

O Brasil Através dos Para-brisas: O Turismo na Primeira Edição da Revista Quatro Rodas

Revista Rosa dos Ventos

6(2) 139-151, abr-jun, 2014

© O(s) Autor(es) 2014

ISSN: 2178-9061

Associada ao:

Programa de Mestrado em

Turismo

Hospedada em:

<http://ucs.br/revistarosadosventos>



Maria Henriqueta S. Garcia Gimenes-Minasse¹, Silvio Cesar Moral Marques² e Ismail Barra Nova de Melo³

RESUMO

É grande a importância dos guias turísticos na construção da imagem de destinos turísticos, pois auxiliam a organização de viagens, selecionando o que merece ser visto e visitado. No Brasil, um dos mais respeitados pelos turistas domésticos é o *Guia Quatro Rodas*, publicado anualmente pela Editora Abril, desde setembro de 1965. Contudo, já em 1960 a revista *Quatro Rodas*, criada nesse ano, e da qual o *Guia* nasceu, já vinha desempenhando o papel de informar e orientar o leitor sobre passeios e roteiros que poderiam ser feitos de automóvel. Este artigo tem o objetivo de analisar o conteúdo relacionado ao Turismo da primeira edição da *Revista Quatro Rodas*. Os principais resultados encontrados evidenciam a transformação social do Brasil com o advento de uma matriz econômica pautada na indústria do automóvel e com a incorporação das viagens de lazer como uma forma de descoberta desse 'novo' país.

Palavras-chave: Turismo
História do Turismo. Revista
Quatro Rodas. Brasil.

¹ **Maria Henriqueta S. Garcia Gimenes-Minasse** – Doutor. Professor e pesquisador da Universidade Federal de São Carlos, Campus Sorocaba.

² **Silvio Cesar Moral Marques** - Doutor. Professor e pesquisador da Universidade Federal de São Carlos, Campus Sorocaba.

³ **Ismail Barra Nova de Melo** - Doutor. Professor e pesquisador da Universidade Federal de São Carlos, Campus Sorocaba.

ABSTRACT

Brazil through the Windshield: Tourism in the First Edition of *Quatro Rodas Magazine* - Tour guides are very important in building the image of touristic attractions, as they help with travel arrangements and selection of attractions to be seen and visited. In Brazil *Guia Quatro Rodas* is one of the guides most respected by domestic tourists. It is annually published by Editora Abril, since September 1965. Nevertheless, since 1960 the newly formed *Quatro Rodas* magazine, and from which the *Guia Quatro Rodas* was borne, was already playing the role of informing and guiding its readers in relation to tours that could be made by car. The scope of this article is to analyze the first edition of *Quatro Rodas* magazine with respect to its tourism-related content. The main results show the social transformation of Brazil with the advent of an economic matrix based on the automotive industry and the incorporation of leisure travel as a way to discover the 'new' country.

Keywords: Tourism. History of Tourism. Quatro Rodas Magazine. Brazil.

INTRODUÇÃO

O debate acerca da expansão do turismo no Brasil passa, necessariamente, pela compreensão da importância do automóvel como meio de deslocamento e forma de acesso aos atrativos turísticos, em especial aqueles de difícil aproximação por outros meios de locomoção (trens, barcos, etc.), seja por não serem atendidos por estes, seja pela distância que ainda se necessitaria percorrer a partir do ponto de desembarque. O surgimento da Revista Quatro Rodas como meio de divulgação e apoio ao automóvel, associando-o a um imaginário que, no País, se atrela a promessas de 'liberdade' e 'velocidade', alardeadas pela publicidade automotivas, como pode ser observado já nas páginas de seu número inaugural.

Para o desenvolvimento do turismo, i.e., para os deslocamentos entre os centros urbanos emissores de turistas e outras regiões, faz-se fundamental a presença de meios de locomoção. No caso do Brasil, as políticas públicas dos anos 1950-1960 priorizaram a expansão do transporte rodoviário, sinalizando-o como o meio que produziria a interiorização e o crescimento da atividade turística. Nestes termos, a análise da principal revista brasileira do período sobre automobilismo lança outras luzes sobre a presença e influência do automóvel no desenvolvimento do turismo no país, bem como sobre os impactos e conflitos socioambientais gerados a partir da facilitação de acesso ao mesmo, advinda com o desenvolvimento da indústria automobilística e de sua cadeia produtiva (fábricas, revendas, oficinas, postos de abastecimento, estradas etc.).

O objetivo deste artigo é o de analisar o tratamento dispensado ao turismo na primeira edição da Revista Quatro Rodas, a partir de uma análise do conteúdo seguida de contextualização com outras fontes bibliográficas.

AS REVISTAS DE AUTOMÓVEIS

Para situar a revista de automóveis, é necessária, primeiro, compreender as transformações no espaço geográfico brasileiro. Três são os momentos que se pode identificar neste processo, respectivamente com ênfase no meio natural, no meio técnico e no meio técnico-científico-informacional (Santos, 1996). O meio natural pode ser entendido como aquele em que há pouca alteração da natureza, através de recursos técnicos, associado, dessa forma, a “um território caracterizado pelos tempos lentos, onde as diferenciações enraizavam-se na natureza e um tempo humano buscava timidamente ocupar os alvéolos de um tempo ‘natural’” (Santos & Silveira, 2001, p.30). O meio técnico tem na presença da máquina uma marca importante, permitindo outros usos do território através de uma organização mais complexa. Novas configurações do espaço geográfico vão surgindo, principalmente “a partir da utilização de prolongamentos não apenas do corpo do homem, mas do próprio território, constituindo verdadeiras próteses” (Idem, p.31). Segundo os mesmos autores, neste período haverá três ênfases no território brasileiro. A primeira o coloca como arquipélago, comandado a partir de demandas do exterior, criando um conjunto de zonas econômicas no território, onde se realiza uma produção mecanizada. Na segunda, há um período de transição, marcado pela circulação e por uma rede brasileira de cidades. É o início da integração nacional. Na terceira, as zonas econômicas e os pontos do território passam a ser ligados por ferrovias e por rodovias nacionais, permitindo a integração nacional de espaços desiguais.

O meio técnico-científico-informacional inicia-se após a Segunda Guerra Mundial e se firma na década de 1970, incluindo os países periféricos. Neste período ocorre uma intensa interação entre ciência e técnica, sob o comando do mercado. Verifica-se o aumento da importância dos capitais fixos (estradas, pontes, silos...), juntamente com a dos capitais constantes (maquinário, veículos, fertilizantes...). Aumenta também, neste contexto, o movimento, destacando a importância dos fluxos de toda ordem. “De um tempo lento, diferenciado segundo as regiões, passamos a um tempo rápido, um tempo hegemônico único, influenciado pelo dado internacional: os tempos do Estado e das multinacionais” (Idem, p.52).

O território brasileiro apresenta-se no início do século XXI, de forma integrada pelos meios de transporte, sobretudo pelas rodovias, industrializado e urbanizado. Cabe ressaltar que estas características não se apresentam igualmente pelo Brasil, ao contrário: os espaços regionais encontram-se muito desiguais, cada qual com suas particularidades e fragilidades. A escolha pelo meio de transporte rodoviário, na metade do século XX, se deu na lógica de uma industrialização tardia na qual o Brasil ficou dependente de capitais e teve que arcar com custos altíssimos na logística do império do caminhão, além de se tornar refém do petróleo externo para movimentar os fluxos internos.

A expansão da malha rodoviária em conjunto com o desenvolvimento da indústria automobilística no país redimensiona a noção de mobilidade, dando um novo fôlego às chamadas viagens de lazer. A historiadora Julia Csergo (1999), ao analisar o desenvolvimento do turismo na França, aponta a importância dos meios de transporte – primeiramente o trem e depois, o automóvel – neste processo. Este novo viajante, com maior mobilidade e também com maior independência, passa a deslocar-se para diferentes lugares, fomentando o desenvolvimento da infraestrutura turística local e a alterando a própria maneira de se pensar e realizar o turismo. “Depois que a extensão e o aperfeiçoamento da rede ferroviária estimularam a moda da viagem de recreio, surgiram em série os guias turísticos, codificando,

aos poucos, novas modalidades de percepção de uma determinada região” (Csergo, 1999, p.817).

Dentre as várias publicações destinadas ao turista elencadas pela autora, uma ganha especial destaque: o Guide Michelin, que nasceu associado à expansão da indústria automobilística. Em 1900, a indústria de pneus Michelin (fundada em 1888 como uma fábrica de borracha, na França) criou um guia com informações básicas para os motoristas. A iniciativa partia do princípio que o sucesso da indústria automobilística (e por consequência, da indústria de pneus) dependia da capacidade do motorista encontrar com segurança, durante seus deslocamentos, postos de abastecimento, oficinas mecânicas, vendas de autopeças para consertos de emergência, locais para refeições e banheiros. O primeiro exemplar teve uma tiragem de 35.000 e sua distribuição seguiu gratuita até 1920, quando o Guia começou a ser comercializado (Guia Michelin, 2013). Para Csergo (1999):

Tendo lançado, em 1901, a fórmula do Guide Michelin pour les chauffeurs et les vélocipédistes, a empresa Michelin percebe, de saída, o alcance extraordinário da revolução tecnológica automobilística no momento em que, com a elevação geral do nível de vida, aumenta a demanda social de lazer. Apresentado sob a forma de um dicionário das localidades, indicando sumariamente postos de venda Michelin, oficinas, assim como curiosidades, itinerários, hotéis e restaurantes apropriados para se fazer uma parada, o Guide Michelin está associado a um novo modo de consumo e descoberta do território que, no final de contas, encoraja o rápido desenvolvimento da indústria hoteleira (p.818).

Este Guia, tamanho seu sucesso e aceitação, torna-se inspiração para outros guias da mesma natureza, bem como para revistas especializadas em automóveis que passam a ser comercializadas, apresentando não somente informes de cunho técnico sobre os veículos produzidos, mas também com matérias associadas às questões automobilísticas, e dentro delas, o turismo, como é o caso da Revista Quatro Rodas, que em 1965 dará origem ao principal guia turístico brasileiro na atualidade, o Guia Quatro Rodas, inspirado nos moldes criados pelo Guia Michelin.

A primeira edição da Revista Quatro Rodas foi lançada pela Editora Abril, em agosto de 1960, já com o intuito de ser uma publicação mensal. A Carta do Editor do número inaugural apresenta os três motivos que levaram à criação da Revista, relacionando a necessidade de informar aos proprietários (atuais e futuros) de automóveis com o desejo de fomentar iniciativas de lazer e turismo dentro do então contexto desenvolvimentista do país:

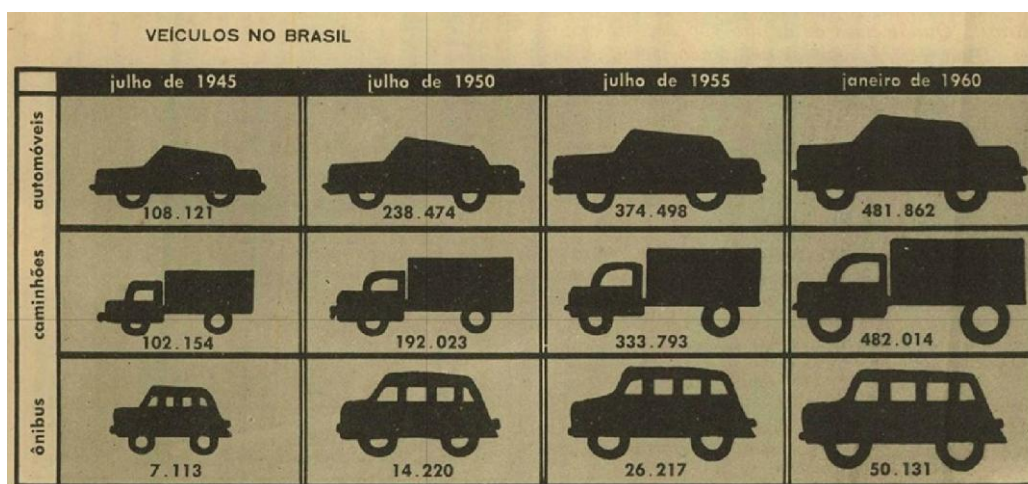
Primeiro, porque a indústria automobilística brasileira brotou-se e expandiu-se tão rapidamente [sic] nos últimos quatro anos, que o nosso país se tornou um dos grandes produtores de automóveis e caminhões. Êste [sic] progresso, êste [sic] mercado – êste [sic] espantoso índice de confiança – exigem [grifo do original] a cobertura jornalística de uma publicação séria e objetiva. Segundo, porque os proprietários e os compradores de carro no Brasil necessitam [grifo do original] de uma publicação que lhes forneça informações completas e compreensíveis sôbre [sic] a manutenção, consertos, serviços e características dos automóveis novos e “velhos” [aspas do original]. Terceiro, porque belíssimos recantos do nosso país estão esperando [grifo do original] para serem descobertos ou valorizados turisticamente por aquêles [sic] que possuem carro e um louvável espírito de aventura. Apenas aguardam, para reunir a família, saltar para o volante e partir, que alguém lhe diga como aquêles [sic] recantos podem ser alcançados confortavelmente (Revista Quatro Rodas, 1960a, p.5).

A matéria intitulada 'Na hora certa Quatro Rodas', também aborda elementos da então realidade brasileira como incentivadores da criação da Revista:

Quem fala hoje em Volta Redonda, Petrobrás e Brasília, fala de seus sonhos realizados. Outros planos e sonhos há, dando os primeiros passos no caminho da realidade. A indústria automobilística nacional já nasceu. Desdobra-se a nossa rêde [sic] de rodovias. A civilização e o progresso, marchando sôbre [sic] quatro rodas, dia a dia conquistam novos espaços geográficos e espirituais (Revista Quatro Rodas, 1960b, p.6).

Assim, a criação da revista deve ser entendida dentro de um contexto social específico: a implementação da indústria automobilística no Brasil e sua conseqüente valorização em detrimento a outras formas de transportes. Ela nasce durante a presidência de Juscelino Kubitschek (1956-1961), a qual teve como característica a busca do desenvolvimento econômico, que pode ser resumido no slogan de seu governo, 'cinquenta anos em cinco', o que implicou em rápida industrialização pautada, notadamente, na indústria automobilística. A própria Revista apresenta os seguintes dados referentes à evolução da frota brasileira:

Figura 1: Evolução da frota brasileira



Fonte: Revista Quatro Rodas (1960b, p.9).

A mesma matéria jornalística observa:

Em pouco tempo, graças à visão do Presidente Juscelino Kubitschek e dos esforços de um órgão como o GEIA, importantes fábricas brasileiras passaram a produzir veículos brasileiros. O Brasil caminha depressa e na rota certa. Não faltam, porém – e é perfeitamente natural, numa fase de prodigioso e rapidíssimo desenvolvimento – obstáculos, percalços, dificuldades (Revista Quatro Rodas, 1960b, p.6).

Dentre as dificuldades são citadas as más condições das ruas e estradas, falta de estacionamento nas grandes cidades e a inexistência de um Código Nacional de Trânsito, criado apenas em 1968. Para a superação de todas estas dificuldades, muitas transformações sociais ocorreram, como pode ser observado nas alterações das paisagens urbanas (ex: retificação de rios como o Tietê e Pinheiros em São Paulo, com posterior construção de vias expressas para veículos – as famosas marginais) e rurais (ex: substituição de linhas férreas por rodovias, as quais, muitas vezes foram construídas sob o antigo leito férreo, ou simplesmente,

acompanham em paralelo as vias já existentes). Sobre esta questão da expansão da malha viária asfaltadas, a Revista apresenta um gráfico que indica que em 1955 existiam 2.381 km de estradas federais pavimentadas e em agosto de 1960 a metragem havia subido para 8.534 km. O texto ressalta:

Algo novo, entretanto, está acontecendo no Brasil. Quilômetros de asfalto vão desenrolando-se. Uma teia de rodovias está sendo tecida incansavelmente [sic]. Além de representar transporte e comércio, estradas significam povoamento e reabilitação econômica de zonas semidesertas e subdesenvolvidas. O Brasil ganha novas dimensões (Revista Quatro Rodas, 1960b, p.8).

Importa observar que este ufanismo expresso na revista em prol da expansão produzida pela mudança do modal de transportes esconde, entre outros aspectos, o desmantelamento das ferrovias no país. Enquanto que o crescimento nos últimos cinco anos da década de 1950 das vias asfaltadas é de espantosos 358%, a expansão das linhas férreas entre 1930 e 1960 é de pouco mais de 10%. A migração de um meio de transporte a outro somente seria completa ao se alterar também o imaginário da população, a qual tinha, de certa forma, uma relação afetiva com o trem (Siqueira & Delage, 2010). Esta relação de proximidade com o sistema ferroviário vai se tornando cada vez mais distante, na medida em que se produz o fechamento das linhas ditas 'antieconômicas' e as ligações entre os municípios são realizadas por carros e ônibus em estradas asfaltadas, e, muitas, vezes por uma 'comodidade' individualista e de uma estratégia de glamourização que teve o carro como seu objeto privilegiado. O carro, então, torna-se não somente objeto de transporte, mas assume uma posição no imaginário coletivo que Baudrillard (2012) indica como um *standing*, uma identificação pela qual a pessoa passa a ser reconhecida não pelo seu valor pessoal, individual, mas por conta do funcionamento/posse que apresenta em relação a um determinado modelo assumido pela sociedade, o que é plenamente consoante com os movimentos de expansão do capitalismo naquele período.

O desenvolvimento da produção de carros no país e a ampliação da malha viária são diretamente relacionados ao turismo em vários trechos da Revista, em afirmações como "o automóvel é meio de trabalho, mas também é meio de diversão" (Revista Quatro Rodas, 1960b, p.7). Nota-se a Revista assume explicitamente a importância do automóvel para o turismo, por sua vez considerado uma importante estratégia de desenvolvimento da nação: "Vamos descobrir a nossa terra! O turismo automobilístico representa o primeiro passo para tornar o turismo uma indústria de base. Quatro Rodas deseja contribuir para que o tempo perdido seja recuperado" (Revista Quatro Rodas, 1960b, p.8). Esse 'compromisso' com o turismo é inclusive incorporado entre os objetivos editoriais da publicação:

Com êsse [sic] objetivo não falaremos somente [sic] nas praias do nosso litoral, na vertiginosa arremetida dos planaltos, em cidades modernas que nascem e crescem milagrosamente e em cidades antigas que guardam o encanto pungente e saudoso dos tempos idos, mas também indicaremos a maneira mais fácil para que os nossos leitores possam alcançar os lugares que formos descrevendo, descobrindo-os, através de seus para-brisas (Revista Quatro Rodas, 1960b, p.8).

A Revista assume, mesmo sem nominar, a função de um guia turístico (replicando inclusive conteúdos inaugurados pelo Guia Michelin), na medida em que promete:

Traçaremos mapas exatos e roteiros pormenorizados com tôdas [sic] as informações necessárias ao nosso leitor acêrca (sic) da rota de estradas, da localização dos postos de abastecimento,

socorros e oficinas, do preço e condição das pousadas e dos restaurantes, do tempo máximo e mínimo da viagem (Revista Quatro Rodas, 1960b, p.8).

Aqui, vale inserir a reflexão realizada pela turismóloga Karina Solha (2002) sobre a evolução do turismo brasileiro. A autora denomina o período compreendido entre 1950 e 1970 como 'Desafios' e o caracteriza como sendo marcado por mudanças estruturais na produção, pelo desenvolvimento da indústria, pela criação de um mercado para bens de consumo e pela consolidação da classe média no Brasil, além de uma maior inserção dos veículos de comunicação no cotidiano das pessoas e do incentivo à ocupação populacional do interior do país. No contexto específico do turismo verifica-se o desenvolvimento empreendimentos imobiliários no litoral e no entorno das grandes cidades, o aumento das frotas das companhias aéreas e o início da organização do setor, tanto no âmbito das agências de viagens quanto no âmbito federal. Quando a Revista declara: "As circunstâncias a justificam e a impõem. A revista Quatro Rodas se insere inadiavelmente na realidade do Brasil de hoje" (Revista Quatro Rodas, 1960b, p.9), fica evidente que esta publicação – focada no automóvel – responde e é influenciada por um contexto de mudanças muito mais amplo do que simplesmente o crescimento da frota nacional.

Ao assumir o turismo como um dos mecanismos para a consolidação da primazia do automóvel sobre os demais meios de transporte, e mesmo como futuro motor da economia nacional, a Revista Quatro Rodas apresenta desde sua primeira edição de roteiros de viagens – os quais, num primeiro momento, se localizam próximos à São Paulo e Rio de Janeiro – com informações, explicações e o incentivo à viagem, os quais culminam na publicação em 1965 do Guia Quatro Rodas. Importa observar que a revista manteve a política de publicação de reportagens com cunho turístico até a edição nº 434 (set. 1996).

O TURISMO NA PRIMEIRA EDIÇÃO: AGOSTO DE 1960

A primeira edição da Revista Quatro Rodas contou com 94 páginas, 24 anúncios e conteúdos distribuídos por 8 seções, apresentadas na seguinte ordem: mecânica, turismo, mapas em cores, reportagens, atualidades, ficção, mercado e seções (composto por artigos sem uma união temática clara). A Revista traz um conjunto diversificado de matérias, com abordagens informativas como 'Procure a oficina certa', 'Como se compra um carro usado' e 'Luta pelo pneu ideal' passando pela discussão de se dirigir alcoolizado em 'Álcool, cigarros, beijos: cuidado' e da relação da mulher com o mundo automobilístico em 'Mulher + carro =?'. Ainda há espaço para a apresentação dos preços de veículos, para uma reportagem que mostra a fabricação de um fusca e uma seção que apresenta para-choques de caminhão com dizeres interessantes. Ao todo, são quatro matéria jornalísticas específicas sobre turismo (que ocupam doze páginas), dois mapas rodoviários coloridos (Rodovia Dutra e Ubatuba, que incluindo a apresentações ocupam 6 páginas) totalizando 18 páginas dedicadas à temática. As matérias são 'A Dutra no Raio X', 'Ubatuba: uma igreja e trinta praias', e 'Domingo na represa' e 'Caça e Pesca' (as matérias estão em uma sequência diferente desta apresentada no sumário da Revista).

A Dutra no Raio X - A matéria consiste em uma análise detalhada dos 406 quilômetros da Rodovia Presidente Dutra, então inaugurada há pouco mais de nove anos. Nesta reportagem, a Revista assume o papel de um guia turístico. Sua proposta é "aumentar o conforto dos

viajantes” e para isso simula uma viagem entre as cidades do Rio de Janeiro e de São Paulo, indicando minuciosamente a localização (na quilometragem oficial da estrada, no sentido Rio/São Paulo e também em termos da distância que precisa ser percorrida até São Paulo) de postos de abastecimento e serviços (mecânicos, borracheiros, eletricitas), restaurantes, hotéis e bares. Estes elementos são descritos no texto e também são apresentados em um quadro síntese (Fig.2).

Figura 2: Parcial do descritivo da Via Dutra – Matéria ‘A Dutra no Raio X’

Rio — S. P. O a 46		S. P. — Rio 406 a 360
	Pista dupla. Na altura do quilômetro 31, localiza-se a Fábrica de Pneus General.	
56	Início da serra, que tem 7 quilômetros de extensão. Curvas fechadas e aclive pronunciado. Leva-se cerca de 20 minutos para chegar ao topo. 520 metros sobre o nível do mar.	350
57	Direita: restaurante “Frango Assado”; dependendo do horário e do apetite pode-se saborear um bom frango, no local ou no automóvel.	349
59	Direita: bica de água.	347
63	Esquerda: monumento alusivo à estrada. Fim da subida da serra.	343
66	Direita: posto médico, de funcionamento precário. Há médico às terças, quintas e sábados, das 14 às 17 horas.	340
84	Direita: restaurante “São José”. Recomendado no gênero popular.	322
102	Direita: junto à cidade de Barra Mansa, há a entrada para Volta Redonda, que dista 5 quilômetros. Durante o dia, vale a pena perder duas horas para conhecer o complexo siderúrgico mais importante do país. Aqui o automobilista “encontra-se” com o Paraíba, e por todo o Vale, até Jacareí (por 230 quilômetros) segue junto com o rio. A paisagem é linda.	304
138	Direita: fábrica Ovomaltine. Entre 7 e 17 horas, pode-se tomar um copo do produto, no bar instalado à margem da estrada (ótimas instalações sanitárias).	268
142	Direita: bar “Presidente”. Tem telefone.	264
143	Direita: junto a Resende, pode-se parar para uma visita à Academia Militar, caso o horário o permita.	263
147	Direita: na Fazenda Savia (margem da rodovia) podem-se adquirir plantas ornamentais.	259
153	Direita: bar e restaurante “Itatiaia”, recomendados.	255
159	Direita: entrada para Itatiaia; pode-se conhecer o Parque Nacional, que dista apenas 10 quilômetros.	249
170	Divisa dos Estados do Rio de Janeiro e São Paulo.	236
199	Direita: bica de água.	207
222	Esquerda: Hórto Florestal, do Ministério da Agricultura. Pode ser visitado, no período diurno.	184
232	Direita: Hotel do Clube dos 500, recomendado.	174
234	Esquerda: bar do Clube dos 500, recomendado. Anexo, funciona, também um restaurante.	172

Fonte: Revista Quatro Rodas (1960c, p.12).

Podem-se identificar, na Figura 2, indicações relativas às características e condições da estrada (serra, curvas fechadas); localização de bares e restaurantes com breves comentários, de postos médicos, bicas d’água e locais com telefone (incluindo aí bares); e também sugestões de passeios e visitas que podem ser feitos sem que se desvie muito do percurso (Complexo Siderúrgico de Volta Redonda, Academia Militar de Resende, Parque Nacional do Itatiaia). São identificados 86 postos de atendimento (sendo que destes 12 fazem serviço de lubrificação e 22 vendem peças e acessórios para reparos de emergência), 51 oficinas mecânicas (com a observação de que muitas são apenas “quebra-galhos”), três agências de atendimento da Volkswagen, 50 borracheiros e 16 eletricitas. No que se refere à alimentação são indicados 74 restaurantes, sendo que a Revista pede a atenção do leitor para o fato de que vários possuem algumas deficiências. Assim, são indicados aqueles que são considerados os “melhores”. São indicados ainda 91 bares. Deve-se mencionar que, como um bom guia, a Revista não informa apenas o nome do estabelecimento, mas também sua localização, seus pratos e preços e algumas observações, como pode ser observado no quadro síntese (Fig.3).

Figura 3: Melhores restaurantes – Matéria ‘A Dutra no Raio X’

RESTAURANTE	KM	PRATOS E PREÇOS	cada	OBSERVAÇÕES
FRANGO ASSADO	57	Frango	250,00	
ITATIAIA	153	Frango grelhado à Itatiaia	200,00	No gênero popular, QUATRO RODAS sugere um restaurante muito procurado pelos motoristas de caminhão, onde almoçamos durante a nossa pesquisa: restaurante São José, no quilômetro 84. O sistema é o da refeição completa, pela qual cobram 100 cruzeiros. Constatou a refeição de arroz, feijão, contra-filé, fígado com repolho, farofa, salada, sobremesa e café.
		Tournedos Rossini	200,00	
		Entrecot c/ couve flor	150,00	
		Talharim à Florentina	120,00	
		Churrasco à campanha	140,00	
O PATURI	234	Escargots de Bourgogne	150,00	Vinhos franceses e espanhóis COZINHA FRAN- CESA
		Soupe à L'oignon	85,00	
		Paté Maison	60,00	
		Coq au Vin	230,00	
		Crepes Suzette	100,00	
NOVA ROSEIRA	258	Espetinho c/ farofa	110,00	COZINHA ITA- LIANA
		Roast beef c/ batatas cozidas	100,00	
		Salada e frios	140,00	
BELLA VENEZIA	321	Caneloni à Rossini (domingos)	95,00	
		Lazanha, ravioli, espaguetti	90,00	

Fonte:

Revista Quatro Rodas (1960c, p.13).

É apresentado ainda um quadro resumo dos melhores bares e restaurantes, localizados por quilometragem da estrada (Fig.4):

Figura 4: Quadro geral estabelecimentos de alimentação indicados - Matéria ‘A Dutra no Raio X’

SAIDA	LANCHE	ALMOÇO	LANCHE	JANTAR	LANCHE	PERNOITE	CHEGADA
RIO - S. PAULO							14,00
6,00	9,00 Ovomaltine	11,30 O Paturi					
9,00		12,00 Itatiaia	15,00 Nova Roseira				18,00
12,00			15,00 Clube dos 500	18,00 Bella Venezia			20,00
15,00				19,00 O Paturi	21,00 Auto Taubaté		23,00
18,00			19,00 Frango Assado	23,00 Nova Roseira		1,00 Hotel 500	2,00
21,00			24,00 Itatiaia				
S. PAULO RIO							
6,00	8,00 Taubaté	11,00 Itatiaia					14,00
9,00		12,00 O Paturi	15,30 Ovomaltine				17,00
12,00			15,00 Nova Roseira				20,00
15,00				18,00 O Paturi	20,30 Itatiaia		23,00
18,00				19,30 Bella Venezia	23,00 C. 500	2,00 Hotel 500	2,00
21,00			24,00 Nova Roseira				

Fonte: Revista Quatro Rodas (1960c, p.15).

Nota-se que esta ênfase nos serviços de alimentação também é inspirada no Guia Michelin, que além de guia turístico também se celebrou com o principal guia gastronômico do mundo.

Caça e Pesca - O texto que segue enfatiza o fato de a Via Dutra ser acompanhada, em um largo trecho, pelo rio Paraíba, que é também conhecido como o ‘berço do dourado’. Nesta linha o artigo indica vários pontos favoráveis para a pesca, além de dar dicas sobre pesca do dourado, mais propriamente (tipo de vara, de linha, de isca e chumbada).

A seção 'Caça e Pesca' destina-se a completar o panorama de informações acêrca [sic] dos roteiros traçados por QUATRO RODAS. Os turistas, muitas vezes [sic], não praticam a caça e a pesca por desconhecerem que ao longo das estradas que percorrem ou nos arredores dos pontos do mapa que escolheram para passar férias e fins de semana há lugares propícios para a prática dêsses [sic] esportes (Revista Quatro Rodas, 1960d, p.16).

A Via Dutra também é apresentada como um ponto propício para a caça de alguns animais nativos da região, como Macucos, Jaós, Inhambus e Urus, reflexo da inexistência de uma legislação ambiental proibitiva na época. São indicados caminhos que levam para dentro da mata, na região da Serra do Paranapiacaba, bem como são apresentadas sugestões de armas e munições mais apropriadas. O leitor é convidado a, durante o percurso, parar o carro e se embrenhar na mata para uma 'tentativa' de caçada ou até mesmo para acampar durante o final de semana. Aos leitores que viajam com a família e desejam caçar durante uma pequena pausa na viagem é dado mais um conselho: de que os filhos sejam deixados no carro, aos cuidados da esposa.

Ubatuba: uma igreja e trinta praias - A cidade de Ubatuba é apresentada como um destino que pode ser visitado em um dia ou durante um final de semana (o foco da Revista nesta edição é direcionado para o turista que deseja realizar pequenas viagens). A introdução da matéria jornalística indica que em cada número da Revista será apresentado um destino, e que o 'passeio do número' em questão é uma visita à Ubatuba, percorrendo São Sebastião e Caraguatatuba. Como o título da reportagem já indica, o segmento privilegiado é o do Turismo de Sol e Praia, já que é apresentado um pequeno texto descritivo das 35 praias que podem ser visitadas no itinerário proposto (é apresentado na mesma edição, mas em separado desta matéria, um mapa colorido da região). O itinerário também é descrito minuciosamente, com a indicação de postos de abastecimento. Além das praias, outros passeios são sugeridos: Hôro [sic] Florestal, Fazenda Velha e Ilha Anchieta, com menção à localização destes e uma breve descrição do que pode ser feito ali.

São indicados ainda postos de abastecimento, oficinas mecânicas, boites/boates e meios de hospedagem que existem ao longo do percurso. São apresentados 22 hotéis e pensões, sendo que em Ubatuba apenas dois hotéis são recomendados pela equipe. Um hotel é indicado em Caraguatatuba, destacado por suas especialidades da culinária italiana. Em São Sebastião, segundo a publicação, "não há hotéis de nível" (Revista Quatro Rodas, 1960d, p. 20). Observa-se que o trajeto Rio-Ubatuba por Taubaté não é recomendado, apesar de reduzir a distancia da viagem em 76 km., pois "não compensa o sofrimento do automóvel e a péssima viagem dos passageiros" (Revista Quatro Rodas, 1960d, p. 20). Dentre os inúmeros problemas identificados pela reportagem, é enfatizada a ausência de postos de gasolina e de assistência mecânica, a má qualidade das estradas (inclusive com problemas de segurança em várias curvas) e a cerração que é comum na região.

Domingo na represa – Essa reportagem inaugura uma seção dedicada a curtos itinerários nos arredores das cidades do Rio de Janeiro, de São Paulo e demais capitais, para "domingos sem previsão de viagens longas" (Revista Quatro Rodas, 1960f, p. 21). Deve-se mencionar que este texto é escrito como se o repórter fizesse a viagem com o leitor. Assim, o uso da primeira pessoa no plural permeia todo o trabalho, que se inicia com um encontro marcado às 8h00 da manhã na Praça da Sé em São Paulo. O principal atrativo deste passeio é a zona de Represas de Santo Amaro (São Paulo), e o itinerário é descrito minuciosamente, com indicação de distâncias e tempo percorrido, além da indicação de atividades e do tempo aproximado para executá-las. É interessante observar que muitos dos atrativos e atividades indicados não eram

de livre acesso ao turista, precisando-se em alguns casos da obtenção de autorização para a visita, como o Autódromo de Interlagos, primeiro atrativo mencionado.

Depois do Autódromo, é sugerida uma parada no Centro de Equitação Interlagos (para o aluguel de cavalos para a prática de equitação), segue-se para a região do Eldorado, onde é realizado o almoço (a reportagem indica restaurantes) e é sugerido um passeio de hidroavião (trajeto, duração e valores são mencionados), pesca ou passeio em barcos coletivos (não é possível alugar barcos para pilotar ou para passeios privados. A reportagem sugere conversar com o responsável pela Marina local para verificar uma possível “quebrada de galho”). Encerrado o passeio, volta-se para casa. Seguindo o padrão apresentado nas demais reportagens, verifica-se um grande cuidado na descrição dos 95 km percorridos no passeio, inclusive com a indicação de trechos perigosos da estrada. São indicados três hotéis e sete estabelecimentos de alimentos e bebidas, sendo que apenas um é recomendado, como pode ser observado na Figura 5:

Figura 5: Quadro geral estabelecimentos de alimentação indicados

RESTAURANTES					
NOME	LOCAL	HORARIO	SISTEMA	CARDÁPIO	OBS.
Bosque de Viena	Cid. Dutra	8/23	a la carte	pato c/ repólho roxo e bolinhos-purê de maçãs e batata frita – 220 cruzeiros – doces típicos alemães	Recreio - Bosque - 6 alqueires de parque
Interlagos (sábados, jantar dançante-cons. – 200 cruzeiros – sáb, dom. e feriados, chás dançantes)	Interlagos	8/24	a la carte	ostras (de Cananéia) – 100 cruzeiros – lagostas ao Termidor – 180 cruzeiros – coelho – pato – aves	parque com 28 mil metros quadrados - sala campestre - play-ground
Lanches Havai	Praia do Havai	7/22	bar	lanches rápidos	
Sete Praias	Sete Praias	8/23	ref. compl.	salada – sopa – carne – legumes – sobremesa – café. De 220 a 250 cruzeiros	comida alemã - Parque com 20 alqueires
Rancho Alegre	Eldorado	8/24	ref. compl.	cardápio e preços idênticos ao Restaurante 7 Praias	
Bela Vista	Eldorado	8/22	a la carte	espec. aves. Preços variáveis entre 150 e 300 cruzeiros	
* Rancho Grande	Eldorado	8/24	ref. compl.	parte fixa: sopa (creme de champignon); entrada (melão c/ presunto); sobremesa (tortas ou frutas); café. Varia o segundo prato, determinando o preço da refeição. Ex.: pato assado c/ frutas, 230; filé à strogonoff, 250, carpa, 280; mixed grill, 200.	
* Recomendado por “QUATRO RODAS”.					

Fonte: Revista Quatro Rodas - Matéria ‘Domingo na Represa’ (1960f, p.21).

Novamente tem-se a preocupação em informar sobre os locais de refeição – e suas respectivas condições e características, referendando serviços considerados mais adequados. Tendo em vista estas e outras informações apresentadas, tem-se claro que a proposta de ajudar o leitor a organizar sua viagem e torná-la mais confortável é uma tarefa realizada com cuidado nesta primeira edição.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O desenvolvimento do setor turístico no Brasil teve forte influência não somente das políticas públicas e das estratégias dos empreendimentos privados, mas está diretamente associado a um modelo de mundo (*Weltanschauung*⁴) que se fez presente, notadamente, sob a influência a sociedade de consumo. As transformações do espaço geográfico brasileiro, do meio natural, passando pelo meio técnico-científico-informacional, foram fundamentais para o surgimento e desenvolvimento dos mecanismos sociais necessários para estruturas de poder que se sustentam ao empregar a massificação nos seus mais diferentes aspectos (perpassando, inclusive, o convencimento da sociedade da necessidade de novos hábitos e práticas socioeconômicas). Este parece ser o caso da Revista Quatro Rodas: ela surge numa conjuntura de desenvolvimento econômico centrado na indústria automobilística. Em suas reportagens e propagandas evidencia-se o vínculo com as estratégias de convencimento das necessidades de se filiar a um determinado *standing*, no sentido da simbologia dos objetos na sociedade, principalmente em uma que privilegia o carro como modo de produção e de reconhecimento social.

Não obstante as críticas que podem ser endereçadas à revista, tais como o direcionamento de suas reportagens segundo a 'lógica do mercado', sua limitação quanto aos destinos turísticos próximos dos grandes centros econômicos etc., a revista se torna elemento de análise do próprio desenvolvimento turístico brasileiro por sua longa série de dados e periodicidade (na revista de 1960-1996; no guia de 1966-2013), em um setor econômico carente de registros de longo prazo. Observa-se que já no seu primeiro número a Revista Quatro Rodas apresenta qual será a tônica do tratamento dispensado ao turismo e assume, pelas informações que compila e apresenta sua vocação de guia turístico: verdadeiros roteiros de viagens para uma população que passa a fazer parte do mercado consumidor – pois a aquisição do primeiro carro nos primórdios da indústria automobilística seria tão icônica quanto a compra da casa própria – em todo sua amplitude, o qual inclui as subsunção das prerrogativas dos trabalhadores quanto ao lazer em termos de viagens e do turismo.

REFERÊNCIAS

- Audi, R. (1995). *The Cambridge Dictionary of Philosophy*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Baudrillard, J. (2012). *O sistema dos objetos*. São Paulo: Perspectiva.
- Csergo, J. (1999). A emergência das cozinhas regionais. In: Flandrin, J-L. & Montanari, M. (org). *História da alimentação*. São Paulo: Estação Liberdade, pp.806-824.
- Guia Michelin. (2013). *A brief history of Michelin travel & lifestyle*. Disponível em: <<http://www.michelintravel.com/about/>>, acessado em 10.mar.2014
- Solha, K. (2002). Evolução do Turismo no Brasil. In: Rejowski, M. (org). *Turismo no percurso do tempo*. São Paulo: Aleph, 2002.

⁴ O termo *Weltanschauung* (visão de mundo ou cosmovisão) foi utilizado por Wilhelm Dilthey para explicar o desenvolvimento de categorias da vida relacionadas com as ciências humanas. Neste sentido, trata-se de uma visão de mundo que se constitui numa perspectiva global sobre a vida a qual resume o que se sabe sobre o mundo, como avaliá-lo emocionalmente, e responder a ele de modo volitivo (Audi, 1995).

- Revista Quatro Rodas. (1960a). *Carta do Editor*. São Paulo: Abril, n.1, p.5
- Revista Quatro Rodas. (1960b). *Na hora certa Quatro Rodas*. São Paulo: Abril, n.1, pp.6-9.
- Revista Quatro Rodas. (1960c). *A Dutra no Raio X*. São Paulo: Abril, n.1, pp.11-15.
- Revista Quatro Rodas. (1960d). *Caça e Pesca*. São Paulo: Abril, n.1, p.16.
- Revista Quatro Rodas. (1960e). *Ubatuba: uma igreja e trinta praias*. São Paulo: Abril, n.1, pp.18-20.
- Revista Quatro Rodas. (1960f). *Domingo na represa*. São Paulo: Abril, n.1, p.21.
- Santos, M. (1996). *A natureza do espaço*. São Paulo: Hucitec.
- Santos, M. & Silveira, M. L. (2001). *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. São Paulo: Record.
- Siqueira, E. D. de & Delate, R.G.A. (2010). Imaginário e representações sociais a bordo do trem de passageiros Vitória Minas. *Rosa dos Ventos V.2(2)*, pp.99-111.

Recebido em 22.01.2014

Aceito em 27.06. 2014