UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

ESCOLA DE ARTES, CIÊNCIAS E HUMANIDADES

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM TURISMO

VANIA DA SILVA

Mobilidades e viagens imaginativas: o papel da Associação de Estradas de Rodagem para o turismo em São Paulo (1919-1930)

São Paulo

2019

VANIA DA SILVA

Mobilidades e viagens imaginativas: o papel da Associação de Estradas de Rodagem para o turismo em São Paulo (1919-1930)

Dissertação apresentada à Escola de Artes, Ciências e Humanidades da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Mestre em Ciências pelo Programa de Pós-Graduação em Turismo.

Versão corrigida contendo as alterações solicitadas pela comissão julgadora em 27 de setembro de 2019. A versão original encontra-se em acervo reservado na Biblioteca da EACH/USP e na Biblioteca Digital de Teses e Dissertações da USP (BDTD), de acordo com a Resolução CoPGr 6018, de 13 de outubro de 2011.

Área de Concentração:

Desenvolvimento do Turismo.

Orientador:

Prof. Dr. Thiago Allis.

São Paulo

2019

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

CATALOGAÇÃO-NA-PUBLICAÇÃO

(Universidade de São Paulo. Escola de Artes, Ciências e Humanidades. Biblioteca)

CRB 8 - 4936

Silva, Vania da

Mobilidades e viagens imaginativas: o papel da Associação de Estradas de Rodagem para o turismo em São Paulo (1919-1930) / Brasil) / Vania da Silva ; orientador, Thiago Allis – 2019.

185 f. : il

Dissertação (Mestrado em Ciências) - Programa de Pós-Graduação em Turismo, Escola de Artes, Ciências e Humanidades, Universidade de São Paulo
Versão corrigida

1. Turismo - São Paulo - 1919-1930. 2. Rodovias - São Paulo - 1919-1930. 3. Associação de Estradas de Rodagem. 4. A Estrada de Rodagem (Revista). 5. Boas Estradas (Revista). I. Allis, Thiago, orient. II. Título.

CDD 22.ed. – 910.98161

Nome: SILVA, Vania da

Título: Mobilidades e viagens imaginativas: o papel da Associação de Estradas de Rodagem para o turismo em São Paulo (1919-1930).

Dissertação apresentada à Escola de Artes, Ciências e Humanidades da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Mestre em Ciências pelo Programa de Pós-Graduação em Turismo.

Área de Concentração:

Desenvolvimento do Turismo.

Aprovado em: 27 de setembro de 2019.

Banca Examinadora

Prof. Dr. Edegar Luis Tomazzoni

Universidade de São Paulo. Escola de Artes, Ciências e Humanidades

Profa. Dra. Vera Lúcia Bogéa Borges

Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro

Profa. Dra. Maria Alice de Faria Nogueira

Universidade Estácio de Sá

Dedico esta dissertação ao meu pai, Antonio de Souza Silva. Mesmo sem nunca ter sido fã de automóveis, sei que adoraria conhecer algumas das histórias que descobri durante a pesquisa.

AGRADECIMENTOS

Dizem que fazer uma dissertação de mestrado é um trabalho solitário. Eu discordo, pois no mestrado consegui o apoio de tantas pessoas queridas, que somente tenho a agradecer por toda força, carinho, torcida e compreensão por essa fase tão marcante e feliz pela qual estou passando.

Agradeço à minha família, à minha mãe Maria de Lourdes e, principalmente, à minha irmã Rosa, por todo o apoio e pelo entendimento de minhas ausências quando necessário.

Ao meu orientador, Thiago Allis, pela presença, inspiração e parceria durante esses anos, mas também pela motivação, ritmo e rota dessa dissertação.

Aos amigos do Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP): Haike Kleber da Silva pelo apoio, pelas leituras e sugestões de referências importantes; Fernanda dos Santos por ter sido tão parceira e incentivadora, sempre; Stanley Plácido, pelos livros emprestados; Maira Oliveira e toda a equipe da Biblioteca e Hemeroteca do APESP, principalmente Lígia, Rita Bruno, que sempre me atenderam tão bem. Marcia Beatriz, grata por informações e incentivo.

Não posso esquecer dos amigos do trabalho, que quase fizeram o mestrado junto comigo de tanto que me ouviam falar dele: obrigada Dóris, Ivana e Aryan.

Nesse trajeto, conheci pessoas muito queridas e que me deram orientações valiosas em História e Turismo: Vera Borges, Valeria Guimarães e Melina Piglia, muito obrigada. Aliás, Valeria fez parte de minha banca de qualificação e, tanto ela quanto o professor Edegar Tomazzoni, trouxeram colaborações fundamentais para que eu chegasse até aqui.

Maria Alice Nogueira, obrigada por me apresentar o Thompson. Maria Elisabeth Parkinson, do Automóvel Club do Brasil, muito obrigada pelas dicas de fontes e por todo o apoio. Um agradecimento especial também para a Alcinéia Emmerick de Almeida, pela revisão e pela amizade.

Finalmente, um agradecimento aos amigos do Mestrado em Turismo da EACH-USP, em especial, Ana, Eanne, Bel e, mais recentemente, Bethania, pela cumplicidade e pelas trocas de ideias tão felizes.

“We cannot understand new mobilities, then, without understanding old mobilities”
(CRESSWELL, 2010, p. 29)

RESUMO

SILVA, Vania da. **Mobilidades e viagens imaginativas**: o papel da Associação de Estradas de Rodagem para o turismo em São Paulo (1919-1930). 2019. 185 p. Dissertação (Mestrado em Ciências) – Escola de Artes, Ciências e Humanidades, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019. Versão corrigida.

Esta pesquisa objetiva entender o papel da Associação de Estrada de Rodagens (AER) na difusão do uso do automóvel para o turismo na década de 1920 no estado de São Paulo. Para tanto, estudou-se a revista A Estrada de Rodagem/Boas Estradas, publicada a partir de 1921, veículo de comunicação mantido pela AER com vistas a realizar uma “catequese” em favor do automóvel e das estradas de rodagem que começavam a ser implantadas durante o governo de Washington Luís (1920-1924). A metodologia empregada na pesquisa foi a da Hermenêutica de Profundidade (THOMPSON, 2011), na qual se combinaram a análise do contexto sócio-histórico da política, da imprensa e do turismo em São Paulo no início do século XX, a análise do conteúdo de turismo publicado pela revista A Estrada de Rodagem/Boas Estradas e a Interpretação/reinterpretação desse conjunto de informações sob o referencial teórico das Mobilidades do passado e do turismo. A partir dos conceitos sugeridos pelo Paradigma das Novas Mobilidades (PNM), chegou-se à conclusão que a publicação da Associação permitiu muitas mobilidades de ideias e de conceitos, além de viagens imaginativas feitas e reproduzidas pelos leitores da revista. Todo o processo da automobilidade da década de 1920 em São Paulo formou uma constelação de mobilidades que a Associação soube conduzir muito bem, inclusive reconhecendo o Turismo como uma de suas principais atividades.

Palavras-chave: Turismo em estradas de rodagem. História do turismo em São Paulo. Automobilidades. Viagens imaginativas. Turismo na imprensa.

ABSTRACT

SILVA, Vania da. **Mobilities and imaginative travels**: the role of Roads Association for tourism in São Paulo (1919-1930). 2019. 185 p. Dissertation (Master of Science) – School of Arts, Sciences and Humanities, University of São Paulo, São Paulo, 2019. Corrected version.

This research aims to understand the role of the Associação de Estradas de Rodagem (AER) in the diffusion of car use for tourism during the 1920's in the state of São Paulo. It was searched *A Estrada de Rodagem/Boas Estradas (Good Roads)* magazine, published since 1921, a communication vehicle maintained by AER aiming to conduct a "catechesis" in favor of the automobile and the roads that were just beginning to be implemented during the government of Washington Luís (1920-1924). The methodology used in the research was Depth Hermeneutics (THOMPSON, 2011), which combined the analysis of the socio-historical context of politics, the press and tourism in São Paulo in the early twentieth century, the analysis of the content of tourism published by the magazine *A Estrada de Rodagem/Boas Estradas* and the Interpretation/reinterpretation of this set of information under the theoretical framework of past Mobilities and tourism. From the concepts suggested by the New Mobility Paradigm (NMP), it was concluded that the publication of the Association allowed many mobilities of ideas and concepts, as well as imaginative travels made and reproduced by the readers of the magazine. The whole process of motor mobility of the 1920's in São Paulo formed a constellation of mobilities that the Association knew how to conduct very well, including recognizing Tourism as one of its main activities.

Keywords: Road tourism. History of tourism in São Paulo. Automobilities. Imaginative travels. Tourism in the press.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Esquema geral das fases da Hermenêutica de Profundidade (HP).....	17
Figura 2 – Revista <i>Good Roads</i> , v. 1, ano 1, janeiro de 1892.....	38
Figura 3 – Página da revista A Vida Moderna com relatos de excursões	52
Figura 4 – Viagem de automóvel registrada na revista A Vida Moderna.....	53
Figura 5 Instantâneos de uma excursão a Santos, SP.....	54
Figura 6 – Esquema geral das etapas de aplicação da Análise de Conteúdo	55
Figura 7 - Revista Boas Estradas, n. 40, outubro de 1926	61
Figura 8 - Capa da primeira edição com o nome Boas Estradas. Homenagem a Washington Luís	63
Figura 9 - Anúncio automóvel Studebaker.....	66
Figura 10 - Anúncio da Mappin Stores	66
Figura 11 - Ilustração e anúncio com mulheres ao volante.....	67
Figura 12 - Carros da Associação na estrada São Paulo-Campinas.....	71
Figura 13 - Excursão para a imprensa conhecer a estrada São Paulo-Itu	74
Figura 14 - Primeira edição da seção “Os itinerários da APER”	75
Figura 15 - Registro da excursão à Cachoeira dos Marimbondos.....	78
Figura 16 - Automóvel próprio para acampamento.....	81
Figura 17 - Caminho de São Paulo à Cachoeira dos Marimbondos, na divisa com Minas Gerais	83
Figura 18 - Passeio de leitor à Cachoeira de Marimbondos.....	84
Figura 19 - Mapa com o “Percurso das seis cidades”, de fevereiro de 1924	86
Figura 20 - Grupo do primeiro roteiro organizado pela AER.....	89
Figura 21 - Outro aspecto de grupo de excursionistas no primeiro roteiro da AER	90
Figura 22 - Preparação do almoço dos excursionistas	90
Figura 23 - Novos escritórios da AER com o Turismo na fachada	92
Figura 24 - Não seja um turista de calçamento	93
Figura 25 - Mapa da Prova de Turismo Washington Luís	97
Figura 26 - Paisagens de Campos do Jordão	99

LISTA DE SIGLAS

AC	Análise de Conteúdo
ACA	Automóvel Club da Argentina
ACB	Automóvel Club do Brasil
AER	Associação de Estradas de Rodagem
APBE	Associação Paulista de Boas Estradas
APER	Associação Permanente de Estradas de Rodagem
APESP	Arquivo Público do Estado de São Paulo
BMA	Biblioteca Mário de Andrade
BN	Biblioteca Nacional
FST	Federação Sul-Americana de Turismo
TCA	Touring Club da Argentina
TCB	Touring Club do Brasil

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	14
2	QUADRO TEÓRICO SOBRE MOBILIDADES, TURISMO E COMUNICAÇÃO	21
2.1	PARADIGMA DAS NOVAS MOBILIDADES EM PERSPECTIVA HISTÓRICA	21
2.2	MOBILIDADES EM TURISMO	25
2.3	MOBILIDADES NO PASSADO.....	27
2.4	AUTOMOBILIDADES	31
2.5	COMUNICAÇÃO E MOBILIDADES	33
3	ANÁLISE SÓCIO-HISTÓRICA: O AUTOMÓVEL, A IMPRENSA E O TURISMO NA PRIMEIRA REPÚBLICA	36
3.1	O GOVERNO PAULISTA DE WASHINGTON LUÍS E O MOVIMENTO PELAS BOAS ESTRADAS.....	36
3.2	OS PROPRIETÁRIOS DE AUTOMÓVEIS.....	39
3.3	A POLÍTICA DE CONSTRUÇÃO DE ESTRADAS DE RODAGEM E A INFLUÊNCIA DAS ASSOCIAÇÕES	41
3.4	RELAÇÕES ENTRE IMPRENSA, TURISMO E AS NOTÍCIAS SOBRE TURISMO E AUTOMOBILISMO	45
4	ANÁLISE FORMAL OU DISCURSIVA: A APER, SUA REVISTA E AS RELAÇÕES COM O TURISMO	55
4.1	CARACTERIZAÇÃO GERAL DA REVISTA	57
4.1.1	A Associação Paulista de Estradas de Rodagem (APER).....	57
4.1.2	A Estrada de Rodagem: a revista da APER/AER	60
4.2	DESCRIÇÃO DAS UNIDADES DE ANÁLISE A PARTIR DAS CATEGORIAS SELECIONADAS	69
4.2.1	Revista A Estrada de Rodagem Ano 1, 1921 (de abril a dezembro, edições 1 a 7)....	70
4.2.2	Revista A Estrada de Rodagem Ano 2, 1922 (de janeiro a dezembro, n. 8a 18)	73
4.2.3	Revista A Estrada de Rodagem Ano 3, 1923 (de janeiro a dezembro, n. 19 a 30).....	78

4.2.4	Revista A Estrada de Rodagem/Boas Estradas Ano 4, 1924 (de janeiro a dezembro, n. 31 a 42)	85
4.2.5	Revista Boas Estradas, Ano 5, 1925 (de fevereiro a dezembro, n. 43 a 53)	93
4.2.6	Revista Boas Estradas, Ano 6, 1926 (de janeiro a dezembro, n. 54 a 65)	95
4.2.7	Revista Boas Estradas, Ano 7, 1927 (de janeiro a dezembro, n. 55 a 77)	98
4.3	INTERPRETAÇÃO: ANÁLISE DE CONTEÚDO PELOS ELEMENTOS DAS MOBILIDADES.	100
5	INTERPRETAÇÃO/REINTERPRETAÇÃO: QUAL A INFLUÊNCIA DA AER PARA O DESENVOLVIMENTO DO TURISMO EM SÃO PAULO?	104
6	CONCLUSÕES	110
7	CONSIDERAÇÕES FINAIS	113
	REFERÊNCIAS	115
	APÊNDICE A – QUADROS DE TEXTOS SELECIONADOS PARA ANÁLISE DE CONTEÚDO.....	123
	APÊNDICE B – FICHAS DE ANÁLISE DE CONTEÚDO	128

1 INTRODUÇÃO

Esta dissertação investiga o uso do automóvel e das estradas de rodagem para o desenvolvimento do turismo no estado de São Paulo, a partir da análise da revista A Estrada de Rodagem/Boas Estradas (1921-1928)¹. Esse era o órgão oficial da Associação de Estradas de Rodagem (AER), que atuou em São Paulo entre 1919 e 1930. O período analisado é o do final da Primeira República, iniciada em 1889 e encerrada em 1930.

O recorte temporal escolhido (1919-1930), um pouco maior do que aquele da circulação da revista, abrange o período de duração da Associação de Estradas de Rodagem, entidade civil que trabalhou pela difusão do uso do automóvel e pela expansão e conservação das estradas de rodagem no estado de São Paulo.

Entre diversas motivações, a Associação ajudou a difundir a ideia do uso do automóvel para o turismo e para o lazer em um momento em que a ferrovia era o meio de transporte predominante. Eram pautas comuns na revista as estatísticas da evolução de estradas construídas pelo Brasil, articulações da entidade com outras associações brasileiras e estrangeiras, técnicas de construção de estradas, mas também o incentivo ao uso do automóvel para fins turísticos em uma nascente malha viária paulista.

Nos estudos iniciais para o recorte temático e temporal, percebeu-se que o volume de publicações (revistas, principalmente) que citam termos como “turismo” e “viagens” passa a ser mais constante a partir do início do século XX, ganhando maior intensidade na década de 1920. Contudo, estudar o contexto da Primeira República (1889-1930) torna-se relevante, pois é a partir desse período que a mídia paulistana inicia sua profissionalização.

A interdisciplinaridade dos estudos do Turismo se fez presente desde o início da pesquisa das fontes para a dissertação, que conta com referências das áreas de História, das Ciências Sociais - com as diversas Mobilidades, da Comunicação - com a abordagem da evolução das revistas

¹ A revista chamava-se A Estrada de Rodagem até meados de 1924, quando foi rebatizada como Boas Estradas, a partir do número 39; assim permaneceu até seu último exemplar mensal - o de número 80 - em formato revista, publicado em março de 1928. Após essa data, a publicação transformou-se em um jornal semanal, para ter menor custo de impressão e suprir a demanda por mais espaço para a publicação de notícias sobre a construção e manutenção de estradas e, em alguns exemplares, também sobre o turismo.

e da imprensa paulista, além do conhecimento das metodologias da Hermenêutica de Profundidade e da Análise de Conteúdo.

Foram fundamentais as leituras sobre turismo, imprensa e mobilidades, que no início do século XX convergem para o tema da modernidade cinética (GIUCCI, 2004), sendo que o adjetivo “cinético” refere-se ao movimento mecânico. Também é importante dizer que todo o estudo foi feito em perspectiva histórica e com a devida contextualização do período estudado, evitando anacronismos.

Pensando o turismo como um fenômeno complexo de mobilidade humana, são referências teóricas principais os estudos em torno do Paradigma das Novas Mobilidades (SHELLER; URRY, 2006), envolvendo as mobilidades turísticas (ALLIS, 2016; HANAM et al, 2014; LARSEN, 2010). Isso porque a pesquisa envolve aspectos de mobilidades diversos: desde o movimento de pessoas e de máquinas até mesmo de ideias e de comunicações, além das materialidades, das automobilidades² e das novas tecnologias que se relacionam para a realização da atividade turística.

É o que Urry (2000, 2007) chamaria de viagem imaginativa, aqui representada por imagens e textos difundidos pela revista da Associação, que instigam o desejo de viajar nos primórdios do turismo paulista e brasileiro. Também como parâmetros sobre mobilidades no passado serão referências os trabalhos de Cresswell (2010), Pooley (2009, 2017) e Revill (2014), que mostram como conceitos de mobilidade estudados no presente podem ser relevantes para pesquisas sobre o passado.

Considerando este contexto e a quase ausência de pesquisas sobre os temas e objetos apresentados, pergunta-se: **Qual o papel da AER no desenvolvimento do turismo no Estado de São Paulo no período em que a entidade foi atuante (1919-1930)?**

A partir disso, esta pesquisa pautou-se por um grande objetivo: **entender a contribuição da Associação e de sua revista para a difusão do uso do automóvel para o turismo, a partir do**

² Automobilidades: todas as relações de mobilidades por automóvel. O termo será detalhado no item 2.4.

Paradigma das Novas Mobilidades, em uma perspectiva histórica. Também se orientou pelos objetivos específicos de:

- ✓ Contribuir para construção do turismo como campo epistemológico, tendo os estudos de mobilidade e de comunicação como referências conceituais;
- ✓ Construir um panorama sobre a cultura automobilística e o turismo em São Paulo no período estudado (1919-1930);
- ✓ Identificar e descrever as práticas e os entendimentos de turismo difundidos pela Revista A Estrada de Rodagem/Boas Estradas.

Essa é uma pesquisa aplicada porque, diferente de uma pesquisa puramente teórica, “não procura criar um conhecimento totalmente novo sobre o mundo, mas aplicar o conhecimento teórico existente a determinados assuntos ou problemas” (VEAL, 2011, p. 67). No caso, o referencial teórico envolve conceitos sobre Turismo, Imprensa e Mobilidade, em uma perspectiva histórica, a partir das narrativas de uma revista impressa do início do século XX.

Para contemplar os objetivos da pesquisa, foi realizado um estudo exploratório e empírico, tendo como objeto a revista A Estrada de Rodagem/Boas Estradas. O *corpus* da pesquisa está nos textos (relatos, artigos, editoriais e reportagens) que tenham o turismo, o excursionismo e as viagens em automóvel como tema.

Após estudar várias possibilidades de **metodologias** para pesquisa em turismo, percebeu-se que era preciso buscar uma forma de analisar um grande volume de textos que contemplasse, de maneira orgânica, o contexto em que elas foram publicadas. Para tanto, optou-se pela **Hermenêutica de Profundidade (HP)**, metodologia concebida por John B. Thompson (2011) a partir dos estudos de Hermenêutica de Gadamer e Ricoeur. A Hermenêutica de Profundidade (doravante chamada HP) é utilizada, principalmente, em pesquisas de comunicação. Algumas referências utilizadas nessa dissertação foram os trabalhos de Nogueira (2015); Nazário, Reino e Manfredini (2016) e Vianna (2013).

A HP é composta por *três fases (Análise sócio-histórica, Análise formal ou discursiva e Interpretação/reinterpretação)* que podem se arranjar de forma aleatória e pela *análise da ideologia* das formas simbólicas (Figura 1).

Figura 1 – Esquema geral das fases da Hermenêutica de Profundidade (HP)

Fonte: Adaptado de Thompson (2011).

As formas simbólicas são representações do que Thompson (1998, p. 24) chama de “poder cultural ou simbólico” – que incluem, por exemplo, os textos editoriais da mídia impressa, seus discursos, formatos de transmissão das informações e ideias de um emissor (a entidade produtora da revista) para um receptor (o leitor). Nogueira (2015) define o discurso publicitário como uma forma simbólica, ou seja, “como uma construção significativa por meio da qual é possível vislumbrar as condições culturais e espaço-temporais nas quais aquele discurso foi construído e compartilhado”.

Para Thompson (2011), as formas simbólicas possuem cinco características que as identificam. Seus “aspectos intencionais, convencionais, estruturais, referenciais e contextuais” (p. 182) são encontrados em uma publicação impressa e periódica como a revista, conforme verifica-se abaixo:

- a) Aspectos intencionais: as formas simbólicas são feitas “de um sujeito para o outro”, com a intenção de comunicar algo específico ou de convencer. Esse aspecto é próprio de qualquer meio de comunicação, encaixando-se aqui os jornais e revistas. Aliás, esse é um elemento dos mais importantes a se considerar na análise de conteúdo de mídia. Não há publicação totalmente isenta, principalmente referindo-se à revista de uma entidade favorável ao automóvel;
- b) Aspectos convencionais: existem convenções ou regras para a produção, circulação e interpretação das formas simbólicas (NAZÁRIO, REINO e MANFREDINI, 2016). Por

exemplo, as revistas são semanais ou mensais conforme convencionado por um grupo editorial, são divulgadas previamente por anúncios publicados em lugares específicos, para um público dirigido;

- c) Aspectos estruturais: essas formas simbólicas são apresentadas em estrutura articulada, com elementos que se relacionam em um sistema. É possível reconhecê-las por seguirem um padrão ou molde, como é a estrutura de pirâmide invertida em um texto de uma notícia de jornal, na qual a informação mais importante vem no topo, em maior quantidade de detalhes, e o conteúdo menos relevante é deixado para o final, ao contrário de um conto ou romance, que tem no desfecho a parte mais importante;
- d) Aspectos referenciais: as formas simbólicas se referem a algo específico, representam algum pensamento, objeto ou situação. As propagandas, por exemplo, utilizam imagens e símbolos para divulgar um automóvel que é representado por uma ilustração ou fotografia que não é o veículo real, mas faz referência a ele;
- e) Aspectos contextuais: as formas simbólicas não existem fora de um contexto. É neste contexto e por meio dele que “elas são produzidas, transmitidas e recebidas” (THOMPSON, 2011, p. 192).

A interpretação da ideologia dentro dessas formas simbólicas “procura mostrar como, em circunstâncias específicas, o sentido mobilizado pelas formas simbólicas serve para alimentar e sustentar a posse e o exercício do poder” (THOMPSON, 2011, p. 378). Dessa forma, as três etapas de análise da HP irão considerar as relações de poder que aparecem nos textos da revista da Associação de Estradas de Rodagem.

As três fases de análise da HP são:

- ✓ Análise sócio-histórica (Seção 3): contextualização de situações espaço-temporais, de campos de interação, de instituições sociais e de meios técnicos de transmissão referentes ao período de circulação da revista. Tem como objetivo compreender os conteúdos publicados, que são formas simbólicas de representação daquela sociedade e de seu momento, contendo uma revisão da bibliografia de história de São Paulo, do turismo e da imprensa, no contexto temporal em que a Associação atuou com sua revista.

- ✓ Análise formal ou discursiva (Seção 4): para esta fase, será utilizada a técnica da Análise de Conteúdo (BARDIN, 2011), para uma análise do *corpus* da pesquisa – no caso, a revista A Estrada de Rodagem/Boas Estradas – e, especificamente, para a análise das notícias sobre turismo, com a interpretação dos resultados da análise.
- ✓ Interpretação/reinterpretação (Seção 5): interpretação dos dados obtidos nas duas primeiras análises (sócio-histórica e formal ou discursiva), momento em que são apresentadas as conclusões da pesquisa. Pode ser chamada de reinterpretação porque vai interpretar novamente uma forma simbólica (a revista) que já passou por uma interpretação na época de sua circulação, na década de 1920.

Conforme Bardin (2011), existem diversas técnicas de aplicação da **Análise de Conteúdo** (doravante AC), cabendo ao pesquisador utilizar-se delas da forma que melhor atenda a seus objetivos. Franco (2005) explica como trabalhar cada etapa da AC de Bardin, que foi utilizada para confirmar as etapas empregadas nesta dissertação. Também foram seguidas orientações de Zicman (1985) e de Moraes (1999) sobre como fazer uma análise de conteúdo qualitativa, e de Bauer e Gaskell (2002) sobre a necessidade de se realizar uma análise longitudinal, por causa das variações que a revista pode ter sofrido durante todo o tempo de publicação. Também serão aproveitadas as sugestões de Cruz e Peixoto (2007) sobre as especificidades da utilização da AC para pesquisa da imprensa como fonte documental da História.

Existem vários autores que se debruçaram em explicações sobre as possibilidades de AC, tais como Bardin, 2011; Franco, 2005; Bauer e Gaskell, 2002; Minayo, 2009; Mendes e Miskulin, 2017, entre outros. Para esta dissertação, a principal referência será Bardin (2011), por ter sido a mais utilizada para os estudos que envolvem AC em turismo. Sousa e Tomazzoni (2017), por exemplo, concluíram que 66 artigos utilizaram a técnica entre os anos de 1990 e 2009 em estudos de variados temas como hospedagem, imagens de destinos turísticos, hospitalidade e gestão pública, entre outros, no Brasil. Mais recentemente, Sousa, Rodrigues e Tomazzoni (2016) sistematizaram diversas possibilidades de uso da AC em estudos do turismo, aplicados em códigos linguísticos (orais e escritos) ou icônicos (sinais, grafismos, imagens, fotografias e filmes). Tineo (2016) utilizou duas categorias na AC como uma das técnicas de análise de sua dissertação, especificamente em uma entrevista com 13 atores do turismo de uma região; já Wada (2015), utilizou a AC para verificar o conceito de *Omotenashi* (hospitalidade japonesa) em *sites* de turismo

Em seguida, com os resultados da AC, podemos partir para a terceira fase da Hermenêutica de Profundidade, que é a da Interpretação/reinterpretação (Seção 4), fundamentada na Análise sócio-histórica, na Análise formal ou discursiva (utilizando a Análise de Conteúdo) e no referencial teórico do trabalho, para atingir os objetivos da pesquisa.

De maneira geral, a pesquisa trouxe à tona a nascente pauta jornalística do turismo em São Paulo que, mesmo de forma intermitente, aparecia nos jornais e revistas quando ainda estava em formação uma infraestrutura para tal atividade. O objeto e fonte de pesquisa principal, a revista A Estrada de Rodagem/Boas Estradas, permitiu um olhar sobre o tema do turismo em São Paulo como propaganda para uso do automóvel e construção de estradas de rodagem. Assim, a Associação esmerou-se para difundir ideias de progresso e desenvolvimento de São Paulo vinculadas a uma “modernidade cinética”, proporcionada, em alguma medida, pelo automóvel e pelo emergente turismo.

* * *

Feita esta Introdução, os capítulos ou seções da dissertação obedecem às orientações fornecidas pela metodologia da Hermenêutica de Profundidade (THOMPSON, 2011). De início, a Seção 2 traz o referencial teórico de Mobilidades; a Seção 3 apresenta o contexto sócio-histórico de São Paulo, da imprensa e do turismo; a Seção 4 faz a análise da revista (Análise formal ou discursiva, segundo a metodologia escolhida), enquanto a Seção 5 traz a Interpretação/reinterpretação do conjunto formado pelo contexto sócio-histórico e pela Análise formal ou discursiva. A Seção 6 apresenta os resultados da pesquisa e suas conclusões.

2 QUADRO TEÓRICO SOBRE MOBILIDADES, TURISMO E COMUNICAÇÃO

2.1 PARADIGMA DAS NOVAS MOBILIDADES EM PERSPECTIVA HISTÓRICA

Com a finalidade de entender o turismo em automóvel e estradas de rodagem de uma forma ampla, envolvendo o movimento de ideias, pessoas, imagens e comunicações, utilizam-se conceitos surgidos a partir do Paradigma das Novas Mobilidades (PNM), que serão detalhados nesta seção.

Os conceitos mais importantes para embasar esta pesquisa são os elementos para uma política de mobilidades e suas constelações (CRESSWELL, 2006 e 2010), as mobilidades feitas no passado (POOLEY 2006, 2013, 2017; CRESSWELL, 2010; REVILL, 2014), as automobilidades e as relações com as comunicações, em particular, com as revistas impressas. Tudo isso, em uma perspectiva geral de se construir interpretações sobre as vinculações entre mobilidades e turismo – ou, como vem sendo chamado, mobilidades turísticas (ALLIS, 2017; LARSEN, 2010)

Proposto em 2006 por Mimi Sheller e John Urry, o *New Mobilities Paradigm* ou Paradigma das Novas Mobilidades (PNM) é multidisciplinar, reunindo conceitos de antropologia, estudos culturais, geografia, estudos de migração, de ciência e tecnologia, turismo e transporte, além da sociologia (SHELLER; URRY, 2006, p. 211).

As diversas mobilidades – de pessoas, objetos e até ideias – nessas diferentes disciplinas das Ciências Sociais, estão no centro do que os autores chamam de *mobility turn*, algo como “giro de mobilidade”, que passaria a ter lugar de destaque nas ciências sociais, transcendendo a dicotomia entre pesquisa de transportes e pesquisa social (p. 208). Allis explica a dimensão desse novo paradigma:

(...) representa uma pedra angular nos estudos de mobilidade por seu esforço em transcender uma lógica estática presente nas ciências sociais. Os autores são contundentes: ‘mobilidades precisam ser estudadas na sua interdependência fluida e não apenas em esferas separadas ‘como dirigir, viajar virtualmente, escrever cartas, voar ou andar’ (Sheller, Urry, 2006:212). Em alguma medida, este chamado ecoava o que Urry (2000:2) questionara anteriormente: numa perspectiva de ‘sociologia para além das sociedades’, as mobilidades convertem-se na ‘principal agenda para sociologia’ no século XXI. (ALLIS, 2016, p. 98).

Essa “interdependência fluida” significa dizer que, ao mesmo tempo em que dirige, a pessoa não está apenas se deslocando do ponto A ao ponto B. Durante o percurso, está também

sendo influenciada pela paisagem; pelas imagens e mensagens dos *outdoors* do caminho; pela música que toca no rádio que a faz ter uma lembrança; pela conversa com quem está sentado a seu lado ou a milhares de quilômetros de distância, se estiver conversando pelo viva-voz do celular. Além de tudo isso, ainda prestando atenção à sinalização da estrada e, mais recentemente, às informações do GPS – ou seja, movendo ideias, significados, além de seus objetos dentro do carro. Antes do Paradigma das Novas Mobilidades, esses elementos não eram estudados em conjunto, segundo Sheller e Urry (2006).

Um dos argumentos para o lançamento da ideia do PNM está no fato das ciências sociais terem ignorado ou menosprezado por muito tempo a importância de estudar a interdependência desses movimentos das pessoas, seja para a vida em família ou para o trabalho, o movimento para o lazer e viagens, além de também não considerar o trânsito de ideias, pensamentos e objetos. Essas mobilidades englobam desde as grandes escalas de movimento de pessoas em migrações, o capital e as informações pelo mundo, até as mobilidades em microescalas como os processos locais de transportes da vida cotidiana.

De forma particularmente interessante para esta dissertação, mobilidades incluem também movimentos “de imagens e informações na mídia local, nacional e global” (SHELLER; URRY, 2006, p. 212), seja no diálogo verbal, no uso de meios de comunicação ou pelas redes criadas pelos computadores. Também envolvem a “infraestrutura imóvel” que organiza o fluxo de informações, de pessoas e de imagens, permitindo que as mobilidades aconteçam. Essa infraestrutura é composta, por exemplo, de estradas e seus postos de combustíveis, de linhas e torres de telefonia ou da rede de trilhos do metrô e de terminais de ônibus, entre outras. Sem esses pontos fixos, as mobilidades não existiriam (HANNAM; SHELLER; URRY, 2006).

O “sedentarismo” ou a não consideração dos movimentos que vão além dos meios de transportes, criticado pelo PNM, se evidencia também pela forma como os estudos sociais não teriam, até então, considerado o impacto do automóvel nas relações de tempo e espaço, além de não considerarem como esse veículo passou a reconfigurar a vida urbana, promovendo novas formas de socialização, de viagens e até mesmo de abrigo – neste caso, no próprio automóvel e também por meio dele (SHELLER, 2004). Estudar as mobilidades de turismo em automóvel que estavam presentes na mídia do início do século XX é, portanto, uma oportunidade a ser melhor explorada.

A partir do PNM, diversos estudos têm sido feitos em diferentes áreas, sempre envolvendo o ser humano e suas relações móveis – não somente com outras pessoas, mas também com sistemas de transporte, mídia e informações, de modelos e de ideias, todos também em movimento. Na antropologia, Salazar (2016) capta o conceito de que a vida das pessoas está em fluxo e, não somente elas próprias, mas também a cultura, o capital, os objetos, os serviços, a mídia, as imagens, as informações e as ideias ao redor delas e (mesmo além) do planeta.

Do ponto de vista histórico, Moraglio (2017) afirma que o estudo das mobilidades não é somente uma maneira de pesquisar como as pessoas e bens se movem, mas é também uma forma de pensar sobre o movimento da sociedade. Portanto, esse aspecto também será importante para estudar a sociedade paulista do início do século XX e suas transformações a partir da chegada do automóvel.

Essa parte da sociedade paulista era a elite política e econômica que detinha o poder e controlava a mídia; no caso da revista em análise, esta era feita pela e para a elite que tinha acesso ao automóvel. Para analisá-la, será importante utilizar-se dos elementos de mobilidades de Cresswell (2010) que, pensando nas implicações políticas das mobilidades, ressaltava os seis elementos de uma “constelação de mobilidades”, envolvendo a produção e a distribuição de poder, ou mesmo as maneiras nas quais as mobilidades produzem as relações sociais ou são produzidas por elas.

Esses elementos, que serão utilizados na AC desta dissertação, são: motivação, velocidade, ritmo, rota ou trajeto, experiência e fricção (ou aquilo que leva à imobilidade). Cada elemento de mobilidade de Cresswell (2010, p. 21) pode ser entendido da seguinte forma (em livre tradução):

- a) Motivação – o que impulsiona o movimento, a motivação para agir, o que leva alguém ou algum objeto ou veículo a movimentar-se (a partir do motor no automóvel, o corpo ou a vontade de viajar);
- b) Velocidade – chegar/ir mais rápido pode significar ter alguma vantagem ou poder em relação a outras pessoas (poder econômico, político, social ou tecnológico), enquanto quem tem menos velocidade, quem move-se mais lentamente, pode estar em

desvantagem. Esse poder da velocidade (também da suposta liberdade) seduziu os interessados em adquirir um automóvel no início do século XX;

- c) Ritmo – avanços nos meios de transporte e das comunicações, por exemplo, mudaram o ritmo da vida em sociedade – primeiramente, pela implantação de estradas de ferro e dos telégrafos e, depois, pelo automóvel e pelo avião, pela mídia impressa e pelo rádio;
- d) Rota ou percurso – os percursos ou caminhos não são aleatórios, são canalizados para que as mobilidades fluam e são feitos por túneis, trilhos, estradas, rotas aéreas. Essas rotas, no caso das rodovias, não são desenhadas por acaso (no caso de São Paulo, seguiram paralelamente às estradas de ferro já bem estruturadas). Existem relações de poder envolvidas na criação dessas rotas e no desenvolvimento de seu entorno;
- e) Experiência – a experiência de mobilidade pode influenciar decisões futuras de destinos visitados. Em turismo, a experiência da viagem é de extrema importância. No momento da chegada do automóvel em São Paulo no início do século XX, vendia-se a ideia de que o automóvel garantiria uma nova forma de experiência em transporte, portanto, de mobilidade;
- f) Fricção ou atrito – esse elemento é o que leva à imobilidade. No caso do momento de construção de estradas no século passado, ainda havia muitas dificuldades em convencer os empresários e a população quanto à necessidade e importância das estradas de rodagem, porque naquele momento a ferrovia era a forma mais desenvolvida de transporte. Também pode ser considerado como fricção a (in)viabilidade de ter e manter um automóvel com tecnologia cara e ainda pouco desenvolvida.

Todos esses conceitos podem ser estudados ou analisados em uma pesquisa sobre turismo, porque impactam e se relacionam com a experiência de mobilidade de um viajante em automóvel. Tomando apenas Cresswell (2010) como exemplo, a *motivação* de alguém em conhecer lugares nunca visitados o faz se mover; pode determinar sua própria *velocidade* na estrada e o influencia a ir de automóvel e não de trem; o *ritmo* constante ou inconstante da viagem, com ou sem paradas no caminho e por um tempo maior ou menor, são interferências relevantes; o *trajeto* e seus atrativos podem trazer experiências boas ou ruins, e o quanto a viagem flui ou sofre interrupções, dizem respeito às *fricções* da viagem.

Outra questão fundamental para a adoção do PNM nesta dissertação está na ideia de Cresswell (2010) de que o “novo” deste “Paradigma das Novas Mobilidades” não se restringe a estudos do presente, momento em que as conexões móveis são inúmeras e velozes com as possibilidades da comunicação por satélite e do deslocamento de dados em rede. Também é possível estudar as mobilidades realizadas no passado. Conceitos de mobilidades no passado e mobilidades em turismo serão abordados e aprofundados nos próximos tópicos.

2.2 MOBILIDADES EM TURISMO

O período em análise – o início do século XX – é aquele em que o automóvel surgiu para mudar a experiência das pessoas quanto às percepções de distância, movimento, tempo e paisagem. Naquele momento, em São Paulo, o automóvel atendia os esportes e a aventura dos *raids* (provas de turismo) para o lazer da elite, passando também a ser utilizado para viagens curtas com finalidade turística, conforme verificado em notícias publicadas em jornais paulistanos (GUIMARÃES, 2013).

Larsen (2010), em relação à experiência do turismo em automóvel, distingue o que Urry (1990) chamou de *tourist gaze* (olhar do turista), do conceito de *travel glance* (algo como o olhar de relance da viagem), com uma perspectiva diferente a partir das automobilidades. Enquanto o *tourist gaze* baseia-se em observação de imagens estáticas (como as imagens de propagandas de revistas), o *travel glance* é o olhar do turista em movimento, em imagens sucessivas durante a viagem. É a experiência de viagem em movimento.

Da paisagem estática da janela de casa para a paisagem em movimento constante da janela do trem e, mais ainda, para a paisagem em movimento do automóvel – cenário que pode mudar de um trajeto para outro, com a liberdade de trânsito desse meio de transporte – há um avanço na forma de consumo da paisagem com as mudanças dos modais e seus contextos. Urry (2001) explica essa mudança de percepção, que já tinha sido abordada em estudo de Larsen³, em 2001, de que a vista da janela do automóvel permitia o “olhar de relance” em que era possível apreciar a “materialidade da cidade e da paisagem”, da mesma forma que, no

³ Citado por Urry em texto traduzido por Otto: LARSEN, J. Tourism mobilities and the tourist glance: the ‘Tourist Gaze’ in motion. Dept. of Sociology, Lancaster University, 2001. Manuscrito não publicado.

século XIX, as viagens de trem possibilitavam a visão panorâmica da paisagem, momento em que se desenvolveu o “olhar mobilizado” (OTTO, 2016, p. 147).

Mesmo com a importância e significado da mobilidade ou do ato de viajar para a experiência turística, Larsen (2010) alega que a mobilidade, conforme o PNM, ainda é pouco explorada nos estudos turísticos. Falta destacar a importância da experiência de estar em movimento, seja em trens ou automóveis e para o desfrute da paisagem. O carro, especialmente então, não é considerado somente uma máquina de transporte, “mas também tecnologia para experiência e consumo visual desses lugares por meio de paisagens móveis” (p. 81).

Especificamente sobre o período de introdução, no início do século XX, os automóveis eram percebidos como “impressionantes máquinas de velocidade, que mudaram radicalmente as experiências das pessoas quanto a distâncias, movimento, tempo e paisagem” (LARSEN, 2010, p. 82). O automóvel, inclusive para o turismo, permitia uma flexibilidade espacial e temporal não conseguida com viagens de trem, que era restrito por horários e caminhos fixos.

Longe de serem simples movimentos mecânicos, “as mobilidades turísticas têm suas especificidades, sendo uma das muitas expressões das mobilidades contemporâneas”, (ALLIS, 2016, p. 94). Quanto a essas especificidades das mobilidades turísticas, seja no passado ou agora, quem possui automóvel não sofreu grande variação do tempo que dispõe para viajar: quase sempre é o período de férias escolares ou do trabalho, os finais de semana e feriados.

Porém, com o avanço de recursos tecnológicos, conseguem ir mais longe nesse mesmo período e por menor custo, o que leva a múltiplos e diferentes “encontros sociais, interações e padrões de produção e reprodução, tanto quanto o consumo” (COLES; HALL; DUVAL, 2005, p. 36) no que se refere a essas viagens. Essa mudança, causada por fatores diversos como melhor tecnologia de transporte, de estradas e de comunicações, também leva o turista para o engarrafamento que limita o uso do tempo de lazer no destino escolhido.

Para estudar as mobilidades em turismo – ou, pensando de outra maneira, as próprias mobilidades turísticas – é relevante considerar três aspectos inter-relacionados, que são as materialidades, as automobilidades e as novas tecnologias para a realização da atividade turística (HANNAM; BUTLER; PARIS, 2014). As materialidades e novas tecnologias e, principalmente, o que significaram para as automobilidades, podem ser explicadas (KUNZ,

2015, p. 385) em relação “a todo objeto material cujo deslocamento é motivado e ou acompanhado pelo movimento de turistas”.

Quanto às tecnologias de transporte, Larsen (2010, p. 85) constata que, no final do século XIX e início do século XX, enquanto a tecnologia do trem mobilizou o viajante ou turista, o avanço proporcionado pela tecnologia do automóvel tornou o turista um nômade, por conta da flexibilidade proporcionada por mobilidade em sentido espacial e temporal.

Seguindo no entendimento das mobilidades, que quase sempre estão relacionadas às atividades do presente, no próximo tópico serão colocadas algumas reflexões e estudos sobre como abordar as mobilidades no passado, aquelas do início do século XX que confrontaram as novidades tecnológicas do automóvel e da imprensa, por exemplo.

2.3 MOBILIDADES NO PASSADO

Para obter uma perspectiva histórica de mobilidades, ou melhor, de como se davam as relações de mobilidades no passado, Pooley (2013, 2017) mostra como os conceitos de mobilidade estudados no presente pelo PNM podem ser relevantes para pesquisas sobre processos ocorridos em outros tempos.

Em um dos estudos feitos a partir da leitura de diários de britânicos do século XIX, verificou-se que, em relação a um viajante atual, aqueles que realizavam viagens no final do século XIX ou início do século XX eram mais resilientes ou tinham mais facilidade de adaptação a situações adversas.

Considerando esse estudo específico, o turista ou viajante britânico contava com as dificuldades diárias do trajeto e as enfrentava com naturalidade. Afinal, não tinha noção do que eram redes (móveis) de comunicação em tempo real, e ainda estavam tentando construir estradas bem conservadas ou meios de transporte mais velozes. Apesar dos imprevistos, atrasos e dificuldades do trajeto de cada viagem, os redatores dos diários tratavam essa rotina como normal, já esperada e com pouca ou nenhuma queixa. Assim sendo, atrasos, trens quebrados e outros infortúnios faziam parte do contexto daquelas viagens, ou seja, este ritmo

de viagem – entrecortado por todas as fricções impostas por tecnologia ainda imperfeita – estava perfeitamente assimilado.

O estudo do passado das automobilidades é importante para o entendimento do contexto atual e para verificar que, mesmo com todas as mudanças tecnológicas, algumas coisas continuam as mesmas de quase cem anos atrás. Divall e Pooley (2005) sustentam que as tecnologias de transporte usadas atualmente são as mesmas há mais de um século e que seria fácil para um viajante do final do século XIX ou do início do século XX reconhecer automóveis e outros meios de transportes atuais. Isso porque, além da forma e funcionamento semelhantes, os carros do passado e os atuais atendem, basicamente, às mesmas demandas de abrigo e transporte, por exemplo, apesar de todas as inovações tecnológicas.

Pooley (2016) ressalta que o uso do automóvel na primeira metade do século XX era um privilégio somente dos mais abonados. Também, naquele momento, os automóveis britânicos eram usados para ocasiões especiais e passeios, raramente sendo considerados como veículos para atividades cotidianas, como ir ao trabalho.

No início do século XX, mesmo aquelas pessoas que tinham maior poder aquisitivo estavam compelidas a utilizar meios de transporte de menor custo para viagens de curta distância como pedalar, tomar o bonde ou ônibus, no caso britânico (POOLEY, 2016). Quando o automóvel tornou-se acessível para mais famílias, ampliou a oportunidade de mobilidade para alguns, enquanto aumentava também a divisão entre quem tinha e quem não tinha acesso ao automóvel particular, podendo ser objeto de exclusão.

Divall, Hine e Pooley (2016, p. 1) ressaltam que a infraestrutura de transporte criada no passado continua a ter impacto na forma como viajamos atualmente. Seja devido aos altos custos para a implantação de infraestrutura de transportes ou do poder de empresas de combustível, por exemplo, a maneira como viajamos demora muito a mudar, porque a viagem ainda é dependente dessa infraestrutura. Então, a partir do momento em que o automóvel passou a ser “a forma mais desejável de transporte pessoal privado nos primeiros anos do século XX na Grã-Bretanha, o domínio da engenhoca de combustão interna era garantida” (p. 3).

Os autores ainda citam, no caso britânico, que as estratégias de *marketing* das grandes fabricantes de automóvel, juntamente com o poder de política das companhias de petróleo, criaram um ambiente no qual a posição do automóvel no sistema de transporte sequer foi desafiada ou questionada, seja quanto à necessidade de (re)modelar as cidades para acolher o automóvel (como a necessidade de ruas asfaltadas e demais estruturas para sua passagem) ou quanto à desvalorização de outros meios de transporte, como o trem – algo semelhante ao que aconteceu no Brasil e em outros países invadidos pelo automóvel.

Desta forma, essa reflexão reforça a ideia de que a grande mudança em termos de mobilidades ocorreu sim, no final do século XIX com a ferrovia, no início do século XX com os automóveis e rodovias e, em sequência, com o transporte aéreo. Então, o momento de estudo é crucial, de grande mudança para São Paulo, com a introdução do automóvel e da modernidade cinética (GIUCCI, 2004).

Ainda sobre as mobilidades no passado e especificamente sobre métodos móveis, Revill (2014) argumenta sobre “a importância de se considerar o papel das infraestruturas na constituição e possibilidades de experiências móveis”, uma vez que, obviamente, devido à distância temporal, muitas vezes não é possível entrevistar quem participou dessas experiências passadas (a entrevista é um dos métodos para pesquisas em mobilidades). Por isso, o “historiador de mobilidades” conta com “as histórias e memórias das infraestruturas que são pontos de partida, de parada e de continuação das pesquisas em mobilidades” (p. 507, tradução nossa).

Essas infraestruturas, apesar de estarem presentes materialmente, somente são notadas quando param de funcionar. Passamos por elas, mas quase sempre estamos focados em chegar ao destino e pouco nos damos conta de sua importância. “Porém, as tecnologias e infraestruturas de mobilidade possuem uma distinta e icônica presença na imaginação e nas histórias populares” (REVILL, 2014, p. 507).

Em relação à infraestrutura de estradas de rodagem em São Paulo, isso é verificável porque são inúmeros os relatos sobre as lembranças de viagens de quem “pega a estrada” para o interior ou litoral. Nas memórias de férias de infância estão as viagens para a praia, como as de Zélia Gattai em seu livro “Anarquistas, Graças a Deus”, ou nas curvas da “Estrada de Santos” da música popular de Roberto Carlos, somente para citar dois exemplos. Nessas indicações de

diferentes períodos, é possível resgatar o contexto de viagens realizadas no passado. Registros feitos pela imprensa, como nas revistas de variedades, também podem ser fontes de estudo dessas mobilidades no passado. Esse conjunto de mobilidades, práticas e memórias formam verdadeiras “constelações”.

Cresswell (2010) desenvolve a noção de “constelação de mobilidades”, que revela a importância de uma perspectiva histórica nas narrativas sobre mobilidades e nas práticas móveis, mostrando que o estudo de mobilidades não é uma novidade, enfatizando o Paradigma das Novas Mobilidades (SHELLER; URRY, 2006). A “novidade” está na escala de mobilidade, que vai do corpo ao planeta e foca no movimento humano, não somente no transporte – como uma consciência sobre a existência de mobilidades no passado que se manifestam até o momento presente.

Ainda segundo Cresswell (2010), a mobilidade é um arranjo entre movimento físico, representações e práticas; essas “constelações de mobilidades” são formadas de três elementos: os padrões particulares de movimentos, as representações de movimentos e as formas de praticar tais movimentos. Eles constituem elementos ou sistemas que fazem sentido juntos. Para Revill (2014), essa constelação de Cresswell procura juntar componentes de mobilidade aparentemente díspares, dando sentido à experiência sensorial do movimento com uma política crítica de representação cultural.

Essas reflexões nos remetem ao Movimento Futurista de Marinetti, de 1909, contemporâneo ao momento da introdução do automóvel em São Paulo, assim como o movimento Modernista de Mário de Andrade, que tinha na revista Klaxon (buzina, em francês), um dos principais canais de comunicação de suas ideias (MARTINS, 2008). Importante citar que, para Cresswell (2010, p. 20), as formas de mobilidade como andar e dirigir, os aspectos dessa mobilidade como movimentos físicos, representações e práticas móveis são políticos e implicam nas formas de dominação e produção de poder.

Todas essas mobilidades no passado e sua infraestrutura têm relação com o momento de surgimento do automóvel. O turismo em automóvel e, especificamente, o significado do automóvel e suas possibilidades serão abordados a seguir, a partir dos conceitos de automobildade, que é a caracterização da mobilidade por esse meio de transporte.

2.4 AUTOMOBILIDADES

Automobilidade, para Urry (2004), se caracteriza:

Como um sistema não-linear autopoietico (autogerado), auto organizado, que se espalha pelo mundo todo, e inclui carros, motoristas, estradas, suprimentos de petróleo e muitos novos objetos, tecnologias e sinais. O sistema gera as condições prévias para sua própria auto expansão. (URRY, 2004, p. 27, tradução nossa).

Dessa forma, se espalhou pelo mundo ocidental, estabelecendo “de forma irreversível novas sociabilidades, possibilidades de deslocamento, de vida familiar, comunitária, de lazer e dos prazeres do movimento e assim por diante” (Urry, 2004, p. 28).

A flexibilidade das automobilidades permite que o motorista viaje a qualquer momento, para qualquer direção, “ao longo dos complexos sistemas rodoviários das sociedades ocidentais” (Urry, 2004, p. 28). A automobilidade (HANNAM; BUTLER; PARIS, 2014; KUNZ, 2016) reúne a autonomia e a mobilidade em um único veículo. Apesar de toda a autonomia que proporciona, também impõe ao usuário uma série de regras (de trânsito, de abastecimento, de manutenção e de impostos) além de serem impostas vias específicas para seu trânsito, pela canalização da rota das estradas de rodagem (CRESSWELL, 2010).

Outra característica relevante da produção automobilística é sua vinculação com a afirmação de valores do Estado-Nação, sendo que “todo um sistema de interesses e de serviços se articula ao seu redor” (URRY, 2014, p. 15), seja para a construção de infraestrutura para seu trânsito, para a fabricação de carros ou produção de combustível, entre outros. De fato, as estradas modernas têm singularidades e suas próprias histórias; existem também atores envolvidos (o Estado, políticos, clubes de automóveis, engenheiros e turistas), eventos e consequências em comum, relacionadas de maior ou menor forma à construção de nações modernas e ao desenvolvimento da engenharia, do turismo, das economias nacionais e regionais e à indústria do carro e do combustível (MORAGLIO; SINGH, 2016, p. 125)

Giucci (2004, p. 11), ao estudar a ascensão da automobilidade “como um elemento decisivo da modernidade cinética entre 1900 e 1940”, informa que essas datas formam o período de “emergência” do automóvel, em que “a marca registrada é o indivíduo em movimento”.

Nas primeiras décadas do século XX, o automóvel ainda não era um produto de massa por seu alto custo, mas foi exatamente essa característica, aliada à visibilidade conquistada pela

máquina junto ao público, que o tornou objeto de desejo. Até a Primeira Guerra Mundial, seu custo de produção era muito alto. Entre 1919 e 1935, no “período de crescimento”, houve maior procura que levou a melhorias tecnológicas e à necessidade de construção de estradas de rodagem adequadas para o trânsito desses veículos. Dos anos 1930 aos 1950, estaria o “período de maturidade” do automóvel (GIUCCI, 2004, p. 16).

É nesse período que o automóvel se torna um símbolo de poder e liberdade, inclusive para o turismo. É o momento da “modernidade cinética”, conceito capturado do filósofo alemão Peter Sloterdijk (1989), que sustenta que

a modernidade como processo é marcada por uma característica cinética que encontra seu denominador comum no conceito da mobilização (com a palavra entendida em sentido mais amplo que o militar). O desejo dessa modernidade cinética seria o de funcionar como uma escada rolante: puro ser-que-gera-movimento. Não se detém diante de nada e sua regra é a permanente expansão. Mas esse impulso é ameaçado por efeitos imprevistos que transcendem os projetos controlados. Em alguns momentos, o movimento se transforma em imobilidade (GIUCCI, 2004, p. 15-16).

A obra de Giucci (2004) faz um panorama da representatividade da imagem do automóvel na literatura, no cinema, na imprensa ocidental e também na história cultural da América Latina. O autor ressalta que a história cultural do automóvel na América Latina ainda precisa ser aprofundada, contribuindo para o desvendamento da história do turismo na região, com toda a riqueza dos contextos e períodos analisados.

No período estudado, o automóvel é “símbolo da individualidade anárquica” (MOM, 2005, p. 745). Era essa a ideia que os proprietários de automóveis tinham – de que tudo podiam fazer. Com o passar dos anos, em Congressos de Estradas de Rodagem, registra-se a necessidade de criação e organização de regras para o trânsito de automóveis, sendo que alguns grupos trabalhavam sinalização universal para as estradas e discutiam sobre educação para o trânsito.

Na América do Sul, estudos específicos sobre automobilidades têm sido realizados mais recentemente, com destaque para Singh (2013, 2014) e Booth et al. (2016), na expectativa de “reconstruir e analisar os caminhos das mobilidades na América Latina”, participando de eventos como as conferências anuais, sendo que Giucci (2004) tem sido um grande colaborador e referência para o grupo, sendo sensível às questões das mobilidades na região, mesmo não sendo ele próprio, até então, um pesquisador do Paradigma das Novas Mobilidades.

Este grupo de estudiosos reuniu diversos conceitos de mobilidades no livro *“Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina”* (SINGH; GIUCCI; JIRÓN, 2018). Nele, Karen Robert descreve que o automóvel, em pouco mais de um século, transformou a infraestrutura urbana, melhorou conexões e acelerou a vida cotidiana e que os acadêmicos conceituam a automobildade “para englobar processos sociais, culturais, políticos, econômicos e ecológicos que definiram e retroalimentaram o sistema moderno de motorização massiva” (ROBERT, 2018).

Todos esses elementos de automobildades são importantes para entender como esse conjunto de processos pode ser verificado no turismo em automóvel em São Paulo, no período estudado. O fenômeno da comunicação também se relaciona com as mobilidades e alguns conceitos são colocados a seguir.

2.5 COMUNICAÇÃO E MOBILIDADES

Quando se fala sobre mobilidades e comunicações, existem pesquisas relacionadas ao momento presente da comunicação em rede, das tecnologias móveis e ciberculturas (URRY, 2012; URRY; LARSEN, 2011; LEMOS, 2009). São factíveis para o sedutor momento móvel atual, mas pouco podem ajudar para a realização de um estudo que se propõe a agrupar referências sobre as mobilidades das comunicações no passado.

O momento de virada do século XIX para o século XX foi de grandes transformações nessa área, principalmente para a imprensa escrita, mas também por conta do telefone e do rádio. Todos esses elementos impulsionaram as mobilidades de forma nunca vista anteriormente, da mesma forma que o desenvolvimento tecnológico atual gera mobilidades.

A comunicação é um fenômeno que envolve signos e seu trânsito por meio de algum veículo, com uma mensagem enviada de um emissor para um receptor. Portanto, o ato de comunicar implica alguma forma de mobilidade. “Não podemos dissociar comunicação, mobilidade, espaço e lugar. A comunicação é uma forma de ‘mover’ informação de um lugar para outro, produzindo sentido, subjetividade, espacialização” (LE MOS, 2009, p. 29). Estudar revistas do

início do século XX que tratam da mobilidade por automóvel e com finalidade turística, leva à necessidade de refletir sobre essas relações.

Com base no Paradigma das Novas Mobilidades (SHELLER; URRY, 2006; Urry, 2007, p. 47), a revista é um meio de comunicação que se enquadra nas mobilidades por meio de viagens imaginativas (*imaginative travels*) que ocorrem com a leitura dos textos e imagens de paisagens, automóveis e estradas, publicados em jornais e revistas e que fazem o leitor ter o desejo de reproduzir aquela experiência narrada em texto e imagem pelo meio de comunicação.

Para entender a importância da imprensa como um dos principais vetores de mudança nas relações sociais do início do século XX em São Paulo, é relevante entender a mídia como uma representação da realidade. Segundo Thompson (1998, p. 19):

O desenvolvimento dos meios de comunicação é, em sentido fundamental, uma reelaboração do caráter simbólico da vida social, uma reorganização dos meios pelos quais a informação e o conteúdo simbólico são produzidos e intercambiados no mundo social e uma reestruturação dos meios pelos quais os indivíduos se relacionam entre si.

Conforme recapitularam Muller e Weber (2013, p. 65), antes da implantação do telégrafo, qualquer comunicação a distância dependia do transporte físico da mensagem por meio de um mensageiro (ser humano ou animal). Com a chegada do telégrafo e da ferrovia, aconteceu uma “simbiose paradigmática” que formava a dualidade mídia e mobilidade. Por isso, o tráfego do veículo e da mídia ocorriam juntos e permitiam diversas conexões.

Isso é algo que nunca mais deixou de existir – a coexistência do meio de comunicação e de transporte, da mídia e da mobilidade. Com o automóvel, outra simbiose vai acontecer no início da década de 1930, do rádio em movimento, seja portátil ou instalado no veículo (MULLER; WEBER, 2013). Thompson (1998) reforça a ideia de que a evolução dos meios de comunicação e dos transportes são simultâneas e características da modernidade, uma vez que o desenvolvimento dos meios de comunicação, dos mais rudimentares aos mais recentes, faz “parte integral do surgimento das sociedades modernas”. Além disso, o desenvolvimento desses meios teria se entrelaçado complexamente com outros processos de desenvolvimento que “se constituíram naquilo que hoje chamamos de ‘modernidade’”. Portanto:

(...) se quisermos entender a natureza da modernidade – isto é, as características institucionais das sociedades modernas e as condições de vida criadas por elas – deveremos dar um lugar central ao desenvolvimento dos meios de comunicação e seu impacto (THOMPSON, 1998, p. 12).

Nesse sentido, a mídia e o automóvel são símbolos de modernidade. A força da indústria automobilística se utiliza da mídia para conquistar a sociedade. “O automóvel está na base das transformações do capital e, portanto, transita pelos diferentes meios de comunicação” (GIUCCI, 2004, p. 14). O turismo também era um símbolo dessa nova época em que a mobilidade e a velocidade (de informações, ideias e conceitos) passavam a ser dominantes. Também era visto como uma forma de se obter desenvolvimento econômico.

Em textos de jornais e revistas paulistanos desse período, a abordagem do turismo é sempre atrelada a símbolos modernos como o automóvel, o navio, o avião, a estrada e outros meios de mobilidade e transporte. Mesmo sem estar desenvolvido, o turismo trazia a ideia do novo, do movimento e da liberdade que as novas tecnologias sinalizavam.

* * *

Nesta seção, foram apresentados os principais conceitos de referência para a pesquisa, com a principal literatura para cada um. Na Seção 3, buscar-se-á fazer um panorama em que o objeto de pesquisa se coloca, destacando a constituição e o desenvolvimento da imprensa paulistana, bem como outras informações de contexto, no âmbito da qual algumas revistas vão tratar o turismo de várias formas.

3 ANÁLISE SÓCIO-HISTÓRICA: O AUTOMÓVEL, A IMPRENSA E O TURISMO NA PRIMEIRA REPÚBLICA

Esta seção contém as informações de contexto do período de produção da revista estudada, constituindo o conteúdo de análise sócio-histórica para a aplicação da metodologia da Hermenêutica de Profundidade (HP). Para essa análise, é necessário que se conheçam os contextos das situações espaço-temporais, de campos de interação, de instituições sociais e dos meios técnicos de transmissão do momento de circulação da revista *A Estrada de Rodagem/Boas Estradas*. Portanto, nesta seção estão referências sobre São Paulo no período do governo estadual de Washington Luís (1920-1924) e sua política de construção de estradas; a influência da indústria automobilística estrangeira naquele momento; informações sobre a imprensa paulista e suas revistas, e como as notícias sobre turismo surgiam em publicações do período.

Neste contexto de automobilidades, surgem associações que difundem o uso do automóvel e atuam pela criação de estradas de rodagem, sendo a Associação de Estradas de Rodagem (AER) uma associação local que trabalhava em sintonia ou mesmo parceria com outras entidades congêneres como o Automóvel Club Paulista e Automóvel Club do Brasil, a Sociedade Brasileira de Turismo (criada no Rio de Janeiro e que se transformou no Touring Club do Brasil), além de entidades de outros países como o Touring Club e o Automóvel Club da Argentina.

3.1 O GOVERNO PAULISTA DE WASHINGTON LUÍS E O MOVIMENTO PELAS BOAS ESTRADAS

A Primeira República é o período político do Brasil que vai do fim do Império, em 1889, até a tomada do poder por Getúlio Vargas, em 1930, que depôs Washington Luís, o 13º presidente desse período. Teve Prudente de Moraes como o primeiro civil eleito, em 1894, iniciando o revezamento no poder entre as oligarquias rurais do país, com predominância de São Paulo e Minas Gerais.

São Paulo ganhou poder com a economia cafeeira, urbanizou-se, diversificou a agricultura e desenvolveu a indústria. Conforme Fausto (2006, p. 261-262):

Em São Paulo, a elite política oligárquica esteve mais próxima dos interesses dominantes, ligados à economia cafeeira e, com o correr do tempo, também a indústria. A oligarquia paulista soube organizar o Estado de São Paulo com eficiência, tendo em vista os interesses mais gerais da classe dominante.

O Partido Republicano Paulista (PRP) era o representante político dos fazendeiros do café e foi o primeiro partido republicano do país, surgido na Convenção de Itu, em 1873. No governo estadual de Washington Luís (de 1920 a 1924), houve o maior incentivo para a construção e expansão de estradas de rodagem, política que o levou à Presidência da República, com o lema “Governar é abrir estradas”.

Esse lema é fruto da paixão de Washington Luís e demais membros da elite paulista pelo automóvel, que chegou da Europa e Estados Unidos no final do século XIX e passou a ser o objeto de desejo para o lazer dessa elite, que precisava de “boas estradas de rodagem” para ir cada vez mais longe com seus novos meios de transporte (DEBES, 1984; GIUCCI, 2004).

O momento de expansão de estradas era real em todos os países em que o automóvel começou a circular, criando a necessidade de construção de estradas e ampliando o movimento rodoviário. Percebendo a oportunidade de crescimento no Brasil, a indústria automobilística americana iniciou seus investimentos no país, uma vez que a elite rural brasileira encontrou vantagens nesta nova forma de transporte. Assim, o automóvel fez surgir novos clubes sociais, nos quais seus membros podiam fazer *lobby* por esse sistema de transporte, enquanto participavam de “animados finais de semana de aventuras em automóveis” (DOWNES, 1992, p. 556, tradução nossa).

O *lobby* fez com que, especialmente na década de 1920, companhias americanas fizessem investimentos para atender à necessidade de transporte da crescente economia brasileira, conquistando a maior parte do mercado de automóveis e caminhões no Brasil.

“Vendas (de automóveis) e investimento direto de empresas norte-americanas do setor automobilístico colocaram-nas em melhor posição de negócios do que os britânicos, que eram proeminentes em um setor que perdia a vitalidade conquistada no século XIX: as ferrovias” (DOWNES, 1992, p. 556, tradução nossa).

O “*The good roads movement*” – movimento pelas boas estradas, teve início antes mesmo da chegada do automóvel, sendo liderado por ciclistas no final do século XIX, nos Estados Unidos, que pediam estradas seguras para a utilização de bicicletas. Esse movimento ganhou força

com a chegada do automóvel, foi adotado por diversos atores que investiam no setor de construção de estradas e influenciou a elite brasileira a fazer campanhas pelas “boas estradas”, termo que foi usado para denominar a revista da Associação de Estradas de Rodagem, a partir de 1924, e até o nome da associação, que passaria a se chamar “Associação Paulista de Boas Estradas”, a partir de 1927.

O movimento americano foi realizado em diversos estados e criou publicações que circularam desde o final do século XIX sobre a necessidade de construção de estradas de rodagem de qualidade, sendo a primeira revista *Good Roads* publicada em 1892 (Figura 2). Essa relação do movimento americano com os interesses da elite paulista é enfatizada por Downes (1992, p. 561): “Um movimento similar ao das ‘Boas Estradas’ norte-americano logo se enraizou no Brasil, sustentado por um nascente *lobby* pelas estradas de rodagem, fortalecido pelos laços norte-americanos”.

Figura 2: Revista Good Roads, v. 1, ano 1, janeiro de 1892.

Fonte: US Department of Transportation.

O automobilismo crescia, impulsionado por um poderoso *lobby* reforçado pelo governo e pelos investimentos de empresas norte-americanas. Símbolo da modernidade no início do século XX, o automóvel correu o mundo desenhando uma “trajetória irresistível da mobilidade” (GIUCCI, 2004, p. 263).

Outro movimento, o “*See America First*”, incentivava o turismo interno nos parques e paisagens dos Estados Unidos da América, estimulando o uso do automóvel pelas bem estruturadas estradas de rodagem daquele país (SHAFFER, 2001). A Cia. Kodak, também na década de 1920, estimulava o viajante de automóvel a fotografar as paisagens por onde passava. Giucci (2004) afirma: “Estava sendo estruturada a visão do turista moderno, voltada para cenários distantes da monótona experiência cotidiana (...) ‘Ver primeiramente a América’ foi o lema de um movimento que o automóvel ajudou a consolidar” (p. 29-30).

No início do século XX, o turismo por automóvel era popularizado entre os norte-americanos, deixando de ser um privilégio da elite. Mas, nesse mesmo período, ainda era uma novidade no Brasil e passava a ser feito em um momento em que no estado de São Paulo ainda havia pouca infraestrutura para esses passeios locais.

3.2 OS PROPRIETÁRIOS DE AUTOMÓVEIS

Existem registros de que o automóvel chegou a São Paulo por encomenda dos irmãos Henrique e Alberto Santos-Dumont, mas voltou para a Europa no mesmo navio devido a problemas no motor; entretanto, já era visto circulando pelas ruas do centro de São Paulo em 1893, sem placa de identificação e sem pagamento de impostos (GIUCCI, 2004, p. 305; WOLFE, 2010). Na primeira década do século XX, serviços de táxis, automóveis de carga e motoristas habilitados poderiam ser encontrados no Rio de Janeiro e em São Paulo.

Essas máquinas, porém, não eram acessíveis a todos. Em São Paulo, eram privilégio dos oligarcas do café, que vinham de famílias tradicionais e estavam ligados, de alguma forma, ao projeto de modernização que consideravam o melhor para o país (MELO, 2008). Eram esses membros da elite que começaram a se articular para a construção de estradas para o uso do carro, seja para o lazer ou para chegar às fazendas de suas famílias, que estavam além do

alcance das ferrovias. Também havia empresas colonizadoras que empreendiam estradas particulares e cobravam pedágio para o uso, na chamada “indústria da porteira” (REIS, 1995).

Paralelamente, industriais que também se enriqueciam na cidade, como o conde Francesco Matarazzo e outros imigrantes italianos, passavam a se interessar pelo automóvel, tanto como um bem pessoal, quanto como um instrumento de trabalho em suas indústrias. Aliás, a placa de carro que ganhou o número 1 em São Paulo foi a do conde Matarazzo, em 1903. Como a placa não era transferida juntamente com a venda do veículo, aquelas de número baixo eram valorizadas. A placa nacional, com numeração em série, foi implementada no Brasil somente em 1936 (GIUCCI, 2004).

Entretanto, mesmo entre as elites havia diferenças de tratamento. Segundo Rago (2004), até 1918, alguns dos imigrantes ricos de São Paulo não tinham acesso ao Automóvel Clube local e outros clubes de prestígio. A elite do café aceitava apenas alianças parciais com essa nova elite que não era a mais tradicional, mas que se enriquecia com o progresso dos negócios. Porém, a Associação Permanente de Estradas de Rodagem era mais aberta e dava as boas-vindas a todos que a ela quisessem se juntar, bastando apenas ser favorável à causa – e pagar os doze mil réis da anuidade. Dessa forma, o conde Matarazzo e outros membros da família tornaram-se sócios e entusiastas da Associação.

Por sua vez, uma família de anarquistas, tão italianos quanto os Matarazzo, mas sem o mesmo poder econômico e sem o berço dos Prado e dos Penteado, também passava a ter automóvel. É o caso da família de Zélia Gattai, como retratado em seu livro de memórias “Anarquistas, Graças a Deus”. Ela lembra que seu pai, um *chauffeur* e mecânico, utilizava seu carro para fazer viagens para a praia – as primeiras, em condições e máquinas muito desconfortáveis, tendo que levar facões e machados para cortar árvores e remover pedras pelo caminho – o que era considerado o máximo da liberdade e modernidade.

O pai de Zélia, Ernesto Gattai, e seus amigos estavam determinados a fazer o trajeto de descida e subida São Paulo-Santos, um acontecimento quase inédito, pois outros aventureiros já haviam feito a descida de automóvel mas, pelas dificuldades, resolveram voltar pela estrada de ferro, com o carro em uma gôndola de trem e seus motoristas bem instalados nos vagões de passageiros. O trecho abaixo, resume a volta a São Paulo após a jornada, em 1910 (GATTAI, 2004):

Finalmente chegaram de volta ao ponto de partida, sãos e salvos, o carro enfeitado de ramos de árvores, únicos louros a que tiveram direito. Alguns jornais ocuparam-se do feito, o retrato dos ‘intrépidos’ foi estampado ao lado da notícia do reide. Pela primeira vez o nome e o retrato do automobilista Ernesto Gattai aparecera na imprensa. (GATTAI, 2004, p. 18)

Esse trecho remete aos estudos de Colin Pooley sobre as mobilidades no passado que, se comparadas com as atuais, são as mesmas, somente mudando a paciência com o desconforto e o tempo do trajeto⁴. Confortáveis ou não em suas máquinas, os donos de automóveis precisavam de estradas para transitar além da cidade, levando o governo estadual a investir nesta nova modalidade.

3.3 A POLÍTICA DE CONSTRUÇÃO DE ESTRADAS DE RODAGEM E A INFLUÊNCIA DAS ASSOCIAÇÕES

Em São Paulo, a chegada dos automóveis estimulou a política de construção de estradas de rodagem implementada pelo presidente do estado⁵ de São Paulo Washington Luís, a partir de 1920. Ele seguia o modelo previsto no Plano de Viação de São Paulo, feito em 1913 por Clodomiro Pereira da Silva, engenheiro da Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas de São Paulo (SACOP). O plano sugeria o modelo radial, com as estradas partindo da capital para os limites do estado e já continha as linhas principais que levariam à implantação das rodovias Dutra, Imigrantes, Anhanguera e Castelo Branco – ainda hoje estruturantes do sistema viário paulista (TAVARES, 2015, p. 39-42).

Washington Luís colocou em prática seu lema de campanha “Governar é abrir estradas”. Nos quatro anos em que esteve na presidência do estado foram construídos 1.236 quilômetros de estradas (DEBES, 1994, p. 322). Criou uma repartição técnica em 1921, que futuramente seria transformada no Departamento de Estradas de Rodagem (DER) e planejou vias de ligação aos estados vizinhos, “reforçando a centralidade dos eixos Campinas-São Paulo e São Paulo-Santos, facilitando o acesso às terras nas frentes pioneiras, com o aproveitamento de estradas construídas por empresas privadas no interior” (Pereira, 2009, p. 9). Aliado a isso, Washington

⁴ Mais informações no tópico “Mobilidades no passado”, no referencial teórico.

⁵ Presidente do Estado era a denominação equivalente a governador que prevaleceu durante a Primeira República (1889-1930).

Luís reforçou o apoio político dos fazendeiros que tiveram suas terras valorizadas.

Quanto à legislação, o estado de São Paulo criou a Lei n. 1835-C, de 28 de dezembro de 1921⁶, com “Providência sobre estrada de rodagem”, sobre a instauração de uma Inspetoria de Estradas de Rodagem, dentro da Diretoria de Obras Públicas. Além de regras para a construção de estradas, trazia a criação do imposto estadual de veículos, que deveria ser pago por todos os veículos que transitassem pelas estradas de rodagem. A lei ainda não abordava a questão da velocidade, portanto, ainda não era proibido acelerar nas estradas paulistas.

Ao final de seu governo, as principais estradas de São Paulo se conectavam aos estados vizinhos (DEBES, 1984):

A (estrada) São Paulo-Rio chegara a Cachoeira, isto é, praticamente às lindes extremas do Estado, naquela direção, além dos ramais de Santa Isabel e de Santa Branca. A de São Paulo-Minas tocava Ribeirão Preto, com os ramais da Prata, Descalvado, São Carlos, Rio Claro e Valinhos. A São Paulo-Mato Grosso chegara a Tietê e a São Paulo-Paraná atingira Itapetininga, passando por Cotia, São Roque e Sorocaba. No litoral, o ramal de São Vicente e Itaipú estava pronto e a estrada de Cananéia a Pariquera-Açu já contava com cerca de 30 quilômetros concluídos. (DEBES, 1984, p. 322)

A evolução do número de automóveis no Estado de São Paulo durante o governo de Washington Luís existia mas não era tão impactante. Em 1920, o total de automóveis alcançava pouco mais de 0,1% da população⁷ estadual, com 5.596 veículos de passageiros para 4,5 milhões de habitantes. Em 1925, o número já era de 23.569 automóveis. Entretanto, como dito anteriormente, se não era grande em volume, a ascensão do automóvel atingia a parcela mais poderosa e rica da população do estado.

O cenário em ebulição foi perfeito para a criação de associações vinculadas ao automobilismo e ao turismo. De alcance regional, nacional e internacional, algumas delas tinham como foco principal o contexto sul-americano. Dentre elas, está a Associação de Estradas de Rodagem e

⁶ Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo. <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1921/lei-1835C-26.12.1921.html>

⁷ IBGE: Estado de São Paulo em 1920 tinha 4.592.188 de habitantes (<https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/22827-censo-2020-censo4.html?=&t=series-historicas>). Censo demográfico. População residente, 1872-2010.

sua publicação. Com tantas mudanças geradas com a emergência da modernidade cinética (GIUCCI, 2004), começam a se organizar associações civis em torno das demandas dos automóveis e das estradas em construção. Também era o momento de clubes e associações de turismo despontarem.

O Automóvel Clube e o Touring Club acabaram fomentando o desenvolvimento do uso do automóvel em muitos países nesse período, em relação direta ou bem próxima com a política no poder. Essa aproximação das associações com o *status quo* reproduzia parâmetros de outras partes do mundo: Moraglio (2012) aponta essa relação do Touring Clube Italiano (TCI) com o governo de Mussolini, na década de 1920.

No Brasil, a primeira instituição voltada para o turismo foi a Sociedade Brasileira de Turismo, criada em 1923, no Rio de Janeiro (DAIBERT, 2014, p. 10). A Sociedade mudou de nome em 1926 para Touring Club do Brasil, ganhando maior visibilidade e internacionalização. No mesmo período, em São Paulo, foi criado o Ford Touring Club, segundo nota do jornal O Estado de S. Paulo, de 20 de fevereiro de 1920⁸, formado por “cavalheiros que possuíam automóvel Ford”. O principal objetivo dessa associação seria “propiciar a seus associados *pic-nics* e excursões automobilísticas e pugnar pelo melhoramento de nossas estradas de rodagem”.

As pretensões turísticas de São Paulo não eram muito conhecidas, ainda mais se compararmos com a construção social do turismo no Rio de Janeiro (CASTRO, 2006, p. 80), a capital da República. Ali, no final de 1908, a agência Thomas Cook faria uma parada do navio *Orcoma*, vindo de Liverpool, na Inglaterra, que seguiria em viagem pela América do Sul. Entretanto, somente na década de 1920 o turismo se desenvolve na cidade, com o surgimento de hotéis, serviços turísticos e a Sociedade Brasileira de Turismo (FREIRE-MEDEIROS; CASTRO, 2013, p. 16).

Para o turismo interno, o bairro de Copacabana já estava no roteiro da cidade desde 1905, figurando em um guia para membros do 3º Congresso Científico Latino Americano, como sugestão de visita para os viajantes. Copacabana também já era opção de passeio de moradores de outros bairros da cidade (O'DONNELL, 2013, p. 57).

⁸ Acervo *on-line* do jornal O Estado de S. Paulo. Ford Touring Club, p. 4, 20 jan 1920.

O Touring Club do Brasil, existente desde 1926, somente passa a ter uma sede em São Paulo em 1933, na Rua 24 de Maio, onde instalou-se após o final da Revolução de 1932. O presidente da seção paulista do Touring Club era Antônio Prado Júnior, que havia sido presidente da Associação de Estradas de Rodagem (ao menos até 1928) e prefeito do Rio de Janeiro entre 1926 e 1930. No Rio Grande do Sul, o Touring Club se instala em 1935, com a finalidade de dar orientações aos viajantes com mapas de estradas e se encarregar da sinalização de estradas, caracterizando-se como uma entidade turística pioneira na região (GASTAL; CASTRO, 2008, p. 33).

Conforme se desenhava uma cultura de turismo e também a infraestrutura de transporte se desenvolvia, algumas entidades e seus eventos foram marcantes ao longo da década de 1920, para a troca de informações, a convivência social e o desenvolvimento de regras tanto para a criação de estradas de rodagem, navegação e até mesmo para os esportes aéreos, em pequenos aviões nos quais os *sportsmen*, amantes dos esportes de aventura, testavam limites (SEVCENKO, 1992, p. 78).

Na América do Sul, a Argentina tomou a frente na organização de associações automobilísticas e para o turismo. Apesar de Brasil e Argentina terem muitas semelhanças em motivações e interesses no mesmo período, em relação à formação do turismo seguiram caminhos diferentes (GUIMARÃES, 2013), com a melhor estruturação do país vizinho quanto às articulações e fortalecimento de entidades e suas relações com o governo.

O Automóvel Club Argentino e o Touring Club Argentino foram entidades que perceberam que o fomento do turismo seria importante após o impacto econômico da Primeira Guerra Mundial. Naquele momento, o Touring Club, que desde sua criação se dedicou a buscar o uso recreativo do automóvel por estradas de rodagem, passou a defender um planejamento viário que tinha na construção de um sistema nacional de estradas uma alavanca para o progresso do país (PIGLIA, 2014, p. 105).

Já em 1922, o Touring argentino realizava o Primeiro Congresso Nacional de Vias Públicas com reivindicações por melhores estradas por todo o país. Devido a esse fortalecimento, coube ao Touring Club argentino organizar o 1º Congresso Sul-americano de Turismo, em 1928, resultando na criação da Federação Sul-americana de Turismo (PIGLIA, 2008, p. 124).

O 2º Congresso Sul-americano aconteceu em Lima, no Peru, em 1929, e ali decidiu-se que o terceiro congresso se realizaria em 1930, no Rio de Janeiro. Sobre essa decisão, o jornal Correio Paulistano publicou que a moção pela escolha da sede homenageava Washington Luís, presidente da República, reverenciando o então presidente por sua política rodoviária, por seus serviços e “pelos ideais de fraternidade americana” (CORREIO PAULISTANO, 18 jan. 1930, p. 4).

O 3º Congresso Sul-americano de Turismo aconteceu entre os dias 6 e 17 de setembro de 1930, na capital Rio de Janeiro, organizado pelo Touring Club Brasileiro e pelo Automóvel Club, com a participação de representantes de entidades de municípios e estados brasileiros, junto com representantes de países vizinhos como Argentina e Uruguai.

Nesse cenário, São Paulo cria A Associação Permanente de Estradas de Rodagem, em 1919 (a trajetória da associação e de sua revista será detalhada na Seção 4). Antes de chegarmos à história da Associação, é preciso entender melhor alguns aspectos da imprensa paulistana desse período e de como o turismo começava a surgir em algumas publicações locais.

3.4 RELAÇÕES ENTRE IMPRENSA, TURISMO E AS NOTÍCIAS SOBRE TURISMO E AUTOMOBILISMO

Para finalizar o contexto que leva à análise sócio-histórica da HP, é preciso dar algumas informações sobre a imprensa em São Paulo, o turismo e as notícias sobre turismo publicadas pela imprensa paulista. Dessa forma, será mais fácil entender a revista A Estrada de Rodagem/Boas Estradas, que será o objeto de estudo detalhado em seguida, na Seção 4.

A imprensa escrita e o rádio, assim como o automóvel, a eletricidade e o cinema, são símbolos da modernidade que marcam uma nova realidade no início do século XX, alterando valores e relações sociais. Martins e Luca (2006, p. 53) colocam esses argumentos para explicar como a população das grandes cidades incorporava “ao seu cotidiano esses novos artefatos, que impunham uma outra dinâmica à vida, encurtavam distâncias, transformavam os modos de percepção e esfumavam fronteiras antes bem definidas”.

Enquadravam-se como símbolos da modernidade cinética, sendo possível agregar o turismo como uma delas, possibilitada pelo desenvolvimento dos meios de transporte e de

comunicações. Mesmo sem ser uma atividade concreta, a ideia da mobilidade e da modernidade que o turismo representava já estava presente em ações iniciais e no desejo de que se tornasse realidade como na Europa e nos Estados Unidos – país “modelo” de modernidade cinética para os defensores do automóvel e das estradas de rodagem.

As revistas são consideradas “obra em movimento” (VELLOSO, 2010, p. 43), por terem uma capacidade de intervenção na vida cotidiana mais ágil e eficaz que o livro, que tem um caráter mais definitivo. Assim como o jornal, a revista também reflete o tempo acelerado típico da cultura moderna. Porém, ao contrário do jornal, não capta a realidade imediata, permitindo-se uma reflexão.

Entre os autores da História da Imprensa no Brasil há um consenso sobre seu início tardio. Somente em 1808, com a chegada da corte portuguesa ao país, depois da imprensa chegar na América Espanhola, o país conhece a Imprensa Régia, no Rio de Janeiro.

Em São Paulo, o primeiro jornal foi o manuscrito O Paulista, de 1823 (MARTINS, 2006). A divisão do estudo da História da Imprensa costuma ser feito cronologicamente por períodos políticos, tomando por parâmetro Martins (2006) e Pilagallo (2012). Essa divisão segue, com poucas diferenças, este formato: Império (1808-1899), Primeira República (1889-1930), Era Vargas (1930-1945), Pós-Segunda Guerra ou o Período de imprensa livre (1946-1964), imprensa na Ditadura Militar (1964-1984) e com algumas variações a partir daí até os dias atuais.

É na Primeira República (1889-1930) que a imprensa amplia o leque de opções para o leitor. A pauta política ainda era forte, mas agora, com o novo regime, assuntos cotidianos e sociais das cidades passam a ser notícia nos jornais e, principalmente, nas revistas. A mídia impressa se ampliava, aliada às melhorias de transporte. A evolução das técnicas de impressão, os investimentos em alfabetização da população e incentivos à aquisição ou fabricação de papel formavam a base para a grande empresa editorial que surgia (ELEUTÉRIO, 2011, p. 84).

O crescimento da imprensa periódica ocorre com o incremento da tecnologia de impressão. A imprensa passa a atingir um público maior, porque é neste período, a partir do início do século XX, que a alfabetização atinge novas camadas de população. São Paulo saltaria do décimo para o segundo lugar nos índices de alfabetização da população em 30 anos, entre

1890 e 1920. A partir daí o sistema de ensino paulista seria considerado o mais avançado do país (CRUZ, 2013).

Capelato (1989) descreve como a imprensa paulista, favorável ou contrária ao governo, passou a escrever em favor do desenvolvimento econômico do Brasil, vendo no progresso material a construção de uma grande potência mundial, tendo em São Paulo o “motor de arranque” para esse salto.

Externando com desagrado a consciência do atraso material do nosso país, a imprensa paulista nunca poupou comparações com as sociedades consideradas mais desenvolvidas, esforçando-se para compreender a situação do Brasil e sugerir medidas que eliminassem os entraves do progresso. Porque o progresso material foi sempre interpretado como condição primeira para superar-se o atraso e elevar o país a grande potência mundial. Ao discutirem essa probabilidade, os jornais centralizaram as atenções em dois temas: a formação racial e a formação econômica do país (CAPELATO, 1989, p. 29).

Este cenário, de certa forma, justifica a campanha pelo automobilismo, pela construção de estradas de rodagem e até pelas ideias de turismo como fator de desenvolvimento econômico e símbolos do progresso que faria o país sair do atraso em que se encontrava.

Capelato (1989) estudou a imprensa paulista entre 1920 e 1945, com foco nas ideias de liberalismo do período. Os jornais que a autora considera que “tiveram prolongada e significativa participação na vida política do estado e do país” e constituíam “os principais órgãos da imprensa burguesa de São Paulo na época” foram: O Estado de São Paulo, Folha da Noite, Folha da Manhã, Diário Popular, Diário da Noite, Diário de São Paulo, Diário Nacional, A Platéia, A Gazeta e o Correio Paulistano.

Desses, os jornais aliados ao governo no final da Primeira República eram: O Correio Paulistano (pertencente ao Partido Republicano Paulista), dirigido por Abner Mourão; A Gazeta, de Casper Líbero; o Jornal do Comércio, com direção de Mário Guastini, e o Diário Popular, de José Maria Lisboa.

Existia no período o sonho de que o Brasil se tornasse o principal país na região e havia aqueles que defendiam os Estados Unidos como modelo para essa transformação. Nesta idealização,

ficou reservado a São Paulo o papel de grande potencia para o desenvolvimento do país, tento o modelo americano como ideal por parte da imprensa (CAPELATO, 1989, p. 30).

Essa posição fica clara na revista da Associação de Estradas de Rodagem, que mostrava o desenvolvimento técnico dos Estados Unidos como modelo, inclusive, para o turismo em automóvel.

No Brasil, até meados do século XIX, se implanta uma infraestrutura de comunicação e transportes, tornando regulares serviços de trens e agilizando os deslocamentos. Inicialmente, as estradas de ferro paulistas eram destinadas ao transporte de cargas, principalmente do café mas, aos poucos, o transporte de carga passou a ser ultrapassado pelo transporte de passageiros e, portanto, direcionado para diversas outras finalidades, inclusive para o turismo (CAMARGO, 2008).

No período que engloba a Primeira Guerra Mundial (1914-1918), as tradicionais viagens da elite à Europa minguaram e os passeios internos, de curta distância, passaram a ser valorizados. A busca pelo banho de mar e pela cura nas estâncias hidrominerais e climáticas que começavam a surgir no interior do estado também passaram a interessar às famílias paulistas e fluminenses. Todos esses lugares estimularam o deslocamento, a fuga para um momento de lazer ou a hospedagem em outras cidades. Ainda sem ser conhecido especificamente como turismo, era o que se pretendia realizar com esses passeios.

Entre as estâncias desse início de século, destaca-se no interior de São Paulo a cidade de Campos do Jordão, que passou a ser frequentada por quem buscava ar puro e águas medicinais para curar doenças. O município é um bom exemplo de estância de saúde que se transformou em estância turística, aproveitando-se do desenvolvimento de políticas públicas no país (HAMMERL, 2013).

Os deslocamentos a lazer e turismo nesse período eram um privilégio da elite econômica e, justamente, esse grupo social era o retratado e o principal consumidor de jornais impressos e revistas de variedades.

Institucionalmente, cadernos específicos sobre turismo nos jornais paulistas são bem posteriores. Em 11 de dezembro de 1959, o jornal Folha de S. Paulo publica o primeiro suplemento de Turismo, ainda vinculado ao caderno “Ilustrada”. Também em 1959 foi

fundada a ABRAJET (Associação Brasileira de Jornalistas de Turismo). Em 1966, o suplemento da Folha de S. Paulo se transforma em um Caderno de Turismo, mas notícias sobre turismo já eram publicadas em jornais diários muitos anos antes (TRIGO, 2002, p. 243).

Entre as pesquisas de turismo realizadas em periódicos paulistanos do início do século XX, Guimarães (2013), relata o que encontrou especificamente em dois jornais da cidade de São Paulo – a Folha da Manhã e a Folha da Noite:

A partir de meados da década de 1920, São Paulo – como também o Rio de Janeiro – convertia-se numa “arena experimental de homens e máquinas”. A excitação das mentes e dos corpos com as práticas esportivas combinadas às frenéticas máquinas de velocidade da modernidade conferia a sensação de força, vitalidade, progresso e civilização. E era por esse caminho, assim como pela via dos anúncios de fabricantes de automóveis, que o turismo adentrava as páginas das Folhas. Ocupava a seção esportiva, ao lado do turfe, do futebol, do remo, da natação, do excursionismo (que tinha um sentido mais próximo do que entendemos como turismo hoje) e do escotismo. (GUIMARÃES, 2013, p. 214)

A tecnologia dos automóveis (as máquinas de velocidade) e mesmo de pequenos aviões, aguçava o espírito aventureiro dos jovens da alta sociedade, que ganhavam as páginas dos jornais. Ainda na década de 1920, o presidente do estado, Washington Luís, foi um dos principais incentivadores dos *raids* ou provas de turismo, uma categoria de corrida esportiva que estimulou ou foi estimulada pela abertura de estradas de rodagem por todo o estado de São Paulo.

Sobre publicações específicas sobre turismo, existia no Rio de Janeiro a Revista da Sociedade Brasileira de Turismo⁹, entidade que em 1926 transformou-se no Touring Club do Brasil.

Entre 1928 e 1929, circulou no Rio de Janeiro um boletim semanal da Comissão de Turismo do Club dos Bandeirantes do Brasil¹⁰. Era um folheto com 8 a 12 páginas que trazia informações sobre as excursões do clube, a maioria pela cidade do Rio de Janeiro e arredores. A maior parte dos boletins trazia anúncios de venda de lotes no Recreio dos Bandeirantes.

⁹ Em abril de 2019, fiz uma pesquisa na Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, em busca pela Revista Brasileira de Turismo e de outros periódicos na hemeroteca. Devido às reformas do prédio da biblioteca terem terminado há pouco tempo, o acesso ainda estava restrito para alguns títulos, como a Revista Ariel (1923-1927), que teria uma seção de turismo publicada por Américo R. Netto, editor da revista Boas Estradas; também não estava acessível o título “A Estrada de Rodagem” (1921) e a “Revista Brasileira de Turismo” estava recolhida para possível restauro. Também pude ver um exemplar da revista “Brasil-Turismo”, que apresentava na capa a informação de ser publicada em março de 1930, em São Paulo.

¹⁰ Publicação pesquisada na Biblioteca Nacional, em abril de 2018.

As publicações de variedades, portanto, não especializadas em turismo, também traziam notas e informações sobre viagens e excursões, o que refletia maior inserção dessas atividades no cotidiano da elite ou, também, mais recursos técnicos para o registro e divulgação dessas atividades.

Para as elites da década de 1920, o Turismo significava desenvolvimento, que justificava diversas ações, principalmente no Rio de Janeiro, capital da República, “repercutindo na inauguração de estabelecimentos comerciais tais como hotéis, restaurantes, cafés, teatros e cinemas na cidade do Rio de Janeiro” (BORGES; BELLAGAMBA, 2016, p. 33).

Mesmo sem os atrativos naturais e vocação turística do Rio de Janeiro e sem a força política daquela que era a capital da República, a cidade de São Paulo, capital do estado, acompanhou essa tendência de desenvolvimento devido ao poder econômico proporcionado pela produção do café. Na cidade de São Paulo na década de 1920, o centro da cidade se transformava rapidamente, com lojas como a Mappin Stores, Casa Allemã e outras na região do Viaduto do Chá e do Teatro Municipal, onde “os elegantes da cidade frequentavam os requintados cafés e restaurantes da região, desfrutando da nova paisagem que o movimento de pessoas, a luz elétrica, os cartazes e luminosos proporcionavam” (PADILHA, 2001, p. 20-21).

Neste cenário, o automóvel também estava associado ao turismo, por meio do esporte automobilístico, pela realização de *raids*, que eram as corridas de automóvel, muito citadas em periódicos da década de 1920, como os jornais Folha da Manhã e Folha da Noite (GUIMARÃES, 2013) e pela revista ilustrada carioca Fon-Fon (nome que imita o som da buzina), periódico que mostrava o cotidiano e os costumes do Rio de Janeiro.

Em comentário a uma nota publicada pela revista em edição de 1926, referente a um *raid* a ser realizado pelo Automóvel Club do Brasil naquele ano e que passaria pela cidade de São Paulo para retribuir a “recente visita automobilística dos bandeirantes paulistas” aos membros do Club, que também estava na expectativa de inaugurar a estrada Rio-Petrópolis, Borges e Bellagamba (2016) destacam:

O automóvel era um símbolo dos novos tempos e sua circulação por cidades e estradas era a demonstração que as distâncias pareciam cada vez menores quando percorridas por veículos velozes. Assim, o turismo ganhava um duplo incentivo com

a construção da estrada que ligava o Rio de Janeiro a Petrópolis. Os esportistas e seus espectadores assumiam a condição de novos viajantes ajudando a divulgar locais que ganharam, com o tempo, a condição de destinos turísticos. A modernidade das primeiras décadas do século XX articulava a parceria exitosa entre esporte e turismo. (BORGES; BELLAGAMBA, 2016, p. 35)

Algumas revistas de variedades paulistanas, como *A Cigarra* e *A Vida Moderna*, com perfis semelhantes às revistas cariocas, também traziam notas referentes ao turismo. Porém, de forma mais esparsa e sem muitas críticas; afinal, não estava nos planos do governo municipal ou estadual desenvolver a cidade de São Paulo para o turismo, se comparado à situação do Rio de Janeiro¹¹.

As notas sobre turismo nas revistas paulistanas eram muito mais registros sociais, de excursões ou passeios feitos nos arredores da cidade, às vezes publicadas em uma foto-legenda fora de contexto, juntamente com uma nota de viagem realizada por autoridades.

Em uma página (sem número) da revista *A Vida Moderna* (n. 435, de 1922), na parte de cima da página está uma foto-legenda “Na Ilha Porchat” de duas famílias em passeio na Ilha Porchat (litoral de São Paulo, atual município de São Vicente), sem que a foto tenha qualquer relação com o texto em volta. Na parte de baixo da página, outra foto-legenda “A excursão presidencial ao littoral norte do estado” com autoridades em visita ao litoral norte de São Paulo (a cidade não é identificada). Mesmo sem ser uma página sobre Turismo, traz dois registros de excursões pelo estado de São Paulo (Figura 3).

¹¹ Ainda seria preciso aprofundar a pesquisa comparativa entre as revistas de variedades do Rio de Janeiro e de São Paulo para confirmar se as revistas paulistanas eram mais formais do que as cariocas em relação ao conteúdo de turismo publicado. Mas, conforme Borges e Bellagamba (2014) o humor era um elemento marcante das revistas ilustradas cariocas da década de 1920.

Figura 3 – Página da revista A Vida Moderna com relatos de excursões.

A Vida Moderna

ESTA, afinal, definitivamente resgatado o general espanhol Navarro, que o tyranno Abd-el-Krim, presidente da República de Rô, tinha prisioneiro, juntamente com outros militares da Hespanha.

O general Navarro tornara-se uma figura coriosa e um tanto legendária, em virtude das phantasias levantadas acerca do seu nome, desde que ele foi apalhado pelos inimigos. A sua prisão tórna effectuada em circumstancias um tanto mysteriosas, e como era ignorado o seu destino, alguns joraaes lhe annunciaram, repetidas vezes, a morte, ao passo que outros proclamavam achar-se elle vivo, mas inutilizado, por is so que enlouquecera no deserto. Dissam que o heronco soldado espanhol, desde que perdiera a razão, ganhara o mundo, que percorria, acompanhado de um filho, a fazer tristes exhibições. Estaria na America do Sul, talvez no Brasil, talvez na Argentina, no Chile talvez.

Entretanto, nem morto nem morte nem lou-

co estava o general Navarro, que apenas se encontrava debaixo dos supplicios de Abd-el-Krim, o cruel presidente que o mandara prender e o submetera a um sem numero de vexames, obrigando-o a trabalhos manuaes forçados e a outras tantas occupaões humilhantes, que o fizeram capir os maiores sofrimentos physicos e moraes.

Foi feliz o illustre militar, porque escapou à morte a que os marroquinos costumavam condemnar, summariamente, os seus prisioneiros.

Bem satisfeito, portanto, deve estar o general Navarro, a quem prestamos uma homenagem nas linhas deste perfil.

— Deseja alguma coisa, irmão?
— Quem é a senhora?
— Uma filha de deus.
— Pois diga-lhe que quero ser seu genro.

Ninguém se deve admirar do mal que peca quem é de natureza: má não se deve temer arrancar à noite a sua escuridão.

El-Fidau.

NA ILHA PORCHAT

O sono privada e talentoso orlaga, Camo, Mario Reis, redactor-secrctario da "Jornal da Comarca", e sr. Sierra Paracha de passeio com suas esposas, familias, na Ilha Porchat.

A EXCURSÃO PRESIDENCIAL AO LITTORAL NORTE DO ESTADO

Na fazenda Ponte Alta, a caminho de São Luiz do Parahytinga. — O sr. dr. Francisco Sodré, deputado estadual, applicando uma massagem no sr. dr. Pires do Rio, após longa viagem a cavallo, debaixo de chuva torrencial.

Fonte: Revista A Vida Moderna, n. 435, 1922.

Abaixo, o registro de um passeio ao interior do estado: na revista A Vida Moderna, n. 476, de 1924, o texto da foto-legenda começa com a palavra "Automobilismo" para contar sobre a excursão realizada por uma família pelo interior do estado (Figura 4).

Figura 4 – Viagem de automóvel registrada na revista A Vida Moderna.

A Vida Moderna

O amor próprio

O amor próprio é o mais engenhoso e maleável dos Proteus; dobra-se a tudo, e não desprezamos nada. Companheiro de infância, cresce com o homem; mas não envelhece como ele; porque sobrevive às suas paixões, e parece herdar os seus gostos. Na mocidade, o seu thema favorito é a graça; na idade madura, a razão; na velhice, a experiência... Por elle, o homem mediocre tem pretensões ao entendimento, o homem de espirito ao genio, e o homem superior crê-se universal.

Quando as qualidades faltam procuram compensar-se com os defeitos. A avareza chama-se economia; a profusão generosidade; a coice vivacidade; a grosseria franqueza.

Aquelle que outr'ora tirava vaidade da sua força e da sua boa saúde, entretém-se hoje complacientemente, da sua delicadeza e mesmo dos seus soffrimentos; encontra a causa delles num excesso de sensibilidade; enfim, tal que diminua a sua idade aos quarenta annos augmenta-a aos oitenta.

"Brasilina"

Do sr. Tommasi, representante da « Brasilina », desinfetante electrico, recebemos uma lata deste magnifico preparado.

O producto em questão é um poderoso antiseptico, parasitocida e desodorante, que se presta a diferentes applicações, tornando-se o seu uso indispensavel nas habitações domesticas.

Agradecemos a amostra que nos offereceu.

AUTOMOBILISMO — O sr. Claudio de Carvalho, em companhia de sua exota familia, fez, ha dias, uma excursão de automovel, na zona Oeste do Estado. 1 — Nas immedições da fazenda « Santa Clara », dos srs. Raai e Sylrio Ferreira, no ramal de Porto Ferreira. 2 — Após a visita á matriz de Ribeirão Preto. 3 — No campo de F. Ball do Club Commercial, em R. Preto.

Fonte: Revista A vida moderna, n. 476, de 1924.

Em alguns casos, uma sequência de fotos contava uma história, como esta página inteira da revista A Cigarra, em que um grupo é acompanhado durante uma excursão às praias de Santos, SP. Destaca-se o cuidado com a diagramação da página (Figura 5).

Figura 5 – Instantâneos de uma excursão a Santos, SP.

Fonte: revista A Cigarra, n. 95, julho de 1918.

Revistas específicas sobre automobilismo como – *O Automóvel* (1911), *A Revista dos Automóveis* (1920), *Revista do Automóvel Club do Brasil* (1925) e *A Estrada de Rodagem* (1921) – também abordavam o turismo em algumas páginas. Em meio a assuntos técnicos e mecânicos das páginas dessas revistas – como a engenharia dos veículos, seus modelos importados, as técnicas de construção de estradas, tipo de calçamento, debates sobre a necessidade de organização de regras de trânsito e anúncios de pneus – surgiam narrativas de viagens de automóvel pelas novas estradas, o que pode ser entendido como um impulso precoce e organizado a uma cultura de turismo no país. Neste cenário se coloca a revista *A Estrada de Rodagem/Boas Estradas*. A revista e a Associação serão melhor conhecidas na Seção 4.

4 ANÁLISE FORMAL OU DISCURSIVA: A APER, SUA REVISTA E AS RELAÇÕES COM O TURISMO

Nesta Seção 4, apresenta-se a Associação de Estradas de Rodagem e sua revista A Estrada de Rodagem/Boas Estradas, cujos textos foram submetidos a uma Análise de Conteúdo (AC), seguida da apresentação de resultados dessa análise.

Do ponto de vista aplicado, a AC instrumentaliza a fase de Análise formal ou discursiva da HP e está composta de várias etapas (Figura 6)

Figura 6 – Esquema geral das etapas de aplicação da Análise de Conteúdo

Fonte: elaborado pela autora.

Na **Caraterização geral da revista consultada**, serão verificados forma e material da revista (formato, número de páginas, composição etc); aspectos históricos (origem, proprietários e diretores, história, proposta, principais campanhas) e aspectos econômicos (forma de financiamento, publicidade, distribuição); aspectos da clientela da revista (público-alvo, região abrangida, classe social etc). Nesta primeira parte, foram reunidas informações sobre o perfil da revista analisada, contendo dados quantitativos que permitiram mensurar a constância do assunto “turismo”, do primeiro ao último ano de circulação da revista, e ajudaram a entender o contexto deste tema na publicação.

A partir disso, seguem-se as etapas:

- **Preparação das informações** – conteúdo de cada revista cujos textos estão relacionados à temática do turismo. Esses textos foram agrupados por ano de publicação – de 1921 a 1928. Como ainda não existe acesso a exemplares digitalizados de A Estrada de Rodagem/Boas Estradas, as revistas foram consultadas fisicamente, nas instituições públicas que possuem esse acervo. Cruz (1997) aponta que existem coleções da revista no Arquivo Público do Estado de São Paulo (números 2-7, 13-25, 27-30, 32, 33, 36-38, 40, 41, 44, 46-80) e na Biblioteca Mário de Andrade (39, 42, 43, 45), na cidade de São Paulo. Também foi encontrada parte da coleção na hemeroteca da Biblioteca Nacional (1, 8-12, 26, 31, 34-35), no Rio de Janeiro.
- **Transformação de conteúdo em unidades** – a unidade de registro (FRANCO, 2005) é o tema “turismo em automóvel” e seu contexto territorial, ou seja, o turismo em automóvel “no estado de São Paulo”, que é o foco principal dos textos selecionados. A partir de leitura prévia (flutuante) dos 80 exemplares da revista e 220 textos interessantes, foram priorizados 45. Assumiu-se que as unidades de análise são as seções que abordam especificamente o turismo na revista, inicialmente chamada de “Os itinerários da APER” (até 1922), e mais tarde transformada na seção “Turismo” (entre 1923 e 1927).
- **Estabelecimento de categorias** – uma das qualidades ou requisitos que as categorias definidas para a análise de conteúdo devem ter é a da pertinência (BARDIN, 2011, p. 150). “Uma categoria é considerada pertinente quando está adaptada ao material de análise escolhido, e quando pertence ao quadro teórico definido”. Portanto, as categorias nesta análise foram definidas *a priori* pelo referencial teórico das mobilidades (Seção 2), principalmente a partir dos elementos do que Cresswell (2010) chama de “constelação de mobilidades”: a **motivação**, a **velocidade**, o **ritmo**, a **rota ou percurso**, a **experiência** e a **fricção**, que formam um conjunto de movimentos, representações e práticas. Ao definir esse requisito para as categorias, também se obedece aos critérios da exclusão mútua da AC, ou seja, o trecho ou parágrafo analisado enquadra-se apenas em uma das categorias de análise definidas.

- **Descrição** – nesta etapa da AC, foram produzidas descrições a partir das categorias estabelecidas. Após a leitura flutuante feita em todos os exemplares da revista, foram encontradas informações importantes sobre todos os temas que eram divulgados pela associação, desde aspectos técnicos sobre equipamentos e materiais para a construção de estradas, sobre a realidade automobilística de outros países, anúncios de pneus, roupas e acessórios, editoriais e notas, até os textos que mais diretamente se relacionavam ao turismo em automóvel. Devido ao grande volume de texto analisado, a lista com os títulos dos textos analisados, assim como cada uma das tabelas (fichas) com a descrição das unidades de texto (45 no total) encontram-se nos Apêndices.
- **Interpretação** – busca compreender e interligar todos os dados levantados nos textos analisados, considerando o contexto da publicação – um órgão de comunicação da Associação de Estradas de Rodagem, na São Paulo do início do século XX. Após a interpretação dos resultados da AC, conclui-se a segunda fase da Hermenêutica de Profundidade (Análise formal ou discursiva), partindo-se para a fase de Interpretação ou de Reinterpretação da HP.

4.1 CARACTERIZAÇÃO GERAL DA REVISTA

4.1.1 A Associação Paulista de Estradas de Rodagem (APER)

Criada em 1919, dois anos após a realização do 1º Congresso Paulista de Estradas de Rodagem na cidade de São Paulo, a Associação Permanente de Estradas de Rodagem (APER) foi uma entidade civil paulistana que teve grande influência e articulou-se pela construção e manutenção de estradas no estado de São Paulo. Mudou o nome para Associação de Estradas de Rodagem (AER) em 1923 e foi o nome utilizado por mais tempo – e por isso, a forma como se chama a Associação em maior parte dessa dissertação – sendo que somente em 1927 transformou-se na Associação Paulista de Boas Estradas (APBE). A Associação foi uma “entidade de caráter privado que promovia e divulgava o uso do automóvel” (CRUZ, 1997) e

atuou por cerca de dez anos, entre 1919 e 1930¹².

A APER tinha entre seus sócios-fundadores e diretores algumas figuras como Washington Luís, Antônio Prado Júnior e Júlio Prestes. O primeiro foi Presidente do estado de São Paulo de 1920 a 1924 e presidente da República entre 1926 e 1930. Júlio Prestes foi o presidente do estado entre 1925 e 1929 e o paulista Antônio Prado Júnior foi prefeito do Rio de Janeiro, capital da República, quando Washington Luís era presidente. Estas presenças ilustres dão uma medida da significância política e social da instituição.

Entre as finalidades da APER estavam também a conservação de estradas, fiscalização de obras, a difusão das vantagens da estrada de rodagem para o desenvolvimento de São Paulo e a propaganda de produtos, serviços e equipamentos relacionados a esse meio. Para conseguir manter a instituição, além das anuidades dos sócios, recorria ao apoio de outras instituições e empresas:

Neles se incluem 400 membros da Associação Comercial de São Paulo e o magnata industrial Francisco Matarazzo, que pagava dois contos de réis anuais e aplaudia as metas de construção de estradas para complementar e competir com as estradas de ferro. (DAWSON, 1992, p. 562, tradução nossa).

Os interesses das empresas norte-americanas em relação à expansão dos negócios referentes à construção de estradas e do mercado automobilístico logo fizeram com que se aproximassem da APER em São Paulo. A Câmara Americana de Comércio estabeleceu escritório em São Paulo em 1919¹³, com a participação das empresas e instituições Brazaço-Mapri, *Citibank*, *Esso*, *General Electric*, *Goodyear*, Indústrias Matarazzo, *Lion*, *Singer* e Universidade Mackenzie. Em agosto de 1921, cada membro da Câmara já havia se associado à APER, que colocou ao menos um de seus representantes em colaboração direta com a Associação, o engenheiro L. Romero Sanson, que passou a oferecer informações para a revista *A Estrada de Rodagem* e também foi contratado pela Associação para supervisionar a

¹² Exceto pela revista, que relata todas as atividades da instituição, não foram encontrados documentos sobre o funcionamento desta associação. O jornal *Boas Estradas* circulou de maio de 1928 até setembro de 1930 sem indicar naquele exemplar, se seria o último a ser publicado. Anúncio do jornal *O Estado de S. Paulo* de 3 de dezembro de 1930, da Empresa Americana de Anúncios em Estradas de Rodagem (AER) informa a “recente liquidação da Associação Paulista de Boas Estradas”. A empresa comprometia-se em manter a colocação de anúncios em estradas de rodagem à margem das estradas do estado de São Paulo. A Associação encerra suas atividades ao mesmo tempo em que Washington Luís é destituído da Presidência da República, em outubro de 1930, e Getúlio Vargas chega ao poder.

¹³ Linha do Tempo em: <https://www.amcham.com.br/o-que-somos/historia>

construção de diversas estradas de rodagem nos arredores de São Paulo (DAWNSON, 1992, p. 563).

O estatuto de criação da Associação, publicado no relatório do 2º Congresso Paulista de Estradas de Rodagem e na edição n. 1 da revista *A Estrada de Rodagem*, citava em seu artigo 2º, item h: “publicar uma revista de propaganda das boas estradas”. O aporte financeiro da Associação, estava descrito no Artigo 7º:

O Governo do Estado e as Câmaras Municipais terão tantos votos nas deliberações da Associação quantas vezes 100\$000 (cem mil réis) representar a sua subvenção anual. As coletividades contribuirão com a quantia de 50\$000 anualmente, e os associados, individualmente, com a de 12\$000.

Para atrair sócios e promover as estradas de rodagem, a entidade promovia eventos como os congressos de estrada de rodagem¹⁴, feiras de automóveis que reuniam no Palácio das Indústrias, na capital, os principais representantes de marcas de automóveis, de combustíveis e pneus, de equipamentos para a construção de estradas e outros expositores do setor. Eram atrativos dessas feiras as provas automobilísticas de turismo¹⁵ e *raids* organizados pela APER, que partiam da capital paulista e, ao mesmo tempo, promoviam o uso das estradas que ligariam as cidades por todo o estado.

A realização de exposições de automóveis trazia recursos para a Associação. As companhias automobilísticas estrangeiras financiavam e davam suporte logístico para esses eventos (WOLFE, 2010, p. 46). Em outubro de 1923, aconteceu a primeira exposição de automóveis, no Palácio das Indústrias, com a participação de 26 empresas. A segunda exposição, realizada em setembro de 1924, foi maior e realizou um *raid* São Paulo-Ribeirão Preto-São Paulo, com 44 participantes, percorrendo cerca de 700 quilômetros. O terceiro ocorreu entre os dias 7 e 15 de novembro de 1925 e recebeu mais de dez mil visitantes. Nesse evento, a *Ford* fez a propaganda do *Ford T* como o “veículo mais adequado para abrir o interior do país” e viajar por uma característica floresta brasileira (WOLFE, 2010, p. 47).

Nessa III Exposição, a *General Electric* forneceu a iluminação externa do evento, com a

¹⁴ A ideia de uma associação surgiu no 1º Congresso Paulista de Estradas de Rodagem, em 1917, sendo criada formalmente no 2º Congresso, em 1919.

¹⁵ Inicialmente o turismo era relacionado ao modelo de carro utilizado nessas provas (GUIMARÃES, 2013).

colaboração da Companhia *Ford*; e a *Standard Oil* do Brasil cedeu o combustível para todas as atividades de motorismo realizadas durante os nove dias do evento. Entre os colaboradores do evento, é importante destacar o apoio das estradas de ferro São Paulo Railway, Paulista, Mogiana e Sorocabana, que facilitaram a presença de visitantes do interior do estado, ao oferecer a viagem de volta de trem gratuita, desde que o bilhete de ida fosse carimbado pela organização da Exposição (Boas Estradas, n. 53, dezembro de 1925, p. 9).

Reis (1998) resume o que estava em jogo no cenário político e social, envolvendo a Associação Permanente de Estradas de Rodagem (APER): a construção de estradas e o apoio obtido para esta nova modalidade de deslocamento pelo interior de São Paulo, principalmente por parte dos fazendeiros que viram suas terras, distantes das ferrovias, se valorizando. Por outro lado, o governo ainda tinha dificuldade em convencer empresários paulistas a empreender em uma tecnologia totalmente nova para eles. Aqui, tornou-se fundamental a propaganda desenvolvida pela APER, cujo papel era a difusão do conceito sobre o rodoviarismo ser uma atividade moderna e que a construção de estradas impulsionaria todo o estado.

Essa ideia de modernidade não era uma característica regional, e sim uma “linha cultural comum a todos os países, associando os veículos a motor às ideias de velocidade, independência e liberdade” (REIS, 1998, p. 35).

A APER precisava de um canal de comunicação com seus associados e também ter um local em que pudesse difundir as ideias do rodoviarismo. Dessa forma, dois anos após sua criação, o grupo de diretores liderado por Washington Luís apresentou a primeira edição da revista da APER, chamada A Estrada de Rodagem.

4.1.2 A Estrada de Rodagem: a revista da APER/AER

A revista A Estrada de Rodagem/Boas Estradas foi a publicação oficial da Associação Permanente de Estradas de Rodagem (APER), publicada sem interrupções entre abril de 1921 e março de 1928. A última edição da revista, de número 80, informa que Boas Estradas se transformaria em um jornal semanal a partir de sua próxima edição¹⁶. A Estrada de Rodagem/Boas Estradas tinha periodicidade mensal e tamanho entre 30 e 60 páginas (CRUZ,

¹⁶ Confirmou-se a existência do jornal semanal Boas Estradas em pesquisa realizada na Biblioteca Mário de Andrade.

1997). Os exemplares do Ano 1 tinham formato de 16 x 23 cm e 24 páginas, passando a ter 23 x 32 cm a partir do Ano II.

A revista é uma importante fonte de informação sobre a Associação porque registra, desde seu início, todos os estatutos, balanços anuais, eventos, atividades e mesmo a “vida da associação”, que é como se chamou uma seção da revista feita a partir de 1925. Os textos de abertura (que atualmente seriam chamados de editoriais) trazem o pensamento de seus dirigentes e mostram a evolução dos desejos e planos para a difusão das estradas de rodagem no estado de São Paulo.

Figura 7 - Revista Boas Estradas, n. 40, outubro de 1926

Fonte: Boas Estradas, n. 40, outubro de 1926.

No expediente da revista constavam os nomes dos membros da diretoria da associação, sendo que a partir de 1922 aparece o nome do jornalista Américo R. Netto como o responsável pela revista. Américo era um entusiasta do turismo em automóvel e foi um dos incentivadores da criação do marco zero da cidade de São Paulo, na Praça da Sé¹⁷. Também foi diretor e membro

¹⁷ OESP, 17.09.1959, p. 14.

da redação da revista semanal Arlequim (1927-1928)¹⁸ ao lado de Sud Mennucci e Maurício Duarte, e diretor da revista Paulistano, do Clube Paulistano, onde publicou uma página sobre Turismo em 1932¹⁹ e foi redator de esportes do jornal O Estado de S. Paulo.

A revista era vendida por assinatura para os sócios e por exemplar avulso. Tinha discurso em favor da construção de estradas e rodovias pelo estado, pelo progresso e desenvolvimento, seções sobre eventos automobilísticos, rodovias no Brasil e no exterior, e convocava a colaboração dos associados em diversas oportunidades. Entre as seções mais constantes da revista estão: “Municípios de São Paulo” e “Estados do Brasil”, sobre as estradas de cada região; “Pelo mundo afora”, sobre desenvolvimento de estradas em outros países; e as que são mais relevantes para esta pesquisa como “Turismo”, “Os itinerários da APER”, “Hotéis no interior” e as páginas de correções ou atualizações de informações no “Guia de Turismo”, lançado em 1925.

Entre 1924 e 1928, a revista adotou o nome Boas Estradas (Figura 8), mantendo formato e conteúdo editorial (CRUZ, 1997). Apesar de ser uma publicação específica para o público de associados, era feita para a mesma elite que consumia os jornais e revistas da época e tinha condições de ter automóveis (ou pretendia ter). A Associação de Estradas de Rodagem é contemporânea de outras entidades civis no Brasil, na América do Sul e Europa que trabalhavam pela mesma finalidade, entre elas, o Automóvel Club do Brasil, com quem fez algumas atividades em parceria.

¹⁸Disponível em https://digital.bbm.usp.br/bitstream/bbm/6532/1/060052-04_COMPLETO.pdf Biblioteca Brasileira Mindlin

¹⁹ Não sejamos turistas de calçamento. Revista Paulistano, fevereiro de 1932. Nesta edição, é feita propaganda da seção paulista do Touring Club do Brasil e de um roteiro rodoviário entre São Paulo e Minas Gerais. Disponível em <https://www.paulistano.org.br/acontece/revista?ano=1934>

Figura 8: Capa da primeira edição com o nome Boas Estradas. Homenagem a Washington Luís

Fonte: Revista Boas Estradas, n. 39, setembro de 1924.

Tinha como objetivo a propaganda e estímulo para a ampliação do uso do automóvel e era o meio pelo qual a AER queria seduzir seu público. Em um editorial de março de 1928, explicando a trajetória da revista, assim era justificada a criação da publicação sete anos antes:

Quando a revista Boas Estradas apareceu, em 1921, havia, sobre estradas de rodagem, muita teoria estrangeira e pouca notícia local. Era preciso, pois, basear a obra de educação e de propaganda num verdadeiro **catecismo estradal**. Cumpria mostrar o que outros tinham feito, dizer o que precisávamos, o que devíamos fazer. Boas Estradas precisava ter aspecto luxuoso, para ser recebida por sua boa apresentação. Era mister que primeiro a aceitassem em vista, para depois lhe ouvir as palavras do **evangelho rodoviário** (Revista Boas Estradas, editorial da edição de março de 1928, sobre a evolução da revista que passaria no mês seguinte a ser um semanário. Grifo nosso).

A seção de Turismo da revista será conhecida a seguir, pela Análise de Conteúdo. Mas, para ter melhor ideia sobre as características da Associação e do contexto de seu funcionamento,

é importante detalhar algumas outras seções da revista:

- **Expediente** – trazia os nomes dos membros da diretoria da Associação, o perfil da mesma, valores de assinaturas e de números avulsos e dados sobre edições anteriores. Também era nessa página que era colocado o apelo aos sócios que enviassem relatos e fotografias de viagens feitas em automóvel nas estradas paulistas, que poderiam ser publicados na revista.
- **Opinião** – era o editorial da revista, logo após a página de expediente. Sempre trazia um texto sobre o posicionamento da Associação sobre um tema relacionado a alguma atividade em que estivesse envolvida – desde as justificativas para mudanças de nome e formato da revista, passando por afirmação de ações em nome do progresso das estradas de rodagem ou sobre algum novo enfoque a ser trabalhado pela associação e pela revista. Este foi o caso no texto “Em prol do Turismo”, em que a entidade mostrava que em 1923 seria dado maior espaço para o turismo em estrada de rodagem, tanto na revista como nas atividades da associação.
- **A Vida da Associação** – página com notas sobre o cotidiano de atividades da Associação. São relatos que documentam muitas das atividades e bastidores da entidade, desde decisões tomadas em reuniões da diretoria, viagens técnicas realizadas, contatos com outras entidades no Brasil e no Exterior, planejamento de feiras e provas automobilísticas, entre outros.
- **Raids e bandeiras** – os *raids* eram viagens com características esportivas, que se preocupavam em chegar ao final do roteiro, marcar os tempos e vencer problemas das estradas. Mas não eram turismo. Quanto às bandeiras, a mais importante foi a Bandeira Washington Luís.

Em texto de Américo R. Netto (Boas Estradas n. 66, janeiro 1927) ele detalha os motivos da organização da bandeira (o motivo principal seria conduzir Washington Luís para tomar posse como presidente, no Rio). A bandeira contava com muitas entidades, representantes de prefeituras e fãs. O evento aconteceu mesmo após a desistência de Washington Luís em participar (preferiu ir de trem ao Rio). O mesmo ocorreu com Antonio Prado Júnior, presidente da APBE, que tomaria posse como prefeito do Rio e seguiu, no dia da largada da bandeira, por trem noturno de luxo para o Rio de Janeiro. Netto faz um texto primoroso, detalhando participantes, o caminho, as paradas, as

recepções dos carros participantes da bandeira em alguns municípios e, principalmente, dos problemas enfrentados em trechos de estrada no Rio de Janeiro, especialmente na Baixada Fluminense, onde os atoleiros foram muitos e obrigavam os participantes a arregaçar as calças ou molhá-las acima do joelho, contando com caminhões para puxar os carros do aguaceiro e da lama. Foram recebidos no Rio por diretores do Automóvel Club do Brasil e por membros do Club dos Bandeirantes ‘Cariocas’ e seu diretor Porto d’Ave.

- **Anúncios** – a revista contava com anunciantes fixos, desde revendedores de automóveis como *Studebaker* e *Oldsmobile*, oficinas e garagens em São Paulo, empresas de combustíveis e autopeças, além da casa Mappin Store, Casa Fuchs e Casa Prates. Anúncios de automóveis traziam também a imagem da mulher automobilista – apesar de ser apenas neste espaço que elas surgem como protagonistas. Nos editoriais elas não aparecem, exceto em algumas fotografias de passeios. Alguns anúncios envolviam equipamentos para turismo, como propaganda de carros, vestimentas e acessórios (pneus) com qualidades diferenciadas para viagens de caráter turístico (Figuras 9, 10 e 11).

Figura 11: Ilustração e anúncio com mulheres ao volante.

Fonte: Boas Estradas, agosto de 1926

- **As estradas de rodagem no interior** – desde o primeiro ano da revista, é publicada uma página com resumos informativos sobre as cidades do interior paulista. A Associação enviava um questionário para as prefeituras, câmaras ou mesmo para os delegados da entidade, com perguntas sobre a existência de estradas de rodagem em construção na cidade, os principais meios para se chegar naquela cidade (por estrada de ferro, rodagem e quais outros), número de habitantes, dados históricos, principais “pontos pitorescos” (embrião do que seriam atrativos turísticos da cidade) etc. Esses resumos, além de servirem como banco de dados para a entidade, deram origem, em 1925, ao “Guia de Turismo” da Associação, publicação de bolso que trazia informação úteis para os turistas que viajavam pelas estradas paulistas.
- **Hotéis no interior** – a primeira vez em que o turismo é abordado na revista é na edição n. 3, em junho de 1921, primeiro ano da revista. A nota “Os hotéis no interior e o turismo” mostra a necessidade de hotéis para o turismo (demanda prevista com a construção de estradas de rodagem. Fala sobre a falta de conforto, da oferta de hotéis,

de local para ‘pouso’ e restaurantes para os viajantes. Outros dois textos sobre “Os hotéis no interior” foram publicados por Julio de Souza na seção Turismo e, no último deles, em outubro de 1927 (n. 75), a Associação toma uma decisão:

Preocupada há tempos com os hotéis no ‘interland’ paulista, a Associação tomou a iniciativa de promover a melhoria das condições de acomodação e hospedagem nas zonas do vasto ‘interlande’ paulista, principalmente as atravessadas pelas estradas tronco que saem da capital em demanda das fronteiras com as outras unidades da federação.

Diretores da AER estavam em entendimento com as câmaras municipais de Sorocaba e Capão Bonito para tentar obter isenções fiscais para quem quisesse construir hotéis na região. Citam que a Câmara de Limeira apoiou a ideia e ofereceu “terreno e isenção de impostos para o hotel moderno que naquela cidade se construir, sob os auspícios da entidade rodoviária”. As futuras edições da revista não citam mais esse assunto.

- **Lista de membros** – eventualmente, eram publicadas listas com os nomes dos novos sócios da entidade. Entre os membros individuais e empresas da “Lista de Sócios da Associação de Estradas de Rodagem em 1925, publicada na edição de junho, com todos os nomes de membros moradores da Capital, das cidades do interior e de outros estados, destacam-se alguns nomes da capital paulista, entre eles das Companhias Antártica Paulista, Armazéns Gerais, Portland de Cimento, São Paulo Alpargatas, SFK do Brasil, União de Refinadores, Vidraria Santa Marina; Cotonifício Rodolfo Crespi, Empresas Cinematográficas Reunidas, Filial da Fiat, *Ford Motor Co.*; das garagens Terminus e Suíssa; Sociedade Paulista de Agricultura; *The Caloric Company*, *Dunlop Pneumatic Tyre Co.*, *Goodyear Tyre & Rubber Co.*, *Texas Co. Ltda*, *United States Steel Products Co.*; Dr. Victor Dubugras (engenheiro); o Conde Francisco Matarazzo, Dr. H. Mindlin, Condessa Penteado, Armando Álvares Penteado e diversos outros membros da família; Conde de Prates e outros membros da família; Caio da Silva Prado e outros membros da família; Renê de Castro Thiollier, Alfredo Dummond Villares, Liceu de Artes e Ofícios. Nomes menos elitizados também estavam entre os sócios, como os da Sociedade Anônima Gattai e da Sociedade Beneficente de Chauffeurs, mostrando acesso não somente aos patrões entre os associados.

4.2 DESCRIÇÃO DAS UNIDADES DE ANÁLISE A PARTIR DAS CATEGORIAS SELECIONADAS

Após uma seleção inicial de 220 textos com informações interessantes sobre a atuação da Associação, nas revistas publicadas entre 1921 a 1928, foram detectados 45 textos específicos sobre Turismo. A análise foi necessária para perceber como os elementos e constelações de mobilidades (CRESSWELL, 2010) poderiam surgir nos textos de turismo. Também foi uma forma sistemática de trabalhar com um grande volume de textos.

As observações feitas com os demais textos durante a leitura flutuante da AC também foram incorporadas em cada ano para ajudar a contextualizar algumas informações. Mesmo não falando sobre turismo, trazem elementos que ajudam a compor o conjunto de ideias e argumentos da Associação para suas atividades.

Também vale lembrar que, enquanto forma simbólica, o texto da revista possui aspectos intencionais que precisam ser considerados durante a análise. Ou seja, os textos não são isentos, porque trazem as impressões e intenções de seu autor e, principalmente, da entidade que advogava em favor da construção de estradas.

Para facilitar a leitura e transcrição dos trechos publicados na revista, as palavras foram colocadas na versão atual da Língua Portuguesa escrita. Portanto, em vez de “secção”, “cathedral” e “Goyaz” serão utilizadas as palavras “seção”, “catedral” e “Goiás”, por exemplo.

Como já explicado, os elementos de mobilidade (CRESSWELL, 2010) foram utilizados como categorias de análise, sendo elas: motivação, velocidade, ritmo, rota, experiência e fricção (detalhadas na Seção 2). Nem todas as categorias de análise foram encontradas em cada texto, mas foi possível detectar algumas delas, principalmente nos textos sobre roteiros pelas estradas.

A seguir, são apresentados os principais resultados com um resumo por ano em função das categorias de referência, para que se possa fazer um balanço final com as transformações pelas quais os textos sobre turismo passaram ao longo dos anos na revista, mostrando também as mudanças de enfoque e entendimento do que seria o turismo abordado pela Associação.

4.2.1 Revista A Estrada de Rodagem Ano 1, 1921 (de abril a dezembro, edições 1 a 7)

Em 1921, ano de lançamento da revista, o turismo ainda não era pauta. A publicação testava formato e conteúdo. Trazia páginas sobre infraestrutura, pequenos resumos com informações de municípios e detalhados relatos de viagens técnicas que a Associação costumava fazer para verificar as condições de tráfego e necessidades de ajustes ou manutenção. A motivação era a de construir novas estradas, consertar as antigas e mostrar aos leitores as atividades da Associação, que já existia desde 1919.

Nesse ano, destacam-se os textos “A Estrada do Vergueiro” (n. 1, abril), sobre uma das principais vias de ligação de São Paulo com o litoral, que foi construída a partir do antigo Caminho do Vergueiro. O texto ressalta que essa construção “foi um trabalho digno da energia máscula de quem pôs mãos à obra”. Assim, elogiavam o Dr. Arthur Rudge Ramos, que empreendeu os melhoramentos.

Pela revista, essa era a estrada mais importante naquele momento, que permitia fazer a viagem de São Paulo a Santos em uma hora e meia, portanto, diminuindo fricções e permitindo maior velocidade nesse trajeto. Assim exaltavam a obra e seu autor:

É principalmente ao esforço patriótico deste ilustre patrício que podemos fazer hoje, em automóvel, a viagem de S. Paulo a Santos em 1 ½ hora, sem acidente, sem perigos, percorrendo 60 quilômetros de estrada modelo, de curvas atenuadas, de ladeiras suavizadas, de leito perfeitamente terraplenado (Revista A Estrada de Rodagem, n. 1)

Na edição n. 2, do mês de maio, o destaque é para a matéria “As estradas em Campinas” (Figura 12). Nele, ressalta-se que Campinas tem mais de 250 quilômetros de estradas de rodagem possíveis de serem usadas por automóvel. A cidade faz a ligação com os municípios de Jundiaí, Piracicaba, Limeira e Santa Bárbara, mas, naquele momento, nem todas as ligações estavam transitáveis, por conta das chuvas de dezembro e janeiro e as obras a cargo da prefeitura prometiam o restauro em 20 dias.

Figura 12: Carros da Associação na estrada São Paulo-Campinas

Fonte: Revista A Estrada de Rodagem, n. 2, 1921.

Cita que a cidade conta com quatro restaurantes e nove hotéis, sendo os melhores Hotel Pinheiro, Paulista, Brazil e d'Oeste. Uma curiosidade da cidade é o “arreatador espetáculo” dos bandos de andorinhas “para mais de um milhão” que, ao entardecer, se recolhem no antigo edifício do mercado, agora chamado “Casa das Andorinhas”, descrito desta forma:

Em verdade, as andorinhas em Campinas nada ficam a dever aos célebres pombos de São Marcos, em Veneza. Nos domínios da arte, chama a atenção dos forasteiros

a rica e majestosa Catedral, com obras de entalhes devidas ao grande artista baiano, Victoriano dos Santos.

Apesar da descrição dos detalhes de Campinas, esse primeiro ano ainda não aborda o turismo de maneira específica. Somente a nota “As estradas de rodagem e os hotéis” (n. 3, junho) cita que seria importante ter bons hotéis, restaurantes e locais de descanso para os turistas, que as estradas novas trariam (informações no item “Hotéis no Interior”). O texto começa lembrando o passado no qual “as distâncias eram vencidas em lombo de burro”; procurava-se aos poucos melhorar os locais de pouso e os locais mais frequentados tornavam-se “casas de pasto, estalagens, albergues, enfim, hotéis”.

Nesse pequeno trecho, é feita a comparação entre as mobilidades e pontos de parada dos viajantes do passado no estado de São Paulo (lombo de burro e casas de pasto) e as daquele momento de 1921, em que as estradas de rodagem começavam a criar demanda por novos locais de descanso e parada ao longo da viagem em automóvel. Afinal, toda mobilidade depende de pontos fixos para existir (HANNAM; SELLER; URRY, 2006).

Constata-se aqui uma ideia de constelação de mobilidades em que se observa a experiência passada para suprir as necessidades do presente. No passado, os tropeiros e, naquele momento, os turistas que precisariam de locais adequados para repouso durante a viagem. Em 1921, a revista ainda estava tratando sobre o que causava atrito (empecilhos à mobilidade) para o turismo em automóvel, uma vez que as estradas estavam em construção.

Em uma análise de mobilidades, o primeiro ano da revista foi o de construção das bases, de sua ancoragem e identidade. A Associação apresenta sua publicação, suas regras e propósitos, traz informações técnicas e burocráticas, mas já mostra algumas informações de estradas e cidades visitadas. Aqui, a motivação da entidade ainda é mostrar as estradas recém-inauguradas – é o caso da estrada São Paulo-Campinas, que havia sido inaugurada em maio, com 105 quilômetros. “A obra incorpora as partes do trecho São Paulo-Jundiaí, construídas por presidiários na década anterior, mas foi concluída já com a participação de trabalhadores livres” (REIS, 1995).

4.2.2 Revista A Estrada de Rodagem Ano 2, 1922 (de janeiro a dezembro, n. 8 a 18)

Esse era o segundo ano da revista que, desde a edição de janeiro, já estava com o novo formato. Foi anunciado em seu editorial uma nova fase da revista, voltada para a propaganda:

Agora, porém, que graças à benéfica ação do governo do Estado e ao trabalho valioso de muitas administrações municipais, sem falar da iniciativa particular, está a nossa rede estradal num esplêndido surto de progresso, cabe-nos justamente voltar as vistas, aplicar nossas energias e possibilidades para o trabalho de propaganda que é exatamente o que não compete a nenhuma das três entidades acima mencionadas”
(Nova fase. A Estrada de Rodagem, n. 8, janeiro de 1922)

Na primeira edição do ano, são apresentados na segunda página os diretores da Associação e, pela primeira vez, o nome de Américo R. Netto como diretor da revista. Na mesma página, além do endereço e estatuto, a entidade deixava claro que a Associação fornecia, gratuitamente, informações sobre qualquer estrada do estado de São Paulo, dando também indicações precisas quanto a itinerários de excursões ou viagens pelo interior ou pelo litoral.

Iniciava-se, assim, as representações e práticas de mobilidade turística, materializadas com o fornecimento de informações organizadas ao viajante, por meio de mapas das estradas e dados sobre os municípios paulistas alcançados pelas estradas de rodagem. Esse serviço ao turista somente iria aumentar nos próximos anos, criando canais específicos na entidade.

Como forma de divulgar os trabalhos da Associação, realizou-se uma excursão exclusiva para os membros da imprensa, pouco antes da inauguração da estrada de São Paulo a Itu – informação publicada na edição 11, do mês de abril. Entre os representantes da imprensa estavam Monteiro Lobato, pela Revista do Brasil; Agenor Barbosa, pelo Correio Paulistano; R. Heinritz, pelo *Deutsche Zeitung*; Pedro Monteleone, pela A Gazeta; Gastão Moreira, pelo O Malho; E. Rossi, da empresa *Rossi Films* e outros (Figura 13). Tanto o Correio Paulistano como A Gazeta eram abertamente favoráveis ao governo. Os filmes da excursão passaram em cinemas da capital, segundo a reportagem.

Outra excursão para a imprensa foi realizada três meses depois (publicada na edição 14, em julho) antes da inauguração da estrada para Ribeirão Preto. Dessa forma, o “famtour” organizado estrategicamente pouco antes das inaugurações das estradas, proporcionou a

experiência da viagem aos jornalistas, que replicariam suas impressões em seus veículos de comunicação, divulgando a nova estrada, suas possibilidades e os serviços da Associação.

Figura 13: Excursão para a imprensa conhecer a estrada São Paulo-Itu, com Monteiro Lobato no grupo

Fonte: Revista A Estrada de Rodagem, n. 11, abril de 1922.

Além do novo formato, a revista A Estrada de Rodagem passava a ter melhor qualidade de papel e de impressão de textos e de imagens. Com essas condições, pautar itinerários que iam além da descrição técnica, focando em atender os turistas de estradas, era uma forma de cativar leitores para a revista.

Em 1922, as estatísticas do governo paulista registravam quase dez mil automóveis em circulação no estado de São Paulo. Neste, ano são criados os “Itinerários da APER” (Imagem X), nos quais a revista trazia a descrição detalhada de roteiros para os turistas.

Figura 14: Primeira edição da seção “Os itinerários da APER”

Fonte: Revista A Estrada de Rodagem, n. 12, maio de 1922.

Quanto ao elemento de *motivação*, o que incentivava a publicação dos roteiros eram as estradas que proliferavam impulsionadas pelo governo estadual, pelas iniciativas municipais e até mesmo de particulares que tinham interesse direto no melhoramento dos caminhos para suas propriedades. Diante disso, a revista passou a publicar itinerários que valorizassem, não somente as estradas, mas também os municípios acessados por elas. Era o caso das estradas que saíam de São Paulo para Itú, Ribeirão Preto e Jacareí. Com essa rede se formando, era o momento oportuno para estimular a elite a levar seus carros para fora das cidades e explorar os caminhos do interior do Estado.

Por essa razão, os Itinerários mostravam em texto e fotos as impressões de como fazer aquele trajeto. Conforme Urry (2000, 2007) explica, as viagens imaginativas são aquelas feitas pelas imagens da mídia, incluindo textos e fotografias de revistas. Por isso, o primeiro itinerário publicado fez sucesso: “Como se vai de São Paulo a Itú em estrada de rodagem” teve boa repercussão entre os leitores e estimulou a revista a continuar publicando os roteiros detalhados nas edições seguintes. Na edição 14, após o título “Os itinerários da A.P.E.R. – Para ir, como turista, de São Paulo a Ribeirão Preto, por estrada de rodagem: o que se encontra na

estrada e à pequena distância dela”, o redator afirma: “Os nossos itinerários têm tido junto aos turistas um sucesso que excedeu de muito as nossas melhores esperanças, o que nos anima a continuar” (A Estrada de Rodagem, n. 14, julho de 1922).

Aspecto presente no imaginário cultural do automóvel (GIUCCI, 2004) e também como um dos elementos fundamentais de mobilidade, a *velocidade* não é muito abordada no conteúdo turístico da seção. Pelo que se pode apreender nos textos e imagens dos itinerários, havia preocupação em não estimular a velocidade em automóvel naquele momento, para evitar acidentes. Isso porque lidar com o controle da velocidade ainda era novidade para o motorista e mesmo para os pedestres e, enquanto novidade, ainda não se dominava a máquina e suas estradas.

Por outro lado, *as rotas ou os trajetos* eram bem detalhados. Alguns textos traziam tabela com as distâncias em quilômetros da capital a algumas cidades do trajeto. As rotas são canalizadas (CRESSWELL, 2010), neste caso, pelas estradas de rodagem. Seria arriscado colocar o automóvel fora delas. Um passeio totalmente desconhecido, que antes era feito passivamente pelo trem, agora, tinha o próprio turista na condução do veículo.

O texto precisava ser detalhado e abordar os aspectos bons e ruins das estradas (eram ressaltados os bons, mas também abordadas as dificuldades ou *fricções*). Os relatos também trazem a história das cidades. Estão ali os seus santos de devoção e os nomes de quem construiu suas igrejas. Não são esquecidas as explicações sobre os nomes de origem indígena, fazendo o que, até hoje, um guia de turismo profissional acaba fazendo em *city tours* por essas mesmas cidades.

Quanto ao *ritmo* das viagens nesse primeiro ano atento aos turistas, o importante era apreciar com calma, sem abusar da velocidade, mas sem perder muito tempo, como indicado neste itinerário entre São Paulo e Ribeirão Preto:

O trajeto de São Paulo a Ribeirão Preto deve ser feito em 10 horas, pelo automobilista calmo, desejoso não de estabelecer recordes de velocidades, mas de apreciar o que de curioso e interessante há pelo caminho, fazendo algumas paragens, das quais as mais longas, para descanso, refeições e (re)aprovisionamento, podem ser em Campinas ou Pirassununga (A Estrada de Rodagem, n. 14, julho de 1922).

O elemento *experiência* é o de descoberta, de dar sugestões para o leitor dos locais onde ele pode parar para almoçar ou descansar, seja com uma grande refeição em um hotel ou em um piquenique à sombra de uma árvore. Os leitores também são convidados a experimentar as paisagens do trajeto, seja cachoeiras ou seja belas vistas de mirantes; todas descritas para aguçar viagens imaginativas. Alguns adjetivos ajudam a dar a ideia que o autor quer transmitir, além das fotografias do trajeto (no caso desta revista, nem todas as paisagens são registradas). Descreve ‘pontos pitorescos’ das cidades, como é o caso de Campinas, famosa pela Praça Carlos Gomes e pela revoada de pássaros (característica já citada em texto do ano anterior).

O elemento *fricção* não tem muito destaque nesses primeiros textos; somente é citada a dificuldade de travessia na Serra dos Cristais, em Jundiaí, no caminho de São Paulo para Ribeirão Preto, pois este seria o trecho da viagem que mais exigiu do automóvel.

Na edição de novembro (n. 17), o itinerário é da cidade de São Paulo a Jacareí, que seria o primeiro trecho, recém-inaugurado, da estrada que ligaria São Paulo ao Rio de Janeiro (cerca de ¼ do trajeto total). Segundo o texto, este seria, naquele momento, o trecho “das vias nacionais de comunicações terrestres, independentes de trilhos, a mais importante e valiosa delas”.

A motivação do viajante seria a de conhecer e desbravar o novo itinerário. Afinal, era parte da artéria que ligaria os dois estados, sendo uma opção à estrada de ferro. O maior sonho da Associação era ver essa ligação com a capital federal realizada por estrada de rodagem. O texto, mais uma vez, descreve as cidades do trajeto, principais características e suas histórias. Nenhuma dificuldade é relatada, somente a exaltação do bom funcionamento da estrada de São Paulo até Jacareí.

Quatro textos abordam o turismo, todos na seção “Itinerários da A.P.E.R.”, nas edições de maio, julho e setembro. O último deles é o relato de um leitor sobre uma visita à Cachoeira dos Marimbondos – onde se busca apresentar um contraste entre os atributos naturais do passeio com elementos de ocupação urbana²⁰ (Figura 15).

²⁰ A instalação da Usina Hidrelétrica de Marimbondo, na década de 1970, causou o desaparecimento da Cachoeira dos Marimbondos.

Figura 15: Registro da excursão à Cachoeira dos Marimbondos

Fonte: A Estrada de Rodagem, n.13, de junho de 1922

Nesse ano, é feito o relato de visitas a Cachoeira de Marimbondo por um leitor (edição n. 13, junho) e depois o trajeto é replicado por outro leitor (edição n. 17), que refaz a trajetória em uma experiência em mais de mil quilômetros detalhando o roteiro com horários e paradas. Ambos fizeram o trajeto por conta própria e enviaram relatos e fotos à revista. Dessa forma, atendiam a um pedido constante da Associação para que seus leitores fizessem viagens pelas estradas e enviassem fotos e informações.

4.2.3 Revista A Estrada de Rodagem Ano 3, 1923 (de janeiro a dezembro, n. 19 a 30)

O último "Itinerário" da revista, em janeiro, publicou a experiência de viagem pelo litoral paulista, de São Paulo para São Vicente, Santos, Guarujá, passando por Praia Grande e Itanhaém. O trajeto ou rota é bem detalhado, assim como características das cidades

visitadas. A partir de fevereiro, a seção “Itinerários da A.P.E.R.” dá lugar para a seção “Turismo” e, com ela, 1923 é o ano em que mais se aborda o tema na revista.

Com a seção “Turismo”, há uma diversificação de assuntos tratados. Além dos roteiros para o interior, há espaço para dicas de utilização do automóvel, textos traduzidos sobre experiências de turismo em outros países e a replicação de notícias de jornais cariocas sobre turismo. Os *raids*, chamados de Provas de Turismo, também ganham espaço.

O primeiro texto da seção “Turismo”, publicado em fevereiro, é “Uma excursão interessante – de São Paulo a Ribeirão Preto”. É semelhante aos da seção precedente, trazendo o roteiro detalhado, de quase oito horas de viagem, citando a hospedagem no Hotel Central, em Ribeirão Preto. Destacam-se os problemas no percurso (fricção), como o trecho de estrada que merece reparos em Jundiaí e a “grande necessidade de serem colocadas tabuletas indicadoras nas saídas de cada cidade ou localidade”, frisado pelo motorista/narrador da viagem, Yancey Jones. Em outras edições da revista, também passaram a ser publicados outros temas relacionados ao turismo e não somente os itinerários pela estrada.

Na sequência, alguns textos da seção de Turismo desse ano trazem sugestões de como dirigir e resolver problemas nas estradas. Por exemplo, na edição de março, todo o texto é sobre como lidar com as fricções nas estradas: como sair de um atoleiro, cuidado em locais com altas copas de árvores que podem esconder uma estrada úmida e escorregadia, como se pode prever o encontro com outro veículo, como perceber mudanças bruscas - como curvas acentuadas - pela observação dos fios nos postes dos telégrafos e outros cuidados. São de caráter prático e utilitário para ajudar os motoristas que, a essa altura, eram em maior quantidade e precisavam de dicas úteis, além daquelas do roteiro encantador das viagens.

Em abril, outro texto aborda as vantagens do automóvel para diversas práticas, inclusive para o turismo. Parece um texto copiado ou traduzido, pois não traz exemplos locais e cita os EUA. Aliás, é interessante notar que alguns textos falam sobre acampamentos, sempre mostrando o exemplo dos Estados Unidos. Essa moda não fez sucesso em São Paulo na década de 1920. Ao menos, não existem registros na revista sobre essa prática no período. Portanto, a revista da Associação não registrou essa experiência entre seus sócios.

O texto da seção de Turismo em maio (n. 23) sobre “As necessidades do Turismo” é totalmente sobre o mesmo tema:

Naquele país [EUA] o governo reserva certas áreas de território afim de que os turistas dela se sirvam para os seus acampamentos, ao passo que aqui a escassez da nossa população ainda não concorreu para que rareassem lugares de beleza natural maravilhosa. Estamos, pois, numa situação verdadeiramente privilegiada, que cumpre aproveitar” (A Estrada de Rodagem, n. 23)

A motivação, neste caso, era mostrar ao leitor as possibilidades de turismo em automóvel com os acampamentos ao ar livre. Tentou-se, por meio da viagem imaginativa com fotos de “campos de turismo” norte-americanos e também de modelos de automóveis adaptados (Figura 16), criar motivações para a prática do acampamento. Mas por conta das fricções, ou seja, sem o incentivo do governo ou de particulares e sem lugares apropriados, a ideia não vingou na década de 1920.

Figura 16: Automóvel próprio para acampamento

Fonte: A Estrada de Rodagem, n. 23, maio de 1923.

Em junho (edição n. 24), é publicado o único editorial (texto de opinião da revista) sobre o enfoque em turismo, que passaria a ser mais constante na revista, intitulado “Em Prol do Turismo”, atividade que seria “ciência e arte da beleza natural, ao ar livre”. Nele, a Associação argumenta: “Queremos chamar a atenção dos leitores para os benefícios, de ordem puramente estética e emotiva, que lhes proporciona o conhecer as belas paisagens de São Paulo ao longo e nas proximidades das estradas de rodagem”. O editorial argumenta que, naquele momento, já não há tanta resistência quanto ao uso das estradas de rodagem para o transporte de cargas e, por isso, podiam dar mais um passo na exploração de todas as possibilidades de utilização das estradas de rodagem. Por isso, o turismo passaria a ter mais espaço na revista.

Nessa mesma edição de junho, a seção de Turismo traz o texto argumentativo sobre “O Turismo como indústria e propaganda”. É o primeiro texto assinado da seção, por Alves de Souza. Argumenta que a implantação do turismo no Brasil traria progresso e desenvolvimento econômico. Ressalta que no Brasil “não temos história e cultura, mas temos natureza exuberante” a ser explorada turisticamente.

Entre os problemas ou fricções, ressalta:

A primeira grande dificuldade que se nos depara, é a escassez, carestia e desconforto nos transportes. A outra grande dificuldade é a hospedagem dos turistas no interior. Vê-se por aí que não podemos desde já cogitar de atrair visitantes de fora que porventura quisessem escalar os nossos altos picos, admirar as nossas mais famosas quedas d'água, percorrer os trechos mais pitorescos dos nossos rios, estacionar em nossas praias mais seduzentes, fora do Rio e de Santos" (A Estrada de Rodagem, n. 24).

Verifica-se, com esse relato, que há alguma infraestrutura para o atendimento de turistas no Rio de Janeiro, que era a capital da República, e em Santos, litoral de São Paulo – uma referência no Estado em relação à recepção de turistas. Para vencer essas fricções, a Associação coloca como solução mostrar locais ainda desconhecidos pelo interior do Brasil e, para isso, o governo e o Ministério da Agricultura deveriam investir e também incentivar a iniciativa privada. Ao final do texto, o autor coloca que, com esses agentes, seria possível “a criação e o florescimento do turismo no Brasil”.

Outro texto, na mesma seção e edição, traz um trecho de entrevista com o “Sr. Cel. Collier”, um americano que fala sobre o potencial turístico da cidade do Rio de Janeiro, até comparado ao desenvolvimento que ocorreu na Califórnia (EUA). Essa comparação é a chamada “mobilidade de ideias” que, novamente, traz como referência a experiência norte-americana. Ao final, o redator da Associação dá sua opinião, cogitando que o Sr. Collier também iria gostar das estradas paulistas, se tivesse oportunidade de conhecê-las. Foi uma forma de aproveitar um conteúdo externo, que não foi produzido para a revista.

Os dois textos não são relatos de viagem; abordam o turismo de forma mais abrangente, como reflexões sobre a necessidade de investimentos que iriam além da infraestrutura de estradas - muitas delas já prontas e em funcionamento. A seção procurava convencer o leitor da revista sobre o potencial de São Paulo e todas as possibilidades que o turismo proporcionaria.

Ainda em junho, aparece outro texto sobre *campings* nos Estados Unidos, algo já abordado em abril. O texto original é de George Sutton Júnior. Ele escrevia sobre automóveis para a revista americana *Vanity Fair*, em 1922. Nesta tradução da revista A Estrada de Rodagem, não há indicação de onde foi publicado o texto original.

Somente em setembro a revista volta a fazer um relato de excursão. No caso, é o relato de um leitor: “Uma excursão automobilística - De S. Paulo a Cachoeira dos Marimbondos e a várias cidades do interior” (edição n. 27, do mês de setembro). Aqui, novamente vemos atendido um pedido constante que a APER fazia a seus leitores: que enviassem relatos e fotos de viagem. Uma família fez a excursão entre os dias 18 e 23 de agosto e mandou relato diário e fotos. Não descreve detalhes da paisagem, como em outros textos. Na Figura 17, vê-se um mapa com o traçado aproximado entre São Paulo e Icém, onde ficava a Cachoeira dos Marimbondos, no Rio Grande.

Figura 17: Caminho de São Paulo à Cachoeira dos Marimbondos, na divisa com Minas Gerais

Fonte: Traçado feito pela autora, a partir das descrições da revista, em mapa de 1924.

O número mostra o ritmo e a rota da viagem em detalhes: saíram de São Paulo no dia 18, às 7h da manhã e chegaram a Ribeirão Preto às 19 horas. No caminho, pararam meia hora em Campinas, 1 hora em Pirassununga e 1 hora e meia em Santa Rita, pernoitando em Ribeirão Preto. No dia 19, partiram às 8h15 e passaram por Sertãozinho, Pontal, Pitangueiras, Boituva, Bebedouro, Colinas, Barretos, Guaracy e, às 20h30 chegaram a Icém (no texto são registrados todos os horários de chegada a cada cidade).

No dia 20, partiram às 7h45 para a Cachoeira, que está distante 2,5 quilômetros de Icém. Na Cachoeira, visitaram “os saltos denominados Chiqueiro, Andorinhas, Moça e Fumaça. Atravessaram o rio para irem aos saltos do Ferrador e dos Patos”. Todo o trajeto de volta também é relatado, passando por outras cidades e formando “1.540 quilômetros em estrada de rodagem”. A página de fotos ressalta as belezas encontradas na cachoeira (registrando a experiência da viagem). A edição de setembro é a última daquele ano a abordar o turismo (Figura 18).

Figura 18: Passeio de leitor à Cachoeira de Marimbondos

Fonte: A Estrada de Rodagem, n. 27

Na edição 27, foi publicado o relato de excursão à Cachoeira dos Marimbondos, mas as primeiras imagens dessa cachoeira foram publicadas na edição 13, em junho de 1922. Foram

publicadas somente fotos e legendas das paisagens e saltos, despertando o interesse dos leitores. Dessa forma, outras edições também publicaram matérias ou relatos sobre o local (edições 14, 15, 17 e 27).

Esse pode ser considerado o atrativo turístico que mais despertou o interesse dos leitores de A Estrada de Rodagem, que saíram das viagens imaginativas das páginas da revista, na edição n. 13, para fazer essa experiência em seus automóveis e, novamente, alimentar a publicação com seus relatos, criando novas viagens imaginativas para outros leitores.

4.2.4 Revista A Estrada de Rodagem/Boas Estradas Ano 4, 1924 (de janeiro a dezembro, n. 31 a 42)

A edição de janeiro mostra roteiro de São Paulo à cidade de Cachoeira (na estrada em construção para o Rio de Janeiro). Relembra que já fizeram roteiro até Jacareí na edição 17 (novembro de 1922) e, dessa vez, o relato é descrito em detalhes a partir das cidades de Jacareí, São José dos Campos, Caçapava, Taubaté, Tremembé, Pindamonhangaba, Aparecida, Guaratinguetá e Cachoeira. Ressaltam a importância de se completar esta estrada: “A ligação São Paulo-Rio de Janeiro por estrada de rodagem é no problema das nossas comunicações terrestres, uma questão de sabida importância e extraordinário interesse já pela sua significação histórica, já pelo seu alcance político e já pelas suas consequências práticas”.

A fricção ainda era a falta da ligação completa ao Rio de Janeiro por estrada de rodagem, que somente seria finalizada em 1928, quando Washington Luís ainda era presidente do Brasil e colocou a conclusão da Rio-São Paulo como uma das promessas de campanha.

Em fevereiro (n. 18), a revista publicou a sugestão do Roteiro das Seis Cidades: “Já se acha concluída a ligação Sorocaba-Campinas, com passagem por Itu, o que vai proporcionar aos apaixonados pelas estradas de rodagem um magnífico itinerário circular, cuja falta de há muito todos sentiam e reclamavam”.

Quanto à rota, a revista afirmava que, naquele momento, já era possível o trajeto São Paulo-Campinas-Sorocaba-São Paulo, com passagem, respectivamente, por Jundiaí, Itu e São Roque, o que constituía o percurso das “Seis Cidades”. São descritos os aspectos das cidades de Sorocaba, Salto e Indaiatuba, que ainda não tinham sido destaque em edições anteriores da revista.

Além da descrição dos trajetos, com o detalhamento da história e aspectos econômicos das cidades, o grande destaque da seção é um mapa com os trajetos entre os seis municípios (Figura 19). É sugestão de roteiro que, possivelmente, não foi feito pela redação, somente sugerido aos leitores, porque não há fotografias do ato. Tanto que na edição seguinte, a revista explica esse fato, afirmando que o trecho Sorocaba-Campinas ainda não tinha sido totalmente construído.

Figura 19: Mapa com o “Percurso das seis cidades”, de fevereiro de 1924

Fonte: A Estrada de Rodagem, n. 18.

Em março, acontece o ápice do espaço para o turismo na Associação, quando a revista anuncia que a entidade criou uma 'seção' de Turismo para pensar e expandir o tema – no caso, não é a seção na revista e sim um setor específico na Associação para tratar de assuntos turísticos. Explicam no texto:

Para dirigir essa seção resolveu-se escolher uma comissão de três elementos do comércio de automóveis, pneumáticos e gasolina, sendo eleitos os srs: Dr. Donino Donnini (automóveis), sr. Affonso Vidal (pneumáticos) e sr. A. C. Ribeiro (gasolina) ”.

Antônio Prado Júnior, presidente da Associação de Estradas de Rodagem, ressaltou “as vantagens e a necessidade de serem aproveitadas integralmente as estradas que hoje retalham todo o território paulista”, e que o novo setor seria fundamental para que as estradas ficassem melhor conhecidas e que se valorizassem as belezas naturais “de que nos podemos orgulhar”.

Sem dúvida, 1924, ano da saída de Washington Luís do governo paulista, já havia uma estrutura de mais de mil quilômetros de estradas de rodagem construídas (REIS, 1995). Os representantes da seção de Turismo passaram a pedir descontos de 10% em hotéis, oficinas e garagens para associados. Esses descontos passaram a ser anunciados na revista conforme eram conseguidos e ampliados.

Nesse ano, a seção passa a falar também sobre *raids*, que eram provas automobilísticas com algumas regras. As que eram organizadas pela APER não estimulavam a velocidade, ou melhor, deixavam a velocidade limitada por essas regras. A revista passou a trazer informações dessas provas, fossem ou não organizadas pela Associação.

Em março, foi noticiado um *raid* que dois aventureiros fizeram do Rio de Janeiro a São Paulo, durante um mês – o que ainda era cheio de riscos e dificuldades, porque os caminhos eram precários, principalmente até a cidade de Cachoeira, ponto onde já havia estrada de rodagem, conforme notícia da edição n. 31.

Outro aspecto de fricção foi a constante chuva na maior parte do tempo. Os *raids* não podem ser considerados “turismo”, ao menos esse aqui relatado, porque não ressaltavam aspectos agradáveis, apenas o de vencer obstáculos – e foram muitos nessa viagem, em lugares com pouca infraestrutura, atravessando rios e atoleiros.

A edição n. 34-35, dos meses de abril-maio, apresenta um *raid* entre São Paulo e Buenos Aires, em que o automobilista Francisco Davison levou dois meses para concluir em seu carro Humpmobile. Além do trajeto, o autor do texto destaca o sonho de diminuir a fricção nesse percurso:

Do mesmo modo que nos Estados Unidos há estradas de rodagem transcontinentais, chegará a época em que nós, no Brasil, tenhamos ao longo do litoral comunicações terrestres que permitam aos automóveis fazer em condições normais de trânsito o

percurso que Francisco Davison e seus companheiros só conseguiram realizar devido a esforços sobre-humanos.

A matéria compara a dificuldade dessa viagem com a primeira descida da serra de São Paulo a Santos, que durou dois dias para ser feita em 1908 e que, agora, em 1924, pode ser feita em duas horas. Os aventureiros que foram a Buenos Aires voltaram de navio para Santos e pegaram a estrada novamente para São Paulo. Somente como ilustração: os aventureiros de 1908 voltaram de Santos para São Paulo de trem.

Aqui, novamente, se tem um exemplo da mobilidade de ideias. Desta vez, a comparação é com um país mais próximo da realidade brasileira e que estava à frente do Brasil em relação ao turismo e à quantidade de estradas e automóveis, se comparado ao tamanho do território e da população (PIGLIA, 2008).

A edição de abril-maio também trouxe uma página com dicas para turistas e viajantes, contendo informações de várias cidades sobre suas estradas, pontos pitorescos e locais de repouso e 'reaprovisionamento'. Em notas curtas de um parágrafo, era algo parecido com o que a APER publicava anos antes e que, em breve, seria publicado no Guia de Turismo. Neste caso, chama a atenção que não foram somente os tradicionais delegados da APER que colaboraram com os dados selecionados: "Essas informações nos foram fornecidas, na sua quase totalidade, por agentes e representantes da *Ford Motors Company*, aos quais agradecemos esse serviço de relevante importância para todos os que transitam nas estradas de rodagem".

Entre os colaboradores destaca-se o representante de Taubaté, que indicou sua própria oficina: "Agência Ford, de Hermínio Baltensperger". Ao contrário, o representante de Socorro diz que a cidade não possui atrativos para o turista, nem estradas boas e nem as está construindo ou projetando. Também não há oficinas na cidade. Cita somente um hotel e um lugar onde comprar gasolina.

Conforme citado no item 4.1.2, a própria Associação, desde 1921, costumava enviar para os representantes de cada cidade um questionário para que respondessem com algumas características do município, como estradas de acesso, lugares para abastecimento, alimentação, descanso, além de "pontos pitorescos" que seriam o mais próximo de atrativos

turísticos a serem visitados. A seção publicada na edição de 1924 tem essas características, mas traz como informantes alguns representantes da *Ford Motors Company*. Esse era um primeiro efeito do novo “Setor de Turismo” da APER, que aproximou as empresas da associação.

Em junho (n. 36), em espaço que não era do Turismo, foi publicado o relato ou reportagem sobre a primeira excursão organizada pelo “Setor de Turismo” da Associação. Não se fala sobre problemas ou fricções nesse evento. Foi feito o percurso das três cidades (São Paulo-Itu-Campinas), percorrido um total de 264 quilômetros, com detalhes de paradas nas três cidades, visita à gruta Washington Luís, almoço e fotos em uma cachoeira.

Nas fotos estão famílias, inclusive mulheres e crianças no grupo, todos trajando roupas sociais. Também é curiosa a foto de um churrasqueiro preparando o almoço do grupo (Figura 22). Esse é um registro raro sobre os bastidores de uma excursão. Anunciado como o primeiro, foi o único relato de uma excursão organizada pelo Setor de Turismo da Associação de Estradas de Rodagem (Figuras 20, 21 e 22).

Figura 20 - Grupo do primeiro roteiro organizado pela AER

Fonte: A Estrada de Rodagem, n. 36, junho de 1924.

Figura 21 - Outro aspecto de grupo de excursionistas no primeiro roteiro da AER

Fonte: A Estrada de Rodagem, n. 36, junho de 1924.

Figura 22 - Preparação do almoço dos excursionistas

Fonte: A Estrada de Rodagem, n. 36, junho de 1924.

Ainda em junho, a seção de Turismo não traz um relato de viagem e sim o texto "A vida ao ar livre, as rodovias e a higiene popular", sobre a importância das viagens e do turismo, que seria uma forma mais democrática de lazer em relação aos esportes, porque poderia ser feito por pessoas de todas as idades:

(...) desportos só beneficiam a mocidade, ao passo que o turismo, os piqueniques, as caçadas, as pescarias etc, oferecem uma fonte de exercícios e divertimentos para todos. Mas, para estes, é necessário o automóvel e o seu complemento – as boas estradas. Nós ainda não compreendemos quantos passeios agradáveis podemos realizar, fazendo uso das estradas construídas pelo Estado e municipalidades e já é tempo que comecemos a compreendê-lo, para aproveitar esse grande

melhoramento – organizando, a princípio, pequenos passeios para, depois, cultivando gradualmente o gosto e o hábito, aproveitar todas as oportunidades (...) patentear assim a nossa apreciação e dando desse modo estímulo à ampliação do programa rodoviário. (...) a Associação possui – e os põe à disposição do público – mapas de estradas, fotografias, lista de hotéis e garagens, informações sobre pontos de interesse etc. (...) As boas estradas são elemento de boa saúde.

Esse texto relaciona a vida ao ar livre, as rodovias e a higiene popular – um aspecto do pensamento higienista do início do século XX, o mesmo que levou a população mais rica para o alto da Avenida Paulista, lugar mais arejado e que já era relacionado à boa saúde.

Na edição de julho-agosto (n. 37-38) há um texto sobre o que os hotéis no interior precisam ter para ser bons para os turistas que chegam das grandes cidades: nada de luxo, somente conforto, limpeza e autenticidade (a ser descrito na parte “Os hotéis do interior”, na descrição da revista, nesta seção).

A edição é dupla (julho e agosto) por causa dos atrasos causados pela Revolução paulista de 1924. Citam o fato no editorial, condenando o movimento. Nessa edição, temos a página “Os novos escritórios da A.E.R”, que se mudou do número anterior para a rua Libero Badaró 90, trazendo na fachada as placas com os serviços prestados pela associação, entre eles o “Turismo”.

Em setembro (edição n. 39), a revista A Estrada de Rodagem passa a se chamar Boas Estradas. Nos meses de setembro, outubro e novembro a seção de Turismo apresenta provas automobilísticas. Os representantes do Setor de Turismo não são listados no expediente, mas o setor deveria existir ainda porque estavam atendendo na nova sede da Associação e também estavam preparando o Guia de Turismo, que seria publicado em 1925.

Uma edição dupla, de dezembro de 1924/janeiro de 1925 fala sobre “Os perigos do turismo”. É uma pauta negativa, que somente mostra as fricções causadas pelo mal comportamento dos visitantes, que deixam restos de piquenique e sujeira nos pontos de parada ao longo do Caminho do Mar, por exemplo. É o primeiro texto negativo sobre Turismo na revista.

Um dos grandes perigos do turismo, até agora completamente despercebido da quase totalidade da nossa população, está na proporção de moléstias infecciosas, por efeito da falta de cuidado dos automobilistas que se detêm em lugares

especialmente pitorescos, para neles fazer refeições, tirar fotografias etc, e os deixam sujos com papéis amarrotados, latas de conserva vazias e outros detritos de pior natureza.

Do ponto de vista das mobilidades, 1924 é um ano de muita agitação, com diversas motivações para a abordagem do Turismo. A principal delas era fazer com que as estradas tivessem um uso maior e mais diversificado, motivo pelo qual o turismo deveria ser pauta. Além da seção de Turismo da revista, foi criado um setor ou seção com representantes do setor automobilístico para tratar da difusão do turismo em automóvel entre os associados. O pano de fundo da AER também era o final da gestão estadual de Washington Luís, que deixaria o governo em maio de 1924.

O setor de Turismo promoveu ao menos uma excursão entre os associados, aproximou as empresas do setor automobilístico e se instalou fisicamente no novo escritório da AER, na rua Libero Badaró, 90, endereço que passou a estampar o Turismo em uma placa em sua fachada (Figura 23), mostrando que esta era uma das cinco principais atividades da associação.

Figura 23: Novos escritórios da A.E.R., com o Turismo na fachada.

Fonte: Revista A Estrada de Rodagem, n.37-38, de julho/agosto de 1924

Entretanto, no final de 1924, as pautas passam a mostrar outros entendimentos do que seria o turismo dali em diante para a revista. Os roteiros turísticos publicados na revista abriam

espaço para os *raids* ou Provas de Turismo. Ao mesmo tempo, a AER preparava-se para lançar um Guia Turístico (batizado como Guia de Turismo) que possibilitaria ao leitor ter todos os detalhes dos roteiros em uma edição de bolso.

4.2.5 Revista Boas Estradas, Ano 5, 1925 (de fevereiro a dezembro, n. 43 a 53)

Em fevereiro (n. 44) chama atenção um infográfico sobre os “espaços de turismo”, sob o título: “Não seja um turista de calçamento! Deixe a cidade – Procure, com o automóvel, pelas boas estradas, os belos aspectos da Natureza, no mar, no campo e na montanha” (Figura 24).

Figura 24: Não seja um turista de calçamento”

Fonte: Boas Estradas, n. 44, fevereiro de 1925.

O desenho analisado é um infográfico, não está na página de turismo, mas logo na página 3, como uma propaganda sobre as possibilidades que a fuga da cidade em automóvel permitiria. O desenho está assinado por “Witello – São Paulo 24”, mas não há informações se o autor

buscou inspiração ou copiou alguma revista estrangeira. A página não fala especificamente sobre os destinos paulistas, mas se enquadra neles, exceto pelos “campos de turismo”, algo que a revista sempre mostrou haver nos Estados Unidos, mas nunca citou algum exemplo brasileiro. Provavelmente, o termo “turista de calçamento” foi escrito por Américo R. Netto, jornalista responsável pela revista, que o utilizou em texto para a revista Paulistano, do Club Paulistano, alguns anos depois.

Nos meses seguintes, foram publicados textos sem referência ao turismo em São Paulo e isso coincidiu com a publicação do “Guia de Turismo”, que inicialmente seria distribuído gratuitamente para os sócios e vendidos para o público em geral. O guia passou a circular em julho e, talvez por isso, tenham cessado as matérias sobre roteiros paulistas. Os anúncios do guia estimulavam aqueles que se interessavam em saber mais sobre possibilidades de viagens de automóvel pelo interior e litoral.

Na edição 51, em setembro de 1925, foi publicado o resumo de informações da Diretoria de Obras Públicas, da Secretaria de Agricultura de São Paulo, com estatísticas do período de 1917 a junho de 1925, sobre os automóveis de carga e passageiros existentes nos municípios paulistas. Em junho de 1925 havia 30.692 automóveis, dos quais 23.569 de passageiros e 9.093 de carga.

Publicou-se uma tabela mostrando a evolução a partir de 1917, onde é possível ver a progressão durante o período em que Washington Luís foi governador do Estado e a quantidade de automóveis que estavam aptos a trafegar pelas novas estradas. No texto, o autor destaca que “é fácil notar que o acréscimo de automóveis acentuou-se muito de 1920 para diante”, saltando de 5.818 para uma frota de 30.692 veículos em 1925.

Entre as matérias “forasteiras” da revista – aquelas que possivelmente são cópias de publicações estrangeiras – destaca-se a do mês de fevereiro, sobre os “Campos de Turismo nos Estados Unidos”. A AER apreciava os campos de turismo (*campings*) norte-americanos. Neste texto somente falam sobre os existentes lá. Nunca falaram de algum em São Paulo ou em outra cidade brasileira. Mas a associação deveria desejar que, algum dia, eles se reproduzissem por aqui. Seria uma motivação para o turismo paulista em estradas, ao mesmo tempo em que supriria a deficiência de quartos de hotéis próximos às estradas.

Após alguns meses de textos sobre o território argentino, orientações de segurança para os automobilistas e também discursos genéricos sobre potencial de turismo no Brasil, somente em agosto é publicado um texto sobre São Paulo. Especificamente, sobre os hotéis do interior, do autor Júlio de Souza, que já havia abordado o tema um ano antes. Porém, desta vez, ele detalha as características de um hotel de luxo e cheio de problemas de conforto, limpeza e estrutura, na cidade “X”, no oeste paulista. O texto é muito bem-humorado, mas ilustra sérias dificuldades da hotelaria do que chamavam de “*interland*” ou “*hinterland*” paulista.

Em 1925, a revista não dá tanto destaque ao turismo, focando esse tema para a página de propaganda do Guia de Turismo, já em circulação.

4.2.6 Revista Boas Estradas, Ano 6, 1926 (de janeiro a dezembro, n. 54 a 65)

Já em 1926, no mês de fevereiro (n. 55), um novo roteiro de passeio é publicado, mas é bem específico, feito sob encomenda à AER: “O príncipe D. Pedro em SP - uma excursão de sua alteza imperial pelo interior do estado”. O roteiro é guiado pelo próprio Antônio Prado Junior, diretor da Associação.

No final, o texto afirma que a AER mostra que é capaz de fazer roteiros atraentes pelas boas estradas. Detalha a excursão preparada para o príncipe e sua família pelo interior do estado, passando vários dias em algumas cidades e se hospedando em hotéis e fazendas do “*hinterland*” paulista. Atendendo ao pedido do príncipe, fizeram a excursão entre os dias 7 e 13 de janeiro de 1926.

Em editorial da revista Boas Estradas de março de 1926 (n. 56), com o título “Prova de Turismo”, a Associação explica os objetivos com este evento que se realizaria em maio daquele ano, em grande extensão do estado:

Representa, pelo seu caráter acentuadamente turístico, um grande esforço de propaganda do nosso interior e uma verdadeira campanha de alcance prático para auxiliar a causa das boas estradas. (...) Desenvolvendo-se o seu trajeto através o território de quase metade dos municípios de São Paulo, cabe aos governos dessas unidades (...) colaborarem com a Associação e com os automobilistas, na defesa, aliás, dos próprios interesses locais. Compete-lhes coligir e sistematizar informações, completadas com a indispensável documentação fotográfica, para que cada turista que tome parte no grande certame possa recebê-las e guardá-las a fim de as estudar

mais tarde, não só como recordação, como também e, principalmente, a título de negócios futuros. (...) a nossa prova de turismo representa ocasião oportuna de grande porção dos municípios paulistas se tornarem melhor conhecidos, mais apreciados, portanto”. (BOAS ESTRADAS, n. 56, p. 1)

O turismo, em forma de prova que passaria por diversos municípios, era uma maneira da Associação tornar esses locais mais conhecidos e, mesmo que não permitissem durante a prova que o motorista parasse para fazer turismo, sugeria que material de propaganda fosse distribuído para estimular visitas futuras. Era uma forma da Associação estimular o turismo em automóvel.

Já em setembro (n. 62), na seção Turismo, é publicado um roteiro fora de São Paulo, no texto “Uma excursão interestadual de Therezópolis a Juíz de Fora”. Relato do médico de Magé, RJ, Armando Paracampo, de sua viagem feita em julho de 1926. Ele parte de Teresópolis (descreve detalhadamente a cidade). Descreve as paisagens e cidades pelo caminho até chegar em Juiz de Fora, que também recebe bom detalhamento com horários e quilometragens. Traz boas fotografias. A pauta de outros estados também é abordada em outubro, com “Um grande reide pelo interior do Brasil - de Goyaz ao Rio de Janeiro, via São Paulo”, mas é um *raid* esportivo.

O último texto interessante sobre roteiro turístico é feito em dezembro de 1926, pelo escritor Raul Bopp: “De São Paulo a Curitiba – Itinerário e impressões de Raul Bopp, enviado especial da A.E.R”. A seção “Vida da Associação” anuncia que Bopp passa a ser colaborador da revista a partir dessa edição. O texto é detalhista quanto à chegada às cidades e os horários, mas não traz descrições de paisagens ou mesmo da história e nem características dos municípios, como era feito nos primeiros anos da publicação. Conta todas as dificuldades do caminho. A mesma viagem rendeu outro relato que Bopp fez, a convite da prefeitura de Curitiba, pela Estrada da Graciosa, por estrada de rodagem. O relato feito originalmente para o Diário da Tarde, de Curitiba, foi parcialmente transcrito na revista Boas Estradas (n. 69, abril de 1927).

Neste ano de 1926, as notícias sobre turismo extrapolam o estado de São Paulo, relatando viagens para o Rio de Janeiro, Goiás e Paraná. As fricções ou dificuldades das viagens surgem novamente, principalmente no texto sobre a viagem a Curitiba. Dessa forma, mostra como as

4.2.7 Revista Boas Estradas, Ano 7, 1927 (de janeiro a dezembro, n. 66 a 77)

O melhor texto desse ano é sobre a necessidade de uma estrada de rodagem ligando São Paulo a Campos do Jordão (Boas Estradas, n. 74, setembro de 1927). Não é da seção de turismo, mas são publicados dois textos sobre a cidade nessa edição. O primeiro, “Campos do Jordão - Como a joia engastada na Serra da Mantiqueira sofre pela falta de boas estradas”, traz várias características favoráveis da cidade, como o clima, as paisagens e conta sua história.

No segundo texto, cita a importância de uma estrada para atrair, não somente parentes das pessoas internadas nas casas de saúde, mas também os turistas para aproveitar as belezas da região.

O texto “Estrada para Campos do Jordão - motivos que justificam sua construção”, escrito pelo Dr. Thadeu Rangel Pestana, especialmente para Boas Estradas cita a importância que o governo do Estado na gestão de Júlio Prestes deveria dar para a construção de uma estrada que ligasse a capital à cidade de Campos do Jordão, na Serra da Mantiqueira. Além da motivação de facilitar a vida dos enfermos que se internavam na estância de cura e de seus familiares, a estrada levaria o turismo para quem apreciasse belas paisagens da Serra da Mantiqueira, aspecto mostrado nas imagens das araucárias e vistas do caminho (Figura 26), traria desenvolvimento econômico para as cidades do entorno, entre outros benefícios à região. O autor afirma que a viagem por estrada de rodagem poderia ser feita em automóvel por pouco mais de quatro horas, enquanto que, pelo trem, demoraria o dia inteiro.

Figura 26: Paisagens de Campos do Jordão

Fonte: Boas Estradas, n. 69, setembro de 1927.

O último texto interessante desse ano e até o final da revista é “Os hotéis no interior - iniciativa da Associação que tem ótima acolhida em toda parte - Como vai ser resolvido o problema”, mostrando uma preocupação da Associação desde o primeiro ano de atividade (explicação sobre essa seção no tópico 3.2 A revista da Associação).

Fora da seção de Turismo, chama atenção o relato de Américo R. Netto (Boas Estradas n. 66, janeiro) sobre o que aconteceu na Bandeira Washington Luís – a procissão de automóveis que saiu de São Paulo para o Rio de Janeiro para assistir à posse de Washington Luís como presidente do Brasil, em novembro de 1926.

O relato detalha que famílias inteiras participaram do evento, que transcorreu bem em boa parte do trajeto da estrada no território paulista, mas que sofreu alguns percalços na porção que ainda não estava finalizada – a ligação entre Rio e São Paulo – o que somente foi feito com a inauguração da estrada Rio-São Paulo, em 1928.

Em 1928, a edição 78-80, reunindo os meses de janeiro, fevereiro e março não trata sobre o turismo e informa em editorial que a revista se tornaria o semanário Boas Estradas, a partir dali.

4.3 INTERPRETAÇÃO: ANÁLISE DE CONTEÚDO PELOS ELEMENTOS DAS MOBILIDADES

Após a análise de 45 textos das seções de turismo da APER e considerando o contexto sócio-histórico em que a associação e a revista existiram, combinado com os elementos de mobilidades de Cresswell (2010), é possível fazer algumas considerações para a Análise do conteúdo de Turismo da revista A Estrada de Rodagem/Boas Estradas.

Considerando mobilidades como constelações ou arranjos de movimentos, representações e práticas (CRESSWELL, 2010 p. 29), as atividades da Associação e de sua revista eram responsáveis por uma constelação de mobilidades, engajando sócios, empresas, políticos e admiradores (aqueles que comungavam com a ideia da necessidade de criação e expansão das estradas de rodagem).

Como a automobilidade é um sistema autossustentado, precisava, naquele período inicial, ter uma complexa estrutura necessária à sua sustentação: pontos fixos de abastecimento e de manutenção, de locais de descanso e de convivência próximo a essas estradas. Com isso, as próprias cidades iriam crescendo e se fortalecendo ao redor dessas estradas. Pela revista, não há como saber qual o impacto dessas mudanças, para o bem ou para o mal, mas elas aconteceram mudando o ritmo da sociedade paulista.

Em relação ao turismo, a Associação estimulava esses municípios a fazer melhorias em suas estradas locais e, dessa forma, somente as cidades mais preparadas poderiam integrar os *raids* e bandeiras da entidade. Assim, com a divulgação dos municípios nesses eventos, haveria um público interessado em conhecê-las. Havia um conjunto de mobilidades que movimentava profissionais, recursos, serviços e imagens desses locais.

Conforme Downes (1994) e Wolfe (2010), a indústria automobilística investia e dava suporte para a Associação, que foi crescendo para atingir um público cada vez maior, o que era conseguido por meio de produtos além da revista, como as feiras ou exposições de automóveis. Três feiras foram realizadas e tinham suporte das indústrias, atraindo visitantes

de vários lugares, inclusive aqueles que vinham de trem do interior do estado para visitar o evento, conhecer as novidades e fazer negócios. O turismo também se fazia dessa forma.

Especificamente sobre os 45 textos analisados a partir dos elementos de mobilidade sugeridos por Cresswell (2010), destacam-se alguns ao longo do tempo na publicação:

Motivação – o viajante era motivado pelas sugestões dadas pela revista. Considerando a motivação para o turismo em estradas de rodagem, não se tratava tanto da facilidade em trafegar em automóvel, mas explorar as novas possibilidades do automóvel nas estradas paulistas recém-construídas. Assim que uma estrada saindo de São Paulo era inaugurada, se fazia um trabalho conjunto de promoção, por meio da revista. Era oferecida uma excursão a membros da imprensa (o que seria hoje conhecido como “famtour”), para que conhecessem a nova estrada antes mesmo de sua inauguração. Na sequência, a seção “Itinerários da APER” fazia um roteiro de turismo por ela. Tanto a excursão da imprensa quanto o roteiro para os turistas eram publicados em detalhes. Exceto pelo texto da viagem pela estrada para Campinas, feito em 1921, as demais publicações de viagens tinham foco turístico. Mostravam como ter a liberdade de guiar a qualquer horário e parar onde quisesse, sem as limitações do trem. Também narravam o desenvolvimento das cidades por onde a rodovia passava. Os roteiros valorizavam a história e a economia de cada cidade. Mostravam que o progresso chegaria ao interior ou “*hinderland*” paulista pelas quatro rodas.

- Velocidade – em se tratando de *velocidade* - sinônimo de poder (CRESSWELL, 2006), somente quem tinha automóvel poderia testá-la, de forma independente, como era propagado. De qualquer maneira, alguns textos pediam para os motoristas terem cautela e não correr com os automóveis, para evitar acidentes. A velocidade é o principal item da modernidade cinética e, apesar dos apelos da Associação de que seus sócios fossem cautelosos ao rodar pelas estradas novas, a sedução de poder controlar a velocidade do veículo que guiavam, fez com que cada vez mais os passeios turísticos dessem espaço na revista para as provas de turismo, que traziam uma forma esportiva e competitiva de trafegar por essas rotas.

Apesar de todo o discurso de velocidade embalado na ideia do automóvel, a realidade dos riscos de acidentes pelas estradas paulistas fazia com que os redatores pedissem prudência aos motoristas. Mesmo nas provas de turismo, a Associação se engajava em

uma “campanha contra a velocidade” para evitar que alguns concorrentes transformassem as estradas em pistas de corrida. Havia uma série de regras a serem seguidas para evitar abusos e quem não as cumprisse seria desclassificado.

- Rota ou trajeto – seguindo pelo ‘canal’ da estrada de rodagem, as excursões e mesmo os *raids* e provas de turismo descreviam a sequência de cidades e atrativos (ou ‘locais pitorescos’) do caminho, mostrando que entre a partida e a chegada havia muitas etapas a serem vencidas, entre dificuldades e paisagens. Foi um dos elementos de mobilidade mais explorados nos textos sobre turismo da revista. Desde 1921, a Associação preocupava-se em recolher informações sobre as rotas de entrada para cada cidade paulista, quais os canais de entrada e saída, por onde trafegar em cada região. Dessa forma, a Associação também conduzia seus participantes a trilhar cada vez mais os caminhos indicados por ela, construindo um imaginário móvel sobre o interior do estado numa perspectiva proto-turística.

A Associação canalizava seus sócios e também incentivava outros estados a criarem suas rotas e fazerem estradas que se ligavam de forma interestadual e mesmo para fora do país, como era o desejo de se criar uma estrada Panamericana. Fortalecendo suas rotas, também possibilitariam chegar a transformar as estradas em *highways*, como as existentes na América do Norte.

O investimento do governo e de particulares nas estradas de rodagem permitiram um consumo elitista pelas rotas canalizadas dos cerca de mil quilômetros de estradas abertas durante o governo de Washington Luís. Algumas ideias pregadas pela revista em propostas de viagens imaginativas por textos e palavras prosperaram, como as visitas à Cachoeira dos Marimbondos, distante 500 quilômetros da capital paulista.

- Ritmo – exceto pelas competições ou provas de turismo, o ritmo era marcado por paradas para refeições, para fotografias ou contemplação e para pernoite em hotéis ou fazendas. Alguns roteiros detalhavam os horários de chegada e permanência em cada lugar.
- Experiência – a descrição de paisagens (‘piscosas’ cachoeiras), além da citação de paradas em lugares para piqueniques – como em frente à gruta batizada com o nome de Washington Luís, eram as experiências mais comuns relatadas na seção de Turismo da revista. Não há relatos de refeições marcantes – exceto de um churrasco feito na excursão organizada pela seção de Turismo. Uma das experiências mais relatadas é a

da visita à Cachoeira de Marimbondos, no Rio Grande, próximo a cidade de Icém, na divisa com a cidade de Fronteira, em Minas Gerais. Um local que se tornou mais acessível com o automóvel.

- Fricção – este elemento é bastante relatado nos textos de turismo, mas não em todos os textos. Os maiores problemas de fricção eram as dificuldades do próprio trajeto, de limitações do automóvel e das chuvas que atrasavam as viagens. A falta de sinalização nos caminhos, como nas saídas das estradas para as cidades, foi relatado como um problema ou fricção. A fricção era o grande problema que a Associação nem sempre mostrava nos roteiros de novas estradas, mas era bem marcado em relatos de excursionistas. Uma das maiores fricções ou dificuldades da Associação era convencer a sociedade sobre as facilidades do uso do automóvel e das estradas de rodagem, algo que foi se dissolvendo com o passar dos anos.

Em uma viagem de automóvel no início do século XX, vários fatores levavam à estagnação (ou fricção), desde a falta de acesso a um carro ou as condições ainda precárias dos mesmos e das estradas. Por outro lado, a motivação em construir estradas e a paixão pela velocidade do automóvel, recém-descoberta por seus entusiastas, eram fatores que impactavam nas relações sociais daquele momento e do poder econômico e social daqueles que conduziam os automóveis e as políticas de construção de estradas.

As seções 3 e 4 trouxeram uma Análise sócio-histórica (a emergência do rodoviarismo no contexto social, histórico e político das primeiras décadas do século XX em São Paulo) e uma Análise formal ou discursiva da revista (a caracterização da Revista A Estrada de Rodagem/Boas Estradas, no contexto das transformações da imprensa para o período). Para tanto, fez-se uma Análise do Conteúdo de números selecionados da revista, tendo por parâmetro o arcabouço conceitual de relevância (mobilidades, turismo e comunicação) – particularmente, a “constelação de mobilidades” (CRESSWELL, 2010) (Seção 2). Na sequência, a seção 5 trará a última fase da HP – Interpretação/reinterpretação.

5 INTERPRETAÇÃO/REINTERPRETAÇÃO: QUAL A INFLUÊNCIA DA AER PARA O DESENVOLVIMENTO DO TURISMO EM SÃO PAULO?

Esta seção encerra a metodologia da HP, com a reinterpretação do conteúdo analisado da revista, considerando o contexto sócio-histórico ao qual fazia parte e incluindo o referencial teórico de mobilidades. A reinterpretação das informações procura responder a principal pergunta da pesquisa, que é saber qual a influência ou o papel da AER para o desenvolvimento do turismo no estado de São Paulo.

Considerando que a revista analisada é uma forma simbólica que representa os pensamentos e expectativas de seu grupo, estão claros os **aspectos intencionais** da publicação em persuadir o leitor sobre a ideia de progresso de São Paulo pela estrada de rodagem, com a utilização de seus automóveis. Os membros da Associação acreditavam na ideia de modernidade e tinham que convencer novos usuários sobre a importância da causa das boas estradas.

Sobre os **aspectos estruturais** da forma simbólica revista, a publicação tinha um padrão de formato, de seções, de propagandas, de periodicidade, de design de capa, de logotipo que era constante, com seções consolidadas. Trazia notícias positivas e de relações públicas da associação, mais do que jornalismo. As referências eram muito claras e objetivas quanto ao automóvel e seu público. A forma simbólica está no contexto da São Paulo do início do século XX, de associações e de uma sociedade que queria permanecer no poder. Afinal, o grupo político que estava à frente da entidade e da revista ressaltou o protagonismo de Washington Luís como principal incentivador das estradas de rodagem, como fundador da entidade, prestando homenagens enquanto ele foi presidente do Estado e quando foi eleito presidente do Brasil.

A revista A Estrada de Rodagem/Boas Estradas utilizou-se de textos bem elaborados, fotografias e propagandas para convencer o paulista, ávido por novidades vindas da Europa e Estados Unidos, a adquirir um automóvel e colocá-lo em marcha pelas estradas de rodagem construídas pelo governo. Neste contexto, o turismo, que já era bem desenvolvido há tempos nesses lugares de referência, passou a ser uma nova meta a ser perseguida pela Associação, ganhando importância entre as atividades da entidade.

Com essas questões em mente, utilizando-se da revista como principal veículo de comunicação, a influência da Associação para o desenvolvimento do turismo em São Paulo se deu de diferentes maneiras:

Difusão da ideia de turismo – a Associação de Estradas de Rodagem colocou a pauta do turismo de forma constante em 45 textos específicos, durante ao menos cinco anos (1922-1927) de forma ininterrupta na revista. A entidade utilizou a ideia moderna de turismo para fazer propaganda das estradas e das mobilidades possíveis com o automóvel.

A Associação passou a dar mais espaço para o turismo em sua revista A Estrada de Rodagem com os “Itinerários da APER”, em 1922, que deu lugar à seção “Turismo”, que durou de 1923 a 1927. Isso contribuiu para o fortalecimento da ideia de que era possível fazer turismo em automóvel utilizando as estradas de rodagem que estavam sendo construídas pelo governo estadual.

Os roteiros passaram a mostrar pontos de parada no caminho para apreciar o horizonte, visitar grutas, cachoeiras e fazendas. Porém, a revista nunca informava se havia animais atravessando a pista, se havia pedestres ou se existiam grandes problemas pelo trajeto, além das fricções criadas pela falta de uma boa estrada para trafegar. As fotografias da revista mostravam estradas limpas, arborizadas, com aspecto tranquilo que levava o olhar para o horizonte.

O turismo mostrado na revista era feito em trajetos possíveis, aparentemente com poucas dificuldades nas estradas. Para os “Itinerários” e para a seção “Turismo” tinham algum grau de aventura, porém, eram em estradas bem estruturadas, mesmo que fossem recém-construídas.

O ritmo dessa mobilidade aumentava no sentido de permitir, com as novas estradas, que a elite passasse a ter nova opção de deslocamento, que aquele que tem poder aquisitivo chegasse a lugares interessantes de forma mais fácil, como na Cachoeira dos Marimbondos, ponto pouco acessível com o trem e que passou a ser um dos pontos mais visitados (ou ao menos mostrados nas páginas da revista da associação).

A Associação, por meio da revista, estimulava tanto o leitor quanto os municípios, o governo, outras entidades e empresas em prol das estradas. A partir da AER, foram criadas outras associações de estradas de rodagem pelo país, começando pelas de Belo Horizonte e Recife.

Também há notícias de entidades no Paraná, Rio Grande do Sul e Santa Catarina formando, elas mesmas, redes para o fortalecimento do rodoviarismo em território brasileiro.

Possibilidades de viagens imaginativas pelas páginas da revista – a viagem imaginativa (Urry, 2000, 2007) era estimulada em fotografias – ainda um recurso não tão explorado por essa publicação – mas, principalmente, em ilustrações de pessoas em seus carros em estradas tranquilas, bucólicas e sem problemas. Os anúncios também traziam imagens positivas e bem exploradas. Os anúncios da Mappin Stores pegavam carona na ideia de turismo, ao oferecer pesados casacos Lancaster para homens, além de chapéus e luvas, todos para o turismo em automóvel (apenas para mostrar um exemplo a ser melhor explorado em estudos futuros). A viagem imaginativa permitida pelos textos, fotografias, ilustrações e propagandas passou a ser uma possibilidade viável a ser concretizada pelas estradas paulistas.

É curioso, ou sintomático, que não haja fotos de excursionistas no litoral. Há textos sobre viagens pela serra do mar, mas talvez pela seriedade da revista de uma associação, não há imagens de banhistas, por exemplo. As imagens surgiam nas publicações de variedades, como as revistas *A Cigarra* e *A Vida Moderna*, entre outras.

O Turismo como desenvolvimento – a mobilidade da ideias e de modelos se dá o tempo todo, com a inspiração no movimento americano *Good Roads*, em conjunto com a cultura da automobilidade que começava a se espalhar, não somente aqui, mas em vários países do norte e do sul. Não é por acaso que os textos da revista *A Estrada de Rodagem/Boas Estradas* sempre se referiam à necessidade de construção e manutenção de “boas estradas” para o pleno desenvolvimento de São Paulo. Uma vez que o Estado já contava com uma rede de estradas construídas ao final do governo de Washington Luís, a revista muda de nome para *Boas Estradas*, mais adequado às necessidades da entidade (edição n. 39, setembro de 1924), edição em que é feita uma homenagem a Washington Luís.

As mobilidades de ideias também apareciam em algumas matérias da seção de Turismo da revista. Quando eram mais raros os roteiros detalhados, seja por falta de material novo ou mesmo com a finalidade de reforçar o tema, eram publicadas entrevistas extraídas de jornais brasileiros em que os entrevistados falavam sobre as possibilidades de desenvolvimento do turismo no Brasil. Em uma das entrevistas, um americano trazia o exemplo do turismo na Califórnia como um bom modelo para o Brasil. Outro texto, do colaborador Júlio de Souza,

feito especificamente para a revista, falava sobre as possibilidades do Turismo como propaganda e era taxativo: somente com investimento do governo e incentivo ao setor privado, seria possível aproveitar o potencial das belezas naturais do Brasil para o Turismo, na década de 1920.

Por outro lado, uma tentativa de mostrar os “campos de turismo” norte-americanos (loais para acampamento) como uma boa ideia a ser imitada, não teve resultados imediatos. Não existiam estímulo do governo e nem tantos automóveis nas estradas, ao contrário dos Estados Unidos. Os *campings*, segundo a revista, ajudariam a suprir a falta de hospedagem adequada no interior do estado. Além da possível falta de leitos de hotéis, parecia faltar bons serviços e autenticidade a alguns existentes, conforme descreve o colaborador Júlio de Souza, na edição de agosto de 1925 (n. 50).

A “catequese” da AER atingia atores diferentes da sociedade – interessante notar que era uma revista da elite para a elite, que acreditava fazer a “catequese” do automóvel. Entre os sócios, havia pessoas físicas, empresas, outras associações, inclusive a Sociedade Beneficente de Chauffeurs, que era formada para atender os motoristas profissionais que, portanto, não eram da mais alta elite. Isso demonstra que a Associação cumpria o que publicava no expediente da revista: que eram bem-vindos como sócios todos os que simpatizavam com a causa das estradas de rodagem desde que, obviamente, tivessem condições de pagar as taxas de anuidade da entidade. A AER não chegou a ter dez mil sócios em todo o estado, mas teve grande influência pelo que representava.

Eventos promoviam (indiretamente) o turismo – as páginas de Turismo passaram a divulgar “Provas de Turismo” que, *a priori*, não são atividades turísticas. Porém, por meio delas, a entidade queria, além de promover as estradas de rodagem, estimular o turismo e o desenvolvimento no interior do estado. Isso porque, em editorial da revista, a Associação deixava claro para os municípios paulistas que essas provas somente passariam pelas cidades que tivessem alguma estrutura de estradas municipais que se ligassem às estaduais.

Os membros da entidade faziam visitas técnicas para verificar se as cidades que previam no roteiro estavam aptas para receber uma prova de Turismo. A entidade também instruía os municípios a providenciarem propagandas, mapas e informações sobre os atrativos do município e justificavam, dizendo que seria uma forma de atrair os participantes da prova para

uma visita em uma próxima oportunidade, com tempo para se hospedarem e usufruírem dos pontos pitorescos e da hospitalidade local.

Portanto, teria vantagem sobre os demais, o município que oferecesse rotas seguras e atrativos para os turistas em automóvel. É o que Borges e Bellagamba (2016, p. 35) observaram na inauguração da estrada Rio-Petrópolis (1928), sobre os esportistas e espectadores que “assumiam a condição de novos viajantes ajudando a divulgar locais que ganhavam, com o tempo, a condição de destinos turísticos”. Era a mesma ideia que a Associação queria estimular no interior de São Paulo.

Então, nesse sentido, o turismo para a Associação significava uma forma de progresso e desenvolvimento para o interior do Estado, a partir da estrutura de estradas de rodagem, de maneira mais eficiente e moderna do que pelo trem.

A instituição de um grupo para pensar o Turismo na entidade – o turismo na entidade foi muito levado a sério, ao se criar um setor específico em 1924 para esse tema. Com esse núcleo, o “Turismo” chegou a estar estampado em uma placa na fachada do prédio da Associação, entre os cinco principais propósitos ou serviços oferecidos pela entidade. Nelas estava escrito: Turismo, Boas Estradas, Demonstrações de Construção, Demonstrações de Conservação e Serviço de Informações.

A indústria automobilística investia no desenvolvimento da Associação, tinha influência nas decisões e isso fica claro a partir da criação desse setor de turismo na entidade, cujos membros são da indústria de automóveis, pneus e combustível. As datas são marcantes: o setor é criado em 1924 e a seção que fala sobre Turismo na revista é estabelecida em 1923, coincidindo com o momento em que a Associação passa a organizar exposições de automóveis em São Paulo (1923, 1924 e 1925) e também as Provas de Turismo que eram divulgadas pelos jornais e passavam pelas ruas e estradas de diversas cidades do interior do estado. Eram as formas de atrair um público maior que ainda não tinha automóvel, mas podia sonhar em tê-lo.

Também era função do Setor de Turismo ampliar a rede de hotéis, garagens e restaurantes que ofereciam ao menos 10% de desconto em serviços para os membros da Associação de Estradas de Rodagem, criando-se um grupo de vantagens exclusivas para os associados e fidelizando serviços.

Esse setor ou grupo realizou ao menos uma excursão oficial e conseguiu ampliar a rede de descontos para membros da AER em hotéis, garagens e oficinas pelas cidades do interior e litoral paulista. Foi um grupo forte que pautou os rumos do Turismo na Associação e em sua revista. Ao mesmo tempo, era consolidado o Guia de Turismo (guia turístico) da AER, um livro de bolso lançado em 1925 com informações preciosas para os viajantes sobre as estradas, serviços e sinalização das estradas paulistas.

O guia turístico é uma ideia desde o segundo ano de publicação da revista, porque era onde se divulgavam os resumos de informações dos municípios que a Associação conseguia com os representantes ou delegados de cada cidade. A compilação desses dados e de outros que fossem interessantes para o viajante em quatro rodas somente se tornou realidade com o setor que tratava especificamente do assunto do turismo na associação. O guia de bolso foi lançado em 1925, vendido para sócios e demais interessados e passou por algumas correções que eram publicadas na revista, enquanto um novo guia era prometido e nunca realizado.

Pela atuação anterior à chegada do Touring Club em São Paulo – no momento em que ainda não existia Touring Club de São Paulo, que se estabelece somente em 1933, a Associação de Estradas de Rodagem começou a promover a ideia de turismo em automóvel em São Paulo. Antônio Prado Júnior, ex-diretor da AER assumiu a direção do Touring Club de São Paulo²¹, o que pode mostrar o quanto de influência ou semelhança havia entre as duas entidades.

A nova tecnologia do automóvel possibilitou ampliar – ou mesmo constituir – as mobilidades turísticas e os encontros sociais diversos, interações e novos padrões consumo de viagem (COLES; HALL; DUVAL, 2005). Esses grupos de famílias ou amigos se reuniam em automóveis, faziam passeios e piqueniques ou paravam em hotéis, podendo fazer passeios de um dia inteiro, de uma forma mais descontraída ou ao menos com mais aventura, do que seriam feitos pelo trem e registravam o encontro em fotografias que eram enviadas para a revista. A experiência era materializada em grupo, onde todos os carros eram identificados por flâmulas ou imãs da Associação.

²¹ Notícia sobre o Touring Club de São Paulo publicada na revista O Paulistano, de março de 1933. Publicação do Club Atlético Paulistano e escrita por Américo R. Netto, ex-diretor da revista da Associação de Estradas de Rodagem.

6 CONCLUSÕES

Após a finalização de todas as etapas da HP, sendo a última a reinterpretação da presença do turismo na revista e na Associação, ainda é preciso reforçar algumas conclusões sobre todo o estudo, para finalizar a dissertação.

Estudar o turismo em São Paulo no contexto da expansão das estradas de rodagem em São Paulo no início do século XX significa entender o quanto estão entrelaçadas as relações de mobilidade e poder refletidas nos textos da revista A Estrada de Rodagem/Boas Estradas. A **ideologia** (THOMPSON, 2011) está presente a todo momento na publicação da AER, seja nos valores patrióticos exaltados (progresso de São Paulo, não como locomotiva do Brasil, mas como um moderno motor de muitos cavalos), seja pela ideia de bandeirantismo sobre rodas e pela valorização do desenvolvimento paulista. As cidades descritas nesses roteiros sempre são prósperas e até mesmo as suas indústrias e aspectos econômicos são ressaltados.

Enquanto mídia, a revista A Estrada de Rodagem/Boas Estradas foi longa, circulando sem interrupções por oito anos. Havia falhas em alguns meses de publicação, mas eram poucas e em condições específicas, como durante a Revolução Paulista, em 1924, ou quando havia problemas técnicos em gráficas. Foi uma publicação com ritmo constante, com a motivação de levar a palavra da modernidade cinética para todos os membros da elite paulista no final da Primeira República. Em meio às ideias modernas, o turismo marcou presença em mais da metade das 80 edições. Enquanto veículo de comunicação estava mais próximo do marketing institucional do que um produto jornalístico. Porque apresentava somente os benefícios do uso do automóvel e da construção de estradas.

Na última edição da revista (n. 78-79 e 80), relativa aos meses de janeiro a março de 1928), o editorial informa que, a partir da edição seguinte, a revista Boas Estradas se tornaria um jornal semanal (semanário). Somente naquela edição o texto faz uma “confissão” das intenções iniciais da revista em seus primeiros anos – 1921 e a partir de 1922 – quando esta foi reformulada graficamente: era preciso fazer um “catecismo estradal”, para convencer os leitores de que andar de automóvel pelas estradas paulistas era uma boa ideia. A própria revista tinha um ritmo mensal para fixar ideias, imagens que eram representações de um conceito a ser incutido para motivar o consumo do automóvel, das estradas e das paisagens recém-descobertas.

A ideia de expansão rodoviária a partir de São Paulo no início do século 20 é fruto de uma **constelação de mobilidades** que tinham o automóvel como eixo principal, com base na imagem de poder e liberdade que essa nova máquina suscitava. Junto com o carro, eram importadas as propagandas das grandes empresas de equipamentos e combustíveis. A criação de uma instituição paulista para a difusão das ideias das estradas de rodagem não era isolada, fazia parte da difusão da indústria automobilística internacional. Tanto o automóvel como o turismo significavam progresso, algo almejado pela elite política e social paulista.

Em nenhum momento, a revista *A Estrada de Rodagem/Boas Estradas* apresenta grandes problemas quanto ao que poderia ser encontrado à beira das estradas paulistas: pobreza, moradores da região ou mesmo a poeira levantada nas viagens – se existiam, nunca fizeram parte das discussões e preocupações da revista. Nela, somente a exaltação da indústria automobilística. Neste contexto, o turismo em automóvel era sempre uma boa ideia – a “fuga” das cidades com ruas congestionadas rumo ao interior ou litoral, com diversas possibilidades de distrações e diversões, como divulgava a ilustração/infográfico “Não seja um turista de calçamento”, de 1925.

As descrições dos municípios não são aleatórias, valorizam a importância econômica de cada cidade e sua história. Os detalhes quanto à distância em quilômetros, pontos de paradas e pousos são fundamentais para ajudar outros viajantes – os leitores da revista.

Toda a política de expansão de estradas de rodagem do governo Washington Luís está documentada na revista da Associação de Estradas de Rodagem, concentrando as ideologias que relacionavam o automóvel ao progresso de São Paulo e do Brasil. Não se pode dissociar sua imagem da entidade que ajudou a criar, ainda em seu mandato como prefeito de São Paulo (1917-1919). Naquele período, realizou o 1º e o 2º Congresso Paulista de Estradas de Rodagem, momentos em que os congressistas criaram e fortaleceram a Associação Permanente de Estradas de Rodagem (APER), que já previa em seus estatutos a criação de uma revista para divulgação das ideias ligadas às estradas de rodagem e o automóvel.

A estrada de rodagem em São Paulo foi o motor de uma outra fase de desenvolvimento do estado de São Paulo, que se utilizou dos caminhos paralelos aos da ferrovia, mas que mudaram a forma de deslocar-se pelo território paulista. As estradas de rodagem ressignificaram a forma de viajar da elite paulistana. Deram a ela a possibilidade de ter um

meio exclusivo, com o automóvel no início do século XX, de testar limites com o novo meio de transporte.

A Associação, que em seus últimos anos se chamava Associação Paulista de Boas Estradas (APBE) e sua publicação, deixaram de existir com o final do governo de Washington Luís, em 1930, deixando cerca de oito mil sócios. Mesmo assim, o desenvolvimento das estradas de rodagem seguiram adiante e, aos poucos, tomavam totalmente o lugar da ferrovia em São Paulo.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho não almejou encontrar o momento inicial do turismo no estado de São Paulo ou contar toda sua história e nem mesmo esgotar a abordagem do turismo em automóvel nesta região – ainda que, inegavelmente, a pesquisa se configure como um aporte para a historiografia do turismo no país.

O percurso da pesquisa teve início com algum conhecimento de história da imprensa e uma grande vontade de estudar o turismo publicado em revistas antigas. As ideias foram tomando forma, ligando-se a outras que traziam novos conceitos e diferentes estudos. Foi um grande aprendizado de caminhos possíveis com a interdisciplinaridade do Turismo.

Após a finalização desse trabalho, percebe-se que há ainda **diversas possibilidades de estudos futuros** sobre o passado do turismo em São Paulo. Os diferentes conceitos trabalhados nesta dissertação sobre as mobilidades do passado e do turismo, da expansão da malha rodoviária paulista e das comunicações, todas elas têm em comum a manipulação do discurso e das narrativas. Há espaço para o estudo do turismo e dessas relações de poder na história do turismo.

Até os dias atuais, a infraestrutura radial de estradas de rodagem no estado de São Paulo é utilizada, reforçando a ideia de que as tecnologias de estradas demoram a mudar (DIVALL; POOLEY, 2005). Agora chamadas de rodovias, essas estruturas que possuem “icônica presença” (REVILL, 2014) na imaginação dos usuários, continuam sendo utilizadas pelos turistas. São, atualmente, os únicos caminhos, após a desestruturação das estradas de ferro. Porém, já existem projetos para a **reativação de trechos de estradas de ferro**, de uso para o turismo. É o caso dos recentes estudos para reativar a estrada de ferro São Paulo-Santos, em um roteiro de trem que passaria por Paranapiacaba e teria ponto final na antiga estação do Valongo, em Santos. É grande a torcida saudosista por sua reativação, mesmo que seja somente para o turismo.

Esse seria um dos temas interessantes a serem estudados em **constelações de mobilidades de turismo**. Aliás, as possibilidades de pesquisa sobre o turismo em São Paulo no início do século XX estão longe de se esgotar. Tendo como fonte somente a revista A Estrada de Rodagem/Boas Estradas, ainda é possível analisá-la sob outros aspectos e enfoques teóricos.

Um deles seria um estudo mais aprofundado com as **imagens da revista** – entre fotografias e ilustrações, há diversos aspectos a serem explorados. Seria possível utilizar a metodologia da análise iconográfica e interpretação iconológica de Kossoy (2009), que ficou totalmente de fora desta dissertação, por fugir do escopo da análise de texto. Entretanto, a partir de análise de fotos da revista A Estrada de Rodagem, feita para uma disciplina do mestrado, verificou-se ser possível aprofundar estudos sobre turismo e sociedade com imagens da revista.

Outro tema relevante e merecedor de novos olhares seria um **perfil dos redatores da revista**, entre eles Américo R. Netto (editor da revista), Júlio de Souza (que escreveu sobre hotéis no interior) e mesmo a participação do poeta e escritor Raul Bopp, que assina ao menos uma matéria em 1927 e configura como colaborador a partir dali.

Mesmo um estudo mais aprofundado sobre as **infraestruturas das automobilidades** (REVILL, 2014) seria possível, para se analisar o que essas estradas ainda guardam do passado, o que está registrado em suas curvas e marcos. Seria algo a se complementar com **memórias de viagens** (além das representações em fotografias e propagandas).

Os movimentos, representações e práticas são políticos e implicam nas formas de dominação e produção de poder. Isso estava muito claro a todo momento nas ideias da Associação, em suas atividades e em sua revista. É o período de crescimento do automobilismo (GIUCCI, 2004) e não há espaço para falar sobre os mais pobres, os iletrados e nem para as mulheres. Aliás, **poucas mulheres aparecem em fotos da revista**; nenhuma delas fez parte da diretoria da Associação (ao menos até 1928) e se surgiam na revista, era de forma muito discreta. A participação de mulheres nas associações e no turismo desse período poderia ser aprofundada.

Portanto, as possibilidades de novos estudos, a partir da revista e desta dissertação ainda são grandes e podem colaborar para o entendimento da evolução das mobilidades, da imprensa e do turismo em São Paulo.

REFERÊNCIAS

A ESTRADA DE RODAGEM. São Paulo: Associação de Estradas de Rodagem. 1921-1924. n. 2-7, 13-25, 27-30, 32, 33, 36-38. Mensal. Arquivo Público do Estado de São Paulo.

_____. São Paulo: Associação de Estradas de Rodagem. 1921-1924. n. 1, 8-12, 26, 31, 34-35. Mensal. Biblioteca Nacional.

ALLIS, T. Análises de fluxos turísticos em espaços urbanos: desenvolvimento e aplicação de métodos móveis em Itu (SP). **Anais do Seminário Anptur**, 2016. Disponível em: <https://www.anptur.org.br/anais/anais/files/13/615.pdf>. Acesso em 12 abr. 2017.

ASSUNÇÃO, P. **História do Turismo no Brasil entre os séculos XVI e XX. Viagens, espaço e cultura**. Barueri: Manole, 2012.

ASPERÓ, M. J. G. El automovilismo deportivo en México. Sus primeros clubes y competencias (siglo XX). **História Crítica**, n. 61, p. 105-123, , jul-set 2016, DOI: [dx.doi.org/10.7440/histcrit61.2016.06](https://doi.org/10.7440/histcrit61.2016.06).

BARDIN, L. **Análise de Conteúdo**. Lisboa: Edições 70, 2009.

BAUER, M. W., GASKELL, G. **Pesquisa qualitativa com texto: imagem e som. Um manual prático**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2002.

BOAS ESTRADAS. São Paulo: Associação de Estradas de Rodagem. 1924-1928. n. 39, 42, 43, 45. Mensal. Biblioteca Mário de Andrade.

_____. São Paulo: Associação de Estradas de Rodagem. 1924-1928. n. 40, 41, 44, 46-80. Mensal. Arquivo Público do Estado de São Paulo.

BORGES, V. L. B.; BELLAGAMBA, C. O turismo na cidade do Rio de Janeiro: História e Humor nas Revistas Ilustradas da década de 1920. **Revista Cenário**, v. 2, p. 31-46, 2014.

BRAGLIA, N. C. **Pauliceia de ontem: as revistas ilustradas e o viver urbano nas primeiras décadas do século XX**. Mestrado em História Social. São Paulo: Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 2011.

BOOTH, R., ERRÁZURIZ, T., SINGH, D. Z., PIGLIA, M. Thinking about Mobilities as Cultural Encounters. A Conversation with Guillermo Giucci. **Mobility in History**. v. 7, p. 27-35, 2016.

CAMARGO, H. L. **Uma pré-história do turismo no Brasil: recreações aristocráticas e lazeres burgueses (1808-1850)**. São Paulo: Aleph, 2007.

_____. Fundamentos Multidisciplinares do Turismo: História. In: TRIGO, L. G. G. **Turismo, como aprender, como ensinar**. São Paulo: Senac, 2008.

CAPELATO, Maria Helena. **Os arautos do liberalismo. Imprensa paulista 1920-1945**. São

Paulo: Brasiliense, 1989.

CASTRO, C. Narrativas e imagens do turismo no Rio de Janeiro. *In*: Gilberto Velho (Org.). **Antropologia urbana: cultura e sociedade no Brasil e em Portugal**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 3ª ed., p. 80-87, 2006.

CASTRO, C. A Natureza Turística do Rio de Janeiro. *In*: BANDUCCI, A. BARRETTO, M. **Turismo e identidade local: uma visão antropológica**. Coleção Turismo. Campinas, SP: Papirus, 2001.

CAVENAGHI, A. J. Hotéis paulistanos: das razões da hospedagem urbana na cidade de São Paulo e as notícias em almanaques e memoriais do século XIX. **Revista Turismo em Análise**, v. 22, n. 1, p. 119-145, 2011.

CHIZZOTTI, S. **Pesquisa em ciências humanas e sociais** [livro eletrônico]. São Paulo: Cortez, 2018.

CORREIO PAULISTANO. **Ecos do Congresso Sul-americano de Turismo**. 18 jan. 1930, p. 4. Arquivo Público do Estado de São Paulo.

CRESWELL, T. Towards a politics of mobility. **Environment and Planning**, Part D Society and Space, vol. 28, p. 17-31, 2010.

_____. **On the move**. Mobility in the modern western world. New York, NY: Routledge, 2006.

CRUZ, H. de F. (Org.). **São Paulo em revista – Catálogo das publicações da imprensa cultural e de variedades paulistana, 1870-1930**. São Paulo: Arquivo do Estado, 1997.

_____. PEIXOTO, M. R. C. Na oficina do historiador: conversas sobre história e imprensa. **Projeto História**, São Paulo, n. 35, p. 253-270, dez. 2007.

COLES, T.; HALL, C. M.; DUVAL, D. T. Mobilizing Tourism: A Post-disciplinary Critique. **Tourism Recreation Research**, n. 30, v. 2, p. 36, 2005.

DAIBERT, A. B. D. Origens do Turismo Organizado no Rio de Janeiro: a revista brasileira de turismo na década de 1920. *In*: **Revista Rosa dos Ventos**, v. 6, n. 2, p. 152-163, abr-jun, 2014.

DEBES, C. **Washington Luís (1869-1924)**. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 1993.

DENCKER, A. de F. M. **Pesquisa em Turismo: planejamento, métodos e técnicas**. São Paulo: Futura, 1998.

DIVALL, C; HINE, J.; POOLEY, C. Introduction. Why does the past matter? **Transport Policy: Learning Lessons from History**, Routledge, 2016.

DIVALL, C. Mobilizing the history of technology. **Technology and Culture**, v. 51, n. 4, p. 938-960, 2010.

DOWNES, R. Autos over rails. How US business supplanted the British in Brazil, 1910-28. **Journal of Latin American Studies**, v. 24, n. 3, p. 551-583, oct. 1992.

ELEUTÉRIO, M. L. Imprensa a serviço do progresso. In: MARTINS, Ana Luiza e LUCA, Tania Regina (Org.). **História da Imprensa no Brasil**. São Paulo: Contexto, 2011.

FAUSTO, B. **História do Brasil**. São Paulo: Edusp, 2008.

FEATHERSTONE, M. The car system. **Theory, Culture & Society**, v. 21, n. 4-5, p. 1-24. Londres: Sage, 2004. DOI: 10.1177/0263276404046058.

FREIRE-MEDEIROS, B. CASTRO, C. Destino: cidade maravilhosa. In: CASTRO, C. GUIMARÃES, V. L. MAGALHÃES, A. M. **História do Turismo no Brasil**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2013.

GASTAL, S; CASTRO, M. N. A construção do campo do turismo: o papel do Touring Club no Rio Grande do Sul. In: CÂNDIDO, L. A; ZOTTIS, A. M. (Orgs.). **Turismo: múltiplas abordagens**. Novo Hamburgo, RS: Feevale, p. 30-41, 2008.

GATTAL, Z. **Anarquistas, graças a Deus**. [São Paulo-Santos, ida e volta. p. 17-18]. Rio de Janeiro: Record, 2001.

GIUCCI, G. **A vida cultural do automóvel: percursos da modernidade cinética**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004.

GOOD ROADS MAGAZINE. **Capa**. n. 1, jan. 1892. Domínio público. Disponível em: <https://books.google.com/books?id=MJgSAAAAYAAJ&pg=PP7#>

GUIMARÃES, V. L. O turismo brasileiro nas páginas dos jornais paulistanos Folha da Manhã e Folha da Noite (1930-1945). In: _____. **História do Turismo no Brasil**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2013.

_____. **O turismo levado a sério: discursos e relações de poder no Brasil e na Argentina (1933-1946)**. Tese (Doutorado em História Comparada). Universidade Federal do Rio de Janeiro. Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Rio de Janeiro, 2012.

HAMMERL, P. C. Campos do Jordão (SP): de estância de saúde a estância turística. In: C. Castro & V. L. Guimarães & V. L. Magalhães (Orgs.). **História do turismo no Brasil**, pp. 165-176, Rio de Janeiro, RJ: FGV, 2013

HANNAM, K.; BUTLER, G.; PARIS, C.M. Developments and key issues in tourism mobilities. **Annals of Tourism Research**, n. 44, p. 171-185, 2014.

HANNAM, K.; SELLER, M; URRY, J. Editorial: Mobilities, Immobilities and Moorings. **Journal Mobilities**, v. 1 (1), 1-22, Routledge, 2006 <https://doi.org/10.1080/17450100500489189>

KOSSOY, B. **Fotografia & História**. 3ª ed. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2009.

KUNZ, J. G. As mobilidades turísticas como objeto de pesquisa: um panorama dos periódicos estrangeiros (2000-2014). **Revista Rosa dos Ventos - Turismo e Hospitalidade**. v. 7, n. 3, p. 377-391, jul-set, 2015.

DOI: <http://dx.doi.org/10.18226/21789061.v7iss3p377>.

LARSEN, J. Tourism mobilities and the travel glance: experiences of being on the move. **Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism**, 1:2, 80-98,

DOI: 10.1080/150222501317244010 , 2010.

_____. Tourism Mobilities and the Tourist Glance: the 'Tourist Gaze' in Motion. Dept. of Sociology, Lancaster University, 2001. Manuscrito não publicado. In: **PLURAL**, Revista do Programa de Pós-Graduação em Sociologia da USP, São Paulo, v. 23, n. 2, p. 142-155, 2016.

LEMOS, A. A Cultura da Mobilidade. **Revista Famecos**, Porto Alegre, n. 40, dezembro 2009, p. 28-35. Disponível em

<http://revistaseletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/revistafamecos/article/view/6314/4589>.

Acesso em 15 abr. 2018.

LUCA, T. R. de. História dos, nos e por meio dos periódicos. In: PINSKY, C. B. (Org.). **Fontes Históricas**. 3. ed. São Paulo: Contexto, 2015.

MARTINS, A. L. **Revistas em revista: imprensa e práticas culturais em tempos de República, São Paulo (1890-1922)**. São Paulo: Edusp, FAPESP, Imprensa Oficial do Estado, 2001.

MARTINS, A. L., LUCA, T. R. **Imprensa e a cidade**. São Paulo: Editora UNESP, 2006.

_____. (Org.). **História da Imprensa no Brasil**. São Paulo: Contexto, 2011.

MELO, V. A. O automóvel, o automobilismo e a modernidade no Brasil (1891-1908). **Revista Brasileira de Ciência e Esporte**, Campinas, v. 30, n. 1, p. 187-203, set. 2008.

MENDES, R. M; MISKULIN, R. G. S. **A análise de conteúdo como uma metodologia**. Cad. Pesqui., São Paulo, v. 47, n. 165, p. 1044-1066, set. 2017. <http://dx.doi.org/10.1590/198053143988>.

MINAYO, M. C. **Pesquisa social: teoria, método e criatividade**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2009.

MOM, Gij. **Atlantic Automobility: Emergence and Persistence of the Car, 1895-1940**. Berghahn Books, 2014.

_____. Roads without rails. European Highway-Network Building and the Desire for Long-Range Motorized Mobility. In: **Technology and Culture**, v. 46, n. 4, p. 745-772, 2005.

MORAES, R. Análise de conteúdo. **Revista Educação**, Porto Alegre, v. 22, n. 37, p. 7-32, 1999.

MORAGLIO, M. Real ambition or just coincidence? The Italian fascist motorway projects in inter-war Europe. **The Journal of Transport History**, v. 30, n. 2, p. 168-182, Londres: Sage,

2012.

_____. Seeking a (new) ontology on transport history. **The Journal of Transport History**, v. 38, n. 1, p. 3–10, 2017.

MORAGLIO, M.; SINGH, D. Z. The life of modern roads: Spill-overs of automobile infrastructure. **The Journal of Transport History**, v. 37, n. 2, p. 123-128, Sage, 2016. DOI 10.1177/0022526616665120

MULLER, D. e WEBER, H. Traffic. On the historical alignment of media and mobility, **Transfers**, 3:1, p. 65–74, 2013.

NAZÁRIO, H. R., REINO, L. S. S., MANFREDINI, R. A hermenêutica de profundidade e suas aplicações. **Linguagens - Revista de Letras, Artes e Comunicação** ISSN 1981-9943 Blumenau, v. 10, n. 2, p. 288-305, mai./ago. 2016

NOGUEIRA, M. A. de F. **Mobilidade em potência e discurso publicitário na sociedade globalizada. Brasil, 1982-2014**. Tese de doutorado em História, Política e Bens Culturais. Rio de Janeiro: FGV CPDOC, 2015. Disponível em: <https://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/handle/10438/13704>

O ESTADO DE SÃO PAULO. **Ford Touring Club**. 22 fev. 1920, p. 4. Acervo Estadão. Disponível em: www.acervo.estadao.com.br

OTTO, N. Globalizando o olhar do turista, de John Urry. **Plural**, v. 23, n. 2, p. 142-155, 31 dez. 2016.

PADILHA, M. **A cidade como espetáculo: publicidade e vida urbana na São Paulo dos anos 20**. São Paulo: Annablume, 2001.

PANOSSO NETO, A. **Filosofia do Turismo: teoria e epistemologia**. São Paulo: Aleph, 2005.

PEREIRA, R. M. Desvendando o “sertão” paulista sobre as rodas de um automóvel (1908-1923). **Anais do Congresso Nacional de História**, 2009.

PIGLIA, M. **Autos, rutas y turismo: El Automóvil Club Argentino y el estado**. 1ª ed. Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores. 2014.

PIRES, M. J. **Raízes do turismo no Brasil: Hóspedes, hospedeiros e viajantes do século XIX**. São Paulo: Manole, 2001.

O'DONNELL, J. **A invenção de Copacabana. Culturas urbanas e estilos de vida no Rio de Janeiro (1890-1940)**. Rio de Janeiro: Zahar, 2013.

PILAGALLO, O. **História da imprensa paulista. Jornalismo e poder de D. Pedro I a Dilma Rousseff**. São Paulo: Três Estrelas, 2012.

POOLEY, C. Mobility and History – Towards an integrated research and teaching agenda. In:

Mobility, Migration and Transport. Palgrave Pivots on Migration History. Palgrave Macmillan, 2017.

_____. **How people moved: researching the experience of mobility in the past. Local population studies**, 82, p. 63-70, 2009.

Disponível em: [http://www.research.lancs.ac.uk/portal/en/publications/-\(e0890a3c-0edd-46e1-b911-be3e7734718f\).html](http://www.research.lancs.ac.uk/portal/en/publications/-(e0890a3c-0edd-46e1-b911-be3e7734718f).html). Acesso em: 14 mai 2018.

_____. Uncertain mobilities: a view from the past. **Transfers**, v. 3, n. 1, p. 26-44, 2013. DOI: 10.3167/tranS.2013.030104

POOLEY, C.; TURNBULL, J.; ADAMS, M. **The impact of new transport technologies on intraurban mobilities: a view from the past.** Environment and Planning A: Economy and Space. v. 38, n. 2, 2006.

_____. **A mobile century? Changes in everyday mobility in Britain in the twentieth century.** London: Routledge, 2005.

RAGO, M. A invenção do cotidiano na Metrópole: sociabilidade e lazer em São Paulo, 1900-1950. In: PORTA, P. (Org.). **História da cidade de São Paulo.** São Paulo: Paz e Terra, p. 387-436, 2004.

REIS, N. G. Cultura e estratégias de desenvolvimento. **Caderno pesquisa LAP.** FAU-USP, 1998.

_____. **Memória do transporte rodoviário. Desenvolvimento das atividades rodoviárias de São Paulo.** CPA Consultoria de Projetos e Artes, 1995.

REJOWSKI, M. (Org.). **Turismo no percurso do tempo.** São Paulo: Aleph, 2002.

REVILL, G. Histories. In: ADEY, P. BISSEL, D. HANNAM, K. MERRIMAN, P. SELLER, M. **The Routledge Handbook of Mobilities.** New York, NY: Routledge, 2014.

ROBERT, K. Automovilidades. In: SINGH, D. Z.; GIUCCI, G; JIRÓN, P. (Org.). **Términos clave para los estudios de movilidad em América Latina.** Buenos Aires: Editorial Biblos, 2018.

RODRIGUES, E. **Pequena história da imprensa social no Brasil.** Florianópolis: Insular, 1997.

SALAZAR, N. B. Keywords of Mobility: A Critical Introduction. In: SALAZAR, N. B. and JAYARAMHERE K. (eds.). **Keywords of Mobility. Critical Engagements.** New York, Oxford: Berghahn, p. 1-12, 2016.

SÁVIO, M. A. C. Há Liras de Orfeu em todos os automóveis: as feiras automobilísticas e as seduções do automóvel em São Paulo, nos anos 20. **Cadernos do CEOM** - Ano 19, n. 24, Cultura Material, 2014.

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

SHAFFER, Margueritte S. **See America first: tourism and national identity – 1880-1940**. Washington D.C: Smithsonian Books, 2001.

SHELLER, M.; URRY, J. **The new mobilities paradigm**. Environment and Planning, part A. 38, p. 207-226, 2006.

SHELLER, M. **Feeling the car**. Theory, Culture & Society. London: SAGE. Vol. 21(4/5), p. 221–242, 2004. DOI: 10.1177/0263276404046068

SINGH, D. Z.; GIUCCI, G; JIRÓN, P. **Términos clave para los estudios de movilidad em América Latina**. Buenos Aires: Editorial Biblos, 2018.

SINGH, D. Z. El subte como artefacto cultural (Buenos Aires 1886-1944). La historia cultural como aporte a los estudios de las movilidades urbanas. **Transporte y Territorio**. n. 9, p. 173-200, 2013.

_____. Meaninful mobilities: the experience of underground travel in the Buenos Aires Subte (1913-1944). **The Journal of Transport History**, v. 35, n. 1, jun. 2014.

SODRÉ, N. W. **História da Imprensa no Brasil**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1966.

SOSA, E. N.; TOMAZZONI, E. L. El análisis de contenido em las investigaciones turísticas em Brasil. Que muestran las revistas brasileñas de turismo? **Estudios y Perspectivas em Turismo**, v. 26, p. 42-61, 2017.

_____. RODRIGUES, L. M.; TOMAZZONI, E. L. Análise de conteúdo: uma revisão preliminar dos seus domínios de aplicação em investigações turísticas. **Anais do XIII Seminário Nacional da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo (ANPTUR)**, 2016. Disponível em <https://www.anptur.org.br/anais/anais/files/13/572.pdf>

THOMPSON, J. B. **Ideologia e cultura moderna: teoria social crítica na era dos meios de comunicação de massa**. 9ª ed. Petrópolis: Vozes, 2011.

_____. **Mídia e modernidade**. Petrópolis: Vozes, 1998.

TAVARES, J. C. (2015). **Polos e eixos rodoviários no estado de São Paulo**. (Tese de doutorado, Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Carlos). Recuperado de <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/102/102132/tde-01022016-181133/pt-br.php>, 2015.

TOWNER, J. What is tourism's history? **Tourism Management**, Vol. 16, n. 5, p. 339-343, 1995.

TRIGO, L. G. G. **Viagem na memória: guia histórico das viagens e do turismo no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Senac, 2002.

TRONCOSO, C.; KUPER, D.; ALMIRÓN, A. Presentación: Dossier de Turismo, movilidad y territorio. **Revista Transporte y Territorio**, Nº 5, Universidad de Buenos Aires, p. 1-5, 2011.

URRY, J. Globalizing the Tourist Gaze. Cityscapes Conference, Graz, 2001. Tradução de Natalia Otto. In: **PLURAL**, Revista do Programa de Pós-Graduação em Sociologia da USP, São Paulo, v. 23.2, 2016, p. 142-155, 2016.

_____. Social networks, mobile lives and social inequalities. **Journal of Transport Geography** 21, p. 24-30, 2012.

_____. **Mobilities**. Cambridge: Polity, 2007.

_____. **O Olhar do Turista: lazer e viagens nas sociedades contemporâneas**. São Paulo: Studio Nobel: SESC, 1996.

_____. The system of automobility. **Theory, Culture & Society**, London: Sage, v. 21 (4/5), p. 25-39, 2004.

_____. **Sociology Beyond Societies: Mobilities for the Twenty-First Century**. London: Routledge, 2000.

URRY, J. LARSEN, J. **The tourist gaze 3.0**. London: Sage, 2011.

VEAL, A. J. **Metodologia de pesquisa em lazer e turismo**. São Paulo: Aleph, 2011.

VELLOSO, M. P. Revistas: um lugar estratégico no campo da comunicação. In: OLIVEIRA, C.; VELLOSO, M. P.; LINS, V. **O Moderno em revistas: representações do Rio de Janeiro de 1890 a 1930**. Rio de Janeiro: Garamond, 2010.

VIANNA, Nancy Bazán. **A comunicação e o futebol: um olhar hermenêutico sobre os discursos publicitários da 'Cidade do Futuro'**. (dissertação) Porto Alegre: PUCRS, 2013. Disponível em <http://hdl.handle.net/10923/2113>

WADA, E. K. Omotenashi: tradição de hospitalidade a serviço da competitividade. In: **Anais do XII Seminário Nacional da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo (ANPTUR)**, 2015. Disponível em <https://www.anptur.org.br/anais/anais/files/12/71.pdf>

WOLFE, J. **Autos and Progress. The Brazilian search for modernity**. New York: Oxford University Press, 2010.

ZICMAN, R. B. História através da imprensa: algumas considerações metodológicas. **Revista do programa de estudos de pós-graduação em História**. Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 1985.

APÊNDICE A – QUADROS DE TEXTOS SELECIONADOS PARA ANÁLISE DE CONTEÚDO.

Textos selecionados para a Análise de Conteúdo (AC)

Ano 2 (1922)	Número e mês	Seção específica e título do texto	AC
	n. 12 - maio	Os itinerários da A.P.E.R. Como se vai de São Paulo a Itu por estrada de rodagem (Neste número iniciamos a publicação de uma série de itinerários para os turistas...).	1
	n. 14 - julho	Os itinerários da A.P.E.R. – Para ir, como turista, de São Paulo a Ribeirão Preto, por estrada de rodagem – o que se encontra na estrada e à pequena distância dela	2
	n. 17 - novembro	Os itinerários da APER - de São Paulo a Jacareí por estrada de rodagem	3
Ano 3 1923	Número e mês	Seção específica e título do texto	AC
	n. 19 - janeiro	Os itinerários da APER - de São Paulo a São Vicente e Conceição de Itanhaém a Perequê, por estrada de rodagem. Como se fazem esses percursos	4
	n. 20 - fevereiro	Turismo - Uma excursão interessante de São Paulo a Ribeirão Preto". Fala da viagem feita pelo sócio da APER Yancey Jones e sua família	5
	n. 21 - março	Turismo - As particularidades do turismo	6
	n. 22 - abril	Turismo - As vantagens do automóvel	7
	n. 23 - maio	Turismo - As necessidades do turismo (informa que na próxima edição falará sobre o problema da falta de hotéis e nesta edição mostra acampamentos nos Estados Unidos)	8
	n. 24 - junho	Turismo - O turismo como indústria e propaganda' escrita por Alves de Souza	9

	n. 25 - julho	Turismo - as excursões em automóvel (artigo publicado na revista 'O explorador Americano' por George W. Sutton Jr.)	10
		As nossas possibilidades no Turismo (uma entrevista do jornal A Noite)	11
	n. 26 - agosto	Turismo - Uma instituição de Turismo - por conta das festas do Centenário (no ano anterior) o jornal carioca "A Pátria", publicou entrevista do secretário geral do 'Syndicato de turismo de Petrópolis', Pedro Benjamim de Cerqueira Leite. AER reproduziu um trecho.	12
	n. 27 - setembro	Turismo - Uma excursão automobilística - De S. Paulo a Cachoeira dos Marimbondos e a várias cidades do interior 1540 km em estrada de rodagem	13
Ano 4 1924	Número e mês	Seção específica e título do texto	AC
	n. 31 - janeiro	Turismo - De São Paulo a Cachoeira - uma reportagem especial	14
	n. 32 - fevereiro	Turismo - O percurso das seis cidades	15
	n. 33 - março	Turismo - A seção de Turismo da A.E.R. Fala sobre a criação de um departamento específico de turismo na associação.	16
	n. 34-35 abr mai	Turismo (3 textos) - Uma iniciativa da A.E.R. vantagens para os turistas e viajantes	17
		Turismo - Raid automobilístico S. Paulo Buenos Aires	18
		Turismo - Informações para os turistas	19
	n. 36 - junho	São Paulo - Itu - Campinas - A primeira excursão organizada pelo Depto de Turismo da A.E.R	20

		Turismo - A vida ao ar livre, as rodovias e a higiene popular	21
	n. 37 38 - jul. ago.	Turismo - Os hotéis no interior. Texto de Julio de Souza	22
	n. 39 - setembro (Estreia nome Boas Estradas)	Turismo - Uma prova automobilística de 700 km. Uma competição de turismo - O valor e o interesse dessa iniciativa da A.E.R	23
	n. 40 - outubro	Turismo - A prova de turismo de Outubro - desenvolvimento e resultados	24
	n. 41 - novembro	Turismo - o 'raid' do 'Oldsmobile' - Mais de 1500 quilômetros em 3a velocidade".	25
	n. 42 e 43 - dezembro 1924 e janeiro 1925	Turismo - Um grande perigo do turismo (obs: doenças contagiosas)	26
Ano 5 1925	Número e mês	Seção específica e título do texto	AC
	n. 44 - fevereiro	Não seja um turista de calçamento é a página com o infográfico interessante. E o termo "turista de calçamento" foi usado pelo Americo Neto em página da revista Paulistano, anos depois.	27
		Turismo - "Os campos de Turismo nos Estados Unidos" texto é tradução de revista americana	28
	n. 45 - março	Turismo - O território de Magalhães	29
	n. 46 - abril	Turismo - Progresso estradal e condições do turismo na Argentina', pags.22 e 23	30
	n. 47 - maio	Turismo - As atribuições de um automobilista - por Julio Silva	31
	n. 48 - junho	Turismo - O turismo no Brasil	32
	n. 49 - julho	Turismo - Em prol do Turismo - Conferência feita na sede do Rotary Club, no Rio, pelo sr. Sebastião	33

		Sampaio, consul do Brasil em Southampton e chefe de gabinete do ministro de rel. exteriores	
	n. 50 - agosto	Turismo - Os hotéis no interior - menos 'luxo' e mais conforto, por Julio de Souza	34
		Um projeto em favor do turismo	35
Ano 6 1926	Número e mês	Seção específica e título do texto	AC
	n. 54 - janeiro	Turismo - Prova de Turismo de 1926	36
	n. 55 - fevereiro	Turismo - O príncipe D. Pedro em SP - uma excursão de sua alteza imperial pelo interior do estado	37
	n. 62 - setembro	Turismo (3 textos) - Uma excursão interestadual de Therezópolis a Juíz de Fora	38
		Turismo - nota "As vantagens do turismo", citando os valores que americanos deixam em viagens à Europa, gastos de brasileiros no centenário da independência e outros comparativos da importância econômica do turismo	39
		Turismo - associado narra uma excursão saindo de Taubaté e a vontade de criação de um club dos bandeirantes de Taubaté.	40
	n. 63 - outubro	Turismo - Um grande reide pelo interior do Brasil - de Goiás ao Rio de Janeiro, via São Paulo (9 dias para 1.949 km)	41
	n. 64 e 65 - novembro e dezembro	De São Paulo a Curitiba - Itinerário e impressões de Raul Bopp, enviado especial da A.E.R (não está em seção específica)	42
Ano 7 1927	Número e mês	Seção específica e título do texto	AC
	n. 69 - abril	Descendo a estrada do Mar (Graciosa)	43
	n. 74 - setembro	Campos do Jordão - Como a joia engastada na Serra da Mantiqueira sofre pela falta de boas estradas	44

	n. 75 - outubro	Os hotéis no interior - iniciativa da Associação que tem ótima acolhida em toda parte - Como vai ser resolvido o problema	45
--	------------------------	---	----

Fonte: organizado pela autora.

APÊNDICE B – FICHAS COM AS DESCRIÇÕES DE TEXTOS DA ANÁLISE DE CONTEÚDO.

Quadro - Modelo de ficha para Análise de Conteúdo.

<p>Análise de Conteúdo</p> <p>Revista:</p> <p>Ano: no. página: mês/ano:/.....</p> <p>Título.....</p> <p>Tamanho () nota, páginas</p> <p>Seção específica: () não tem</p> <p>Assunto: Enfoque: positivo () negativo ()</p> <p>Autor: () não indicado</p> <p>Conteúdo: () texto () fotos () ilustração () mapa</p>	
Elementos (Categorias)	Descrição
Motivação	
Velocidade	
Rota/Trajeto	
Ritmo	
Experiência	
Fricção/ Atrito	
Observações	

Fonte: Elaborado pela autora.

Análise de Conteúdo	
Revista: A Estrada de Rodagem	
Ano: 1, no. 03, mês/ano: junho/1921, página: s/n.	
Título: As estradas de rodagem e os hotéis	
Tamanho (x) nota, 1 páginas	
Seção específica:..... (x) não tem	
Assunto: Hotéis para o turista pousar enquanto viajar pelas estradas	
Autor: (x) não indicado	
Conteúdo: (x) texto () fotos () ilustração () mapa	
Elementos	Descrição
Motivação	
Velocidade	
Rota/Trajetos	Viagens pelas estradas do interior do estado
Ritmo	
Experiência	(Falta de) conforto, oferta de hotéis, 'pouso' e restaurantes
Fricção/ Atrito	Mostra a necessidade de hotéis para o turismo (demanda prevista com a construção de estradas de rodagem)
Observações (primeira interpretação)	Em 1921 ainda estavam tratando sobre o que causava atrito (imobilidade) para o turismo em automóvel, uma vez que as estradas estavam em construção.
Palavras ou termos relevantes?	Estradas de rodagem, hotéis, asseio, conforto, turistas (...)

<p>Análise de Conteúdo 1 Revista:</p> <p>Ano: 2. no. 12 página: s/n... mês/ano: maio/1922.</p> <p>Título: Os itinerários da A.P.E.R. Como se vai de São Paulo a Itu por estrada de rodagem</p> <p>Tamanho () nota, 3 páginas</p> <p>Seção específica: Os itinerários da APER () não tem</p> <p>Assunto: itinerário turístico de São Paulo a Itu por automóvel</p> <p>Enfoque: positivo (x) negativo ()</p> <p>Autor: (x) não indicado</p> <p>Conteúdo: (x) texto (x) fotos () ilustração () mapa</p>	
Elementos (Categorias)	Descrição
Motivação	Neste número iniciamos a publicação de uma série de itinerários para os turistas desejosos de aproveitarem os belos passeios que já lhes proporciona a nossa atual rede de estradas de rodagem, muito embora ainda em começo
Velocidade	
Rota/Trajeto	<p>Itinerário: Avenida Angélica com Avenida Municipal, Theodoro Sampaio, Estrada Municipal no. 5, após cruzar o rio Carapicuíba tem início a estrada estadual, Baruary, Osasco, Parnahyba, Pirapora, Cabreuva ... Itu.</p> <p>“Em Pirapora atravessa-se o rio Tietê sobre uma grande ponte e segue-se para Cabreúva, por um trecho bastante montanhoso, havendo nele uma subida chamada Levanta Saia, pelo forte vento que nela sempre há e outra Cala a Boca, pelo esforço calado que exige para ser vencida”.</p>
Ritmo	Os viajantes, pelo relato, só paravam para almoço e descanso.

Experiência	<p>Saindo-se de São Paulo às 8 horas, pode-se fazer uma ligeira refeição em Pirapora, no Hotel Calvitti, situado num lugar muito aprazível e visitar a igreja de N. S. Bom Jesus de Pirapora, cuja decoração, um pouco no estilo beneditino, faz bastante inveja a outras igrejas de melhores localidades</p> <p>Vale também uma visita ao colégio de Pirapora...</p> <p>“Margina-se o Tietê e atravessa-se o seu afluente, o Jundiuvira, onde há um lugar próprio para piquenique, sob uma velha e frondosa figueira”.</p> <p>“De Cabreúva a Itu temos o mais belo trecho do itinerário, comparável às celebres estradas que nos Estados Unidos o governo da União faz e conserva principalmente para fins pitorescos e que se pode considerar, sem favor, como uma das mais belas estradas do Brasil. (...) Merecem especial menção, nesse trecho, o bosque de Jequitibás por ele atravessado, e a gruta Washington Luís, numa bela esplanada, caracterizada pela armação natural de três grandes pedras (...) Este é um recanto altamente pitoresco, próprio para alguns instantes de repouso e para serem nele apanhadas algumas interessantes fotografias. A gruta fica a 85 km de São Paulo”.</p> <p>“Um dos mais recomendáveis hotéis de Itu é o Hotel Central, muito bem situado. Da tradicional cidade pode-se fazer um belo passeio às grandes corredeiras do rio Tietê, em Salto, a cerca de 6 quilômetros de distância e por uma estrada regular”.</p>
Fricção/ Atrito	
Observações	<p>Descrição de história da cidade de Pirapora (da lenda da imagem de Bom Jesus encontrada no Rio Tietê etc)</p>

	<p>“... não podemos silenciar sobre a romaria que todos os anos, no mês de Agosto, é feita por milhares e milhares de romeiros que vão, perante a milagrosa imagem, cumprir promessas...”.</p> <p>O texto é a descrição de um itinerário, de como ir da cidade de São Paulo para Itu em automóvel e o que foi encontrado pelo caminho. Conta um pouco da história de Parnaíba e Pirapora e Itu.</p> <p>O texto descreve paisagens e “pontos pitorescos” para fotografia e piquenique, fornecendo informações que podem atrair os turistas para esse roteiro em automóvel.</p>
Fotos	<p>Corte da estrada São Paulo-Itu./</p> <p>A igreja de N. S. Bom Jesus de Pirapora, onde se encontra a imagem milagrosamente achada no rio Tietê e que é objeto de uma devoção que remonta a dezenas de anos./</p> <p>A ponte de Pirapora sobre o Tietê, no percurso São Paulo-Itu./</p> <p>Vista da ponte de Pirapora e de um trecho da estrada São Paulo-Itu, fotografado quando por ela passavam, enfileirados, os alunos do colégio local./</p> <p>O Tietê, num de seus belos trechos ao longo da estrada São Paulo-Itu</p>
Palavras ou termos relevantes	

Análise de Conteúdo 2 Revista:

Ano: 2. no. 14 página: s/n... mês/ano: julho/1922.

Título: Os itinerários da A.P.E.R. Como ir, **como turista**, de São Paulo a Ribeirão Preto, por estrada de rodagem - O que se encontra na estrada e a pequena distância dela

<p>Tamanho () nota, 6 páginas</p> <p>Seção específica: Os itinerários da APER () não tem</p> <p>Assunto: itinerário turístico de São Paulo a Ribeirão Preto por automóvel</p> <p>Enfoque: positivo (x) negativo ()</p> <p>Autor: (x) não indicado</p> <p>Conteúdo: (x) texto (x) fotos () ilustração (x) mapa</p>	
Elementos (Categorias)	Descrição
Motivação (para o texto)	“Os nossos itinerários tem tido junto aos turistas um sucesso que excedeu de muito as nossas melhores esperanças, o que nos anima a continuar, desta vez descrevendo o trajeto São Paulo-Ribeirão Preto, num total de mais de 300 km, num só sentido que é o maior possível de realizar atualmente em nosso Estado, ‘na certeza de sempre se encontrar excelentes condições de trânsito’”.
Motivação (para a viagem)	
Velocidade	
Rota/Trajeto	<p>Largo das Perdizes, Avenida Água Branca, Rua Trindade, Rua John Harrison até a passagem inferior sob a estrada de ferro Sorocabana, Av. Speer até a ponte sobre o Rio Tietê na fazenda Anastácio, Pirituba, Caieiras, atravessa duas pontes no Rio Juquery, capelinha do Pinto e córrego do mesmo nome, Jundiaí, Rocinha, Campinas, rio Jundiaí-Mirim, atravessando por uma ponte de 21m de vão(...). de Corrupira segue-se até a estação de Louveira (...), Limeira, Araras, sugere Piracicaba, Leme, Pirassununga, Porto Ferreira, Santa Rita do Passa Quatro, Cravinhos, Ribeirão Preto.</p> <p>Descreve detalhadamente cada passagem do trajeto, como passagens de pontes, por estradas de ferro, bairros etc.</p> <p>Traz tabela com as distâncias em quilômetros da capital a algumas cidades do trajeto.</p>

Ritmo	<p>“O trajeto de São Paulo a Ribeirão Preto deve ser feito em 10 horas, pelo automobilista calmo, desejoso não de estabelecer recordes de velocidades, mas de apreciar o que de curioso e interessante há pelo caminho, fazendo algumas paragens, das quais as mais longas, para descanso, refeições e reaprovisionamento, podem ser em Campinas ou Pirassununga”</p>
Experiência	<p>“Campinas, a mais importante cidade do percurso, à exceção de Ribeirão Preto, que é o ponto terminal dele, é o ponto naturalmente indicado para descanso e para almoço do turista que tenha saído de São Paulo pela manhã”</p> <p>“Encontram-se em Campinas todas as facilidades de repouso e de reaprovisionamento, tendo a cidade bons hotéis e garages”.</p> <p>“De Limeira pode-se ir a Piracicaba, com uma hora a mais de viagem. É um interessante acréscimo, pois naquela cidade há o salto do mesmo nome, muito pitoresco e além disso, torna-se muito útil conhecer uma das melhores cidades do interior de São Paulo, bem afamada por todo o país por sua escola agrícola ‘Luiz de Queiroz’ de onde tem saído tantos elementos para o progresso da lavoura nacional”.</p> <p>Araras: “Em terras da fazenda do Jardim atravessa-se uma verdadeira floresta, na qual há vários locais que esplendidamente se prestam ao piquenique ou descanso”.</p> <p>“No caso do turista não desejar almoçar em Campinas, poderá fazer provisão de alimentos, antes de sair de São Paulo, para improvisar uma refeição na fazenda do Jardim, onde a estrada atravessa uma bela floresta”.</p> <p>“De Pirassununga pode-se também visitar, a 6 quilômetros de distância, a cachoeira do rio Mogy-Guassú, muito piscoso”.</p>
Fricção/ Atrito	<p>Começa então a parte mais acidentada do percurso, subindo-se a Serra dos Cristaes, Jundiaí</p>
Observações	<p>Fala sobre a paisagem na subida da serra dos Cristais: à direita trechos da antiga estrada Santos Jundiaí, também Jundiaí e Pirapora.</p>

	<p>Referências de alguns pontos pitorescos: “Ao sair-se de Jundiaí atravessam-se os trilhos da E.F. Sorocabana e logo depois o rio Jundiaí, encontrando-se à margem da estrada uma grande figueira histórica onde acampou, em tempos, o grande Saint-Hilaire</p> <p>Fala que às margens do rio Capivary; “Nesta região há grande cultura de frutas e uma florescente indústria de vinhos e licores, notando-se os vinhos Bampa e Mayer, justamente afamados como dos melhores specimens da produção local.”</p> <p>“Antes de chegar a Campinas a estrada passa pela bem organizada escola de aviação...”</p> <p>Cita curiosidades de Campinas “Suas principais curiosidades são as andorinhas, a praça Carlos Gomes, cercada por majestosas palmeiras imperiais, o bosque dos Jequitibás e o seu horto florestal”.</p> <p>Conta também a história das principais cidades do trajeto (Campinas, Piracicaba, Ribeirão Preto).</p>
Fotos	<p>Página com 3 imagens da estrada entre Santa Rita e Cravinhos. Sendo a última da estrada com marcas de pneus, porque foi tirada em dia de chuva.</p> <p>Salto do Rio Piracicaba. Legenda: “(...) Piracicaba fica a pequena distância de Limeira, uma das etapas da estrada São Paulo-Ribeirão Preto”.</p> <p>Uma página com fotos da metalúrgica em Ribeirão Preto e da praça principal de Ribeirão, com os participantes da excursão. “A praça principal de Ribeirão Preto, ponto terminal da mais longa estrada de rodagem moderna que existe no estado de São Paulo (344 km de extensão tem a grande artéria que vai da capital àquela cidade).”</p>
Mapas	A página com o mapa traz todo o trajeto com as cidades, pontes, cruzamentos com estradas de ferro e legenda
Palavras ou termos relevantes	

Análise de Conteúdo 3 Revista:

Ano: 2. no. 17 página: s/n... mês/ano: novembro/1922.

Título: Os itinerários da A.P.E.R. De S. Paulo a Jacarehy por estrada de rodagem

Tamanho () nota, 4 páginas

Seção específica: Os itinerários da APER () não tem

Assunto:

Enfoque: positivo (x) negativo ()

Autor: (x) não indicado

Conteúdo: (x) texto (x) fotos () ilustração (x) mapa

Elementos (Categorias)	Descrição
Motivação (para o texto)	
Motivação (para a viagem)	Mostrar o novo trecho de estrada, importante por ser a parte inicial da estrada para o Rio de Janeiro.
Velocidade	
Rota/Trajetos	Saiu de São Paulo, passou por algumas cidades descritas até Jacareí
Ritmo	
Experiência	
Fricção/ Atrito	Não há detalhes sobre problemas
Observações	
Fotos	
Mapas	
Palavras ou termos relevantes	

Análise de Conteúdo 4 Revista:

Ano: 3. no. 19 página: s/n... mês/ano: janeiro/1923.

Título: Os itinerários da A.P.E.R. De S. Paulo a São Vicente e Conceição de Itanhaém e a Perequê por estrada de rodagem. Como se fazem esses percursos, nos quais o interesse da tradição histórica se alia à beleza pitoresca e panorâmica

Tamanho () nota, 6 páginas

Seção específica: Os itinerários da APER () não tem

Assunto: Primeiro fala sobre as duas primeiras viagens em automóvel de São Paulo a Santos (1908 e 1918) e depois narra o trajeto feito agora, até o Perequê

Enfoque: positivo (x) negativo ()

Autor: (x) não indicado

Conteúdo: (x) texto (x) fotos () ilustração (x) mapa	
Elementos (Categorias)	Descrição
Motivação (para o texto)	
Motivação (para a viagem)	<p>“O Guarujá, hoje a mais importante estação balneária do país, foi fundado em 1891 pelos sócios da Casa Prado Chaves e Cia”.</p> <p>“(…) Guarujá que hoje constitui um lugar excepcionalmente atraente, pela sua localização, pelo seu clima e pelo seu arranjo geral, para todos que precisam repouso e distração (…)”.</p> <p>“(…) Perequê, lugar extremamente pitoresco, já muito procurado para vilegiatura (…)”</p>
Velocidade	<p>“Pela Praia Grande afora vai-se até Conceição de Itanhaém, com 49 km de percurso, numa superfície de rolamento esplêndida para marcha moderada, bastante perigosa, entretanto, para desenvolver velocidade, pois é em vários lugares cortada por pequenos riachos que correm para o mar”.</p>
Rota/Trajeto	<p>Rua da Glória, Rua Lavapés, Av Independência, ribeirão Ipiranga, Rua Thabor, Rua Silva Bueno, museu do Ipiranga, campo de aviação da senhorita Tereza de Marzo e Caminho do Mar</p> <p>São Bernardo, Rio Grande, Alto da Serra,</p> <p>(vários trechos descrevem detalhes da rota, como pontes e travessias na estrada): “De Santos vai-se até a Ponta da Praia e aí, pela balsa da Companhia Guarujá, num trajeto de cinco minutos, atinge-se a Ilha de Santo Amaro, onde fica o Guarujá”.</p> <p>“A quilometragem de São Paulo a São Vicente orça por 80 km, para Conceição de Itanhaém mais 35 km. E para o Perequê mais 40 km, o que, dá o total de 120.”</p>
Ritmo	
Experiência	<p>“Encontra-se no km 40 do Caminho do Mar uma variante, à esquerda, para a antiga estrada em zigue-zague do governador Bernardo José de Lorena. Nessa estrada, coberta de lajes, existe no ponto mais alto, um monumento que a municipalidade de São Paulo fez inaugurar a 7 de Setembro último (…). Desse ponto tem-se uma vista totalmente diferente das que se pode apreciar de qualquer outro lugar da Serra. Afim de chegar a ele é preciso deixar o automóvel e caminhar a pé cerca de 300 metros, pisando o solo da antiga estrada, tal como foi ela feita”.</p> <p>“Depois de visitar vários lugares tradicionais e pitorescos de São Vicente, entre outros a bela Ilha Porchat, atravessa-se na grande Ponte Pensil com</p>

	que ilustramos a capa desta revista, um grande braço de mar, afim de atingir o continente, e nele a estrada que leva à Praia Grande”.
Fricção/ Atrito	“Até São Bernardo a natureza dos terrenos atravessados pela estrada é relativamente plana, abundante em extensos campos. Daquela cidade até o Rio Grande a região se torna mais acidentada, com matas e montanhas
Observações	No editorial desta edição “Para 1923” cita o turismo: “E agora, em 1923, vamos dedicar parte dela (revista) ao turismo, resultado da combinação do veículo moderno com a estrada de rodagem”.
Fotos	paisagens
Mapas	Não tem mapas
Palavras ou termos relevantes	

Análise de Conteúdo 5 Revista: A Estrada de Rodagem

Ano: 3. no. 20 página: s/n... mês/ano: fevereiro /1923.

Título: Uma excursão interessante – de São Paulo a Ribeirão Preto

Tamanho () nota, 2 páginas

Seção específica: Turismo () não tem

Assunto: É o relato curto de um associado da APER sobre esse trajeto, com algumas fotos. O texto é o primeiro com o título de Turismo, que seria uma seção fixa nas próximas edições.

Enfoque: positivo (x) negativo ()

Autor: Relato de Yancey Jones, sócio da APER que fez o trajeto em 31 de dezembro de 1922 com sua família, mas foi escrito pela redator da revista.. () não indicado

Conteúdo: (x) texto (x) fotos () ilustração () mapa

Elementos (Categorias)	Descrição
Motivação (para o texto)	
Motivação (para a viagem)	
Velocidade	
Rota/Trajeto	Partida de SP – 3h10 min Chegada a Campinas – 6h Carioba – 6h45 Limeira – 7h09 Araras – 7h35 Leme – 8h13

	<p>Pirassununga – 8h35</p> <p>Porto Ferreira – 9h10</p> <p>Santa Rita – 9h37</p> <p>Cravinhos – 10h40</p> <p>Vila Bonfim – 10h55</p> <p>Ribeirão Preto – 11h06</p> <p>7h56min de percurso</p>
Ritmo	
Experiência	<p>“Em Ribeirão Preto os excursionistas permaneceram até o dia seguinte, hospedados no Hotel Central dali saindo às 8h06 min, chegando a S. Paulo, depois de algumas longas paradas pelo caminho, às 19 horas e 4 minutos”.</p>
Fricção/ Atrito	<p>“A estrada foi encontrada em excelentes condições, excepto na parte que atravessa o município de Jundiaí, trecho que carece imediatos reparos”.</p> <p>“Yancey Jones lembra a grande necessidade de serem colocadas tabuletas indicadoras nas saídas de cada cidade ou localidade”.</p>
Observações	<p>No final desse relato tem uma nota, com outro tema, para os automobilistas que vem a São Paulo poderem usar os carros sem pagar taxas por 60 dias.</p> <p>É o primeiro roteiro na seção de Turismo, que traz uma ilustração de um carro em uma estrada de rodagem em velocidade.</p>
Fotos	<p>Na página principal, no rodapé estão três fotos do trecho entre Cravinhos e Santa Rita, na estrada SP-Ribeirão Preto, com cafezais.</p> <p>Na página seguinte estão três fotos sem conexão com a pauta. São paisagens da estrada entre Taquaritinga e Jaboticabal. Outra mostra os alto fornos de carvão vegetal da Companhia Metalúrgica de Ribeirão Preto, em Barrinha. A terceira: “A majestosa praça Carlos Gomes, em Campinas, onde foi traçada a primeira estrada de rodagem moderna que da capital atingiu o hinterland paulista”</p>
Mapas	
Palavras ou termos relevantes	

Análise de Conteúdo 6 Revista: A Estrada de Rodagem

Ano: 3. no. 21 página: s/n... mês/ano: março /1923.

Título: As particularidades do turismo

Tamanho () nota, 2 páginas

Seção específica: Turismo () não tem Assunto: Sobre cuidados na direção e dicas de como retirar o carro de um atoleiro Enfoque: positivo (x) negativo () Autor: (x) não indicado Conteúdo: (x) texto (x) fotos (x) ilustração () mapa	
Elementos (Categorias)	Descrição
Motivação (para o texto)	
Motivação (para a viagem)	
Velocidade	
Rota/Trajetória	
Ritmo	
Experiência	
Fricção/ Atrito	Todo o texto é sobre como lidar com fricções nas estradas (como sair de um atoleiro, cuidado em locais com altas copas de árvores que podem esconder uma estrada úmida e escorregadia, como se pode prever o encontro com outro veículo, mudanças bruscas como curvas podem ser observadas pelos fios nos postes dos telégrafos e outros cuidados.
Observações	
Fotos	Somente uma foto de São Simão, na estrada de rodagem São Paulo-Ribeirão Preto, caminho para Minas Gerais. Tem ilustrações das situações citadas no texto.
Mapas	
Palavras ou termos relevantes	

Análise de Conteúdo 7 Revista: A Estrada de Rodagem Ano: 3. no. 22 página: s/n... mês/ano: abril/1923. Título: As vantagens do automóvel Tamanho () nota, 5 páginas Seção específica: Turismo () não tem Assunto: Texto que fala de forma genérica sobre os motivos para usar automóvel e como se deu seu desenvolvimento. Não é específico sobre turismo, mas ele é citado nas passagens transcritas abaixo. Enfoque: positivo (x) negativo () Autor: (x) não indicado Conteúdo: (x) texto (x) fotos (x) ilustração () mapa
--

Elementos (Categorias)	Descrição
Motivação (para o texto)	
Motivação (para a viagem)	<p>“A posse de um automóvel seguro, aliada aos bons pavimentos e caminhos, permite ao dono do veículo gozar da animação e regozijo que causa a velocidade sem esforço e, também, permite-lhe transportar-se de um lugar para outro economizando muito tempo”.</p> <p>“O dono de um automóvel pode ir e vir com conforto à hora que lhe convenha. É independente de horários dos trens e pode viajar quando lhe agrade.</p>
Velocidade	
Rota/Trajetos	
Ritmo	
Experiência	<p>“Um fator do desenvolvimento do automóvel que se tem feito notar nestes últimos anos é o crescente número dos que usam automóvel para o turismo. Durante bom tempo do ano as estradas modernizadas dos Estados Unidos presenciam uma procissão constante de automobilistas que entendem que o turismo é um meio agradável e econômico de passar as férias”.</p> <p>“Muitos desses turistas levam apetrechos especiais para acampar e que consistem de tendas, utensílios para cozinhar e artigos semelhantes, e com isso podem prescindir dos hotéis e só necessitam obter alimentos, água, gasolina e óleo, afim de terminarem a viagem com o bom êxito desejado”</p>
Fricção/ Atrito	
Observações	<p>Já na década de 1920 o texto fala sobre a possibilidade de esgotamento do petróleo e discute se haverá no futuro um ponto de saturação, no qual todos já tenham carros e os novos somente irão substituir os antigos. Que em alguns países isso pode ocorrer e que, ao abaixar os preços, mais pessoas passar a ter acesso.</p> <p>Interessante notar que alguns textos falam sobre acampamentos, sempre mostrando o exemplo dos Estados Unidos. Essa moda não pegou em São Paulo na década de 1920 na elite. Não vou pesquisar os motivos, mas é algo que pode ser pesquisado depois e se comparar com possível acontecimento em outros países, como na Argentina. Ao menos a revista da APER não registrou na revista essa experiência entre seus sócios.</p>

	Não cita exemplos locais (São Paulo e Brasil), talvez seja um texto traduzido, não há informação.
Fotos	Cinco fotos, sem relação direta com o texto ilustram a matéria. Uma delas é de uma ponte em São José do Rio Preto, outras são de Lages, em Santa Catarina, oferecidas pelo colaborador Joe Collaço. Uma delas é da Ponte Nova (São Miguel) na estrada que vai a Arujá, 'gentileza' cedida por Estanislau Seabra. Uma ilustração de uma estrada bucólica e uma cerca, com o nome "A Estrada de Rodagem" encerra a matéria.
Mapas	
Palavras ou termos relevantes	

<p>Análise de Conteúdo 8 Revista: A Estrada de Rodagem</p> <p>Ano: 3. no. 23 página: s/n... mês/ano: maio/1923.</p> <p>Título: As necessidades do Turismo</p> <p>Tamanho () nota, 2 páginas</p> <p>Seção específica: Turismo () não tem</p> <p>Assunto: Informa que no próximo número trará mais informações sobre o problema dos hotéis no interior. E esta edição traz um exemplo dos campings nos Estados Unidos</p> <p>Enfoque: positivo (x) negativo ()</p> <p>Autor: (x) não indicado</p> <p>Conteúdo: (x) texto (x) fotos (x) ilustração () mapa</p>	
Elementos (Categorias)	Descrição
Motivação (para o texto)	
Motivação (para a viagem)	"(...) mostramos alguns aspectos do turismo nos Estados Unidos, onde a própria falta de acomodações já preparadas (prontas) não atemoriza os que apreciam a vida ao ar livre, em contato com a natureza, longe do bulício dos centros populosos".
Velocidade	
Rota/Trajetos	
Ritmo	
Experiência	

Fricção/ Atrito	
Observações	<p>Texto sobre os campings nos Estado Unidos compara: “Naquele país o governo reserva certas áreas de território afim de que os turistas dela se sirvam para os seus acampamentos, ao passo que aqui a escassez da nossa população ainda não concorreu para que rareassem lugares de beleza natural maravilhosa. Estamos, pois, numa situação verdadeiramente privilegiada, que cumpre aproveitar”.</p>
Fotos	<p>Duas fotos explicam os acampamentos nos Estados Unidos: “Vemos acima um acampamento de automóveis, intitulado ‘Linderlonger’ (demore mais) numa das numerosas áreas que o Governo dos Estados Unidos reserva exclusivamente para os turistas, afim de criar e aumentar na população o gosto pela vida ao ar livre, por via das estradas de rodagem. Abaixo, outro tipo de acampamento, a cuja entrada se desdobra o dístico que o assinala como propriedade federal”.</p> <p>(foto da Vila Ramy, na estrada São Paulo-Minas): “A boa estrada, estimulando os proprietários à civilização, dando-lhes o transporte barato e acessível, tornou o lugar um encanto para os turistas”.</p>
Ilustrações	<p>Não será aprofundado o estudo do uso das ilustrações na revista. Mas esta, que está na abertura da seção “Turismo”, chama a atenção por mostrar uma paisagem bucólica, com estrada de rodagem sem alguma marca que a identifique. Nela tem um automóvel descoberto, com quatro pessoas, com mão inglesa. Seria uma ilustração ‘emprestada’ de alguma outra publicação estrangeira? Não temos detalhes da impressão da revista para responder. A ilustração não tem assinatura.</p> <p>Outra ilustração de carro, traz uma legenda para explicar que é um exemplo de carro adaptado para acampamento, com capota que se estende em toldo para cobrir uma cama sob a tenda: “Temos aqui dois aspectos de um automóvel próprio para acampamentos ao ar livre, nas proximidades das estradas de rodagem. O carro transporta uma tenda e uma cama das mais confortáveis”.</p>
Mapas	
Palavras ou termos relevantes	

<p>Análise de Conteúdo texto no.: 9 Revista: A Estrada de Rodagem</p> <p>Ano: 3. no. 24 página: s/n... mês/ano: junho/1923.</p> <p>Título: O turismo como indústria e propaganda</p> <p>Tamanho () nota, 2 páginas</p> <p>Seção específica: Turismo () não tem</p> <p>Assunto:</p> <p>Enfoque: positivo (x) negativo ()</p> <p>Autor: Alves de Souza () não indicado</p> <p>Conteúdo: (x) texto (x) fotos () ilustração () mapa</p>	
Elementos (Categorias)	Descrição
Motivação (para o texto)	
Motivação (para a viagem)	<p>“O turismo, sabem-no todos, é uma forma desportiva de tornar conhecido e estimado o país, e, conseqüentemente, de cooperar na sua prosperidade”.</p> <p>“No caso especial do Brasil, turismo quer dizer, desde logo, propaganda”.</p>
Velocidade	
Rota/Trajeto	
Ritmo	
Experiência	
Fricção/ Atrito	<p>“A primeira grande dificuldade que se nos depara, é a escassez, carestia e desconforto nos transportes. A outra grande dificuldade é a hospedagem dos turistas no interior. Vê-se por aí que não podemos desde já cogitar de atrair visitantes de fora que porventura quisessem escalar os nossos altos picos, admirar as nossas mais famosas quedas d’água, percorrer os trechos mais pitorescos dos nossos rios, estacionar em nossas praias mais seduzentes, fora do Rio e de Santos”.</p>
Observações	<p>Nesta edição está o editorial “Em Prol do Turismo” (analisar tb).</p> <p>É o primeiro texto da seção Turismo assinado.</p> <p>O texto da seção Turismo traz argumentos para que se implante o turismo no Brasil, progresso e desenvolvimento econômico. Não temos história e cultura, mas temos natureza exuberante.</p> <p>Texto pode ser melhor explorado, quem foi Alves de Souza?</p>
Fotos	
Ilustrações	
Mapas	

Palavras ou termos relevantes	
-------------------------------	--

Análise de Conteúdo texto no.: 10 Revista: A Estrada de Rodagem Ano: 3 . no. 25 página: s/n... mês/ano: junho/1923 . Título: As excursões em automóvel Tamanho () nota, 3 páginas Seção específica: Turismo () não tem Assunto: publicação/tradução de texto da revista O exportador americano Enfoque: positivo (x) negativo () Autor: George Sutton Jr. Tem textos dele sobre automóvel na revista Vanity Fair de 1922 () não indicado Conteúdo: (x) texto (x) fotos () ilustração () mapa	
Elementos (Categorias)	Descrição
Motivação (para o texto)	
Motivação (para a viagem)	
Velocidade	
Rota/Trajetória	
Ritmo	
Experiência	
Fricção/ Atrito	
Observações	<p>Pela sequência de textos que mostram campings nos Estados Unidos (que era como muitos automobilistas exploravam as estradas), parece haver um incentivo para acampamentos por aqui, mas não tínhamos os campings que já eram comuns nos EUA. O texto fala sobre esse aumento da demanda por lá.</p> <p>Não cabe aqui fazer a mesma análise dos outros textos, porque não fala de camping local ou de coisas do Brasil e São Paulo ou Rio. É texto sobre a realidade dos Estados Unidos. PENSAR.</p>
Fotos	<p>Gruta da Imprensa, na estrada Gávea-Tijuca, no Rio de Janeiro (gentileza do sr. Benedicto Orsi).</p> <p>“Belo trecho da estrada Gávea-Tijuca (Avenida Niemeyer) no Rio de Janeiro”.</p>

Ilustrações	
Mapas	
Palavras ou termos relevantes	

<p>Análise de Conteúdo texto no.: 11 Revista: A Estrada de Rodagem</p> <p>Ano: 3 . no. 25, página: s/n... mês/ano: junho/1923 .</p> <p>Título: As nossas possibilidades no Turismo</p> <p>Tamanho () nota, 1 página</p> <p>Seção específica: Turismo () não tem</p> <p>Assunto: De um americano sobre o potencial de turismo do Brasil, em especial o Rio. Em entrevista para o jornal “A Noite”.</p> <p>Enfoque: positivo (x) negativo ()</p> <p>Autor: (x) não indicado</p> <p>Conteúdo: (x) texto (x) fotos () ilustração () mapa</p>	
Elementos (Categorias)	Descrição
Motivação (para o texto)	
Motivação (para a viagem)	Motivação para o turismo: no final o texto cita que se o sr Collier: “tivesse feito viagem ou excursão por muitas das atuais estradas de rodagem de S. Paulo, como a para Itu, a para Santos, a para Jacareí, a para Ribeirão Preto, etc, para só falar das principais deste Estado”.
Velocidade	
Rota/Trajetos	
Ritmo	
Experiência	
Fricção/ Atrito	
Observações	<p>Segundo texto de turismo nesta edição.</p> <p>O texto é um trecho de fala ou entrevista com o “Sr. Cel. Collier, um americano que fala sobre o potencial turístico da cidade do Rio de Janeiro, até comparado ao desenvolvimento que ocorreu na Califórnia. No final o redator da APER cogita que ele também iria gostar das estradas paulistas (isso mostra que faltavam textos sobre São Paulo...era mais uma forma de convencer o leitor da revista sobre o potencial de São Paulo.</p>

Fotos	<p>“um aspecto da estrada Gávea Tijuca, uma das mais belas do Brasil, ao longo do Atlântico, na Capital Federal”</p> <p>“A gruta da imprensa...”</p>
Ilustrações	
Mapas	
Palavras ou termos relevantes	

<p>Análise de Conteúdo texto no.: Revista: A Estrada de Rodagem</p> <p>Ano: 3 . no. 26 página: s/n... mês/ano: agosto/1923 .</p> <p>Título: Uma instituição de turismo</p> <p>Tamanho () nota, 2 páginas</p> <p>Seção específica: Turismo () não tem</p> <p>Assunto: por conta das festas do Centenário (no ano anterior) houve uma afluência de ‘forasteiros’ à capital federal e que o jornal “A Pátria”, “matutino fundado pelo saudoso João do Rio” traz várias reportagens sobre o turismo naquele momento. Uma delas é a entrevista do secretário geral do ‘Syndicato de turismo de Petrópolis’, Pedro Benjamim de Cerqueira Leite. Ele cita São Paulo</p> <p>Enfoque: positivo (x) negativo ()</p> <p>Autor: (x) não indicado</p> <p>Conteúdo: (x) texto () fotos () ilustração () mapa</p>	
Elementos (Categorias)	Descrição
Motivação (para o texto)	Compartilhar uma visão positiva de uma instituição de turismo, o sindicato de Petrópolis
Motivação (para a viagem)	
Velocidade	
Rota/Trajeto	
Ritmo	
Experiência	
Fricção/ Atrito	
Observações	Não é possível analisar o texto com essas categorias. Ele não é específico sobre turismo em São Paulo por estradas, mas cita rapidamente as

	iniciativas dos governantes de São Paulo e Minas na criação de estradas de rodagem e no desenvolvimento regional
Fotos	Novamente os campings americanos (só ilustra, sem relação com o texto. Legenda: “Os parques nacionais nos Estados Unidos constituem um magnífico local de recreio público”.
Ilustrações	
Mapas	
Palavras ou termos relevantes	

<p>Análise de Conteúdo texto no.: 13 Revista: A Estrada de Rodagem</p> <p>Ano: 3 . no. 27 página: s/n... mês/ano: setembro/1923 .</p> <p>Título: Uma excursão automobilística - De S. Paulo a Cachoeira dos Marimbondos e a varias cidades do interior</p> <p>Tamanho () nota, páginas</p> <p>Seção específica: Turismo () não tem</p> <p>Assunto: excursão feita por uma família de São Paulo a Cachoeira (em Icém) passando por várias cidades paulistas durante cinco dias.</p> <p>Enfoque: positivo (x) negativo ()</p> <p>Autor: Antonio Sucupira, sua irmã Anna Sucupira Kenworthy e a filha Odila Kenworthy que fez as fotos () não indicado</p> <p>Conteúdo: (x) texto (x) fotos () ilustração () mapa</p>	
Elementos (Categorias)	Descrição
Motivação (para o texto)	
Motivação (para a viagem)	Visita à Cachoeira dos Marimbondos, saindo da capital, aproveitando a oportunidade para visitar várias cidades do Oeste Paulista na viagem de volta
Velocidade	
Rota/Trajeteto	
Ritmo	Passaram por várias cidades durante o dia. Foram cinco dias de viagem e passando por 39 cidades paulistas em percurso de 1.540 km em estrada de rodagem.

Experiência	
Fricção/ Atrito	
Observações	<p>aqui vemos atendido um pedido constante que a APER faz a seus leitores, que enviem relatos e fotos de viagem. Uma família fez a excursão entre os dias 18 e 23 de agosto e mandou relato diário e fotos.</p> <p>Não descreve detalhes da paisagem, como em outros textos. Mostra o ritmo e a rota da viagem. A página de fotos ressalta as belezas encontradas na cachoeira (experiência).</p> <p>As edições 13, 14, 15, 17 e 27 trazem relatos de experiência ou matérias sobre a Cachoeira dos marimbondos, com leitores reproduzindo o trajeto visto na revista</p>
Fotos	<p>“Vários aspectos da famosa cachoeira dos Marimbondos, no Rio Grande, nos limites de São Paulo com Minas Gerais”</p> <p>“Em cima o belo salto da Fumaça – ao lado um aspecto do (salto) do Ferrador”</p> <p>“À direita vemos duas árvores que formaram ilha no meio do magnífico Salto dos Patos”</p> <p>“Outro belíssimo aspecto do salto da Fumaça, permitindo apreciar seu grande desenvolvimento”</p> <p>“Vista geral do Salto dos Patos (Todas essas fotografias devemos-las à gentileza da senhorita Odila S. Kenworthy)”</p>
Ilustrações	
Mapas	
Palavras ou termos relevantes	

Análise de Conteúdo texto no.: 14 Revista: A Estrada de Rodagem

Ano: **1924** . no. 31 página: s/n... mês/ano: janeiro/1924.

Título: De São Paulo a Cachoeira (uma reportagem especial)

Tamanho () nota, 5 páginas

Seção específica: Turismo () não tem

<p>Assunto: Uma reportagem especial da A Estrada de Rodagem sobre o trecho São Paulo-Cachoeira, da estrada que irá desta capital às divisas deste Estado com o Rio de Janeiro e que já se acha em vias de acabamento</p> <p>Enfoque: positivo (x) negativo ()</p> <p>Autor: (x) não indicado. Fotos são de Georges Corbusier (z)</p> <p>Conteúdo: (x) texto (x) fotos () ilustração (x) mapa</p>	
Elementos (Categorias)	Descrição
Motivação (para o texto)	
Motivação (para a viagem)	<p>Detalhar as cidades por onde passa a estrada, até chegar em Cachoeira (de SP a Jacareí o trajeto foi detalhado em outra edição).</p> <p>“E foi justamente para podermos dar informações exatas sobre o grande trecho desta Capital até Cachoeira que fizemos em automóvel esse percurso obtendo na excursão as fotografias com que ilustramos este despretensioso artigo”.</p>
Velocidade	
Rota/Trajeto	<p>SP-Jacareí (detalhado na edição 17)</p> <p>“A estrada São Paulo-Rio é bem conhecida até Jacareí, itinerário que descrevemos pormenorizadamente no número 17 desta revista (novembro de 1922)”</p> <p>Nesta edição descrevem: Jacareí, São José dos Campos, Caçapava, Taubaté, Tremembé, Pindamonhangaba, Aparecida, Guaratinguetá e Cachoeira.</p>
Ritmo	
Experiência	
Fricção/ Atrito	<p>Falta o trecho final de 90 km para chegar ao Rio de Janeiro. A ligação SP-Rio é muito sonhada pela A.E.R e pelo governo WL:</p> <p>“A ligação São Paulo-Rio de Janeiro por estrada de rodagem é no problema das nossas comunicações terrestres, uma questão de sabida importância e extraordinário interesse já pela sua significação histórica, já pelo seu alcance político e já pelas suas consequências práticas”.</p>
Observações	<p>O texto é de exaltação das cidades por onde a estrada de rodagem passa. São detalhados os aspectos de produção e economia de cada cidade (gado, plantações e indústrias), também é contada a história de cada cidade. Traz informações que até hoje são passadas em excursões (data</p>

	<p>de fundação, origem do nome da cidade – ex: Guaratinguetá = guará branco em tupi guarani).</p> <p>Não há descrição da paisagem ou de lugares para repouso do turista.</p> <p>Detalha as produções de cada cidade (café, laticínios, gado etc). Uma forma de valorizar o trajeto e mostrar a importância econômica do interior.</p>
Fotos	<p>A estação (ferroviária) de Cachoeira</p> <p>Aspecto mostrando a estrada de ferro Central, a velha estrada de rodagem e a nova, cortando a rica região pastoril que fica nas proximidades de Cachoeira</p> <p>Trecho aonde a estrada de rodagem aproveita um grande corte feito para a antiga estrada de ferro de bitola estreita entre S. Paulo e o Rio de Janeiro. Fica situado entre Taubaté e Pindamonhangaba</p> <p>A esquerda aperfeiçoamento superficial da estrada, entre Jacareí e São José dos Campos. À direita um aterro e um forte</p> <p>Uma das numerosas obras de arte da estrada, pouco adiante de Taubaté</p> <p>O majestoso Parahyba no trajeto Lorena-Guaratinguetá</p>
Ilustrações	
Mapas	<p>Um mapa com o itinerário de SP a Cachoeira, um tracejado com o trecho final de 90 km que falta para chegar ao Rio. O mapa também mostra que a estrada de rodagem segue paralela ao caminho da estrada de ferro (há algo no texto sobre esse aspecto).</p>
Palavras ou termos relevantes	

Análise de Conteúdo texto no.: 15 Revista: A Estrada de Rodagem

Ano: 4 . no. 32 página: s/n... mês/ano: fevereiro/1924 .

Título: O percurso das seis cidades

Tamanho () nota, 2 páginas

Seção específica: Turismo () não tem

Assunto: O itinerário circular São Paulo-Sorocaba-Campinas, com passagem por São Roque, Itu e Jundiaí – Detalhe sobre a ligação Sorocaba-Campinas

Enfoque: positivo (x) negativo ()

Autor: () não indicado

Conteúdo: (x) texto () fotos () ilustração (x) mapa	
Elementos (Categorias)	Descrição
Motivação (para o texto)	
Motivação (para a viagem)	“Já se acha concluída a ligação Sorocaba-Campinas, com passagem por Itu, o que vai proporcionar aos apaixonados pelas estradas de rodagem um magnífico itinerário circular, cuja falta de há muito todos sentiam e reclamavam”.
Velocidade	
Rota/Trajeto	<p>“Como mostra o nosso mapa, já agora é possível o trajeto São Paulo-Campinas-Sorocaba-São Paulo, com passagem, respectivamente, por Jundiaí, Itu e São Roque, o que constitui, verdadeiramente, ‘O percurso das Seis Cidades’”.</p> <p>São descritos os aspectos das cidades de Sorocaba, Salto e Indaiatuba, que ainda não tinham sido destaque em edições anteriores da revista.</p>
Ritmo	
Experiência	
Fricção/ Atrito	
Observações	<p>Pode-se dizer que é um roteiro, já detalhado para ser feito por estradas de rodagem.</p> <p>Além da descrição dos trajetos, com o detalhamento da história e aspectos econômicos das cidades, o grande destaque da seção é um mapa com os trajetos pelas seis cidades.</p> <p>Atenção: na edição seguinte a revista fez uma explicação (errata) sobre o trecho Sorocaba-Campinas: “o exato é terem sido atacados, mas ainda não haver chegado a seu termo, os trabalhos relativos a essa importante artéria de viação”. Ou seja, divulgaram como completo, quando ainda estava sendo construído.</p>
Fotos	
Ilustrações	
Mapas	Mapa muito interessante, feito especialmente para a edição, mostrando os trajetos como dois triângulos unidos, cujos vértices são as cidades de São Paulo, Sorocaba e Campinas, passando por Jundiaí, Itu, São Roque, além de cidades menores. “Mapa do percurso das seis cidades especialmente desenhado para A Estrada de Rodagem”.

Palavras ou termos relevantes	
-------------------------------	--

<p>Análise de Conteúdo texto no.: 16 Revista: A Estrada de Rodagem</p> <p>Ano: 4 . no. 33 página: s/n... mês/ano: março /1924 .</p> <p>Título: A seção de Turismo da A.E.R.</p> <p>Tamanho () nota, ½ página</p> <p>Seção específica: Turismo () não tem</p> <p>Assunto: Texto importante. Fala sobre a criação de um depto. específico de turismo na associação.</p> <p>Dirigem a seção de turismo 1 representante de empresa de automóvel, 1 de pneus e 1 de combustível</p> <p>Enfoque: positivo (x) negativo ()</p> <p>Autor: (x) não indicado</p> <p>Conteúdo: (x) texto () fotos () ilustração () mapa</p>	
Elementos (Categorias)	Descrição
Motivação (para o texto)	<p>“Atendendo a antiga e justíssima aspiração dos seus associados a Associação de Estradas de Rodagem criou, a 29 de fevereiro último, a sua seção de turismo, com o fim essencial de tornar conhecidas as nossas estradas de rodagem e as belezas naturais do Estado”.</p> <p>“(…) Antonio Prado Junior, presidente da A.E.R. expos os fins da reunião, evidenciando as vantagens e a necessidade de serem aproveitadas integralmente as estradas que hoje retalham todo o território paulista, e de ficarem melhor conhecidas e valorizadas as múltiplas e variadas belezas naturais de que nos podemos orgulhar”.</p> <p>“Para dirigir essa seção resolveu-se escolher uma comissão de três elementos do comércio de automóveis, pneumáticos e gasolina, sendo eleitos os srs: Dr. Donino Donnini (automóveis), sr. Affonso Vidal (pneumáticos) e sr. A. C. Ribeiro (gasolina)”</p> <p>“Na sede da A.E.R. a comissão aludida tem tido frequentes reuniões, estando diariamente à disposição dos interessados, à rua Líbero Badaró, 67, 3º andar” (sem ônus para o associado).</p>
Motivação (para a viagem)	
Velocidade	
Rota/Trajetos	

Ritmo	
Experiência	
Fricção/ Atrito	
Observações	<p>Texto importante para o contexto, para a relevância que o Turismo estava tomando na associação.</p> <p>Em 1924 já era o último ano de WL no governo paulista e já havia muitas estradas prontas, conforme citado por Antonio Prado Junior acima.</p> <p>Na mesma página se inicia um texto sobre um raid Rio-São Paulo, que 2 homens fizeram em um mês. Há detalhes diários, mas, tinha finalidade maior de aventura, pelas muitas dificuldades no trajeto (ainda não havia a estrada completa) e por isso não será analisado.</p>
Fotos	
Ilustrações	
Mapas	
Palavras ou termos relevantes	

<p>Análise de Conteúdo texto no.: 17 Revista: A Estrada de Rodagem</p> <p>Ano: 4. no. 34-35 página: s/n... mês/ano: abril e maio/1924 .</p> <p>Título: Uma iniciativa da A.E.R.</p> <p>Tamanho () nota, ½ páginas</p> <p>Seção específica: Turismo () não tem</p> <p>Assunto: Vantagens para os turistas e viajantes</p> <p>Enfoque: positivo (x) negativo ()</p> <p>Autor: () não indicado</p> <p>Conteúdo: (x) texto () fotos () ilustração () mapa</p>	
Elementos (Categorias)	Descrição
Motivação (para o texto)	“Desejando aumentar o número de vantagens que proporciona aos seus associados, a A.E.R. está atualmente em entendimento com todos os hotéis do litoral e do interior, a fim de obter, nos respectivos preços, a redução de 10%, a favor de todos os seus sócios”
Motivação (para a viagem)	
Velocidade	

Rota/Trajeto	
Ritmo	
Experiência	
Fricção/ Atrito	
Observações	Neste início apresentam oito cidades que dão o desconto. Este foi ampliado e em 1925 foi publicado no Guia de Turismo. Texto importante para o contexto da AER.
Fotos	
Ilustrações	
Mapas	
Palavras ou termos relevantes	

Análise de Conteúdo texto no.: 18 Revista: A Estrada de Rodagem

Ano: 4. no. 34-35 página: s/n... mês/ano: abril maio/1924 .

Título: Raid automobilístico S. Paulo-Buenos Aires

Tamanho () nota, 1 página

Seção específica: Turismo () não tem

Assunto: Fala sobre um raid que um automobilista fez por 2 meses entre São Paulo e Buenos Aires.

Fala das dificuldades e do sonho de um dia esse percurso ser realizado de forma mais fácil e rápida.

Compara com a primeira descida a Santos, que durou dois dias e agora, em 1924, pode ser feita em duas horas

Enfoque: positivo (x) negativo ()

Autor: () não indicado

Conteúdo: (x) texto (x) fotos () ilustração () mapa

Elementos (Categorias)	Descrição
Motivação (para o texto)	
Motivação (para a viagem)	
Velocidade	
Rota/Trajeto	São Paulo – Buenos Aires em automóvel e volta por navio até Santos e subindo para São Paulo no mesmo automóvel (é texto curto que não relata os detalhes por onde o carro passou).
Ritmo	

Experiência	“A travessia se desenvolveu, dia por dia, cheia das mais diversas e acidentadas peripécias, (de 19 de janeiro) até o dia 22 de março, quando os arrojados excursionistas atingiram Buenos Aires”.
Fricção/ Atrito	(sonho de acabar com a fricção): “Do mesmo modo que nos Estados Unidos há estradas de rodagem transcontinentais, chegará a época em que nós, no Brasil tenhamos ao longo do litoral comunicações terrestres que permitam aos automóveis fazer em condições normais de trânsito o percurso que Francisco Davison e seus companheiros só conseguiram realizar devido a esforços sobre-humanos”.
Observações	Cita que a imprensa fez ampla cobertura sobre essa aventura do raid de Francisco Davison em seu carro Hupmobile, em dois meses de percurso. Aqui vale o registro dos raids que não eram bem turismo, mas era uma forma de explorar estradas.
Fotos	
Ilustrações	
Mapas	
Palavras ou termos relevantes	

<p>Análise de Conteúdo texto no.: 19 Revista: A Estrada de Rodagem</p> <p>Ano: 4. no. 34-35 página: s/n... mês/ano: abril e maio/1924 .</p> <p>Título: Informações para os turistas</p> <p>Tamanho () nota, 3 páginas</p> <p>Seção específica: Turismo () não tem</p> <p>Assunto: As estradas de rodagem e as facilidades de repouso e reaprovisionamento no interior, para os viajantes</p> <p>Enfoque: positivo (x) negativo ()</p> <p>Autor: () não indicado</p> <p>Conteúdo: (x) texto () fotos (x) ilustração () mapa</p>	
Elementos (Categorias)	Descrição
Motivação (para o texto)	“Damos início agora à publicação de um conjunto de informações que temos obtido sobre as estradas de rodagem e as facilidades de repouso e de reaprovisionamento que os turistas podem encontrar no interior e no litoral do Estado. Essas informações nos foram fornecidas, na sua quase totalidade, por agentes e representantes da Ford Motors Company , aos quais agradecemos esse serviço de relevante importância para todos os

	que transitam nas estradas de rodagem. Em parte devemos-los também aos nossos delegados gerais e a autoridades locais...”.
Motivação (para a viagem)	Cada cidade mostrada traz a distancia de cada cidade, quais atrativos, locais para hospedagem e para abastecimento de gasolina etc, além do nome do colaborador que enviou o resumo.
Velocidade	
Rota/Trajeto	
Ritmo	
Experiência	
Fricção/ Atrito	
Observações	Entre os colaboradores destaco o representante de Taubaté, que indicou sua própria oficina: “Agência Ford, de Hermínio Baltensperger”. O representante de Socorro diz que a cidade não possui atrativos, nem estradas e nem as está construindo ou projetando, também não há oficinas. Cita somente o hotel e um lugar onde comprar gasolina. O interessante nessas notas é que é evidente a aproximação da seção de turismo da A.E.R. com as agências Ford (da Ford Motors Company), indicando suas próprias oficinas. (um reflexo da atuação da seção de Turismo?).
Fotos	
Ilustrações	
Mapas	
Palavras ou termos relevantes	

Análise de Conteúdo texto no.: 20 Revista: A Estrada de Rodagem

Ano: 4 . no. 36 página: s/n... mês/ano: junho/1924 .

Título: São Paulo - Itu - Campinas - A primeira excursão organizada pelo Depto de Turismo da A.E.R

Tamanho () nota, páginas

Seção específica: (x) não tem

Assunto:

Enfoque: positivo (x) negativo ()

Autor: () não indicado

Conteúdo: () texto () fotos () ilustração () mapa

Elementos (Categorias)	Descrição
Motivação (para o texto)	
Motivação (para a viagem)	“A 27 de abril realizou-se a primeira excursão da série promovida pelo departamento de turismo da A.E.R., para dar a conhecer as belezas naturais e fazer propaganda das estradas de nosso Estado”.
Velocidade	
Rota/Trajetos	“Percurso das três cidades (São Paulo – Itu – Campinas) percorrido um total de 264 km”.
Ritmo	Saíram às 8 horas de São Paulo. Depois de passarem por Osasco, Barueri e Parnaíba fizeram a primeira parada em Pirapora onde visitaram as curiosidades do lugar (...). Continuando o passeio, os excursionistas, depois de atravessarem Cabreúva, chegaram à gruta Washington Luís , situada à margem do rio Tietê, no local onde existe uma reserva florestal de mesmo nome. Ali a A.E.R fez servir um almoço (...). Foram visitar a gruta e a ‘Escalada da Glória’, conjunto de pedras sobrepostas na encosta da montanha, formando uma série de furnas e lapas encimadas por um mirante de onde se descortina um belo panorama (...) Depois de visitarem Itu os excursionistas se dirigiram para Salto (...). De Salto seguiram pela nova estrada do governo para Indaiatuba e Helvétia, atravessando algumas fazendas (...) para chegarem a Campinas, onde fizeram um rápido lanche, regressando depois a S. Paulo, onde chegaram ao cair da noite”.
Experiência	“Depois de visitarem Itu os excursionistas se dirigiram para Salto, aí apreciando as magníficas quedas de água que em parte já são aproveitadas para fins industriais. Demoraram-se na curiosa ponte suspensa em cabos de aço existentes no local e de cima da qual se podem apreciar os vários aspectos do belíssimo salto”.
Fricção/ Atrito	Nada citado
Observações	O texto é de turismo mas não está na seção Turismo. Mas é importante analisar. Se e quando der tempo: fazer mapa com todos os itinerários e pontos pitorescos visitados nas excursões da A.E.R.

Fotos	<p>(Um carro acidentado): “O castigo dos imprudentes que teimam, a todo custo, passar na frente dos outros – este automóvel não pertencia à comitiva”.</p> <p>“Grupo de excursionistas em visita à magnífica queda d’água do rio Tietê, na cidade de Salto” (mulheres e crianças no grupo).</p> <p>“Grupo de excursionistas, após o almoço, em frente à gruta ‘Washington Luís’” (há seis ou sete mulheres na foto. Todos em roupas sociais)</p> <p>“O delicioso ‘churrasco’ que foi saboreado pela comitiva e seu autor”.</p>
Ilustrações	
Mapas	
Palavras ou termos relevantes	

<p>Análise de Conteúdo texto no.: 21 Revista: A Estrada de Rodagem</p> <p>Ano: 4 . no. 36 página: s/n... mês/ano: junho/1924 .</p> <p>Título: A vida ao ar livre, as rodovias e a higiene popular</p> <p>Tamanho () nota, 4 páginas</p> <p>Seção específica: Turismo () não tem</p> <p>Assunto: as motivações para fazer turismo em estradas paulistas</p> <p>Enfoque: positivo () negativo ()</p> <p>Autor: () não indicado</p> <p>Conteúdo: () texto () fotos () ilustração () mapa</p>	
Elementos (Categorias)	Descrição
Motivação (para o texto)	
Motivação (para a viagem)	<p>“Relativamente poucos paulistas conhecem as belezas panorâmicas espalhadas pelo interior do nosso Estado e o grande proveito, para a saúde, dos desportos ao ar livre em contato direto com a natureza. As estradas de rodagem oferecem o único meio de se alcançarem esses pontos e usufruir benefícios dessa natureza. O Estado de S. Paulo já compreendeu as grandes vantagens dos desportos, como o prova a existência de famosas e bem organizadas associações nesta Capital, em Santos e em todo o interior do Estado, e o grande interesse da população pelo futebol, remo, natação etc. Entretanto, essas associações e desportos só beneficiam a mocidade, ao passo que o turismo, os piqueniques, as caçadas, as pescarias etc, oferecem uma fonte de</p>

	<p>exercícios e divertimentos para todos. Mas, para estes, é necessário o automóvel e o seu complemento – as boas estradas.</p> <p>Nós ainda não compreendemos quantos passeios agradáveis podemos realizar, fazendo uso das estradas construídas pelo Estado e municipalidades e já é tempo que comecemos a compreendê-lo, para aproveitar esse grande melhoramento – organizando, a princípio, pequenos passeios para, depois, cultivando gradualmente o gosto e o hábito, aproveitar todas as oportunidades para conhecer o que tem sido feito e patenteiar assim a nossa apreciação e dando desse modo estímulo à ampliação do programa rodoviário. (...) a Associação possui – e os põe à disposição do público – mapas de estradas, fotografias, lista de hotéis e garagens, informações sobre pontos de interesse etc. (...) As boas estradas são elemento de boa saúde”.</p>
Velocidade	
Rota/Trajetos	
Ritmo	
Experiência	
Fricção/ Atrito	
Observações	<p>No expediente desta edição no. 36 estão os nomes dos membros da diretoria de turismo: “comissão de turismo: A. G. Ribeiro, da Standard Oil; D. Donnini, da Fiat e Affonso Vidal, da The Goodyear Tires & Rubber Co.”. Quando foram apresentados na edição 33 apenas constavam os setores e não os nomes das empresas. Checar expediente da 33.</p> <p>Seção turismo informa que a edição de agosto da revista será dedicada ao turismo: “(...) aumentando nossas páginas, com o fim de tornar mais conhecida aos nossos sócios e ao público a importância deste assunto”. Começa com texto de turismo e mistura notas sobre corridas em Indianápolis e outros assuntos. Somente a última página, com o título analisado aqui.</p> <p>Esse texto é importante porque argumenta a importância do turismo em estradas (o diferenciando do desporto já bem divulgado).</p>
Fotos	As fotos mostram construção de estradas e não turismo (em uma tem um trator Fordson usado em uma demonstração da Associação e outra fala da dificuldade da construção da estrada Campinas-Prata, com britamento da rocha com dinamite.
Ilustrações	

Mapas	
Palavras ou termos relevantes	

<p>Análise de Conteúdo texto no.: 22 Revista: A Estrada de Rodagem</p> <p>Ano: 4. no. 37-38 página: s/n... mês/ano: julho e agosto/1924 .</p> <p>Título: Os hotéis no interior</p> <p>Tamanho () nota, 1 página</p> <p>Seção específica: Turismo () não tem</p> <p>Assunto: Dicas de como um local de hospedagem deve ser autêntico, rústico, porém limpo. O turista não quer uma reprodução do que encontra na cidade grande e sim a simplicidade com bom atendimento e algum conforto (das acomodações à refeição)</p> <p>Enfoque: positivo (x) negativo ()</p> <p>Autor: Júlio de Souza () não indicado</p> <p>Conteúdo: () texto () fotos () ilustração () mapa</p>	
Elementos (Categorias)	Descrição
Motivação (para o texto)	
Motivação (para a viagem)	
Velocidade	
Rota/Trajetó	
Ritmo	
Experiência	
Fricção/ Atrito	
Observações	<p>Edição é dupla (julho agosto) por causa da revolução paulista de 1924. Citam o fato no editorial, condenando o movimento. Também é narrado o levante na página “A sedição militar e as Estradas de Rodagem”.</p> <p>Este texto é importante para o contexto. O autor dá dicas do que o viajante da cidade grande espera encontrar em uma hospedagem no interior: simples e limpa, bem cuidada, com alimentação em louça rústica, porém bem apresentada, sem carregar nos condimentos, mas valorizando a cozinha local etc.</p> <p>“É que quem viaja, tanto por necessidade como , principalmente, por prazer, procura, que, consciente ou inconsciente, encontrar o máximo possível de ‘cor local’, de características próprios da região e do meio”.</p>

	<p>Nesta edição temos a página: “Os novos escritórios da A.E.R”, na rua Libero Badaró 90, que na fachada traz as placas com os serviços prestados pela associação. Entre eles o “Turismo”. Usar a foto.</p> <p>No texto explica: “(...) temos um serviço completo de informações onde os interessados encontrarão revistas, mapas, fotografias, gráficos, desenhos e todo material técnico necessário para informações precisas sobre as estradas, turismo, hotéis, garagens e oficinas, pontos interessantes para excursões, curiosidades e guias gerais das cidades mais florescentes deste e demais Estados”.</p> <p>Julio de Souza faz outro texto sobre hotéis em 1925.</p>
Fotos	Foto mostra a fachada do edifício com a placa “Associação de Estradas de Rodagem” e outras cinco placas com os serviços prestados: ‘demonstrações de construção’, ‘boas estradas’, ‘demonstrações de conservação’ e, a última à direita está o ‘Turismo’.
Ilustrações	
Mapas	
Palavras ou termos relevantes	

<p>Análise de Conteúdo texto no.: 23 Revista: Boas Estradas</p> <p>Ano: 4 . no. 39 página: 25 a 28... mês/ano: setembro/1924 .</p> <p>Título: Uma prova automobilística de 700 km. Uma competição de turismo - O valor e o interesse dessa iniciativa da A.E.R</p> <p>Tamanho () nota, 4 páginas</p> <p>Seção específica: Turismo () não tem</p> <p>Assunto: Relato detalhado da prova</p> <p>Enfoque: positivo () negativo ()</p> <p>Autor: () não indicado</p> <p>Conteúdo: (x) texto () fotos () ilustração (x) mapa</p>	
Elementos (Categorias)	Descrição
Motivação (para o texto)	
Motivação (para a viagem)	<p>“Promovendo essa competição, o fim principal da Associação foi dar início a uma série de torneios automobilísticos, cujos resultados habilitem os interessados pelo turismo a escolherem seus carros, não</p>

	apenas tendo em vista uma só qualidade elevada a um grau extraordinário de eficiência, mas sim o conjunto de predicados que deve possuir um veículo auto-motor para que seja integralmente útil, em todas as circunstâncias”.
Velocidade	
Rota/Trajeto	Mapa mostra todas as cidades por onde passa.
Ritmo	
Experiência	
Fricção/ Atrito	
Observações	<p>Nome da revista muda para “Boas Estradas”. (teria coincidido com a nova fachada do prédio mostrada na edição anterior?). explicam no editorial: “Fazendo esta mudança de nome da revista da Associação quisemos que nela ficasse mais claramente definido o nosso programa beneficente e patriótico, pois a expressão ‘Boas Estradas’ é mais positiva, para nostros intuitos progressistas que as palavras ‘A Estrada de Rodagem’”.</p> <p>A comissão de turismo não é colocada no expediente. Teria se desfeito? Páginas são numeradas;</p> <p>No texto analisado, a motivação da prova é ajudar o automobilista a conhecer os diferentes modelos de automóveis, suas potências e quais principais características e, segundo o texto, fazer com que se utilize mais as estradas. Então, a prova de turismo é uma forma de difundir as estradas e incentivar que as utilizem mais, para turismo e recreação, porém, divulgando automóveis e suas características, estimulando a competição.</p> <p>Neste texto somente apresentam o trajeto e os concorrentes. A prova aconteceria próximo à Exposição de Automóveis de SP e, provavelmente, na próxima edição trarão os resultados da prova.</p>
Fotos	
Ilustrações	
Mapas	Prova de Turismo S. Paulo – Ribeirão Preto – S. Paulo. Mapa do percurso entre sp e ribeirão, com a respectiva quilometragem. Estão especialmente assinaladas as cidades de sp, Araras e Ribeirao Preto.
Palavras ou termos relevantes	

<p>Análise de Conteúdo texto no.: 24 Revista: Boas Estradas</p> <p>Ano: 4. no. 40 página: 17 a 24... mês/ano: outubro/1924 .</p> <p>Título: A prova de turismo de Outubro - desenvolvimento e resultados</p> <p>Tamanho () nota, 8 páginas</p> <p>Seção específica: Turismo () não tem</p> <p>Assunto: Resultados da Prova de Turismo divulgada na edição anterior. Aqui toda a cobertura é da premiação, que aconteceu durante a Exposição de Automóveis, organizada pela A.E.R., ocorrida em outubro. É o turismo enquanto teste e prova e não como contemplação.</p> <p>Enfoque: positivo (x) negativo ()</p> <p>Autor: () não indicado</p> <p>Conteúdo: () texto () fotos () ilustração () mapa</p>	
Elementos (Categorias)	Descrição
Motivação (para o texto)	
Motivação (para a viagem)	
Velocidade	Em todas as provas de turismo a velocidade é desestimulada . Citam o caso de acidentes e até de uma morte por excesso de velocidade.
Rota/Trajeto	
Ritmo	
Experiência	
Fricção/ Atrito	
Observações	Este e outros textos sobre provas de turismo serão agrupados e analisados somente pelo contexto, porque estão na seção turismo e mostram a forma como o tema “turismo” passou a ser tratado na revista durante algum tempo. As próximas edições também abordam provas de turismo. Era uma forma de arrecadação da A.E.R. e também de dar visibilidade a marcas de automóveis, uma forma de propaganda. Tudo aqui amarrado com a Exposição. (checar se encontro mais evidencias disso).
Fotos	
Ilustrações	
Mapas	
Palavras ou termos relevantes	

<p>Análise de Conteúdo texto no.: 25 Revista: Boas Estradas</p> <p>Ano: 4. no. 41 página: 27 e 28... mês/ano: novembro/1924 .</p> <p>Título: O 'raid' do 'Oldsmobile' - Mais de 1500 quilômetros em 3a velocidade</p> <p>Tamanho () nota, 2 páginas</p> <p>Seção específica: Turismo () não tem</p> <p>Assunto: Raid de único carro, descrevendo trajeto e performance - rota, velocidade e motivação seria a primeira vez naquelas condições fora dos EUA. Foi uma prova em que a prefeitura de São Paulo teve participação</p> <p>Enfoque: positivo (x) negativo ()</p> <p>Autor: () não indicado</p> <p>Conteúdo: (x) texto (x) fotos () ilustração () mapa</p>	
Elementos (Categorias)	Descrição
Motivação (para o texto)	
Motivação (para a viagem)	“Tratava-se de um feito bastante original, do qual só conhecíamos um precedente: a travessia do território norte-americano feita por Cannonbal Baker, em idênticas condições, em um carro da mesma marca”.
Velocidade	“Desse carro foram retiradas as 1ª e 2ª velocidades, bem como a marcha ré, de sorte que todo o percurso tinha de ser vencido exclusivamente com a 3ª velocidade, isto é, a presa direta”.
Rota/Trajeto	De São Paulo a Araraquara. Passou por Jundiaí, Campinas, Limeira, Araras, Pirassununga, Santa Rita, Ribeirão Preto, Jaboticabal, Guariba, Bebedouro, Araraquara e retornando para São Paulo. Em todas as cidades os prefeitos atestaram a verificação das condições do automóvel.
Ritmo	Partiu de SP em 2 de novembro, no dia seguinte estava em Jaboticabal. Em 7 de novembro saiu de Araraquara de manhã em retorno para São Paulo. “Até Araras o tempo empregado foi sempre de duas horas, o que demonstra a velocidade com eu vinha o veículo”. Pegou um temporal: “A forte chuva, que continuou por muito tempo e, conseqüentemente, a lama que então produziu, não deixaram que o carro aqui chegasse antes das dezesseis horas, porém, em ótimo estado de funcionamento”.
Experiência	
Fricção/ Atrito	“(…) logo na segunda etapa: Ribeirão Preto-Jaboticabal, com escala por Guariba, teve o ‘Oldsmobile’ de caminhar por estradas próprias unicamente para carros de bois, atravessando matos, valas e buracos”. A chuva atrasou a chegada do carro a São Paulo no dia 7 de novembro.

Observações	Não é um texto que fala sobre as cidades visitadas e sobre o que o turista pode encontrar nelas. É uma prova, um relato de um raid com datas, cidades por onde passou, qual a velocidade e dificuldades. Teve apoio dos prefeitos, o que pode significar que a prova atraiu visibilidade para os municípios. Pode ajudar a promover o turismo, mas não é relato de turismo. Teve envolvimento da A.E.R.
Fotos	Da esquerda para a direita: o dr. Vergueiro Steidel, representante do prefeito, examina o 'Oldsmobile'; o carro em plena viagem; e o exame do perito de Araraquara. "Aspecto do rio Jacaré, na estrada de Araraquara a Ribeirão Bonito". "O 'Oldsmobile' na serra dos Cristais, para ele, pelas condições do raid, um dos mais difíceis trechos; e seu condutor, Justino Nigro; a chegada em Araraquara".
Ilustrações	
Mapas	
Palavras ou termos relevantes	

Análise de Conteúdo texto no.: 26 Revista: Boas Estradas

Ano: 4/5. no. 42 e 43 página: 28 e 29... mês/ano: dezembro/1924 – janeiro/1925 .

Título: Um grande perigo do turismo

Tamanho () nota, 2 páginas

Seção específica: Turismo () não tem

Assunto: Primeiro texto com enfoque negativo na seção, fala sobre os perigos de infecções trazidos pelo turismo. Começa falando do lixo que já deixam no Caminho do Mar alguns automobilistas descuidados. O foco é o automóvel como transporte para doenças. Depois cita exemplos de estudos feitos nos Estados Unidos.

Enfoque: positivo () negativo (x)

Autor: (x) não indicado

Conteúdo: (x) texto (x) fotos () ilustração () mapa

Elementos (Categorias)	Descrição
Motivação (para o texto)	
Motivação (para a viagem)	
Velocidade	
Rota/Trajeto	
Ritmo	
Experiência	<p>“É o que já está sucedendo na estrada São Paulo-Santos onde há lugares que estão degenerando em montões de lixo, constituindo não só motivos de afeiamento do local, como coisa mais grave ainda, focos de pronunciada infecção”.</p> <p>“Ao lado do rancho de Paranapiacaba, no Alto da Serra por exemplo, já existe muita sujeira, deixada por automobilistas pouco escrupulosos, o que vai tornar desagradável a paragem em tão belo local e constitui, desde agora, sério perigo de propagação de moléstias contagiosas”.</p>
Fricção/ Atrito	<p>“Um dos grandes perigos do turismo, até agora completamente despercebido da quase totalidade da nossa população, está na proporção de moléstias infecciosas, por efeito da falta de cuidado dos automobilistas que se detêm em lugares especialmente pitorescos, para neles fazer refeições, tirar fotografias etc, e os deixam sujos com papéis amarrotados, latas de conserva vazias e outros detritos de pior natureza”</p>
Observações	<p>Primeiro texto negativo sobre turismo, mas que aborda o problema do lixo deixado nas paradas das estradas (algo nunca abordado também).</p>
Fotos	<p>Paisagens sem relação com o texto;</p> <p>“à esquerda uma bela vista do salto do rio Piracicaba, na cidade de mesmo nome, a pequena distância da estrada São Paulo-Ribeirão Preto”</p>

	“Acima: um trecho do rio Tietê, na margem da estrada Mutinga, no município de São Paulo. Abaixo: trecho em que a estrada Floriano – Oliveiras no estado do Piauí, atravessa um bosque de carnaubeiras”.
Ilustrações	
Mapas	
Palavras ou termos relevantes	

<p>Análise de Conteúdo texto no.: 27 Revista: A Estrada de Rodagem</p> <p>Ano: 5. no. 44 página: 3.. mês/ano: fevereiro/1925 .</p> <p>Título: Não seja um turista de calçamento</p> <p>Tamanho () nota, páginas</p> <p>Seção específica: Turismo (x) não tem</p> <p>Assunto: Infográfico interessante sobre o que se encontra ao se distanciar das cidades</p> <p>Enfoque: positivo (x) negativo ()</p> <p>Autor: () não indicado</p> <p>Conteúdo: () texto () fotos () ilustração () mapa</p>	
Elementos (Categorias)	Descrição
Motivação (para o texto)	
Motivação (para a viagem)	“Não seja um turista de calçamento! Deixe a cidade – Procure, com o automóvel, pelas boas estradas, os belos aspectos da Natureza, no mar, no campo e na montanha”.
Velocidade	

Rota/Trajetos	Saindo da cidade (capital) rumo ao interior e litoral (no gráfico mostram o que existe há 10 e a 70 km da cidade).
Ritmo	
Experiência	<p>A 10 km da cidade: ruas congestionadas, estradas difíceis;</p> <p>A 70 km da cidade: estradas livres, fazendas e plantações, bosques e matas, pesca, cenários de montanhas, belas paisagens, poucos veículos, praias, caça, campos de turismo.</p>
Fricção/ Atrito	
Observações	<p>Pela primeira vez surge anúncio sobre o Guia de Turismo da A.E.R, que seria publicado em breve.</p> <p>O texto analisado é um infográfico, não está na página de turismo, mas logo na página 3, como uma propaganda sobre as possibilidades que a fuga da cidade em automóvel permite. O belo desenho está assinado por 'Witello – São Paulo 24', não dá para saber se buscou inspiração ou copiou alguma revista estrangeira. Não fala especificamente sobre os destinos paulistas, mas se enquadra neles, exceto pelo 'campos de turismo', algo que sempre mostraram ter nos Estados Unidos, mas nunca citaram algum exemplo local.</p> <p>E o termo "turista de calçamento" foi usado pelo Américo Neto em página da revista Paulistano, anos depois.</p>
Fotos	
Ilustrações	A página é uma espécie de infográfico, com ilustrações das possibilidades de turismo que a fuga da cidade permite. Tem um automóvel em destaque em uma bela estrada.
Mapas	
Palavras ou termos relevantes	

<p>Análise de Conteúdo texto no.: 28 Revista: Boas Estradas</p> <p>Ano: 5 . no. 44 página: 20.. mês/ano: fevereiro/1925 .</p> <p>Título: Os campos de Turismo nos Estados Unidos</p> <p>Tamanho () nota, 1 página</p> <p>Seção específica: Turismo () não tem</p> <p>Assunto: texto traduzido da revista “The Highway Magazine” de um artigo de Paulo Thompson.</p> <p>Enfoque: positivo (x) negativo ()</p> <p>Autor: () não indicado</p> <p>Conteúdo: (x) texto () fotos () ilustração () mapa</p>	
Elementos (Categorias)	Descrição
Motivação (para o texto)	Mostrar exemplos de campings (campos de turismo) nos EUA.
Motivação (para a viagem)	
Velocidade	
Rota/Trajeto	
Ritmo	
Experiência	
Fricção/ Atrito	
Observações	A A.E.R. é apreciadora dos campos de turismo (campings) americanos. Neste texto somente falam sobre os existentes lá. Nunca falaram de algum em São Paulo. Deveria ser um desejo de que um dia reproduzissem esses por aqui.
Fotos	
Ilustrações	
Mapas	
Palavras ou termos relevantes	

<p>Análise de Conteúdo texto no.: 29 Revista: Boas Estradas</p> <p>Ano: 5 . no. 45 página: 22 a 24.. mês/ano: março/1925 .</p> <p>Título: O Território de Magalhães</p> <p>Tamanho () nota, páginas</p>	
--	--

<p>Seção específica: Turismo () não tem</p> <p>Assunto: o turismo no Território de Magalhães, na Argentina</p> <p>Enfoque: positivo () negativo ()</p> <p>Autor: () não indicado</p> <p>Conteúdo: () texto () fotos () ilustração () mapa</p>	
Elementos (Categorias)	Descrição
Motivação (para o texto)	
Motivação (para a viagem)	
Velocidade	
Rota/Trajetória	
Ritmo	
Experiência	
Fricção/ Atrito	
Observações	<p>Texto bem aleatório sobre turismo no extremo sul da Argentina. Não cita a fonte, mas deve ter sido traduzido de alguma revista. Tem um parágrafo sobre o transporte em automóvel por lá. Não faz qualquer relação com o transporte a partir do Brasil. Não será analisado.</p> <p>Serve para mostrar um momento em que o turismo da A.E.R. estava focado na produção do Guia de Turismo, sobrando pouco tempo ou material para a seção da revista. Ou não havia mais interesse.</p>
Fotos	<p>Uma página com fotos não relacionadas com a matéria. Mostra cinco fotos: Salto do Rio Piracicaba (novamente), salto do rio Tiete (novamente), vista geral da cidade de Salto de Ituaçu, onde existe a famosa queda d'água de mesmo nome; aspecto da estrada Campinas-Monteiros,</p>

	<p>importante ligação do interior do Estado; vista da estrada São Paulo – Paraná, próximo a São Roque.</p> <p>Será que aguçavam as viagens imaginativas? Estavam ali para isso.</p>
Ilustrações	
Mapas	
Palavras ou termos relevantes	

<p>Análise de Conteúdo texto no.: 30 Revista: Boas Estradas</p> <p>Ano: 5 . no. 46 página: 22 e 23... mês/ano: abril/1925 .</p> <p>Título: Progresso estradal e condições do turismo na Argentina</p> <p>Tamanho () nota, páginas</p> <p>Seção específica: Turismo () não tem</p> <p>Assunto: Sobre o desenvolvimento de estradas de rodagem na Argentina</p> <p>Enfoque: positivo (x) negativo ()</p> <p>Autor: () não indicado</p> <p>Conteúdo: (x) texto () fotos () ilustração () mapa</p>	
Elementos (Categorias)	Descrição
Motivação (para o texto)	
Motivação (para a viagem)	
Velocidade	
Rota/Trajetó	
Ritmo	
Experiência	
Fricção/ Atrito	
Observações	<p>Texto interessante, mas sem necessidade de ser analisado porque não fala sobre São Paulo. Pode ser usado para contexto sobre o país vizinho.</p> <p>Muito texto para uma página, a fonte está menor que o normal.</p>
Fotos	<p>Uma que chama atenção é de um carro destruído por acidente, com a legenda: “CUIDADO TURISTAS! Que isto não vos aconteça, como ao carro</p>

	'Stutz' que a este montão de destroços se reduziu porque sua condutora calculou mal a velocidade de um trem, contra o qual se chocou”.
Ilustrações	
Mapas	
Palavras ou termos relevantes	

<p>Análise de Conteúdo texto no.: 31 Revista: Boas Estradas</p> <p>Ano: 5 . no. 47 página: 25 a 28... mês/ano: maio/1925 .</p> <p>Título: As atribuições de um automobilista</p> <p>Tamanho () nota, 4 páginas</p> <p>Seção específica: Turismo () não tem</p> <p>Assunto: Dicas de comportamento na estrada, como enfrentar problemas mais comuns – exemplo: depender da boa vontade do funcionário da cia. De estradas de ferro a levantar a cancela para cruzar a linha férrea com automóvel.</p> <p>Enfoque: positivo (x) negativo ()</p> <p>Autor: Julio Silva () não indicado</p> <p>Conteúdo: () texto () fotos () ilustração () mapa</p>	
Elementos (Categorias)	Descrição
Motivação (para o texto)	
Motivação (para a viagem)	
Velocidade	
Rota/Trajetó	
Ritmo	
Experiência	
Fricção/ Atrito	
Observações	Mas é um texto que não fala especificamente sobre lugares turísticos e sim sobre como lidar com problemas cotidianos no uso do automóvel em estradas. Vale pelo contexto.
Fotos	Sem relação com o texto, mas no meio dele: Praia das Tartarugas, no Guarujá; Vista geral da velha Conceição de Itanhaém, no litoral paulista, cuja enseada é de grande beleza (Favor do sócio da A.E.R. dr Paulo Roque da Silva).

Ilustrações	Básicas, com exemplos citados no texto.
Mapas	
Palavras ou termos relevantes	

Análise de Conteúdo texto no.: 32 Revista: BE

Ano: 5 . no. 48 página: 20 a 22.. mês/ano: junho/1925 .

Título: O Turismo no Brasil

Tamanho () nota, páginas

Seção específica: Turismo () não tem

Assunto:

Enfoque: positivo () negativo ()

Autor: () não indicado

Conteúdo: () texto () fotos () ilustração () mapa

Elementos (Categorias)	Descrição
Motivação (para o texto)	Mostrar o potencial de turismo
Motivação (para a viagem)	Ressalta as belezas naturais e a necessidade de infraestrutura para deslocamento.
Velocidade	
Rota/Trajetó	
Ritmo	
Experiência	
Fricção/ Atrito	
Observações	
Fotos	Uma foto não identificável de Ouro Preto. A estrada municipal que vai à Cantareira e ao Guapira, vendo-se na foto, à esquerda, a derivação para a Cantareira.
Ilustrações	
Mapas	
Palavras ou termos relevantes	

Análise de Conteúdo texto no.: Revista: A Estrada de Rodagem

Ano: 5 . no. 49 página: 18 a 22... mês/ano: julho/1925 .

Título: Em prol do Turismo - Conferência feita na sede do Rotary Club, no Rio, pelo sr. Sebastião Sampaio, cônsul do Brasil em Southampton e chefe de gabinete do ministro de rel. exteriores

Tamanho () nota, 5 páginas

Seção específica: Turismo () não tem

Assunto:

Enfoque: positivo () negativo ()

Autor: () não indicado

Conteúdo: () texto () fotos () ilustração () mapa

Elementos (Categorias)	Descrição
Motivação (para o texto)	
Motivação (para a viagem)	
Velocidade	
Rota/Trajetó	
Ritmo	
Experiência	
Fricção/ Atrito	
Observações	Texto sobre toda a história do turismo no mundo ocidental, até chegar às questões do Brasil, mas não fala sobre São Paulo.. Bom para contexto.
Fotos	
Ilustrações	
Mapas	
Palavras ou termos relevantes	

Análise de Conteúdo texto no.: 34 Revista: BE

Ano: 5 . no. 50 página: 13 a 16. mês/ano: agosto/1925 .

Título: Os hotéis no interior - menos 'luxo' e mais conforto

Tamanho () nota, 4 páginas

Seção específica: Turismo () não tem

Assunto: Menos 'luxo' e mais conforto é que precisam os hotéis no interior – E que se não sacrifique o necessário – a comodidade – em troca do supérfluo – a imitação do que se faz nas capitais

Enfoque: positivo () negativo ()

Autor: **Julio de Souza**

Conteúdo: (x) texto () fotos () ilustração () mapa

Elementos (Categorias)	Descrição
Motivação (para o texto)	
Motivação (para a viagem)	
Velocidade	
Rota/Trajetos	
Ritmo	
Experiência	
Fricção/ Atrito	
Observações	<p>Anunciado o Guia de Turismo, já publicado e em distribuição.</p> <p>O texto não cabe para análise de viagem, mas é primoroso ao descrever os problemas de um hotel novo na cidade X, que foi visitado pelo autor do texto, detalhando todos os problemas, da construção, disposição dos cômodos, falta de sanitários para todos os hóspedes, decoração forçada para ser requintada, cozinha encardida e com péssima descrição de um lombo de por servido, muitos problemas. O autor retoma a ideia de um texto seu escrito em outro ano para a A.E.R., sobre o qual melhor seria ter um hotel simples e honesto, sem os luxos que são 'fake' e encobrem os diversos problemas da hospedagem.</p>
Fotos	
Ilustrações	

Mapas	
Palavras ou termos relevantes	

Análise de Conteúdo texto no.: 35 Revista: BE Ano: 5 . no. 50 página: 17. mês/ano: agosto/1925 . Título: Um projeto em favor do turismo Tamanho () nota, 1 página Seção específica: Turismo () não tem Assunto: Sobre projeto de lei enviado na Camara dos Deputados pelo parlamentar Domingos Mascarenhas, visando favorecer empresas turísticas que se fundarem no pais Enfoque: positivo () negativo () Autor: () não indicado Conteúdo: () texto () fotos () ilustração () mapa	
Elementos (Categorias)	Descrição
Motivação (para o texto)	
Motivação (para a viagem)	
Velocidade	
Rota/Trajetos	
Ritmo	
Experiência	
Fricção/ Atrito	
Observações	Texto traz justificativas e pontos do projeto de lei. Vale para contexto (checar).
Fotos	
Ilustrações	
Mapas	
Palavras ou termos relevantes	

Análise de Conteúdo texto no.: 36 Revista: BE

Ano: 6 . no. 54. página: 3... mês/ano: janeiro/1926 .

Título: Prova de Turismo de 1926

Tamanho () nota, 1 páginas

Seção específica: Turismo () não tem

Assunto: Uma página anunciando a prova anual de turismo que se realizaria em maio, por 2 mil quilômetros pelo estado, com partida e chegada na capital. As inscrições se abririam em março

Enfoque: positivo () negativo ()

Autor: () não indicado

Conteúdo: () texto () fotos () ilustração () mapa

Elementos (Categorias)	Descrição
Motivação (para o texto)	
Motivação (para a viagem)	
Velocidade	
Rota/Trajetos	
Ritmo	
Experiência	
Fricção/ Atrito	
Observações	Apenas anúncio, mas com o chapéu da seção “Turismo”, com novo layout.
Fotos	
Ilustrações	
Mapas	
Palavras ou termos relevantes	

Análise de Conteúdo texto no.: Revista: A Estrada de Rodagem

Ano: 6. no. 55 página: 18 a 20.. mês/ano: fevereiro/1926 .

Título: O príncipe D. Pedro em SP - uma excursão de sua alteza imperial pelo interior do estado

Tamanho () nota, 3 páginas

Seção específica: Turismo () não tem

Assunto: Detalha a excursão preparada pela A.E.R. para o príncipe e sua família pelo interior do estado, passando vários dias em algumas cidades e se hospedando em hotéis e fazendas do “hinterland” paulista.

Enfoque: positivo (x) negativo ()

Autor: () não indicado

Conteúdo: (x) texto (x) fotos () ilustração () mapa

Elementos (Categorias)	Descrição
Motivação (para o texto)	
Motivação (para a viagem)	Atendendo a pedido do príncipe, fizeram a excursão entre os dias 7 e 13 de janeiro de 1926.
Velocidade	
Rota/Trajetos	
Ritmo	Tranquilo, de passeio.
Experiência	Viram plantações, paisagens, puderam participar de festa em fazenda, viram gado ser vacinado, foram recepcionados por famílias importantes etc.
Fricção/ Atrito	Chuvas pelo caminho atrasaram a chegada em alguns lugares.
Observações	Roteiro interessante, guiado pelo próprio Antonio Prado Junior, diretor da associação. No final o texto afirma que a A.E.R mostra que é capaz de fazer roteiros atraentes pelas boas estradas.
Fotos	
Ilustrações	
Mapas	
Palavras ou termos relevantes	

Análise de Conteúdo texto no.: 38 Revista: BE Ano: 6 . no. 62 página: 21 a 25.. mês/ano: setembro/1926 . Título: Uma excursão interestadual de Therezópolis a Juiz de Fora Tamanho () nota, páginas Seção específica: Turismo () não tem Assunto: Relato do médico de Magé, RJ, Armando Paracampo, de sua viagem feita em julho de 1926. Enfoque: positivo (x) negativo () Autor: () não indicado Conteúdo: () texto () fotos () ilustração () mapa	
Elementos (Categorias)	Descrição
Motivação (para o texto)	
Motivação (para a viagem)	
Velocidade	
Rota/Trajetó	Parte de Teresópolis (descreve detalhadamente a cidade). Descreve as paisagens e cidades pelo caminho até chegar em Juiz de Fora, que também recebe bom detalhamento.
Ritmo	Tem quadro com todas as cidades e horários e quilometragens
Experiência	
Fricção/ Atrito	
Observações	
Fotos	Fotos boas, com os viajantes no automóvel (bem documentado). Última página com boas fotos também.
Ilustrações	
Mapas	
Palavras ou termos relevantes	

Análise de Conteúdo texto no.: 39 Revista: A Estrada de Rodagem Ano: 6. no. 63 página: 11... mês/ano: outubro/1926 . Título: Um grande reide pelo interior do Brasil - de Goyaz ao Rio de Janeiro, via São Paulo Tamanho () nota, 1 página Seção específica: Turismo () não tem Assunto: raid feito pelo cel. Arnulpho Ramos Caiado	
--	--

Enfoque: positivo (x) negativo ()	
Autor: () não indicado	
Conteúdo: (x) texto () fotos () ilustração () mapa	
Elementos (Categorias)	Descrição
Motivação (para o texto)	
Motivação (para a viagem)	
Velocidade	
Rota/Trajetória	1949 km = cita as cidades por onde passou por dia (não detalha).
Ritmo	Em média 29 km por dia, 67 horas em 9 dias (dificuldades no percurso).
Experiência	
Fricção/ Atrito	Citar falta de peças na região fluminense, falta de roteiro, perda de tempo com retrocessos.
Observações	
Fotos	
Ilustrações	
Mapas	
Palavras ou termos relevantes	

<p>Análise de Conteúdo texto no.: Revista: A Estrada de Rodagem</p> <p>Ano: 6 . no. 64 e 65 página: 13 A 15... mês/ano: novembro e dezembro/1926 .</p> <p>Título: De São Paulo a Curitiba - Itinerário e impressões de Raul Bopp, enviado especial da A.E.R</p> <p>Tamanho () nota, 3 páginas</p> <p>Seção específica: (x) não tem</p> <p>Assunto: não é da seção turismo, e sim relato detalhado de Raul Bopp</p> <p>Enfoque: positivo (x) negativo ()</p> <p>Autor: () não indicado</p> <p>Conteúdo: () texto () fotos () ilustração () mapa</p>

Elementos (Categorias)	Descrição
Motivação (para o texto)	
Motivação (para a viagem)	
Velocidade	
Rota/Trajeto	Itinerário em três etapas.
Ritmo	
Experiência	
Fricção/ Atrito	
Observações	Pesquisar Raul Bopp (modernista)
Fotos	
Ilustrações	
Mapas	
Palavras ou termos relevantes	

Análise de Conteúdo texto no.: Revista: A Estrada de Rodagem

Ano: . no. 69, 75 página: s/n... mês/ano: /192 .

Título: Descendo a estrada da Graciosa

Tamanho () nota, páginas

Seção específica: Turismo () não tem

Assunto:

Enfoque: positivo () negativo ()

Autor: () não indicado

Conteúdo: () texto () fotos () ilustração () mapa

Elementos (Categorias)	Descrição
Motivação (para o texto)	
Motivação (para a viagem)	Para relato a jornal.
Velocidade	
Rota/Trajeto	Cita as cidades por onde passa, mas não as descreve.
Ritmo	
Experiência	
Fricção/ Atrito	

Observações	
Fotos	
Ilustrações	
Mapas	
Palavras ou termos relevantes	

Análise de Conteúdo texto no.: Revista: A Estrada de Rodagem
 Ano: 7. no. 74 página: 254 a 263... mês/ano: setembro/1927 .
 Título: Campos do Jordão – como a jóia engastada na Serra da Mantiqueira sofre com a falta de boas estradas/ Estrada para Campos do Jordão – motivos que justificam sua construção
 Tamanho () nota, 10 páginas
 Seção específica: Turismo () não tem
 Assunto: como a falta de estrada afeta a cidade, inclusive como afeta o turismo
 Enfoque: positivo () negativo ()
 Autor: Thadeu Rangel Pestana () não indicado
 Conteúdo: (x) texto (x) fotos () ilustração () mapa

Elementos (Categorias)	Descrição
Motivação (para o texto)	
Motivação (para a viagem)	Visitar parentes e amigos na estância de cura e aproveitar as belezas naturais da região, a viagem pela Serra da Mantiqueira e aspectos pouco conhecidos, peculiares a regiões de altura
Velocidade	
Rota/Trajeto	SP – Campos do Jordão
Ritmo	
Experiência	
Fricção/ Atrito	Como a falta de uma estrada de rodagem ligando a cidade a São Paulo afeta o desenvolvimento da estância de cura e repouso
Observações	Cita que a vizinha Santo Antonio do Pinhal também poderia se beneficiar.
Fotos	

Ilustrações	
Mapas	
Palavras ou termos relevantes	

Análise de Conteúdo texto no.: Revista: A Estrada de Rodagem
 Ano: 7 . no. 75 página: 272... mês/ano: outubro/1927 .
 Título: Os hotéis do interior - uma iniciativa da Associação que tem ótima acolhida em toda parte -
 Como será resolvido o problema
 Tamanho () nota, páginas
 Seção específica: (x) não tem
 Assunto:
 Enfoque: positivo (x) negativo ()
 Autor: (x) não indicado
 Conteúdo: (x) texto () fotos () ilustração () mapa

Elementos (Categorias)	Descrição
Motivação (para o texto)	<p>Preocupada há tempos com os hotéis no 'interland' paulista, "a Associação tomou a iniciativa de promover a melhoria das condições de acomodação e hospedagem nas zonas do vasto 'interlande' paulista, principalmente as atravessadas pelas estradas tronco que saem da capital em demanda das fronteiras com as outras unidades da federação"</p> <p>Cuidado imediato: estrada São Paulo-Paraná: "de uma parte pela escassez, quase total, de hotéis sequer regulares ao longo do seu dilatado percurso, feito, quase inteiro, em regiões que estão muito longe de atingir seu pleno desenvolvimento, e de outra pela intensidade de tráfego que já se faz nessa rodovia, a despeito de ainda não estar concluída de extremo a extremo".</p> <p>Diretores da A.E.R. estavam em entendimento com as câmaras municipais de Sorocaba e Capão Bonito para tentar obter isenções fiscais para quem queira construir hotéis na região. Citam que a Câmara de Limeira apoiou a ideia e ofereceu "terreno e isenção de impostos para o hotel moderno que naquela cidade se construir, sob os auspícios da entidade rodoviária".</p>

	Informa que desde 1925 Sorocaba tem uma lei que oferece benefícios à construção de hotéis (não sei se foi utilizada).
Motivação (para a viagem)	
Velocidade	
Rota/Trajeto	
Ritmo	
Experiência	
Fricção/ Atrito	
Observações	<p>É texto bom para “Contexto”. Sobre os Hotéis no Interior (tema é preocupação desde o ano 1 e esse é o último texto. No qual percebe-se que a Associação quer, finalmente, interferir para melhorar as condições de hospedagem em torno das estradas paulistas).</p> <p>As futuras edições da revista não citam mais esse assunto (ao menos não diretamente). Por isso, não deve ter vingado.</p>
Fotos	
Ilustrações	
Mapas	
Palavras ou termos relevantes	