. Com esses objetos, percebe-se que esses sujeitos, além de cuidarem da potência e aparência dos carros, se preocupavam com seu sistema auditivo.

após customizarem, objetivando descobrir os limites de potência que esses motores possuíam. Ou seja, se o carro estava pronto para andar e/ou correr nas ruas. Nesse sentido, percebe-se que os jovens são movidos pela necessidade de testar seus limites, como condição de estar-na-terra (FÁVERO, SPÓSITO, CARRANO, NOVAES, 2007).

Vale ressaltar que neste período histórico que compreende a década de 1950, os jovens, assim como a grande maioria dos sujeitos juvenis que moram nas cidades, criam os grupos e “tribos” a partir de músicas. Onde, a maioria destas “tribos” encontram-se associadas a estilos musicais. Diante disso, observa-se que são jovens urbanos ligados à cultura, à música, em especial ao Rock n’ roll (CASTRO, 2009). Pois, a década de 1950, marcava o início do Rock n’ roll, havendo “toda uma juventude que [...] ansiava libertar-se da rigidez moral dos seus pais” (BARROSO, 2013, p. 14). Onde a liberdade juvenil fazia com que esses indivíduos questionassem e se rebelassem contra os valores pregados por seus pais. Estabelecendo assim, movimentos culturais que questionavam os padrões de comportamento, fazendo com que tais jovens se encontrassem como promotores de uma cultura paralela (BARROSO, 2013; FÁVERO, SPÓSITO, CARRANO, NOVAES, 2007).

Diante disso, observa-se que, “a cultura paralela questionou [...] a legitimidade e o fundamento [...] dos comportamentos tradicionais” (FERRO, 1992, p. 75), por meio de comportamentos tidos como rebeldes. Onde esses sujeitos demonstravam essa rebeldia em muitas coisas, dando origem à novas dinâmicas estéticas – elaboradas por meio de influências musicais, por exemplo, o Rock n’ roll. Onde os jovens criavam meios de se expressarem, contribuindo para que houvesse uma identificação entre esses indivíduos (CASTRO, 2009). Entre esses canais e espaços de expressão juvenil, podemos destacar a cultura *hot rod*, onde eram frequentes, por exemplo, as pinturas com labaredas na lataria desses veículos. Acreditamos que isso acontecia porque

[...] após a Segunda Guerra Mundial [...] intensificou-se o desejo de consumo por automóveis personalizados, de modo a materializar sonhos, expressar status, experiência de vida, personalidade, ou mesmo uma vontade de dar vida a um objeto inanimado, aumentando a intimidade entre o dono e seu veículo. A personalização de automóveis [...] poderia ser considerada como um redesign de carros originais, pois o ato modifica algumas partes do design como o estilo (LATORRE, 2011, p. 43).

Com isso, percebe-se que, neste período, a juventude se apresentava como sujeitos responsáveis por transformações, evidentes ou imperceptíveis, veiculadas por meio de códigos culturais. Onde esses sujeitos juvenis, possuíam características comportamentais peculiares, se

apresentando como agentes de transformações. Onde essas transformações eram expressas por meio de distintas manifestações culturais. Pois, a cultura se apresenta como o meio mais democrático, para o ser humano se expressar, favorecendo espaços, tempos e experiências que permitem que os jovens se construam como sujeitos (CASTRO, 2009; FÁVERO, SPÓSITO, CARRANO, NOVAES, 2007).

Além disso, a juventude é criativa, mais aberta a novas experiências que os demais sujeitos. Ou seja, pode-se perceber que os rapazes da década de 1950, tornaram-se portadores de modificações na/da estética dos carros desse período por meio de códigos culturais dos anos de 1950, alterações essas que são influenciadas pelo meio em que os indivíduos se encontram. Ou seja, uma internalização daquele meio musical e rebelde do Rock n' roll, e uma externalização do sujeito por meio das pinturas dos veículos. Além disto, sabendo que Rock n' roll trata-se de um estilo musical, constata-se que o estilo possibilita à indivíduos, práticas, relações e símbolos onde eles podem se expressar como jovens (CASTRO, 2009; SOUZA, 2010; FÁVERO, SPÓSITO, CARRANO, NOVAES, 2007).<sup>9</sup>

Diante disso, percebe-se que o meio em que os jovens americanos se encontravam era responsável por levá-los a lutarem por seus objetivos. Dentre esses desejos, estava o de customizar carros, tanto com uma mecânica potente, quanto com uma aparência que remetia ao “gosto” desses sujeitos. Assim, no final da década de 1940, foram criados os *hot rods* que se trata de pequenos automóveis que possuem motores extremamente fortes. Em suma, o *Hot Rod* se caracteriza por serem automóveis antigos que foram fabricados nas décadas de 1920, 1930 e 1940, que receberam rodas mais largas e motores mais potentes que os originais, e uma pintura personalizada, geralmente eram adesivos. Ou seja, esses veículos eram alterados de acordo com a preferência do proprietário, e foram bastante popularizados, se apresentando como uma nova cultura de personalização de veículos. Onde, essa nova cultura de customização de carros se difundiu depois da Segunda Guerra Mundial, nos Estados Unidos (LATORRE, 2011; SOUZA, 2010).

Esses rapazes, imersos na cultura *hot rod*, deixavam impressa a sua identidade sobre essas máquinas automotivas por meio das pinturas. Esse processo decorre do fato de que o

---

<sup>9</sup> Em relação a isso, o processo em que um sujeito externa sua subjetividade ocorre por meio da relação entre elementos externos e internos. Ou seja, o que se encontra no interior, no íntimo, na subjetividade de cada sujeito é externado, exposto, por meio da materialização desse interior, dessa subjetividade, e que esse fenômeno caracteriza a vida nas mais diversas faixas etárias, dentre elas, a juvenil. Dependendo do grau de investimento emocional nessas situações – tudo torna-se meio de organizar e definir a identidade. Diante disso, a identidade juvenil é materializada em diversas coisas. Gerando assim, uma codificação socialmente produzida que intervém na definição do eu, afetando a estrutura motivacional da ação humana. Ou seja, as experiências juvenis são construídas por meio de investimentos culturais e materiais (FÁVERO, SPÓSITO, CARRANO, NOVAES, 2007).

sujeito se trata de um ser singular que dá sentido à posição que ele ocupa no mundo, dando sentido às relações estabelecidas com os outros. O sujeito se apresenta como um ser ativo, age no e sobre o mundo, produzindo e, ao mesmo tempo, sendo produzido em meio às relações sociais no qual se insere (FÁVERO, SPÓSITO, CARRANO, NOVAES, 2007).

Desse modo, percebe-se que todo esse processo se realiza por meio de diversas influências culturais que os sujeitos ocupam. Além disso, há as interferências sociais como, grupos de referência, a idade, condições econômicas, estilo de vida, personalidade, e posições sociais. Diante disso, ao referir-se sobre classe social, entende-se como um grupo marcado por divisões que se apresentam homogêneas e duradouras, ordenadas hierarquicamente e cujos membros trocam valores, interesses e comportamentos semelhantes entre si. Ou seja, trata-se de grupos de pessoas que influenciam diretamente os pensamentos, os sentimentos e comportamento (SOUZA, 2010), por exemplo, o grande interesse em adquirir veículos, customizá-los, e competi-los entre si em uma corrida.

Além disso, os “estilos de roupas, gêneros musicais, participação em grupos, funcionam como linguagens temporárias e provisórias com as quais o indivíduo se identifica e manda sinais de reconhecimento para outros” (FÁVERO, SPÓSITO, CARRANO, NOVAES, 2007, p. 36), garantindo a solidificação dos laços de amizade, por meio de gostos comuns entre os membros desse grupo, que no caso do nosso estudo, trata-se do gosto por Rock n’ roll e carros personalizados. Referente ao vestuário, observa-se nas páginas seguintes que, os jovens costumam vestir quase as mesmas peças de roupa.

Onde observa-se, segundo o filme *“Hot Rod Girls”*, que os rapazes vestiam calças, algumas eram sociais. Outras eram jeans, ambas folgadas com cinturas altas, conforme as figuras 9 e 10 do filme *“Hot Rod Girls”*, e a figura 15 do filme *“The Cool Hot Rod”*. Já Jeff, o personagem principal do filme *“Hot Rod Girls”*, encenado pelo ator John Smith, encontra-se vestindo uma camiseta “gola pólo”, da marca de roupas Lacoste, de acordo com a figura 12. Alguns rapazes vestiam camisas folgadas com mangas longas dobradas à altura do cotovelo. Outras vezes, a manga era curta tal como o jovem da figura 10, 12 e 14 do filme *“Hot Rod Girls”*, e a figura 15 do filme *“The Cool Hot Rod”*, onde as camisetas e/ou camisas se encontravam para dentro das calças, “passado o pano” segundo as figuras 10 e 15 do filme *“Hot Rod Girls”*, e a figura 15 do filme *“The Cool Hot Rod”*.

Outros vestiam jaquetas, geralmente, de malha em estilo atlético ou em couro, conforme as figuras 9 e 11 do filme *“Hot Rod Girls”*. Por sua vez, as moças costumavam vestir blusas com manga curta ou com a manga longa. Algumas dessas blusas eram com a manga dobrada, algumas de botões, para dentro das saias longas à altura da canela da perna, “passado o pano”,

justas ao corpo, batendo abaixo do joelho, e com altura um pouco acima da cintura, conforme as figuras 10 e 15, retiradas dos filmes “*Hot Rod Girls*” e “*The Cool Hot Rod*”. Já outras moças vestiam blusas sem as mangas, conforme a figura de número 13, retirada do filme “*Hot Rod Girls*”.



**Figura 9** - Fotograma do filme *Hot Rod Girls*, cena de rapazes americanos vestindo jaquetas, geralmente, de malha em estilo atlético com mangas longas. **Fonte:** MARTINSON, 1956.



**Figura 10** - Fotograma do filme *Hot Rod Girls*, cena de jovens americanos, onde os rapazes vestem camisas folgadas com mangas longas. Outros com mangas curtas, outros vestindo camisas para dentro da calça, “passado o pano”. **Fonte:** MARTINSON, 1956.



**Figura 11** - Fotograma do filme *Hot Rod Girls*, cena que representa um jovem vestido em uma jaqueta de couro e com corte de cabelo *rockabilly pompadour*. **Fonte:** MARTINSON, 1956.



**Figura 12** - Fotograma do filme *Hot Rod Girls*, cena que representa Jeff, o personagem principal, vestido em uma camiseta gola pólo da Lacoste. **Fonte:** MARTINSON, 1956.



**Figura 13** - Fotograma do filme *Hot Rod Girls*, cena que representa jovens americanos nos anos de 1950, os penteados de uma moça com um topete ao centro. Já outras possuem corte de cabelo curto à direita, outra moça com cabelo comprido amarrado e franja. **Fonte:** MARTINSON, 1956.





**Figura 14** - Fotograma do filme *The Cool Hot Rod*, cena que mostra que os rapazes possuíam cortes de cabelos ao estilo *Jelly Roll*, outros penteavam seus cabelos repartido para o lado. **Fonte:** DAVIS, 1953.



**Figura 15** - Fotograma do filme *The Cool Hot Rod*, cena que mostra rapazes possuíam cortes de cabelos ao estilo *Jelly Roll*, e uma moça com cabelo comprido amarrado e franja. **Fonte:** DAVIS, 1953.

Além das vestimentas, pode-se observar também os cortes de cabelos e penteados dos jovens. O personagem Talbot, do filme “*Hot Rod Girls*”, por exemplo, encontra-se com o corte de cabelo social masculino, ao estilo *rockabilly pompadour*, parecido com o corte do famoso cantor de Rock n’ roll Elvis Presley, conforme se observa na figura 11. Outros rapazes possuíam cortes de cabelos ao estilo Jelly Roll, conforme as figuras 14 e 15, outros penteavam seus cabelos repartido para o lado de acordo com a figura 14. Por sua vez, já os penteados das moças eram ao estilo das *pin-ups*, com uns topetes, parecidos com o mesmo penteado da atriz, modelo e cantora norte-americana Marilyn Monroe, conforme as imagens 10 e 13. Já outras possuíam corte de cabelo curto, conforme a moça da figura 13, já algumas moças possuíam cabelo comprido amarrado e franja, de acordo com as figuras 10, 13 e 15.

Em relação às influências de cultura, entende-se como o processo em que cada cultura abrange subculturas menores, verificando uma identificação mais específica e socialização mais intensa entre seus membros, sendo um segmento dentro de uma sociedade maior e mais complexa. Ou seja, há o grande grupo social denominado juventude, onde dentro desse grupo há os pequenos grupos de jovens que possuem interesses diferentes entre si (SOUZA, 2010). Referente a isso, um exemplo é a subcultura e/ou subgrupo social do *hot rod*, em que seus membros/praticantes se identificam e se socializam através de seus veículos diferenciados.

Porém, o tema das subculturas juvenis tende a ser relativizado e cede seu lugar ao tema dos estilos, gêneros (FÁVERO, SPÓSITO, CARRANO, NOVAES, 2007). Por exemplo, o fato de que a ênfase nesse momento não se trata a qual classe social pertenciam esses rapazes. Mas sim a um grupo de sujeitos consumidores e influenciados pelo estilo musical Rock n’ roll. E que essa influência musical se materializa nas práticas de personalização da estética dos seus automóveis. E isso decorre do fato de que, esses sujeitos, “encontrando nesse estilo o som, as práticas de sociabilidade e os símbolos que se tornaram referência para estruturar uma condição juvenil que se inaugurava” (FÁVERO, SPÓSITO, CARRANO, NOVAES, 2007, p. 167).

Entretanto, muitas vezes, os pais desses jovens viam essa prática como algo “insignificante”.<sup>10</sup> Portanto, na visão dos adultos, esses sujeitos deveriam se ocuparem com outras tarefas consideradas mais importantes. E que o fato de se ocuparem várias horas personalizando um carro, era considerado uma tarefa em que esses indivíduos juvenis não deveriam estar realizando. Nesse modo, percebe-se que esses pais viam:

[...] a juventude como aqueles que ainda não têm responsabilidades, principalmente por não estarem inseridos no mercado de trabalho. [...] A

<sup>10</sup> Vale ressaltar que muitos desses rapazes ainda não trabalhavam, e que outros ainda eram estudantes.

juventude é uma fase [...] em transição para a vida adulta [...] Como período de formação, [...] De consolidação de valores, desejos, percepções de mundo e projetos para o futuro (CASTRO, 2009, p. 207-221).

Portanto, as práticas de personalizar veículos e realizar corridas pela cidade, não eram consideradas de adultos, segundo a visão dos pais desses rapazes. Diante disso, observa-se que a sociedade extremamente industrial-capitalista ocidental enxerga a juventude como um direcionamento, um caminho que se destina à fase adulta. Isto é, o jovem é visto como um “quase adulto”. Há também um direcionamento à inserção no mercado de trabalho, e isso decorre pelo fato de que a sociedade industrial capitalista se caracteriza pela centralidade da ética do trabalho (FÁVERO, SPÓSITO, CARRANO, NOVAES, 2007). E qualquer prática que não esteja dentro desses ditames, por exemplo, o fato de deixar de trabalhar para passar horas personalizando um automóvel, se trata de uma prática desviante à ordem capitalista vigente.

Além disso, a juventude é vista como a passagem da adolescência para o estado adulto, de compromisso e integração (BARROSO, 2013). E que, portanto, estes rapazes não deveriam se ocupar com práticas de personalização automotiva. Entretanto, eles ainda não desejavam adentrar a esse espaço, repleto de tantas responsabilidades, pois

[...] a imagem de adulto que eles constroem é muito negativa. Ser adulto é ser obrigado a trabalhar para sustentar a família, ganhar pouco, na lógica do trabalho subalterno. Mas é também assumir uma postura ‘séria’, diminuindo os espaços e tempos de encontro, com uma moral baseada em valores mais rígidos, abrindo mão [...] da alegria e das emoções que vivenciam [...] fazendo dessa passagem [...] vivida sempre como tensão. Não que recusem ou neguem essa passagem, mas a vivenciam como uma crise. Uma crise vivida não na entrada da juventude, mas na sua saída. [...] Essa postura pode ser vista como expressão de uma recusa, mesmo que provisória, das condições que a sociedade lhes oferece para a sua inserção social (FÁVERO, SPÓSITO, CARRANO, NOVAES, 2007, p. 171-172).

Ao que parece, esses rapazes desejavam aproveitar ao máximo de todas as possibilidades que essa fase da vida lhes permitia. Por meio disso, observa-se que a juventude seria um tempo de liberdade, de prazer, de expressão de comportamentos. Aliado, também, a noção de moratória, se apresentando como um tempo para experimentações, pelo hedonismo, pela "fruição", pelo "desprendimento do futuro", viver um *carpe diem*, viver o momento presente, o instante intensamente, e através de uma negação da ordem do trabalho capitalista. Ou seja, deixar de trabalhar para estar procurando o melhor desempenho e potência para esses automóveis. Essa faixa etária é vista como uma fase em que os “jovens que teriam ‘condições

objetivas' de ajuste ao mundo adulto manifestam dificuldades nesse sentido" (FÁVERO, SPÓSITO, CARRANO, NOVAES, 2007, p. 81). Diante disso, o que se observa é que:

[...] esses jovens mostram que viver a juventude não é preparar-se para o futuro, [...] O tempo da juventude, para eles, localiza-se no aqui e agora, imersos que estão no presente. E um presente vivido no que ele pode oferecer de diversão, de prazer, de encontros e de trocas afetivas. [...] eles se centram no presente e nele vão se construindo como jovens (FÁVERO, SPÓSITO, CARRANO, NOVAES, 2007, p. 170).

Além disso, essa recusa de um trabalho que absorve a vida inteira é expressa, de maneira aberta e declarada, pela maior parte dos sujeitos que compõem a referida faixa etária. Ou seja, absorve-se o tempo em que esses poderiam estar modificando seus carros. Ao passo que, o tempo livre é visto, de acordo com a visão dos adultos, como um perigo, quando está pressuposta a imagem do ócio de sujeitos do sexo masculino (FÁVERO, SPÓSITO, CARRANO, NOVAES, 2007). Aliás, esse temor pelo ócio é aplicado sobre todos os sujeitos juvenis, tanto rapazes, quanto moças. Entretanto, esse temor, de acordo com a visão ocidental capitalista, vem a se concentrar ainda mais sobre os sujeitos do sexo masculino. Visto que, a partir do momento em que um moço atinge a maioridade civil, o mesmo possui somente duas opções. Ou continuar os estudos, e adentrar no ensino superior. Ou inserir-se no mercado de trabalho, ou seja, começar logo a trabalhar.

Por sua vez, as moças também se encontram quase na mesma situação, mas de forma "abrandada". Visto que, as mesmas também devem, ou continuar os estudos, ou adentrar ao mercado de trabalho. Mas se, á curto prazo de tempo, não der certo em nenhuma dessas escolhas. As mesmas "se voltam" para o espaço doméstico, para ajudar as mães das mesmas nas tarefas domiciliares.<sup>11</sup> Surgindo assim, uma possível terceira opção de escolha para as mesmas. Com isso, o que se verifica é que, os rapazes não possuem uma terceira escolha. E quando escolhem uma, por exemplo, a customização e a realização de corridas de carros, isso passa a ser visto como algo que contraria a visão ocidental capitalista.

Todavia, mesmo com todo aquele projeto social de vida elaborado e imposto sobre as moças. Houveram garotas que contrariaram esse imaginário social circunscrito sobre as mesmas. Optando por escolherem uma vida que não possuísse tantas "pressões" sociais. Escolhendo uma vida mais liberal. Com maiores possibilidades de estilos de vida. Por exemplo,

---

<sup>11</sup> Especialmente se concentrando sobre estas obrigações, devido ao imaginário social patriarcal deste período pautar-se, e se impor sobre essas moças, pela formação da boa esposa, mãe, e "dona de casa".

deixar todas aquelas obrigações domésticas, para estar junto com um, ou mais rapazes, em meio à espaços considerados masculinos. Tais como, oficinas, corridas, ou mesmo, pilotando esses carros. Porém, essas moças tiveram que conviver com uma visão negativa, pejorativa, criada e imposta pela sociedade americana patriarcal e conservadora do século XX sobre as mesmas. Ou seja, trata-se de uma fase em que esses jovens se encontram suscetíveis às práticas que venham a contrariar a ordem social.

Diante disso, sabendo que essa imagem juvenil se trata de representações desses rapazes e moças, através de filmes americanos, mas que relacionados com os fatos da realidade em que diariamente:

[...] nos deparamos no cotidiano com uma série de imagens a respeito da juventude que interferem na nossa maneira de compreender os jovens. Uma das mais arraigadas é a juventude vista na sua condição de transitoriedade, na qual o jovem é um “vir a ser”, tendo no futuro, na passagem para a vida adulta, o sentido das suas ações no presente. Sob essa perspectiva, há uma tendência de encarar a juventude na sua negatividade (FÁVERO, SPÓSITO, CARRANO, NOVAES, 2007, p. 156).

Em suma, percebe-se que a juventude é vista como a preparação para a vida adulta (FÁVERO, SPÓSITO, CARRANO, NOVAES, 2007). Em vista disso, observa-se o fato de “como a juventude é pensada como [...] ajuste aos papéis adultos, são as falhas [...] que se constituem em temas de preocupação social. É nesse sentido que a juventude só está presente para o pensamento e a para a ação social como ‘problema’” (FÁVERO, SPÓSITO, CARRANO, NOVAES, 2007, p. 80). Ou seja, a sociedade gera esperanças de que tal jovem deva estudar, e de que o trabalho deve ser realizado quando, esse sujeito já estiver concluído os estudos, ou quando ele não estiver em nenhuma instituição escolar.

Mas se esse rapaz não desejar estudar, nem trabalhar, pelo contrário, apenas utilizar o tempo livre para personalizar seu automóvel, por exemplo, isso passa a ser visto como um problema. Isto é, como algo que não está de acordo com os “padrões” pré-estabelecidos pela sociedade capitalista, pois, a ociosidade é sempre vista como algo vergonhoso. Além disso, o trabalho é considerado obrigação social e dever moral (FÁVERO, SPÓSITO, CARRANO, NOVAES, 2007).

Por meio disso, constata-se que, a juventude é vista como fase particular da vida tornando-se uma construção cultural, ainda que abrigando fortes diferenças sociais no seu interior. Pois, a juventude não é mais somente uma condição biológica, mas uma definição cultural (FÁVERO, SPÓSITO, CARRANO, NOVAES, 2007). Diante disso, percebe-se que, o

*hot rod* foi uma cultura que se difundiu no período pós Segunda Guerra Mundial, especificamente, na década de 1950, nos E.U.A (Estados Unidos da América).

Diante do que foi exposto acima, compreende-se que, a cultura *hot rod* se intensificou em meados dos anos de 1950, quando alguns jovens americanos retornaram da Segunda Guerra Mundial, possuindo conhecimentos sobre mecânica. Onde esses conhecimentos foram aplicados nos motores dos veículos da época que careciam de potência. E com a efervescência do Rock n' roll, que acabara de surgir, provocou nesses rapazes americanos o desejo de materializarem sua personalidade em diversas coisas, dentre elas, nos automóveis. Com essas atitudes, surgiu o *hot rod*, sendo o carro com motor customizado fora das fábricas automotivas, com uma aparência jovem e personalizada.

### 3 INTENSIFICAÇÃO DAS CORRIDAS DE CARROS PELAS CIDADES AMERICANAS

Com os carros mais potentes dava-se início às corridas entre esses veículos. Para isso, o seguinte capítulo irá relatar sobre onde e como ocorriam as disputas automobilísticas representadas nos filmes *“The Cool Hot Rod”* e *“Hot Rod Girls”*. Vamos destacar como se davam as relações sociais entre os jovens americanos que apreciavam customizar esses automóveis e participar de corridas automobilísticas, realizadas nas cidades estadunidenses de Inglewood e San Fernando, na década de 1950. Vamos discutir também as práticas consideradas “positivas” e “negativas” pelos sujeitos envolvidos, e pelo restante da sociedade, bem como as causas que levaram à criação do deslocamento das corridas automobilísticas nos Estados Unidos, das ruas para os autódromos na década de 1950.

Com essas máquinas automotivas mais potentes, dava-se início às competições que geralmente ocorriam no leito de lagos secos. Pois, neste período, os jovens não desejavam correr nas pistas públicas, devido à grande circulação de veículos, por se tratar de espaços habitáveis. Assim, as fontes apontam que eles decidiam correr em leitos de rios secos, em desertos, em estradas pouco movimentadas e até em pistas de aeroportos desativados, segundo o filme *“The Cool Hot Rod”*. Ou mesmo em pistas particulares para pousos e aterrisagens de aeronaves.<sup>12</sup>

Diante disso, percebe-se que dentro de uma cidade há os espaços em que não há uma grande frequência de circulação e presença de pessoas (CERTEAU, 2008). E que isso pode ser exemplificado nessas pistas em que não há um grande tráfego de pedestres e/ou automóveis. Por meio disso, percebe-se que os sujeitos interagem com os espaços (CERTEAU, 2008), ou seja, há uma constante interação entre os sujeitos e as áreas em que eles se encontram. Por exemplo, o fato de haver uma grande relação entre esses rapazes e as pistas, vias, rodovias e/ou estradas. Além disso, o ser humano atua como agente ativo na cidade, de forma que ele pode ressignificá-la ao seu gosto (CARLOS, 2015).

Esse ato em atribuir um novo sentido a esses locais, se deu pelo fato desses jovens utilizarem leitos dos rios secos, das estradas, das pistas públicas, das pistas de aeroportos, desativados ou não, como espaços para a realização de corridas em altas velocidades. Isto é, em desacordo com a maneira em que essas áreas foram pré-estabelecidas para que fossem utilizadas (CERTEAU, 2008). Ou seja, os leitos não eram mais o local em que as águas dos rios passariam.

---

<sup>12</sup> Vale ressaltar que os proprietários dessas pistas particulares, para pousos e aterrisagens de aeronaves, autorizavam a realização dessas corridas, mas cobravam uma taxa de utilização do espaço.

As estradas e pistas públicas não eram somente para os cidadãos circularem de uma localidade para outra. As pistas de aeroportos não eram somente para o pouso e decolagem de aeronaves. Mas sim, um espaço para a realização de uma corrida de carros.

Com os locais escolhidos para a realização das corridas, esses rapazes tinham o costume de informar uns aos outros, com antecedência, sobre as competições que iriam ocorrer. Segundo o filme “*Hot Rod Girls*”, eles marcavam o dia, o local e horários desses eventos. Além disso, eram marcados os locais de largada e chegada das corridas, reunindo muitos jovens da cidade interessados em assistir, e até mesmo participar da competição.<sup>13</sup> Esse aspecto da história de cidades estadunidenses, aqui em estudo, nos leva a pensar que um espaço pode ser habitável. Ou seja, haver grande circulação de pessoas e automóveis, durante o dia. E esse mesmo local pode se apresentar como inabitável durante a noite (CERTEAU, 2008).

Segundo a obra cinematográfica “*Hot Rod Girls*”, quando não haviam bandeiras no momento da largada, o início da corrida era indicado através de diversos meios, geralmente eram semáforos que quando a luz verde era acesa indicava a largada da corrida. Outras vezes, era realizada por meio de uma lanterna, onde quando esse dispositivo estava apagado, quando acendia o mesmo, era sinal de início da competição para os rapazes pilotos. Em outras vezes, era um dos participantes que balançava um lençinho, indicando o momento da largada para os competidores. Diante do fato de que essas corridas, geralmente, ocorriam em vias urbanas, percebe-se que a rua se apresenta como área de deslocamento. Ou seja, não o espaço em que os sujeitos estão fixos, parados nesse espaço. Mas estão em movimento, no caso em uma corrida, em relação ao fato da rua se apresentar como local de tráfego. Ou seja, o fato desses indivíduos estarem “passando na rua” (CARLOS, 2007).

A rua pode ser vista como o destino de pessoas que podem realizar múltiplos usos (CARLOS, 2007), como espaço para a realização de corrida de automóveis.<sup>14</sup> Em vista disso, percebe-se que esses sujeitos estariam encontrando uma válvula de escape para suas grandes energias. Isto é, no local onde seriam realizadas essas disputas automobilistas alguns rapazes que apenas assistiam, poderiam sonhar com seus futuros automóveis, através dos modelos presentes naquele evento.

As corridas de carros eram realizadas com planejamento, como informamos

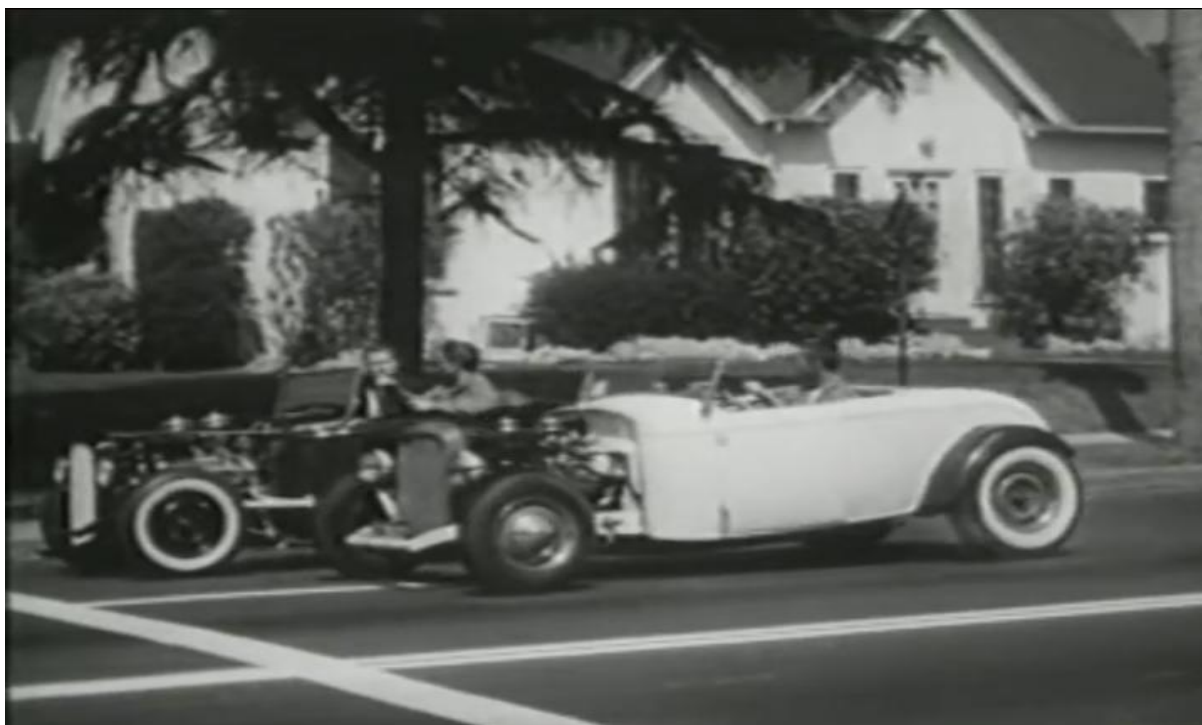
---

<sup>13</sup> Convém destacar que para que todos pudessem assistir ao referido espetáculo, muitas vezes, essas corridas se estendiam até altas horas da noite.

<sup>14</sup> Vale ressaltar que antes do início das corridas, eram realizadas apostas financeiras. Elas ocorriam por meio de grandes quantidades de dinheiro entre os participantes, objetivando saber qual jovem piloto e/ou qual carro seria o vencedor. Por meio disso, percebe-se que as apostas eram feitas e se buscava liberdade e adrenalina a todo custo (LATORRE, 2011).



anteriormente. No entanto, algumas ocorriam por acaso, quando, por exemplo, jovens da cultura *hot rod* se encontravam em um semáforo. Na imagem a seguir (figura 16), retirada do filme “*Hot Rod Girls*”, observamos a presença de três rapazes, dois que se encontram no *Ford 1932*, de cor escura, dentre esses rapazes há Jeff, o personagem principal do referido filme, encenado pelo ator John Smith, e seu irmão. E um outro rapaz, que se encontra no outro *Ford 1932*, de cor clara, ambos vestidos em camisas de mangas compridas.



**Figura 16** - Fotograma do filme *Hot Rod Girls*, cena de jovens se encontrando em um semáforo. **Fonte:** MARTINSON, 1956.

Esses jovens se encontraram despreziosamente neste semáforo, que se localiza em um perímetro urbano. Ou seja, é um local que se encontra dentro da cidade, como pode-se observar há a presença de muitas casas, que parecem ser de pessoas que compõem a classe média. Dando-se a entender que o bairro em que eles se encontram nessa imagem seria um bairro de classe social média, da cidade de San Fernando.

No filme “*Hot Rod Girls*”, o jovem que se encontra no *Hot Rod*, de cor clara (figura 16), ultrapassa o outro com muita velocidade, tornando-se o momento ideal para a realização de uma corrida. Isso significava que, este rapaz veloz está vendo se o outro veículo tem potência suficiente para ultrapassá-lo, ou não. Esse fato fazia com que, essa ocasião se tornasse favorável para realizar uma competição entre ambos, com o objetivo de saber, qual sujeito possui o carro mais veloz e bem equipado, de acordo com o filme “*Hot Rod Girls*”.

Além disso, o objetivo de todo esse esforço era também atrair a atenção dos demais

jovens da cidade, principalmente, das moças que encontravam-se assistindo à essas corridas. Entretanto, outras vezes não era permitido a presença de moças nessas competições, por se tratar de algo bastante perigoso para o referido sexo, de acordo com o filme *“Hot Rod Girls”*. E que, de fato, a realização dessas corridas era bastante perigosa, não somente para as mesmas, mas para os rapazes também, devido ao alto grau de infrações das leis de trânsito. Ou seja, devido aos rapazes estarem correndo á altas velocidades, favorecendo a ocorrência de muitos acidentes automobilísticos.

Além do mais, esse círculo social juvenil masculino, muitas vezes era bastante perigoso, tanto para essas garotas, quanto para os rapazes também, devido ás brigas que aconteciam entre os rapazes perdedores dessas corridas, que não aceitavam a derrota.<sup>15</sup> Diante disso, esses rapazes não permitiam a presença das mesmas nesses espaços, objetivando “protegerem” as mesmas desses episódios citados anteriormente, as brigas e/ou os acidentes, que podiam ocorrer durante a realização de alguma dessas corridas de carros. Com essa postura, percebe-se que essas práticas automobilísticas se tratavam de algo extremamente masculino. E que possuíam alto grau de violência.<sup>16</sup>

Segundo o filme *“Hot Rod Girls”*, ao realizar uma disputa automotiva, a busca por ultrapassar a linha de chegada não significava somente vencer uma corrida. Mas, indicava a garantia da popularidade entre os jovens da cidade de San Fernando, em que o filme representa. Bem como, o status do rapaz que possui o automóvel mais rápido da cidade, “o rei das estradas”, onde a vitória nessas corridas restaurava a autoestima desses indivíduos. O referido filme mostra que, neste período, havia a formação de muitas gangues. Diante disso, muitas vezes, o título de chefe da gangue deveria ser atrelado ao do rapaz mais rápido, ou o título de possuir “o motor mais quente da cidade”, segundo a expressão apresentada pelo filme *“The Cool Hot Rod”* (1953).

Os jovens americanos do referido recorte temporal, representados nos dois filmes em análise, muitas vezes se sentiam “invisíveis” socialmente. Assim, utilizavam dessas máquinas automotivas turbinadas, como um elemento de destaque social, aceitação popular. Isto é, um meio que favorecia fazer amizades facilmente, “por vontade de impressionar, agradar, ou se elevar perante os membros do convívio” (SOUZA, 2010, p. 6), e garantir a atenção dos demais,

---

<sup>15</sup> Além disto, o que se observa também é a ideia de que, o rapaz/homem, que se encontra vinculado a ideia de sujeito viril, corajoso, que não possui medo algum. Que se encontra incumbido de “proteger” as moças/mulheres. Que aparecem atreladas a ideia e imagem de seres humanos dóceis, frágeis, que não possuem atributos físicos capazes de se auto protegerem.

<sup>16</sup> Com isso, o que se analisa é a imposição do imaginário social machista que se encontra, tanto nessa sociedade, quanto na representação da mesma, através dessas obras cinematográficas.

principalmente, das moças.

Por meio disso, percebe-se que a rua se apresenta como o local onde há diferenciações sociais entre os grupos que circulam, e que utilizam da mesma (CARLOS, 2007). E que o desejo de possuir um carro potente, por exemplo, contribuía para a construção da identidade de tais sujeitos juvenis, passando a se tornarem competitivos, no que se refere ao alcance de popularidade. Pois, a identidade da pessoa é formada de um jeito subjetivo através dessa participação nas relações sociais (SOUZA, 2010), e ao fato de que há a ideia da cidade como algo individualista (SCHORSKE, 1989). Ou seja, a cidade é o local em que muitas pessoas pensam somente em si mesmas. Como também é o local onde as pessoas pensam e buscam se sobrepor sobre às demais. Exemplo disso, o fato de um jovem que buscava vencer o outro em uma corrida, se apresentando como o vencedor sobre o derrotado, um rapaz “acima” de outro (s), o fato que levava esse (s) sujeito (s) a desejar (em) estar no “centro das atenções”.

Com isso, os rapazes que não possuíam tais carros faziam de tudo para conseguirem um veículo também. Isso nos leva a crer que, “ao longo do tempo o automóvel tem ganhado espaço na vida de seus consumidores. Seu significado deixou de ser somente um meio de transporte, para ser um objeto de desejo e identificação com grupos sociais” (SOUZA, 2010, p. 2). Isto ocorre porque a juventude se trata de um grupo constituído, dotado de interesses comuns onde esses interesses são marcados por uma disputa por poder social (CASTRO, 2009). Além do mais, “o sujeito é um ser humano [...] portador de desejos e é movido por eles, além de estar em relação com outros seres humanos, também sujeitos. Ao mesmo tempo, o sujeito é um ser social, [...] que ocupa um determinado lugar social e se encontra inserido em relações sociais” (FÁVERO, SPÓSITO, CARRANO, NOVAES, 2007, p. 159).

Por meio disso, percebe-se que há variáveis internas e externas que exercem influência nos comportamentos juvenis (SOUZA, 2010). Internas, quando se referem à busca de concretização do desejo de adquirir um veículo potente. Externas, quando se refere ao fato de que todos os sujeitos da mesma faixa etária, que lhe cercam, se comportam dessa forma, e que para ser notado e aceito por determinado grupo, ele deveria se comportar como os demais. Com essas atitudes, “pode-se classificar as necessidades humanas em necessidades de auto realização, [...] status e estima, como a pessoa se vê perante a sociedade, [...] sociais (afeto), quando a pessoa tem necessidade de ter amigos, de se sentir aceito no grupo” (SOUZA, 2010, p. 10).

Convém ressaltar que o rapaz derrotado na corrida era submetido a um estado de “humilhação” frente aos demais. Esses “perdedores” ficavam bastante inconformados e irritados. Outras vezes, havia intrigas referentes aos sujeitos que teriam vencido de forma justa,

e/ou os que “trapaceavam”. Ou seja, durante a realização dessas competições haviam alguns jovens que procuravam somente prejudicar os outros corredores. Com o estado de humilhação, esses indivíduos buscavam, incessantemente, uma segunda chance de enfrentar seus adversários, em outra disputa.

A multidão de rapazes e moças ainda contribuía para isso, gritando: “nós queremos uma corrida”. A fúria de ambos os rapazes sendo depositadas nos aceleradores e na velocidade desses automóveis. Com essas atitudes, pode-se perceber que “surgiram rivalidades entre estes jovens que competiam entre si para ver quem tinha o carro mais bonito e veloz” (LATORRE, 2011, p. 54). Diante desse quadro de extremas inimizades, alguns pensavam em desistir da disputa, entretanto, depois de firmar o compromisso não seria possível desistir dessa competição. No filme “*Hot Rod Girls*”, percebemos que a junção da fúria do rapaz derrotado, mais a alta velocidade em que seus veículos estavam, tornava, muitas vezes, o momento propício para que esses sujeitos “perdessem o controle”, gerando acidentes automobilísticos durante a corrida, muitas vezes resultando na morte desses indivíduos.



**Figura 17** - Fotograma do Filme *Hot Rod Girls*, cena de um acidente automobilístico durante uma corrida, que resultou na morte de um jovem. **Fonte:** MARTINSON, 1956.

Esses acidentes automobilísticos podem ser observados na figura 17, retirada do filme “*Hot Rod Girls*”, que retrata a imagem de um jovem morto, o irmão do personagem Jeff. Ele estava correndo em seu *Hot Rod*, em uma via urbana, e acabou sofrendo um acidente que

“ceifou” sua vida. De acordo com a figura, observa-se que ele se encontra deitado em uma maca hospitalar, e coberto por um lençol de cor clara. Onde profissionais da área da saúde colocam esse jovem dentro da ambulância, o veículo em que é mostrado na imagem somente a traseira, do lado direito desta imagem. Enquanto policiais e investigadores, que se encontram ao fundo da imagem, examinam o local do referido acidente automobilístico.

Diante da ocorrência desses acidentes mortais, de acordo com o filme “*Hot Rod Girls*”, as autoridades, os pais, amigas e amigos desses rapazes até insistiam para que eles parassem de correr. Esses apelos pareciam em vão, pois esses jovens, mesmo assim, insistiam em realizar essas corridas altamente perigosas. Com essas posturas, essas competições resultavam em acidentes que matavam e mutilavam muitos adolescentes.<sup>17</sup> E isso era devido esses sujeitos correrem de forma enlouquecida em seus *hot rods*, logo após as brigas, extravasando toda a raiva. Diante desse quadro de perigos e acidentes automobilísticos, por parte das práticas realizadas por essa faixa etária, observa-se que esses indivíduos se apresentam como um risco social (FÁVERO, SPÓSITO, CARRANO, NOVAES, 2007) à sociedade em que eles se encontram inseridos.



**Figura 18** - Fotograma do filme *The Cool Hot Rod*, cena de uma notícia de um acidente de carro veiculado em jornal com o seguinte título “assassinos de crianças ao volante”. **Fonte:** DAVIS, 1953.

Esse fator violência pode ser observado na figura 18, retirada do filme “*The Cool Hot Rod*”, que destaca um jornal impresso com uma notícia intitulada “assassinos de crianças ao

<sup>17</sup> Neste período, haviam mais mortes por acidentes de trânsito, do que entre os jovens que iam às guerras, segundo o filme “*The Cool Hot Rod*”.

volante”. Ou seja, trata-se de uma manchete que relatava sobre a morte de uma criança, por um rapaz que estava correndo em seu *Hot Rod*. A potência do carro significava a fúria que o jovem estava sentindo, o convite a um desafio, ou o desejo de liberdade das leis de controle de velocidade que tanto lhe aprisionavam, principalmente, quando isso ocorria em estradas pouco movimentadas.

Diante disso, a cidade pode ser vista como espaço de virtude, ou seja, seria a terra das oportunidades, oferecendo várias possibilidades, dentre elas, a liberdade (SCHORSKE, 1989). No nosso caso em estudo, a *urbe* seria o espaço propício para os indivíduos se libertarem, mostrarem a identidade e gosto pelas corridas e por essas máquinas automotivas customizadas. Como também, havia a liberdade, tanto de expressarem a identidade deles nos automóveis, quanto a sensação de estarem libertos a ponto de correr dirigindo esses veículos, ou mesmo realizarem corridas com outros rapazes pela cidade.

Segundo o filme *“The Cool Hot Rod”*, o desejo de “sentir” toda a potência dos motores através de uma aceleração, era encerrado logo ao avistarem algum policial realizando *“blitz”*. Pois, um rapaz ao dirigir em alta velocidade, logo era perseguido pelas viaturas policiais, que buscavam apreender tanto o motorista, quanto o veículo, segundo o filme *“Hot Rod Girls”*. Com essas atitudes, constata-se que a rua possui um controle social, é o local onde há múltiplas dimensões e sentidos que buscam normatizar os circulantes, e essa normatização se apresenta por meio de diversas formas, dentre elas, pela atuação da polícia (CARLOS, 2007).



**Figura 19** - Fotograma do filme *The Cool Hot Rod*, cena de um jovem que desejava correr, mas chegava a polícia e parava o mesmo. **Fonte:** DAVIS, 1953.



**Figura 20** - Fotograma do Filme *Hot Rod Girls*, cena de jovens que desejavam correrem, mas chegava a polícia e paravam os mesmos. **Fonte:** MARTINSON, 1956.

Essa atuação policial pode ser observada por meio das imagens, tanto da figura 19, retirada do filme *“The Cool Hot Rod”*, quanto da figura 20, retirada do filme *“Hot Rod Girls”*, que se encontram acima. Em ambas as imagens, como observa-se, há a presença de jovens, no caso a figura 19, contém a presença do personagem principal do filme *“The Cool Hot Rod”*, que encontrava-se correndo sozinho em seu *Hot Rod*. Por sua vez, a figura 20, contém a presença de um casal de jovens, que encontravam-se correndo à alta velocidade em seu veículo pelas ruas citadinas.

Esse fato de ambos se encontrarem em ruas da cidade, pode ser observado por meio da figura 19, onde há a presença de outros automóveis ao fundo da imagem, circulando na mesma via em que o personagem principal encontrava-se correndo. No que diz respeito à figura 20, como pode-se observar que não há uma grande circulação de outros carros, muito menos de pedestres. Entretanto, também se observa que se tratava também de um local urbano, devido à presença de muitas residências ao lado. Como também, há a presença de alguns veículos, ao fundo da imagem, no acostamento dessa via pública.

O que de fato ocorre em ambas as imagens, e/ou em ambos os filmes, é o fato de que, de repente, esses sujeitos juvenis depararam-se com uma *blitz* policial. Onde, imediatamente, ambos os policiais de cada obra cinematográfica, lhes perseguiram por alguns metros para que esses jovens estacionassem seus *hot rods* no acostamento. Posteriormente, ambos os agentes da polícia de cada filme, vistoriaram os documentos e a carteira de habilitação de cada um dos

rapazes que encontravam-se dirigindo tais automóveis.

Diante dessa imagem, de jovens transgressores das leis de trânsito. Observa-se que “essa visibilidade, agravada por um clima de insegurança social, engendra demandas de controle e de disciplinamento de sua conduta” (FÁVERO, SPÓSITO, CARRANO, NOVAES, 2007, p. 225). Necessitando da realização de iniciativas públicas que devem prevenir ou conter a violência e as atitudes de risco de indivíduos de camadas populares. Contribuindo para que esses rapazes sejam objeto de ações reparadoras ou preventivas de sua provável delinquência. Por se tratar da ocorrência de situações criminosas nas quais esses sujeitos estão envolvidos, sobretudo, nas grandes cidades (FÁVERO, SPÓSITO, CARRANO, NOVAES, 2007).

Diante disso, percebe-se a necessidade de que “tornar o poder visível é a mais importante tarefa na ordem dos conflitos em nossa sociedade. Revertendo a definição adulta do tempo, os adolescentes simbolicamente contestam as variáveis dominantes de organização” (FÁVERO, SPÓSITO, CARRANO, NOVAES, 2007, p. 39). Onde o poder social se encontra visível por meio da atuação da polícia. Entretanto, essa contestação dos jovens, em relação ao domínio das organizações, pode ser percebida pelo fato de que esses rapazes juntavam as necessidades para fugir da polícia e ao mesmo tempo acelerar seus carros em alta velocidade.

Por se tratar de atitudes que violavam as leis de trânsito, gerando acidentes e “assustando a população com seus *hot rods*”. Algumas vezes, as viaturas, logo ao avistarem esses sujeitos em seus *hots rods*, “faziam questão” de pará-los e interrogá-los sobre a razão de estarem dirigindo um automóvel daquela maneira, “essa concepção parte do pressuposto de que todo jovem é um transgressor em potencial dos costumes e das regras” (CASTRO, 2009, p. 213), especialmente, das leis de trânsito. Entretanto, muitas vezes, esses indivíduos de fato nem sequer possuíam a carteira de habilitação.<sup>18</sup>

Muitas vezes, os pais desses jovens eram chamados pelos policiais que relatavam que eles estavam correndo em altas velocidades. Esses sujeitos juvenis eram autuados por estarem violando as leis de trânsito, e até compareciam ao tribunal pelos referidos atos, correndo o risco de terem suas carteiras de habilitação recolhidas. Era estipulado o período em que esses sujeitos ficavam sem o direito de dirigir seus automóveis, segundo o filme “*Hot Rod Girls*”. Alguns indivíduos, para se sobressaírem das reclamações, alegavam que a próxima corrida de carros seria a última que eles iriam participar.

Diante disso, percebe-se que, a sociedade é, ou pelo menos é o que o Estado, os governantes, as altas classes sociais, as políticas públicas criadas por essas instâncias detentoras

---

<sup>18</sup> Esse fator, algumas vezes, era visto como algo negativo, tanto para a sociedade, quanto para as próprias garotas que andavam com esses rapazes.



do poder social desejam. Que a sociedade seja pautada por convenções sociais que ditam o comportamento humano. Que são as estratégias, formuladas pelas instâncias do poder citadas anteriormente. Fazendo com que na cidade haja uma padronização dos comportamentos dos sujeitos. Nada de infrações das estratégias. Não há táticas, só estratégias (CERTEAU, 2008), contribuindo, ou pelo menos, desejando que aja uma ordem social. Pois, “a ordem social é, simultaneamente, uma ordem moral e normativa, [...] as próprias normas são produzidas por empresários da moral, num contexto definido em termos de interações. (FÁVERO, SPÓSITO, CARRANO, NOVAES, 2007, p. 19). Ou pelo menos, é que as instituições e organizações do Estado esperam.

Em relação a isso, esse fato pode ser exemplificado através da atuação da polícia que dita por meio de estratégias. Ou seja, ordens criadas pelas altas esferas da sociedade, afirmando que não se deve acelerar seus veículos acima da velocidade permitida. Diante disso, observa-se que “a própria condição juvenil se apresenta como um elemento problemático em si mesmo, requerendo, portanto, estratégias de enfrentamento dos ‘problemas da juventude’. [...] problemas que atingem a juventude, transformada, em algumas situações, num problema para a sociedade” (FÁVERO, SPÓSITO, CARRANO, NOVAES, 2007, p. 187). Ou pelo menos, uma quantidade considerável de sujeitos que se encontram nessa faixa etária, se apresentam como pessoas transgressoras das normas sociais. Ou pelo menos, sentem forte desejo de infringir tais normas. E que, portanto, necessitam de um certo limite nas ações praticadas pelos mesmos.

Com isso, sabendo que esses fatos também se tratam de representações da sociedade através de produções cinematográficas. O que se observa é que a mensagem mandada por esses filmes ao público, é que sem a polícia esta comunidade afundaria no maior caos e viveria numa desordem contínua (FÁVERO, SPÓSITO, CARRANO, NOVAES, 2007). Porém, se esse sujeito se dispor a contrariar essa estratégia. Ou seja, realizar uma tática, agindo como um sujeito “ordinário”, que subverte a ordem imposta à sociedade (CERTEAU, 2008). Esse indivíduo infrator irá ser penalizado pelo fato de que a cidade seria responsável por produzir a civilização dos comportamentos (SCHORSKE, 1989). Ou seja, a zona urbana dita como um sujeito cidadão deve se comportar. Além disso, nessa visão, a cidade é vista como o espaço onde os problemas seriam possíveis de serem resolvidos (CERTEAU, 2008).

Vale ressaltar que a condição ainda piorava quando os policiais iam observar a quantidade de queixas e denúncias feitas pela população, registradas e arquivadas nas delegacias, pelo fato desses jovens realizarem grande quantidade de corridas ilegais pela cidade de San Fernando, segundo o Filme “*Hot Rod Girls*”. Pois, muitas vezes, esses rapazes

realizavam essas práticas tanto pela adrenalina que proporcionava, por se tratar de práticas ilegais. Quanto pelo envolvimento nas “ganguês” que realizavam essas corridas devido esses grupos de infratores possuírem grandes interesses em carros. Pois, “quando falamos em juventude, estamos tratando de uma grande diversidade de gostos, interesses, formas de agir e se relacionar” (CASTRO, 2009, p. 217).

Diante disso, observa-se que “as gangues [...] foram continuamente estigmatizadas como um ‘problema social’ maior. [...] Suas atividades que podemos qualificar como delituosas ou ilegais [...]. O Estado, então, sempre empenhou meios consideráveis e cada vez maiores, para tentar erradicar o fenômeno” (FÁVERO, SPÓSITO, CARRANO, NOVAES, 2007, p. 125). Diante disso, sabe-se que esses fatos sobre esse grupo social também se tratam de representações cinematográficas onde “a ideia definitivamente veiculada é a de que as gangues [...] constituem e vivem [...] em ruptura com o resto da sociedade. São os elementos diabólicos da sociedade” (FÁVERO, SPÓSITO, CARRANO, NOVAES, 2007, p. 143).<sup>19</sup>

Além disso, a violência desses grupos infratores é onipresente em todas as grandes cidades dos Estados Unidos. Além do mais, “as gangues são um problema muito grave nas cidades americanas e sempre foi assim porque os grupos representam uma ameaça para o americano” (FÁVERO, SPÓSITO, CARRANO, NOVAES, 2007, p. 138). Em relação a isso, sabendo que tais imagens sobre esses círculos sociais se tratam de representações veiculadas pelos filmes norte-americanos dos anos de 1950, observa-se que essas representações veiculam:

[...] uma imagem muito negativa com as conotações maléficas e perigosas. De fato, as gangues são invariavelmente apresentadas como ameaça física para o cidadão médio respeitador da lei e também como perigo para a moral e os valores da sociedade toda [...] esta imagem [...] reforça continuamente o lugar e o estatuto das gangues na cultura e na sociedade urbanas americanas. [...] A mídia oferece uma imagem seletiva e sistematicamente deformada da atividade das gangues. Primeiro, insiste incessantemente sobre a violência das gangues e sobre a agressividade dos seus membros (FÁVERO, SPÓSITO, CARRANO, NOVAES, 2007, p. 151).

Diante disso, os jovens aparecem como vítimas e promotores de uma dissolução do social. Ressaltando, que esses fatos se tratam também da forma como esses grupos juvenis são representadas em filmes cinematográficos. Nesse sentido, torna-se importante relatar que

---

<sup>19</sup> Desse modo, essa representação imposta sobre esses círculos sociais decorre ao fato de que eles são invariavelmente associados aos temas do crime em todo e qualquer meio, especialmente, nas produções cinematográficas, tratando-se de uma representação normativa corrente da idade e dos jovens na sociedade (FÁVERO, SPÓSITO, CARRANO, NOVAES, 2007).

[...] o cinema também usa [...] a abundância de filmes sobre as gangues [...]. Cada filme apresenta os membros das gangues como jovens pobres, oriundos da classe operária, e que não têm nem competência nem vontade de crescer na escala social ou de se tornar cidadãos produtivos. [...] Com comportamento violento. Representam tudo aquilo que a sociedade execra profundamente e, sobretudo, tudo aquilo que ameaça os seus valores mais sagrados [...] Lançados contra a sociedade (FÁVERO, SPÓSITO, CARRANO, NOVAES, 2007, p. 141).

Além do encarceramento, o filme *“The Cool Hot Rod”*, mostra que os rapazes eram destinados às chamadas Escolas de Trânsito. Na figura de número 21, percebe-se que se tratavam realmente de uma escola. Onde nota-se a presença de um sujeito ao centro da imagem e de pé, vestido com um terno de cor escura, com feições faciais e um certo “ar” de autoridade junto com experiência de vida. Observa-se também a presença de um quadro negro, dando-se a entender-se que ele atua como um professor, e/ou um instrutor.

Como também, percebe-se a presença de alguns jovens sentados em cadeiras de frente para esse professor, dando-se a entender que se trata de alunos. Onde essas escolas tinham como objetivo, a realização de práticas que “educavam” esses sujeitos a dirigirem suas máquinas automotivas turbinadas, de acordo com a velocidade permitida. Onde esse ensino ocorria por meio de testes de condução segura, e que se desejava a redução do número de acidentes automobilísticos.



**Figura 21** - Fotograma do filme *The Cool Hot Rod*, cena de uma escola de trânsito instruindo os jovens.  
**Fonte:** DAVIS, 1953.

Diante disso, observa-se que essas ações do Estado estadunidense buscam “soluções pela prescrição de uma série de medidas educativas e de controle para assegurar a contenção dessa delinquência” (FÁVERO, SPÓSITO, CARRANO, NOVAES, 2007, p. 81), devido esses indivíduos fazerem parte de “um período da vida [...] em que a sociedade [...] gera ações de controle e repressão com base na ideia de que tal indivíduo ainda não é pleno” (CASTRO, 2009, p. 223). Referente à atuação dessas Escolas de Trânsito, observa-se que a atuação delas pretendia fazer com que o jovem enquanto indivíduo se preparasse

[...] para se constituir plenamente como sujeito social, livre, integrando-se à sociedade e podendo desempenhar os papéis para os quais se tornou apto pela interiorização dos seus valores, normas e comportamentos. [...] É nessa oportunidade que a integração do indivíduo se efetiva ou não, trazendo consequências para ele próprio e para a manutenção da coesão social (FÁVERO, SPÓSITO, CARRANO, NOVAES, 2007, p. 79).

Em suma, a juventude se apresenta por meio da imagem de “setores juvenis estruturalmente anômalos, para os quais se destinam medidas específicas de controle” (FÁVERO, SPÓSITO, CARRANO, NOVAES, 2007, p. 81). Entretanto, muitas vezes, isso era como algo “ultrapassado” para época em que estavam vivendo. Pelo contrário, esses rapazes gostariam de andar de acordo com a velocidade que desejavam, sempre sentindo os pneus “queimando” no asfalto com as altas velocidades. Com essa postura, percebe-se que, “os atores vivem as exigências contraditórias do sistema como fonte de conflitos” (FÁVERO, SPÓSITO, CARRANO, NOVAES, 2007, p. 41).

Diante disso, esses sujeitos juvenis insistiam em realizar as corridas pela cidade, contrariando a ordem social. Entretanto, “favorecer que continue as corridas pela cidade, é ajudar os jovens a se matarem”, segundo uma frase retirada do filme *“Hot Rod Girls”* (1956). Nesse modo, gerando conflitos entre esses indivíduos e os policiais. Como também, com a sociedade em geral, havendo com isso, “toda uma geração de jovens ameaçando a ordem social nos planos político, cultural e moral, por uma atitude de crítica à ordem estabelecida e pelo desencadear de atos concretos em busca de transformação [...] contra [...] todas as formas de dominação” (FÁVERO, SPÓSITO, CARRANO, NOVAES, 2007, p. 81).



**Figura 22** - Fotograma do filme *The Cool Hot Rod*, cena de um jovem correndo a altas velocidades pelas ruas da cidade. **Fonte:** DAVIS, 1953.

E isso pode ser exemplificado por meio da atuação do personagem principal do filme “*The Cool Hot Rod*”, que acabara de chegar na cidade de Inglewood, e percebe que a maioria dos demais jovens dessa cidade dirigiam seus carros de acordo com a velocidade permitida, muito devagar. Porém, ele não desejava isso. E isso pode ser observado por meio da figura acima de número 22, onde percebe-se ele dirigindo seu *hot rod*, a alta velocidade. Onde a própria imagem já demonstra, que esse *Ford 1932* se encontra em movimento.

De acordo com a imagem 22, observa-se o fato do cabelo desse personagem se encontrar todo jogado para trás. E a imagem das residências, ao fundo, onde as linhas da imagem não se encontram nítidas, mas borradas. Onde todos esses fatores evidenciam que ele se encontrava de fato em alta velocidade. Além disso, o cenário apresenta a presença de uma casa e muros, evidenciando que ele se encontrava de fato em ambiente citadino. Além de tudo, ele se encontrava rindo, com um sorriso bem “largo”, denunciando que se encontrava bastante feliz.

E além de tudo, a imagem 22, mostra o desejo deste jovem, assim como dos demais, de desfrutar intensamente este momento, “curtindo a vida adoidado”. Além do mais, essa mesma imagem retrata a cena em que este mesmo rapaz também usava de um sorriso de “deboche”, pelo fato de que os adultos, as autoridades e os policiais imputavam que todos os indivíduos deveriam dirigir de acordo com a velocidade permitida, e eles prontamente lhe obedeciam. Ou seja, a maioria dos demais jovens não andavam de acordo com a mesma velocidade em que este sujeito se encontrava. E isso era visto como algo muito “retrógrado”, mesmo que contrariasse as leis vigentes, principalmente, as de trânsito desta cidade, de acordo com a visão tanto deste

rapaz recém-chegado, quanto dos demais rapazes que gostavam de correr em seus *hot rods* à altas velocidades.

Diante disso, os adeptos dessa prática “começaram a ser vistos como delinquentes e inconsequentes” (LATORRE, 2011, p. 54). Pois, os mesmos dirigiam de forma imprudente em relação às leis de trânsito. Já outras pessoas relatavam que os mesmos dirigiam como “homens selvagens”, “mais selvagens do que nunca”, e/ou “arruaceiros revoltantes nojentos”, segundo os filmes “*Hot Rod Girls*” e “*The Cool Hot Rod*”. Outras vezes, eles eram chamados de criminosos, já outros relatavam que eles se encontravam mais “loucos” do que nunca. O sujeito juvenil seria potencialmente incontrolável, pessoas que precisam ser controladas, reguladas, e que possuem uma predisposição a um comportamento impetuoso, inconsequente, movidos pelos impulsos (CASTRO, 2009). Ou seja, trata-se do “jovem cujo desvio [...] que ameaça o adulto indefeso, encarnando tudo aquilo que, em sua vida, este já não consegue controlar” (FÁVERO, SPÓSITO, CARRANO, NOVAES, 2007, p. 19).

Além disso, devido as várias ocorrências de infrações das leis de trânsito, percebe-se que há uma associação entre juventude e delinquência juvenil que “retrata as ações de determinados indivíduos que teriam em comum a idade e uma forma de se comportar” (CASTRO, 2009, p. 220), e que esse fato se deve à sociologia da juventude. Pois, a

[...] sociologia da juventude constituir-se-á então como uma sociologia do desvio: jovem é aquilo ou aquele que se integra mal, [...] que se desvia em relação a um certo padrão normativo. [...] as formas do desvio [...] como tal, [...] é inerente à experiência juvenil, [...] a tradição delinqüente incidissem sobre campos diferentes da prática social, [...] tinham forte apelo entre a juventude (FÁVERO, SPÓSITO, CARRANO, NOVAES, 2007, p. 18).

A imagem da juventude se trata de uma representação que se encontra nos meios midiáticos. Essa representação se encontra também veiculada através de filmes cinematográficos, e sabendo que a produção de um filme ocorre por meio de uma coerência, onde “a coerência do propósito ordena a escolha das imagens [...] a sonorização segue essa abordagem” (FERRO, 1992, p. 74). Diante disso, o propósito de tais obras cinematográficas é representar os jovens por meio de imagens que veiculem um caráter delinquente, inconsequente, incontroláveis, marginais, ameaçadores da ordem social.<sup>20</sup>

Logo após essa produção e construção imagética sobre essa faixa etária juvenil, “a mídia

---

<sup>20</sup> Para isso, os produtores de tais obras fílmicas se utilizam de cenas, gestos, posições de câmeras, trilhas sonoras e efeitos especiais que acentuem tais adjetivos por meio da representação criada intencionalmente sobre esses indivíduos.

faz que imagens negativas da juventude se instalem no espírito público” (FÁVERO, SPÓSITO, CARRANO, NOVAES, 2007, p. 8). Ou seja, que tais atributos muitas vezes já fazem parte dessa faixa etária. E isso faz com que essa imagem seja cada vez mais solidificada e cristalizada sobre grande parcela desse círculo social, a partir do momento em que a mídia veicula esses atributos sobre esses rapazes e expõe para a sociedade.<sup>21</sup>

Esse fator contribui para a ocorrência dos estereótipos e generalizações de que todo sujeito juvenil. Ou pelo menos, grande maioria dos sujeitos nessa faixa etária se encontra nesse estado. Contribuindo para a produção de imagens que condensam estereótipos negativos em relação aos adolescentes pobres (FÁVERO, SPÓSITO, CARRANO, NOVAES, 2007). Um desses estereótipos, trata-se do fato de que “a idéia de adolescência carrega [...] estigmas [...], como incorpora o estereótipo que designa aqueles que ameaçam a sociedade” (FÁVERO, SPÓSITO, CARRANO, NOVAES, 2007, p. 248).

Além disso,

[...] essas imagens, pois quando arraigados nesses ‘modelos’ socialmente construídos, corremos o risco de analisar os jovens de forma negativa, enfatizando as características que lhes faltariam para corresponder a um determinado modelo de ‘ser jovem’. Dessa forma, não conseguimos apreender os modos pelos quais os jovens, principalmente se forem das camadas populares, constroem as suas experiências (FÁVERO; SPÓSITO; CARRANO; NOVAES, 2007, p. 156-157).

Diante desse quadro social, neste período, na “década de 1950, época de grande conservadorismo social e moral. Mas também de grande agitação e inconformismo juvenil” (BARROSO, 2013, p. 13). Já haviam algumas moças “de família” que se interessavam pelo “mundo dos *hot rods*”, acelerando bastante em seus automóveis. Muitos descrevem como uma condução imprudente, até porque eram atos que iam contra as leis de trânsito, contribuindo para a construção da imagem de jovens em conflito com a lei (FÁVERO, SPÓSITO, CARRANO, NOVAES, 2007). Diante disso, os pais delas ainda lhes recomendavam tarefas considerados “femininas” na época, por exemplo, o cuidado em estabelecer uma família, ou se voltar a tarefas femininas, tentando parar as mesmas de realizarem tais práticas. Entretanto, as mulheres preferiam ficar em um veículo do que em uma cozinha, realizando tarefas domiciliares.

Por meio disso, percebe-se, por parte dessas moças, “uma perspectiva temporal aberta corresponde a uma forte orientação para a auto-realização, resistência contra qualquer

---

<sup>21</sup> Não somente os meios midiáticos, mas as imagens sobre os jovens tratam-se também de representações dominantes que o governo e a sociedade constroem sobre os “sujeitos jovens”.

determinação externa dos projetos de vida” (FÁVERO, SPÓSITO, CARRANO, NOVAES, 2007, p. 35). Pois, “enquanto os adultos pensarem que, como seus pais e os senhores de outrora, eles podem proceder por introspecção, invocando sua própria juventude para compreender a juventude atual, eles estarão perdidos” (FÁVERO, SPÓSITO, CARRANO, NOVAES, 2007, p. 21).

Diante disso, observa-se que a grande maioria dos rapazes e moças que se interessavam pelas corridas de carros nessa época eram conhecidos como “raça inquieta”. Como também, impetuosos, propensos a se exporem ao risco, de difícil controle (CASTRO, 2009). Vale ressaltar que essa imagem juvenil é representada e veiculada através dos filmes. Por meio disso, percebe-se que

[...] as representações correntes [...] acentuam a dimensão negativa dos ‘problemas sociais’ e do desvio. [...] a juventude era um ‘problema’, [...] definida como protagonista de uma crise de valores e de um conflito de gerações essencialmente situado sobre o terreno dos comportamentos éticos e culturais (FÁVERO, SPÓSITO, CARRANO, NOVAES, 2007, p. 183).

Além disso, observa-se que essa faixa etária social procede através de um desregramento social, por se tratar de “elementos característicos dos anos 50, na concentração da atenção nos problemas de comportamento que levam as situações de desvio no processo de integração social [...], (violência, envolvimento com a criminalidade [...])” (FÁVERO, SPÓSITO, CARRANO, NOVAES, 2007, p. 83). Diante disso, esses sujeitos são vistos como problemas ou como indivíduos que precisam ser alvo de atenção.

Diante de tudo que foi analisado, compreende-se que, com os carros customizados, esses jovens passaram a realizarem pequenas disputas com esses automóveis com outros rapazes na cidade. Onde objetivava-se saber a que potência seus veículos atingiam, e qual sujeito possuía o veículo mais potente na/da cidade. Com o *status* social do rapaz que possuía o automóvel mais rápido, tornava-se possível a conquista de amizades, bem como formar uma “boa imagem” frente às garotas. Mas, ao mesmo tempo, formava-se rivalidades com os indivíduos perdedores dessas pequenas corridas, e a construção da “imagem” de sujeitos transgressores das leis de trânsito, que corriam em seus veículos à altas velocidades pelas ruas e estradas.



#### 4 DESLOCAMENTO DAS CORRIDAS AUTOMOBILÍSTICAS: das ruas para os autódromos

A sociedade americana diante do alto grau de infrações das leis de trânsito, por parte desses jovens que dirigiam seus carros a altas velocidades pela cidade, perceberam a necessidade urgente de tomar medidas de controle social, que amenizassem os riscos de acidentes no espaço urbano. Nesse sentido, de acordo com os filmes “*Hot Rod Girls*” e “*The Cool Hot Rod*”, muitas autoridades, tais como, policiais e grandes empresários, decidiram financiar corridas em pistas específicas para esses eventos, no intuito de que esses rapazes e moças corresse de forma segura.

A criação dessas corridas em pistas próprias, objetivava fazer com que não houvesse mais a presença desses sujeitos correndo pelas cidades, como as de San Fernando e Inglewood. Pois, as corridas de arrancada garantiam a criação de um lugar próprio para que eles pudessem se disputarem entre si. Pois, segundo uma frase que contém no filme “*Hot Rod Girls*”, “mais garotos na pista significam menos garotos nas ruas”. Como também, reduziam o número de acidentes nas vias citadinas. Dessa forma, foi criada “a modalidade do automobilismo *Drag Racing*, ou arrancada como ficou conhecida no Brasil” (MASSUDA, 2007, p. 13), onde “os *Hot Rods* eram bastante utilizados em *Drag Racings* (corridas de arrancada)” (LATORRE, 2011, p. 44), que começaram a “chamar a atenção” de toda a cidade nas pistas em que eram realizadas essas competições. Além disso, essas disputas automotivas eram amplamente divulgadas pelos jornais da cidade em que elas iriam ocorrer.

Diante disso, observa-se que a criação dessas corridas se tratou de uma lógica que teve como objetivo “conter a violência, agressividade, comportamentos ameaçadores e, portanto, utilizando-se [...] o esporte para a obtenção de algum benefício” (FÁVERO, SPÓSITO, CARRANO, NOVAES, 2007, p. 228). Além disso,

[...] o modo como são considerados pela opinião pública os adolescentes em conflito com a lei [...]. Nega-se a sua condição de indivíduos em formação e desenvolvimento [...]. Para esse setor, tratado como vulnerável ou produtor de risco, são reservadas as ações de inserção social, compensatórias e de forte teor socioeducativo (FÁVERO, SPÓSITO, CARRANO, NOVAES, 2007, p. 248).

Sendo, portanto, dever da sociedade em geral reconhecer e incorporar o jovem como elemento ativo (FÁVERO, SPÓSITO, CARRANO, NOVAES, 2007). Portanto, ao que parece, o deslocamento dessas disputas automobilísticas das ruas para os autódromos, visava conter a

violência, a agressividade, os acidentes, e inserir o jovem no regramento social. As imagens a seguir (figuras 23, 24, 25), retiradas dos filmes “*Hot Rod Girls*” e “*The Cool Hot Rod*”, apontam essa tentativa de regramento social, dos jovens corredores.



**Figura 23** - Fotograma do Filme *The Cool Hot Rod*, cenas das corridas em pistas próprias. **Fonte:** DAVIS, 1953.



**Figura 24** - Fotograma do Filme *Hot Rod Girls*, cenas das corridas em pistas próprias. **Fonte:** MARTINSON, 1956.



**Figura 25** - Fotograma do Filme *The Cool Hot Rod*, cenas de um conversível em uma corrida em pista própria. **Fonte:** DAVIS, 1953.

As corridas de arrancada aconteciam, como pode-se observar nas figuras 23, 24 e 25 acima, em pistas próprias para esses eventos. Algumas vezes, ocorriam em pistas de linha reta. Outras vezes, eram realizadas em pistas duplas, facilitando que dois veículos pudessem correr ao mesmo tempo, um ao lado do outro. Havia também o fato de que durante a realização dessas disputas automotivas, nos autódromos, as namoradas desses pilotos sempre ficavam como telespectadoras, torcendo por suas vitórias.

Tanto na figura 23, retirada do filme *“The Cool Hot Rod”*, quanto na figura 24, retirada do filme *“Hot Rod Girls”*, percebe-se um carro ao lado do outro, esperando que o sujeito que se encontra de frente para esses automóveis dê o sinal aos pilotos, indicando a largada da competição, para saber qual dos dois era o mais rápido e terminava a corrida primeiro, sempre de dois em dois. Ao final dessa disputa, entre esses dois pilotos, um deles era eliminado, e o outro reservado para a próxima fase com outros pilotos que foram os vencedores das pequenas competições, realizadas anteriormente.

Durante essas corridas, cada piloto derrotava e eliminava o outro, fazendo com que ao final do evento automobilístico restassem somente os dois últimos pilotos que iriam disputar entre si. Além disso, disputavam-se em pistas com muitas curvas, ou em formato circular, cada modalidade de competição contava com uma pista de comprimento e forma diferente umas das

outras.<sup>22</sup>

Para isso, eram utilizados cronômetros que marcavam a duração de tempo em que os pilotos realizavam o trajeto da corrida, e os primeiros a concluírem e chegarem na linha de chegada eram os vencedores dessa competição. Ou seja, o objetivo disso era ver quais pilotos conseguiam realizar o trajeto em menos tempo.<sup>23</sup> Assim, muitos desses indivíduos passavam o ano todo melhorando os motores de seus automóveis para que eles pudessem estar aptos a competirem com sucesso nessas disputas que começavam a atrair a atenção de um grande número de pessoas.

Em algumas dessas corridas, famosos engenheiros mecânicos prestigiavam esses eventos com o objetivo de descobrir as técnicas utilizadas por esses jovens, para serem reutilizadas nos próximos projetos de veículos, a serem fabricados pelas concessionárias. Esses engenheiros também disponibilizavam bolsas de estudo para cursos de engenharia mecânica em faculdades aos rapazes e moças mais notáveis, no que se refere à conhecimentos mecânicos. A ideia é que esses sujeitos juvenis deveriam desenvolver projetos de veículos mais potentes e, ao mesmo tempo, seguros para a população.

Esses fatos contribuía para a construção de uma nova reputação para esses indivíduos “apaixonados” por velocidade, bem como, estimulava-os por meio das premiações recebidas nesses eventos. Além das premiações que esses rapazes e moças recebiam, eles iam, posteriormente, correr nessas famosas disputas de carros nacionalmente, tais como as de Daytona e Indianápolis, contribuindo para um destaque nacional para esses sujeitos no meio automobilístico.

Anteriormente, havia as “ganguês”, ou seja, aqueles “grupinhos” de jovens que sempre disputavam entre si na cidade. Nesse momento, passam a serem as equipes de corrida formadas por esses rapazes e moças pilotos que deveriam receber uma espécie de autorização para que pudessem participar dessas competições automobilísticas. Dentro dessas equipes havia uma espécie de administrador que atuava na busca de patrocínio, levando os pilotos para as maiores corridas do país. Eram registrados os maiores recordes de velocidade já atingidos pelos veículos.

As disputas contavam com um regulamento de segurança. Com isso, para que esses carros pudessem participar dessas competições, era necessário submeter o veículo a uma série

---

<sup>22</sup> Nessas disputas automotivas, o “padrão estabelecido pelos Estados Unidos de ¼ de milha utilizado nas competições de Arrancada; o tempo gasto para sair do repouso e atingir uma velocidade de 100km/h” (MASSUDA, 2007, p. 14).

<sup>23</sup> Vale ressaltar que ao decorrer dessa disputa, os pilotos realizavam pausas rápidas nos *pits stop* para manutenção dos veículos.

de vistorias, para ver se esses automóveis que iriam disputar estavam com total segurança, de acordo com o estatuto de associações que objetivavam uma corrida segura, ou seja, sem acidentes. O veículo que não estivesse de acordo com as regras do estatuto não poderia correr até o momento em que os proprietários desses carros fizessem os devidos ajustes mecânicos, para enfim participarem da disputa. O costume de investir grande quantidade de dinheiro nos motores desses automóveis, objetivando uma máquina automotiva turbinada, cada vez mais potente e preparada, para participar dessas competições, ainda continuava.



**Figura 26** - Fotograma do filme *The Cool Hot Rod*, novo modelo de veículo criado, especialmente, para as corridas de arrancada. **Fonte:** DAVIS, 1953.



**Figura 27** - Fotograma do filme *The Cool Hot Rod*, novo modelo de veículo criado, especialmente, para as corridas de arrancada. **Fonte:** DAVIS, 1953.

Diante disso, o filme “*The Cool Hot Rod*”, assim como as imagens acima de números 26 e 27, retiradas da mesma obra cinematográfica, mostram que para a realização dessas corridas nos autódromos, houve a necessidade de projeção, construção e inserção de um novo modelo de carro para a realização das referidas competições. Onde tratava-se *do Dragster*, sendo o veículo de pequeno porte, onde alguns possuem pneus e rodas menores em relação aos veículos mais comuns.<sup>24</sup> Esse formato tornava-os cada vez mais leves e mais potentes. Portanto, mais rápidos durante a realização desses eventos automobilísticos.

Durante a realização dessas disputas, segundo o filme “*Hot Rod Girls*”, percebe-se que já havia a participação de um número considerável de moças correndo nas corridas, customizando os motores dessas máquinas turbinadas. Diante dessa participação feminina nas corridas, observa-se que a participação das mulheres na sociedade atuou para que os sujeitos homens, que atuavam de forma machista e patriarcal, pudessem ver o empoderamento feminino de que essas mulheres também podiam dividir e atuar no mesmo espaço que esses homens. O que, anteriormente, era associado a práticas perigosas, com o passar das décadas estava se tornando *hobby* entre grande parcela da população.

---

<sup>24</sup> O *Dragster* era um automóvel conversível, com mais ou menos a mesma altura de um joelho de uma pessoa, como se observa a figura de número 26.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Na década de 1940, as fábricas de automóveis deixaram de produzi-los para atuar na produção de armas para a Segunda Guerra Mundial. Quando a guerra findou em 1945, essas fábricas retornaram à produção desses veículos, mas com a mesma tecnologia que possuíam antes do referido confronto bélico, não possuindo muita potência. Os jovens americanos que atuaram como soldados durante o referido conflito, adquiriram vários conhecimentos sobre mecânica, ou mesmo por meio de livros e revistas automotivas. Assim, esses rapazes melhoravam ou substituíam os motores desses carros por outros mais potentes.

Com a efervescência do *Rock in' Roll*, esses sujeitos materializaram sua personalidade nesses automóveis. Com essas atitudes, surgiu o *Hot Rod*, sendo o veículo com motor customizado fora das fábricas automotivas, e com uma aparência jovem e personalizada. Com esses carros customizados, esses rapazes passaram a realizar pequenas disputas de automóveis com outros rapazes na cidade, objetivando saber a potência que seus veículos atingiam, e qual indivíduo possuía o carro mais potente na cidade.

Com o *status* social do rapaz que possuía a máquina automotiva mais rápida, tornou-se possível a conquista de amizades, bem como formar uma “boa imagem” frente às garotas. Mas, conseguiram ao mesmo tempo rivalidades com os pilotos perdedores dessas corridas, e a “imagem” de sujeitos transgressores das leis de trânsito. Entretanto, com o alto número de disputas automotivas e transgressões das referidas leis, surgiu a necessidade de criação das competições em autódromos, garantindo uma corrida com diversos dispositivos de segurança para que esses jovens pudessem correr, surgindo as corridas e arrancadas nos autódromos.

Diante do exposto, percebe-se o quanto torna-se importante este trabalho, pois o mesmo pretende contribuir para a historiografia brasileira, no que se refere à análise da juventude urbana em meio às práticas de personalização de carros e as corridas automobilísticas nos Estados Unidos, na década de 1950. Isto é, por se tratar de um tema que é pouco investigado nos trabalhos acadêmicos, e quando faz parte desses trabalhos são descritos brevemente, carecendo de um estudo e reflexão aprofundada sobre os *hot rods* e a relação dos jovens americanos com esses veículos. Portanto, o presente trabalho analisou como se difundiu esse costume de personalizar os automóveis, como surgiram as primeiras disputas entre os carros, e os primeiros eventos automobilísticos nos autódromos: as corridas e arrancadas.

Com isso, observa-se que tais práticas não só fizeram parte da juventude norte-americana, mais também da juventude brasileira. Visto que houve um aumento no número de competições automobilísticas ilegais pelas ruas de algumas metrópoles brasileiras, tais como,

São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte, durante a década de 1990. Bem como, a difusão das práticas de personalização de carros entre as décadas de 1990 e os anos 2000, entre uma parcela da população brasileira. Por meio disso, percebe-se que esses costumes na sociedade brasileira não se tratam de algo isolado, mas que foi baseado e influenciado pelas ações realizadas pela juventude americana, na década de 1950, e relatada neste trabalho.



## REFERÊNCIAS

- ÁLVARO R. Já Não se Fazem Carros Como Antigamente... *In: TudoPorEmail*. s/d. Disponível em: <<https://www.tudoporemail.com.br/content.aspx?emailid=1159>>. Acesso em: 17 abr. 2022.
- BARROSO, A. “Tulsa: no outro lado do rio da ‘Middle America’. Representações da juventude americana em Rumble Fish de Coppola e Tulsa de Larry Clark”. *In: Atas do II Encontro Anual da AIM*, editado por Tiago Baptista e Adriana Martins, 10-26. Lisboa. 2013. Disponível em: <<https://aim.org.pt/atas/indice/Atas-IIEncontroAnualAIM-02.pdf>>. Acesso em: 15 abr. 2020.
- CARLOS, A. F. A. **A cidade**. 9ª ed.; 2ª reimp.; São Paulo: Contexto, 2015. (Repensando a geografia).
- CARLOS, A. F. A. **O lugar no/do mundo**. São Paulo: FFLCH, 2007.
- CASTRO, E. G. Juventude. *In: ALMEIDA, H. B.; SZWAKO, J. (Org.). Diferenças, igualdades* – Coleção sociedade em foco introdução às ciências sociais. 1 ed., São Paulo: Berlindis e Vertecchia Editores, v. 1, p. 194-226, 2009.
- CERTEAU, M. **A invenção do cotidiano: 1. Artes de fazer**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2008.
- COSTA, G. Os carros antigos... Antigamente – Parte I. *In: maxicar.com.br*. 2009. Disponível em: <<https://www.maxicar.com.br/2019/09/os-carros-antigos-antigamente-parte-i/>>. Acesso em: 15 abr. 2022.
- DAVIS, S. **The Cool Hot Rod**. Direção e produção: Sid Davis, Gênero: Drama, País: EUA, Sid Davis Productions, Lançamento: 1953. 1 vídeo (26min.10s). Filme, p&b, Duração: 26 min. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=csstLYdYJorQ>>. Acesso em: 23 dez. 2020.
- FÁVERO, O.; SPÓSITO, M. P.; CARRANO, P.; NOVAES, R. R. (Orgs.). **Juventude e Contemporaneidade**. Brasília: UNESCO, MEC, ANPEd, 2007. 284 p. – (Coleção Educação para Todos; 16).
- FERRO, M. **1924 – Cinema e História**. Tradução Flávia Nascimento. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.
- GAGO, T. Visão Geral dos Cadillacs 1950-1959. *In: autoclassic.com.br*. 2014. Disponível em: <<https://www.autoclassic.com.br/visao-geral-dos-cadillacs-1950-1959-2/>>. Acesso em: 15 abr. 2022.
- LATORRE, P. A. **Mito e Automóvel – Um Estudo Interdisciplinar**. Dissertação de Mestrado – Curso de Educação, Arte e História da Cultura. Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2011. Disponível em: <<http://tede.mackenzie.br/jspui/bitstream/tede/1819/1/Pedro%20de%20Almeida%20Latorre.pdf>>. Acesso em: 15 de abr. 2020.

MARTINSON, L. H. **Hot Rod Girls**. Direção: Leslie H. Martinson, Roteiro: John McGreevy, Produção: Norman T. Herman, País: EUA, Nacirema Productions / American International Pictures, Lançamento: 1956. Filme, p&b, Duração: 79 min. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=ZooXLCLFuss>>. Acesso em: 30 dez. 2020.

MASSUDA, S. M. **Uso de Acelerômetro MEMS Para Aferir o Desempenho de Automóveis**. Trabalho de Conclusão de Curso – Curso de Engenharia da Computação, Centro Universitário de Brasília, Brasília, 2007. Disponível em: <<https://repositorio.uniceub.br/jspui/bitstream/123456789/3306/2/20268218.pdf>>. Acesso em: 15 abr. 2020.

NERAD, J. R. Exclusivamente americano: a história contínua do Ford “little deuce coupe” de 1932. *In: Automotive American*. 2021. Disponível em: <<https://automotiveamerican.com/2021/02/04/uniquely-american-the-ongoing-story-of-the-1932-ford-little-deuce-coupe-jack-r-nerad-jdpower/>>. Acesso em: 18 abr. 2022.

PESAVENTO, S. J. Cidades visíveis, Cidades sensíveis, Cidades Imaginárias. **Rev. Bras. Hist.**, São Paulo, v. 27, n. 53, jun., 2007.

REVISTA ROD E CUSTOM. São Paulo, ano 2, n. 9, p. 3-98, s/d.

SANTOS, P. F. R. Hot Rod. *In: Revista Tuning*. Trabalho de Conclusão de Curso – Curso de Design, Universidade Tuiuti do Paraná, Curitiba, 2005. Disponível em: <<http://tcconline.utp.br/wp-content/uploads//2013/04/REVISTA-TUNING.pdf>>. Acesso em: 02 jul. 2017.

SCHORSKE, C. E. A cidade segundo o pensamento europeu: de Voltaire a Spengler. *In: Espaço e Debates – Imagens e representação da cidade*. Revista do Núcleo de estudos regionais e urbanos – NERU, Ano IX, n. 27, p. 47-57, São Paulo, 1989.

SOUZA, M. F. P. **Estudo sobre o consumo de Tuning no Distrito Federal**. Monografia (Graduação) - Faculdade de Tecnologia e Ciências Sociais Aplicadas, Centro Universitário de Brasília, Brasília, 2010. Disponível em: <<https://repositorio.uniceub.br/jspui/bitstream/235/9147/1/20800848.pdf>>. Acesso em: 15 abr. 2020.



**TERMO DE AUTORIZAÇÃO PARA PUBLICAÇÃO DIGITAL NA BIBLIOTECA  
“JOSÉ ALBANO DE MACEDO”**

**Identificação do Tipo de Documento**

- ( ) Tese  
( ) Dissertação  
() Monografia  
( ) Artigo

Eu, Diogo Barros de Carvalho,  
autorizo com base na Lei Federal nº 9.610 de 19 de Fevereiro de 1998 e na Lei nº 10.973 de  
02 de dezembro de 2004, a biblioteca da Universidade Federal do Piauí a divulgar,  
gratuitamente, sem ressarcimento de direitos autorais, o texto integral da publicação  
Juventude Urbana, Personalização de Laureos e Cor-  
ridas Automobilísticas nos Estados Unidos (1950)  
de minha autoria, em formato PDF, para fins de leitura e/ou impressão, pela internet a título  
de divulgação da produção científica gerada pela Universidade.

Picos-PI 06 de julho de 2023.

Diogo Barros de Carvalho  
Assinatura

Diogo Barros de Carvalho  
Assinatura