

UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE
INSTITUTO DE ARTES E COMUNICAÇÃO SOCIAL
CURSO DE GRADUAÇÃO EM PRODUÇÃO CULTURAL

LUCAS GARCIA NUNES

**O CICLISTA APRENDIZ – PELOS CAMINHOS PATRIMONIAIS DE
MÁRIO DE ANDRADE**

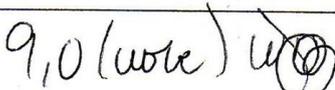
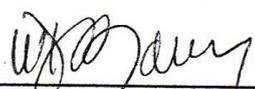
Niterói
2013



ATA DE APRESENTAÇÃO DE TRABALHO FINAL DO CURSO DE PRODUÇÃO CULTURAL

IDENTIFICAÇÃO DO TRABALHO	
Nome do Candidato: LUCAS GARCIA NUNES	Matrícula: 31033045
Título do Trabalho: O CICLISTA APRENDIZ- PELOS CAMINHOS PATRIMONIAIS DE MÁRIO DE ANDRADE	
Orientador: Dr. Wallace de Deus Barbosa	
Categoria: Monográfica	Data da Apresentação: 14.01.2014

BANCA EXAMINADORA
1º Membro (Presidente) Dr. Wallace de Deus Barbosa
2º Membro: Dr. Luiz Augusto Fernandes Rodrigues
3º Membro: Me. Mario Pragmácio

AVALIAÇÃO:		
Análise / Comentário <p>O trabalho apresentado traz uma proposta original de exercício crítico e reflexivo sobre o patrimônio cultural no Brasil. A Banca reconhece a potencialidade do trabalho que deverá aprofundar aspectos teóricos e reflexivos em um contexto de pós-graduação.</p>		
Nota Final (média dos três integrantes da Banca Examinadora):	9,0 (nove) 	
ASSINATURAS		
 1º Membro (Presidente)	 2º Membro	 3º Membro

LUCAS GARCIA NUNES

**O CICLISTA APRENDIZ – PELOS CAMINHOS PATRIMONIAIS DE
MÁRIO DE ANDRADE**

Monografia apresentada ao Curso de
Graduação em Produção Cultural da
Universidade Federal Fluminense,
como requisito parcial para obtenção
do Grau de Bacharel.

Orientador: Prof. Dr. Wallace de Deus Barbosa

Niterói
2013

LUCAS GARCIA NUNES

**O CICLISTA APRENDIZ – PELOS CAMINHOS PATRIMONIAIS DE
MÁRIO DE ANDRADE**

Monografia apresentada ao Curso de Graduação em Produção Cultural da Universidade Federal Fluminense, como requisito parcial para obtenção do Grau de Bacharel.

Aprovada em _____.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Wallace de Deus Barbosa – Orientador
Universidade Federal Fluminense

Prof. Luiz Augusto Rodrigues
Universidade Federal Fluminense

Prof. Mário Pragmácio
Universidade Federal Fluminense

A Ione Garcia, Nilza Comissanha
e Sebastião Nunes

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus pela oportunidade de realizar este sonho/projeto;

À minha família, em especial minha mãe, Ione Garcia, por ter me apoiado.

À família dos inesquecíveis amigos Fabio Alves e Fabiana Aguiar, que me ensinaram em dois anos lições que levarei para a vida inteira.

À Nelma Cezario, Mariete Ballcok, Fernanda Andre, Renata Feitoza, Helena Rodrigues e Dona Jandira da Coordenação de Apoio Acadêmico da UFF.

À Luiza Drable e família pelo carinho e apoio.

Ao empresário Cristian Pereira pelo apoio financeiro e pelas aulas de mecânica.

Aos triatletas Carlos Eugênio, Ezequiel Morales e Sidney Gomes que ao longo dos treinos no *triathlon* foram sempre receptivos à minha ansiedade e me ensinaram a partilhar e buscar a humildade.

Aos amigos de casa Alex Kossak, Rodrigo Duarte, Daniel Baila e Pedro Tic pela receptividade, sempre.

Às amigas da abandonada museologia Cintia Figueredo, Mirian Spitzer e Tamine Andrade e a atenciosa Carol da Produção Cultural.

À República “Só capim” (Araraquara-SP) e ao amigo Gabriel Caneri.

Ao meu orientador Wallace de Deus e aos professores João Domingues, Mário Pragmácio, Luiz Mendonça, Luiz Augusto, Leonardo Guelman, Latuf Mucci (*in memoriam*), peças fundamentais na minha formação acadêmica.

Às instituições que me receberam: Arquivo Central do IPHAN, IEB-USP, além dos gestores dos municípios de Araraquara, Porto Feliz, Sorocaba, Itu e Atibaia.

À Polícia Rodoviária Estadual do Estado de São Paulo.

Às atibaenses Lilian Vogel e Celita pelas alegres conversas em Atibaia.

Aos queridos amigos Levi Maeda e Alexandre Bocalini, meu agradecimento por terem pedalado comigo quilômetro após quilômetro.

Eu fui o filho da felicidade. Nunca sofri. Tive energia bastante para repudiar o sofrimento do espírito e forças físicas suficientes para impedir os sofrimentos do corpo. Dominei com facilidade, e, sobretudo com inalterável otimismo, todas as ladeiras de meu caminho. Desenvolvia a luta com uma filosofia egoísta, de espírito eminentemente esportivo que fizera de mim literalmente um gozador.

[...] Vagar assim, pelos caminhos de S. Paulo em busca de grandezas passadas, é trabalho de fome.

Mário de Andrade

RESUMO

O Ciclista Aprendiz é a proposta de um circuito cultural percorrido de bicicleta pelo interior do Estado de São Paulo, baseado nas obras do escritor, pesquisador e pensador Mário de Andrade (1893 – 1945). Damos para este projeto destaque para as obras: *O turista aprendiz* e *Mário de Andrade: cartas de trabalho*, nas quais o escritor narra, através um diário e algumas cartas, suas viagens ao norte e nordeste brasileiros no ano de 1927 e 1928, e pelo interior paulista para inventariar bens culturais em 1937. O circuito é iniciado na cidade de Araraquara, passando por Porto Feliz, Itu, Sorocaba, São Roque, Atibaia e Bom Jesus dos Perdões, totalizando cerca de 630 km. Essas cidades foram apontadas por Mário, em 1937, como “valiosas para o patrimônio cultural brasileiro e paulista”.

A bicicleta é peça fundamental do projeto, pois permite uma leitura do tempo/espaço com uma diferente dinâmica de reflexão sobre os espaços visitados.

O projeto contempla o patrimônio cultural, a construção dos espaços afetivos e as políticas que o envolvem, propõe uma reflexão a cerca do cicloturismo, da mobilidade urbana e qualidade de vida. Por outro lado, a importância do condicionamento físico e mental nesse projeto é fundamental e permite trabalhar o corpo de uma forma completa, diagnosticando a problemática do pensamento patrimonial cultural brasileiro e o conectando com as políticas de saúde.

Palavras-chave: Mário de Andrade, bicicleta, circuito, patrimônio cultural.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	10
1 MAPA DO PERCURSO	13
1.1 Objetivos gerais	14
1.2 Objetivos específicos	14
1.3 Justificativa	14
1.4 Metodologia	15
1.5 Produtos	15
2 FUNDAMENTAÇÃO	16
2.1 O multifacetado Mário de Andrade	16
2.2 A viagem	20
2.3 As cidades	23
2.4 A bicicleta	40
CONSIDERAÇÕES FINAIS	42
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	44

INTRODUÇÃO



Mário de Andrade
Arte: Luiza Drable

O projeto a ser apresentado surgiu da união das indicações do orientador Wallace de Deus, relacionadas às pesquisas de Mário de Andrade referentes ao patrimônio cultural brasileiro e da vontade de desenvolver um projeto de “cicloturismo”¹. Ao pesquisar as cartas de Mário de Andrade, foi como se ele assoprasse uma de suas críticas em meu ouvido: “Vai de bicicleta, Lucas!”.

O Ciclista Aprendiz foi pensado a partir da iniciativa de valorização da mobilidade, e, sustentabilidade urbana através da bicicleta, colocando esta, como uma solução para a atual problemática do trânsito, problemas de saúde e ocupação do espaço enquanto lugar público. Além de refletir sobre a mobilidade urbana o projeto propõe o questionamento das políticas culturais relacionadas à educação patrimonial, políticas de salvaguarda e incentivos aos bens culturais, que são fundamentais para a construção e preservação do patrimônio no Estado de São Paulo e conseqüentemente no Brasil.

Mário de Andrade muitas vezes é lembrado pelo seu anti-herói, *Macunaíma*, e por *Paulicéia Desvairada*, esta última que marcou a Semana de Arte Moderna em

¹O cicloturismo é uma prática de turismo que consiste em viajar utilizando uma bicicleta como meio de transporte. Forma esta saudável, econômica e ecológica de se fazer turismo.

1922. Por trás dessas obras, entretanto existe uma carreira de 25 anos de muita pesquisa, investigação e produção do intelectual paulista. A construção do patrimônio brasileiro muito se deve a Mário que lutou para disseminar manifestações que por muitos anos ficaram escondidas e esquecidas no interior do Brasil e do Estado de São Paulo.

O circuito busca questionar a construção do patrimônio brasileiro e as políticas culturais no Brasil a partir da atuação de Mário de Andrade no Departamento de Cultura da Cidade de São Paulo e no Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, quando a pedido de Rodrigo Mello Franco de Andrade escreveu o anteprojeto para a criação do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional e no período que ocupou o cargo de Assistente Regional da 6ª região. Através do diagnóstico feito nas viagens do *Ciclista Aprendiz* foi apontado um levantamento dos interesses no reconhecimento de prédios e manifestações populares pelo interior de São Paulo. Todo o circuito possui uma justificativa baseada nas obras de Mário de Andrade, incluindo documentos inéditos que serão compartilhados pela primeira vez neste trabalho.

O desafio de escolher o circuito específico foi concebido a partir da constatação da quantidade exorbitante de viagens que Mário realizou pelas cidades brasileiras, nas regiões Norte, Nordeste e Sudeste do país. No Estado de São Paulo, viajou e pesquisou as cidades da baixada Santista, Vale do Paraíba, a região de Campinas e a própria capital.

A cidade de Araraquara foi escolhida como ponto de partida devido ao valor atribuído por Mário. Foi na Chácara Sapucaia do seu tio Pio, que Mário escreveu sua obra mais conhecida, *Macunaíma*, bem como a Monografia sobre “Padre Jesuino” publicado pelo SPHAN² em 1945.³

Em todas as referências que o escritor faz da cidade, ele trata com muito carinho e respeito o lugar onde sempre foi acolhido por seus familiares como se fosse um lugar mágico, onde sua renovação espiritual era feita cada vez que ele visitava Araraquara. As demais cidades foram escolhidas a partir da pesquisa feita em suas cartas a Rodrigo Mello Franco, então diretor do SPHAN, detalhando a

² Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (criado em 1937 tendo sido alterado em 1946 para Departamento do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional; atualmente é Instituto).

³ “Não sei se já te contei ou não, mas em dezembro estive na fazenda dum tio... e escrevi um romance. Romance ou coisa que o valha, nem sei como se pode chamar aquilo. Em todo caso chama-se Macunaíma” – Carta a Luís Câmara Cascudo.

importância do patrimônio para o Estado de São Paulo e para o Brasil. Dessa pesquisa foram selecionadas as seguintes cidades: Porto Feliz, Itu, São Roque, Sorocaba, Atibaia e Bom Jesus dos Perdões.

A cidade de São Paulo não foi escolhida, embora muitas pesquisas de Mário tenham sido realizadas na capital, por conta do trânsito violento e dos inúmeros acidentes envolvendo ciclistas nas vias da cidade, além do grande fluxo de caminhões pesados e curvas acentuadas nas estradas que ligam o interior a capital. Para incluir o roteiro da capital paulista é necessário apoio e segurança no trecho das estradas.

A bicicleta é um meio de transporte alternativo, que permite a vivência, percepção e ocupação do tempo/espaço de uma forma diferenciada comparada a proposta dos automóveis, como será visto na fundamentação. Com a bicicleta é possível perceber a cidade em outro tempo, e pela disponibilidade do cronograma, a pressão de cumprir em dias exatos o percurso foi menor.

Em suas viagens feitas de carro, Mário falava da pressa que devia cumprir o trajeto e conseqüentemente o cansaço que influenciava suas tarefas como técnico do SPHAN. “Foi simplesmente⁴ a urgência pedida por esse Serviço central para este primeiro relatório, que levou a este recenseamento sumário, escasso de por menores descritivos e até mesmo históricos [...]”⁵

Em um trecho de suas cartas, Mário comenta:

Como viajar? Ficou resolvido que de trem é perder tempo imenso e fugir das coisas importantes. É principalmente nos vilesos e nos meio dos caminhos que a gente encontra S. Paulo coisa mais valiosa sob os dois pontos de vista que mais nos interessam, história e arte. A viagem, onde o automóvel alcança, tem de ser feita de automóvel que matará num dia várias cidades e vilas, com as pesquisas de arredores conseqüentes, já fotografando”.⁶

A bicicleta permitiu observar o roteiro e as cidades com um olhar diferenciado a partir dos diversos ângulos das paisagens dos espaços. Existe uma complexidade

⁴ NOTA DO AUTOR: ao longo deste trabalho, há citações cuja grafia é incompatível com o acordo ortográfico da língua portuguesa em vigor. Optamos por não utilizar a marcação *sic.* para garantir a fluidez do texto. De forma análoga, há citações que reproduzem a linguagem oral, também transcritas sem a sinalização em questão.

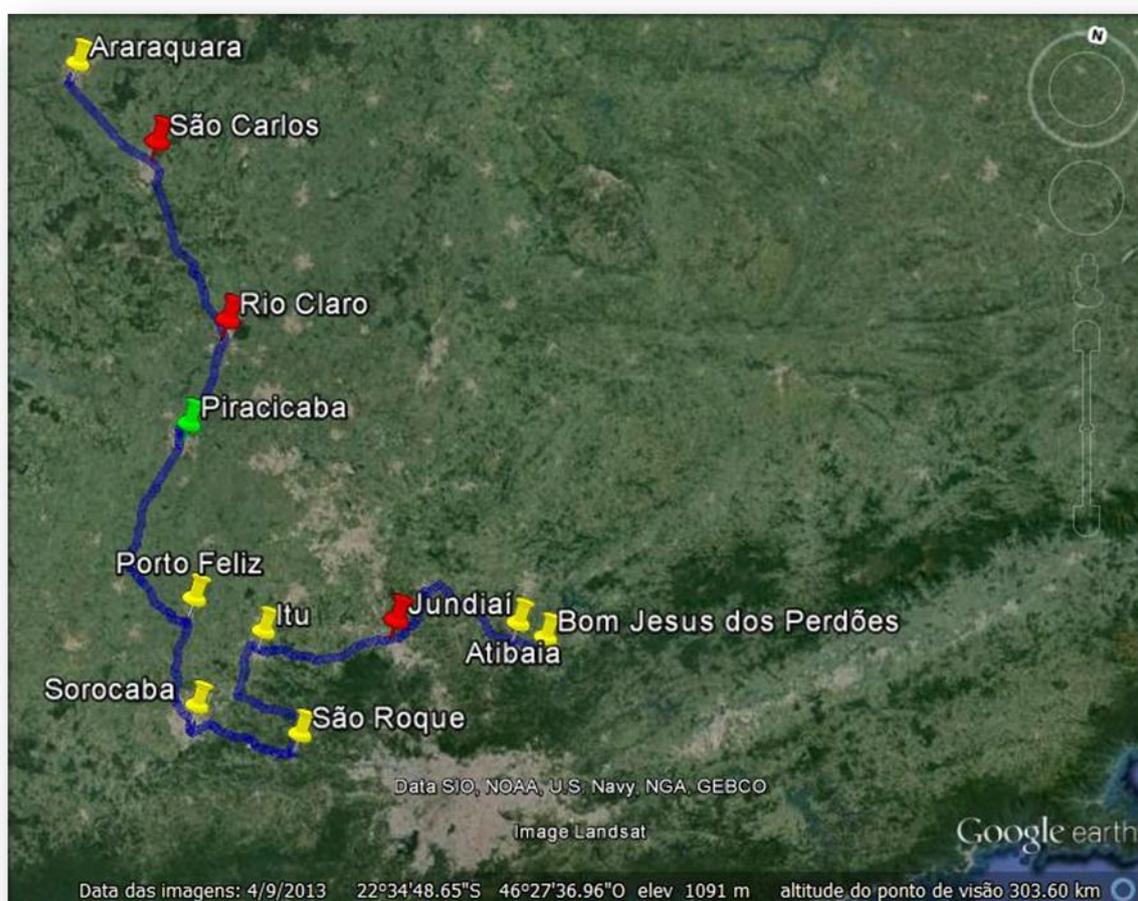
⁵ ANDRADE, 1981, p.105.

⁶ ANDRADE, 1981, p. 67.

em usar a bicicleta na pesquisa, situação diferente de usar um ônibus por exemplo. Exige um preparo físico e psicológico para realizar todo o trajeto.

No trajeto pelo roteiro de Mário de Andrade, realizado entre os dias vinte e trinta de agosto de 2013 segui um percurso dentro das cidades baseado no levantamento da bibliografia e iconografia básica para direcionar o circuito. Foram visitados no total de vinte e dois espaços culturais, sendo quinze deles citados por Mário.

1 MAPA DO PERCURSO



■ Cidades Selecionadas ■ Cidades de Passagem ■ Cidade Dormitório

1.1 OBJETIVOS GERAIS

O trabalho apresenta como objetivo principal diagnosticar o inventário feito por Mário de Andrade nas décadas de 1930 e 1940 referente ao patrimônio no Estado de São Paulo. Além disso, busca valorizar a figura de Mário de Andrade enquanto motivador das políticas culturais no Brasil, se tornando referência para outros países.

1.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Como objetivos específicos é possível destacar o questionamento das políticas culturais através do circuito cultural, a proposição de mudanças em relação a mobilidade urbana, o desenvolvimento de ações voltadas para educação patrimonial nos equipamentos percorridos e o incentivo ao uso da bicicleta.

1.3 JUSTIFICATIVA

No ano de 2013, foram comemorados 120 anos do nascimento de Mário de Andrade e 85 anos do inventário solicitado por Rodrigo M. F. de Andrade para identificar o patrimônio paulista. A viagem de bicicleta e a investigação do estudo realizado por Mário é uma forma de comemorar e valorizar as ações do intelectual em prol das políticas culturais no Estado de São Paulo e no Brasil. Além de comemorar a iniciativa de Mário, *O Ciclista Aprendiz* indaga as questões relacionadas à mobilidade urbana nas cidades escolhidas. Pesquisas referentes à mobilidade sustentável crescem a cada ano, por conta da qualidade de vida e de ações que beneficiam o trânsito. Das sete cidades visitadas, apenas uma possui ciclovias, ciclofaixas⁷ e incentiva o uso de bicicletas; é o caso da cidade de Sorocaba

⁷ Ciclovias são vias específicas para veículos com propulsão humana separadas dos automotores, já as ciclofaixas é o compartilhamento das vias entre automotores e veículos com propulsão humana, demarcadas e sinalizadas.

que encontrou na bicicleta a solução para melhorar o crescimento do trânsito no município.

A bicicleta permite a interação das áreas e possibilita a união entre esporte e cultura, ciclismo e literatura, mobilidade e patrimônio. Com a bicicleta é possível economizar combustível e recursos financeiros, além do que a leitura do tempo/espaço que é feita na bicicleta é muito diferente de uma viagem feita sobre quatro rodas motorizadas. O contato com o espaço e com a natureza é muito maior, o tempo passa de uma forma completamente diferente e o uso da bicicleta possibilita reduzir 153.99 (Kg)⁸ a emissão de CO².

1.4 METODOLOGIA

O projeto se desenvolverá a partir de um trabalho feito com a bicicleta, valorizando o uso da mesma como uma prática esportiva e um transporte alternativo, sendo uma ferramenta dentro da proposta da mobilidade sustentável e do turismo sustentável. Os questionamentos relacionados às políticas culturais se darão em consequência das investigações da bibliografia identificada antes, durante e depois da viagem. A bicicleta está inserida na aplicação da metodologia, pois estimula as reflexões a cerca do tempo e da sua dinâmica que é distinta da normalidade. Aqui definimos normalidade a partir de veículos automotores. A possibilidade de usar um transporte impulsionado por energia humana traz novos caminhos, com isso a dinâmica da leitura do espaço passa a ser influenciada pela forma com que o tempo é observado. A apropriação do espaço é transformada com o uso da bicicleta, ferramenta chave na aplicação do projeto.

1.5 PRODUTOS

A partir do projeto e dos resultados obtidos serão gerados alguns produtos como: livro de fotografias das paisagens das estradas dos equipamentos culturais dialogando com a temática da bicicleta, curta documentário com o trajeto percorrido, passando pelos principais lugares e coletando a opinião das pessoas em relação a mobilidade e acessibilidade das cidades. Além de um guia-book para viajantes que

⁸ Valor calculado a partir do trajeto de 640 km percorridos.

queiram percorrer o percurso, tanto de carro como de bicicleta, o objetivo do guia é compartilhar as informações e as possibilidades da viagem e um relatório da viagem para apoiadores e patrocinadores do projeto.

2 FUNDAMENTAÇÃO

2.1 O multifacetado Mário de Andrade



Mário de Andrade em sua viagem ao Nordeste brasileiro
Fonte: Arquivo IEB-USP

Para um homem como Mário de Andrade não pode haver a morte.
Manuel Bandeira

O tema da fundamentação procede se pontuarmos todas as atividades de Mário: poeta, escritor, crítico de letras e artes, folclorista, professor universitário, músico, musicólogo, dentre outras funções. Mário com seu grupo (Sérgio Millet, Paulo Duarte, Fabio Prado entre outros) inaugurou as políticas culturais no Brasil e desenvolveu projetos que até então o Brasil nem sonharia em aplicar, como afirma Alexandre Barbalho em sua pesquisa sobre as políticas culturais no Brasil: “Mário de Andrade pensou a cultura como algo tão vital quanto o pão”.⁹ Dentre as ações

⁹ RUMBIM, 2007, p. 15

desenvolvidas pelo Departamento de Cultura estão: a biblioteca itinerante, a gratuidade no Teatro Municipal da cidade de São Paulo, as atividades dos Parques Infantis e as viagens pelo Estado de São Paulo, inventariando o patrimônio paulista, tanto o material quanto o imaterial.

Não se pretende aqui levantar e investigar a fundo a historiografia de Mário de Andrade, porém é necessário obter um conhecimento básico da obra e da vida do escritor para compreender a aplicação dos seus estudos, pesquisas e saber até onde sua bagagem influenciou as políticas culturais pelo Departamento de Cultura - SP e mesmo como assistente técnico do SPHAN.

Nascido em 1893, na capital paulista, Mário nunca demonstrou sua genialidade na época de escola, pelo contrário não era destaque na sala de aula.¹⁰ Em 1910, aos 16 anos de idade, iniciou seus estudos musicais no piano e com 17 anos entra para o Conservatório Dramático Musical de São Paulo, onde só sai em 1936 com o cargo de professor¹¹. Em 1917, publica seu primeiro livro, “há uma gota de sangue em cada poema”, e começa a escrever artigos e críticas para os jornais da época, na capital paulista.

Em 1922, é um dos responsáveis pela Semana de Arte Moderna com sua obra *Paulicéia Desvairada*. Entre os anos de 1928 e 1929 viaja rumo ao interior do Brasil para pesquisar e levantar as manifestações brasileiras, neste período desenvolve sua principal obra: *Macunaíma*. Em 1935, assume o Departamento de Cultura da Prefeitura de São Paulo e a chefia efetiva da Divisão de Expansão Cultural, a convite do Prefeito Fábio Prado. No ano seguinte, em 1936, é chamado para compor o SPHAN como assistente técnico da 6ª região¹² e escreve o anti-projeto de criação do SPHAN que é oficializado através do Decreto-lei 25 de 1937, assinado por Getúlio Vargas, dias depois de o Estado Novo ser instaurado no Brasil¹³. Realizou suas viagens para inventariar e levantar os bens culturais do Estado de São Paulo.

A partir de 1938, Mário vive seus dias de tristeza¹⁴, após problemas políticos acaba saindo do Departamento de Cultura e se muda para o Rio de Janeiro, onde

¹⁰ VIDEO 2:20´tv escola.

¹¹ ALVARENGA, 1974, p. 63.

¹² Região que compreendia os estados de São Paulo e Mato Grosso.

¹³ 10 de Novembro de 1937.

¹⁴ “Ando cada vez mais bicho do mato, sem ver ninguém de ninguém. Não que esteja neuratênico, estou pior: misantropo, detestando homens e mundos e com poucas razões de existir [...]” carta de Mário de Andrade à Pio Lourenço.

leciona na Universidade do Distrito Federal. Desenvolvendo problemas com o alcoolismo, retorna pra São Paulo, na rua Lopes Chaves, onde irá viver desgostoso seus últimos anos de vida.

Mário de Andrade morre no início de 1945, após concluir seu último trabalho para o SPHAN, sobre Padre Jesuíno do Monte Carmelo, artista referência do barroco paulista devido às suas obras no Estado de São Paulo, dentre elas na cidade de Itu, por onde passou o *Ciclista Aprendiz*.

A quantidade de cartas trocadas com diferentes escritores, artistas e pensadores deixa evidente a importância e influência de Mário de Andrade na construção do pensamento artístico cultural brasileiro. O escritor guardou cartas de: Manuel Bandeira, Paulo Duarte, Henriqueta Lisboa, Oneyda de Almeida, Sergio Buarque de Holanda, Luís Câmara Cascudo, Carlos Drummond, Tarsila do Amaral, Oswald de Andrade, entre outros.

A partir dos documentos do acervo de Mário de Andrade foram desenvolvidas pesquisas relacionadas à participação do intelectual nas políticas culturais que se iniciavam no Brasil.

Segundo Nestor Garcia Canclini, Luis Rodolfo Vilhena e Edson Carneiro¹⁵, Mário de Andrade foi um dos precursores no que tange os primeiros estudos de folclore no Brasil. Responsável por uma vasta pesquisa sobre manifestações culturais brasileiras, “além de influenciar um grupo de pesquisadores que lideraram diversas instituições dedicadas ao estudo do folclore: Luís Câmara Cascudo, Luiz Heitor Corrêa de Azevedo, Oneyda Alvarenga e Rossini Tavares de Lima.”

As medidas e metas do Departamento de Cultura da municipalidade de São Paulo, não ficaram somente dentro do Estado de São Paulo, se espalharam para outras regiões e até mesmo para exterior, como Paris e Praga que solicitaram estudos sobre o Departamento e iniciaram projetos semelhantes¹⁶. Essa fase é vista como o início das políticas culturais no Brasil, o episódio se tornou objeto de muitos estudos. As ações do Decult¹⁷ são reconhecidas devido às intervenções sistemáticas, a importância da cultura enquanto formadora dos cidadãos paulistas, trabalhar o conceito de cultura não só a partir das belas artes, também baseado nos

¹⁵ CANCLINI, 1998, p.75. VILHENA, 1997, p.82.

¹⁶ DUARTE, 1985, p.55.

¹⁷ Departamento de Cultura da cidade de São Paulo.

trabalhos de campo, nas pesquisas realizadas pelo interior do Brasil nas expedições de 1938 coordenadas por Mário, ainda no Departamento de Cultura.¹⁸

O Departamento de Cultura da cidade de São Paulo compreendia cinco divisões: Expansão Cultural (chefiado pro Mário), Bibliotecas (chefiado por Rubens Borba de Moraes), Educação e Recreio (Nicanor Miranda), Documentação Histórica e Social (chefiado por Sérgio Milliet e Bruno Rudolfer) e Turismo e Divertimentos Públicos (nunca chegou a ter existência efetiva).¹⁹ A equipe foi responsável pela criação e estruturação de inúmeros projetos como o Departamento do Patrimônio Histórico e Artístico de São Paulo, Instituto Brasileiro de Cultura, Conselho de Bibliotecários (regulamentando a profissão), Biblioteca Infantil, Biblioteca Ambulante, Discoteca Pública, Rádio Escola, Orquestra Sinfônica, Coral Paulistano, Quarteto de Cordas, Coro Popular, Missão de Pesquisas Folclóricas, gratuidade no Teatro Municipal, criou novos Parques Infantis e desenvolveu atividades para estes. É importante destacar que o Parque Infantil, já havia sido instituído pela gestão de Anhaia Melo, existindo somente um parque sem atividades e equipe para organizá-las.²⁰



Mário de Andrade em um Parque Infantil na cidade de São Paulo em 1938
Fonte: Arquivo IEB-USP

O projeto dos Parques Infantis foi o mais complexo realizado pelo Departamento, envolvia uma equipe de instrutores, educadores, médicos, dentistas

¹⁸ RUMBIM, 2007, p. 15.

¹⁹ SANDRONI, 1988, p.70.

²⁰ DUARTE, 1985, p. 82.

e recreadores. Até a saída de Mário, em 1938, já haviam construído trinta e três Parques instalados nos bairros populares, nas proximidades de fábricas, escolas e casa de habitação coletiva em regiões da cidade de São Paulo, oferecendo lanches às crianças, medicamentos e muitas atividades de recreação e educação infantil para as freqüentadoras dos espaços, que eram em sua maioria crianças pobres. Ações paralelas a esta, envolviam atividades específicas com os pais que viam melhoras no comportamento das crianças.²¹

2.2 A VIAGEM

Não faça escritos ao vai e vem da rede, faça escritos das bocas e dos hábitos que você foi buscar na casa, no mocambo, no antro, na festança, na plantação, no cais, no boteco do povo.²²

O trajeto do circuito cultural, percorrido de bicicleta, buscou diagnosticar o inventário que o escritor Mário de Andrade desenvolveu em 1937 e 1938. A viagem pelos caminhos de Mário de Andrade começou de fato no dia vinte de junho de 2013, com a preparação física, que foi de grande importância para os dias de viagem e algumas longas subidas pedaladas.

Foi desenvolvida uma planilha de treinos, onde o volume de quilometragem foi aumentando ao longo do final do mês de junho até a metade do mês de julho, e com a chegada da viagem, a distância foi diminuindo. Mesmo em dias de chuva, com as possíveis impossibilidades de treino, foi usado o “rolo”, um acessório semelhante uma bicicleta ergométrica, “pedalando parado”. Assim como o preparo físico, foi desenvolvido também o treino mental que objetivou mentalizar a força e a preparação para o percurso. A alimentação também foi de grande importância para a realização da viagem: trinta dias antes da viagem foi cessado o consumo de bebidas alcoólicas, para o melhor desempenho nos treinos e recuperação física e muscular no período de descanso. Além do preparo físico e psicológico, tive que aprender o mínimo da mecânica para qualquer eventualidade na estrada. Para isso, passei três sábados com os mecânicos do *Cicle Itaipu* (Niterói-RJ). Felizmente na viagem, tive que trocar duas vezes a câmara de ar, no primeiro e último dia. Fora

²¹ DUARTE, 1985, p. 83-84.

²² Carta de Mário de Andrade a Luís Câmara Cascudo.

isso, a bicicleta respondeu muito bem aos dias de forte sol pelas estradas interioranas de São Paulo.

As cidades foram selecionadas a partir das citações de Mário de Andrade referentes às cidades do interior paulista. O intelectual viajou por muitas cidades do Estado de São Paulo, por isso foi pensado um trajeto que seguisse uma linha reta, ou percorresse cidades próximas, na medida em que um dia de “pedalada” fosse o necessário para ir de uma cidade a outra (no máximo 8 horas de pedal). A maior distância percorrida foi entre a cidade de Araraquara (ponto inicial) e a cidade de Piracicaba que não estava nos planos iniciais. Devido à longa distância e o forte calor no dia vinte de agosto, quando já havia percorrido aproximadamente 120 km, fui obrigado a parar devido à baixa pressão sanguínea e a falta de sombras na SP-127, estrada que liga Rio Claro a Piracicaba. Pedalei fraco por 35 km até chegar em Piracicaba. No planejamento eu deveria percorrer 210 km, distância que já havia sido percorrida na preparação em Niterói. A distância entre Araraquara e Piracicaba foi de 155 km com sete horas pedaladas. Depois da viagem descobri que Mário passou também em Piracicaba, para o Seminário de Língua Falada.



SP-97 na chegada a Sorocaba no dia 22/08/2013

Fonte: Lucas Garcia Nunes²³

Outro dado importante sobre a viagem foi na cidade de Itu, onde as pesquisas duraram três dias, devido a grande quantidade de lugares a pesquisar e por ser final

²³ NOTA DO AUTOR: por uma decisão estética, adotamos o padrão preto e branco (PB) para as fotografias feitas ao longo do trabalho de campo.

de semana, a Secretaria de Cultura não estaria aberta para possíveis conversas com a gestora. Já em Atibaia, pelo fato da minha mãe morar na cidade, não houve custos adicionais, as pesquisas prosseguiram por cinco dias, onde documentos inéditos foram encontrados no arquivo do Instituto de Estudos Brasileiros na USP em São Paulo, além do valioso conteúdo registrado em fotos e vídeos. Mesmo com certa fragilidade financeira, foi possível acessar os órgãos responsáveis pelas políticas culturais e os responsáveis pelas ações culturais dos municípios, questionando as políticas culturais aplicadas e o inventário de Mário realizado há 86 anos.

Todas as cidades do circuito possuem uma referência, seja em artigos de jornais, cartas, bilhetes ou telegramas. Essa preocupação foi aplicada para integrar a literatura, o turismo, patrimônio cultural e educação patrimonial.

Em todos os municípios visitados foram registrados dois discursos comuns: a falta de recursos financeiros para aplicar na área da cultura e a grande burocracia para aprovar novos projetos e expandir as ações culturais.

Recentemente, em 2003, a Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO) lançou Convenção para Salvaguarda do Patrimônio Cultural Imaterial. Foi um grande passo no que diz respeito à importância do patrimônio cultural imaterial como fonte de diversidade cultural e garantia de desenvolvimento sustentável de grupos minoritários e manifestações culturais diversas. Entendendo o patrimônio imaterial como: “práticas, representações, expressões, conhecimentos e técnicas – que as comunidades, os grupos e, em alguns casos, os indivíduos reconhecem como parte integrante de seu patrimônio cultural.”²⁴ Mesmo com as convenções abordando o patrimônio imaterial e valorizando as manifestações culturais, foi visto a partir do circuito cultural que algumas dessas representatividades ainda não ganharam a atenção merecida por parte dos representantes públicos. Apesar de acontecimentos das políticas culturais no que tange a preservação e salvaguarda do patrimônio imaterial, as Congadas de Atibaia, por exemplo, ainda não receberam a devida atenção.

Embora com um conselho de patrimônio, a cidade de Atibaia, não faz nenhum tombamento e registro desde o ano de 2005²⁵. Os estudos das Congadas estão sendo feitos pelo Conselho de Folclore do Estado de São Paulo. A partir da

²⁴ IPHAN, 2003, p.4.

²⁵ Segundo a diretora do Museu Municipal de Atibaia, Lilian Vogel.

afirmativa de Antonio Rubim entendemos a situação na qual se encontra o Estado de São Paulo e muitas outras partes do Brasil.

Mas a ausência de uma política considerante de formação de pessoal qualificado para atuar na organização da cultura, em níveis federal, estadual, municipal, continua sem solução e consiste em um dos principais obstáculos para institucionalização do Ministério e uma gestão mais qualificada e profissionalizada das instituições culturais no país.²⁶

Esta afirmação de Rubim ilustra perfeitamente o que foi encontrado pelo interior de São Paulo na viagem em busca do circuito cultural. A falta de mão de obra qualificada para os cargos da gestão municipal voltada à área cultural é nítida. Não afirmo em relação a estadual, pois não consegui entrevistar os responsáveis pelo CONDEPHAAT e pela Secretaria de Cultura do Estado de São Paulo. Apesar de não ter conseguido conversar com os gestores estaduais alguns gestores municipais alegaram a falta de investimento do governo Estadual. Além das políticas sem continuidade que por muitas vezes acabam devido à troca de gestão dos partidos nas cidades.

2.3 AS CIDADES

Araraquara

A chegada em Araraquara foi às 05h00min do dia 17/08, o dia nascia frio e com cheiro de laranja, que é um dos produtos de destaque na cidade. A melhor opção para economizar tempo e dinheiro foi embarcar de ônibus até Araraquara com a bicicleta no bagageiro do ônibus. A recepção foi feita pelo amigo Gabriel da República Só Capim. A rede hoteleira da cidade não é tão desenvolvida, mas as repúblicas são receptivas com os turistas.

A rodovia SP-310 divide a cidade, que está localizada na região central do Estado a uma distância de 43 km do centro geográfico. As ruas de Araraquara são largas, não possuem tantos carros e o uso de bicicletas é constante, principalmente na área do Campus da UNESP²⁷, na lateral da avenida que interliga os campi existe

²⁶ RUBIM, 2007, p. 32.

²⁷ Universidade Estadual do Estado de São Paulo.

uma ciclovia que é usada pelos estudantes. A cidade não está preparada com estruturas de acessibilidade no centro comercial e nos bairros residências.

Permaneci em Araraquara por três dias, a Chácara Sapucaia (principal espaço visitado) não abre aos finais de semana, por tanto teria que esperar até segunda-feira e conseqüentemente esperei até terça por conta da longa viagem até Porto Feliz (210 km) que levaria o dia inteiro.

Na segunda-feira marquei com a diretora da Chácara, Teresa Cristina, uma conversa na parte da tarde, horário que ela estaria presente. Aproveitei a manhã para conhecer o centro da cidade e o Campus central da UNESP, o restaurante universitário e o bicicletário.



Estudante próximo ao bicicletário do Campus UNESP – Araraquara
Fonte: Lucas Garcia Nunes

A Chácara Sapucaia, também conhecida como Centro Cultural Professor Waldemar Safeotti foi escolhida pela forma com que Mário escrevia e descrevia o “mágico lugar” e tranquilo onde descansava e repousava com a família. Atualmente, encontra-se em processo de tombamento pelo CONDEPHAT, órgão vinculado a Secretaria de Cultura do Estado de São Paulo. Devido às obras da nova biblioteca e catalogação do acervo bibliográfico e iconográfico da Chácara, este processo está paralisado. O centro cultural realiza ações de educação patrimonial como: visitas guiadas, cineclube, capoeira de angola, comemorações em datas específicas com

ações poéticas, apresentações teatrais gratuitas e algumas ações ligadas ao imaginário de Mário de Andrade. A Chácara, após a morte do tio Pio e sua esposa Zulmira, ficou para o sobrinho de Mário, chamado Renato. Este vendeu para o casal de professores da UNESP de Araraquara Waldemar e Elieti Safeotti; estes doaram, a chácara e muitos livros que pertenciam ao casal, para a UNESP, que hoje administra o espaço com direção e bolsistas vinculados à universidade.

Encontramos a seguir uma carta de 1941, escrita por Mário de Andrade endereçada a Rodrigo M. F. de Andrade contando o quão especial era a Chácara Sapucaia para o intelectual e outra carta, de 1942, do tio Pio endereçada a Mário de Andrade:

Araraquara, 3 XII-41// Rodrigo, meu caro, aqui estou em Araraquara desde quinta-feira passada, onde vim, sob pretexto de pôr em ponto utilizável o que já sei sobre o “meu” padre Jesuíno. Na verdade estou numa chácara amável vendo se mato uma irritada incompetência pra viver e aceitar este mundo, que estava me fazendo perder todas as tromontanas [...].²⁸

Aqui já começa a aparecer de manhã uma fresquinha macia, que ajuda a viver. Venha gozá-la, venha sentir as caricias de abril longamente e apreciar de longe o rumor da política, das ferocidades sociais e das guerras de extermínio. Saudades e abraços nossos.²⁹

Com ambas as cartas, percebemos a importância de Araraquara na vida de Mário de Andrade e conseqüente influência em suas obras. O espaço é amplo, com muitas árvores e muitos passarinhos, um ambiente ótimo para descansar, ler e estudar. Funciona de segunda a sexta das 9h às 17h, não possui bicicletário, nem acessibilidade aos deficientes físicos.

Porto Feliz

Não cheguei a Porto Feliz assim como planejado inicialmente, devido às condições encontradas na estrada como: vento contra e muitas subidas ao longo da rodovia SP-310 (Washington Luiz); tive que optar pela parada em Piracicaba, o dia já estava chegando ao fim e pedalar sozinho de noite cansado não seria uma boa

²⁸ ANDRADE, 1981, p.145.

²⁹ CANDIDO, 2009, p.388.

opção em um local desconhecido. Partindo de Piracicaba ainda me faltariam 55 km. Cheguei em Porto Feliz às 14h do dia 21/08 com cansaço acumulado pelo longo pedal do dia anterior até Piracicaba. Com queimaduras do sol no braço e na perna, almocei em uma pensão no centro histórico da cidade e fui para o hotel, onde dormi por cinco horas seguidas. Acordei às 21h com as pernas pesadas, peguei a câmera para tirar algumas fotos da igreja e a cidade já estava vazia, planejei o dia seguinte e voltei para o hotel. Na igreja, a senhora da recepção não soube responder nenhuma de minhas perguntas, pediu para que eu procurasse o padre e me vendeu um livreto com algumas informações sobre a igreja. Na conversa com o senhor Padre, nenhuma informação relevante consegui obter. O padre falou do livreto que vendia na secretaria da igreja e que era só o que ele sabia. Faltando uma hora para eu viajar para Sorocaba encontrei a Rose³⁰, que muito bem me recebeu com um café e um bolo caseiro, ainda quente. Afirmou conhecer algumas pesquisas de Mário e falou da tela pesquisada por Mário que atualmente está no ateliê Julio de Moraes, em São Paulo, porém sem verbas para a restauração a obra fica presa no ateliê. Em relação a antiga Santa Casa de Misericórdia, mesmo com os recortes de jornais, Rose não soube dizer o paradeiro da casa e que atualmente no endereço existe uma praça. Contou também dos problemas com o Museu Histórico da cidade que foi citado por Mário como referência de casarão residencial. O espaço está fechado há dois anos e a previsão de conclusão da reforma é de mais três anos. O prédio encontra-se em péssimo estado de conservação com riscos de desabamento. Por um grande descuido só lembrei que não tinha tirado foto do casarão quando estava quase chegando a Sorocaba.



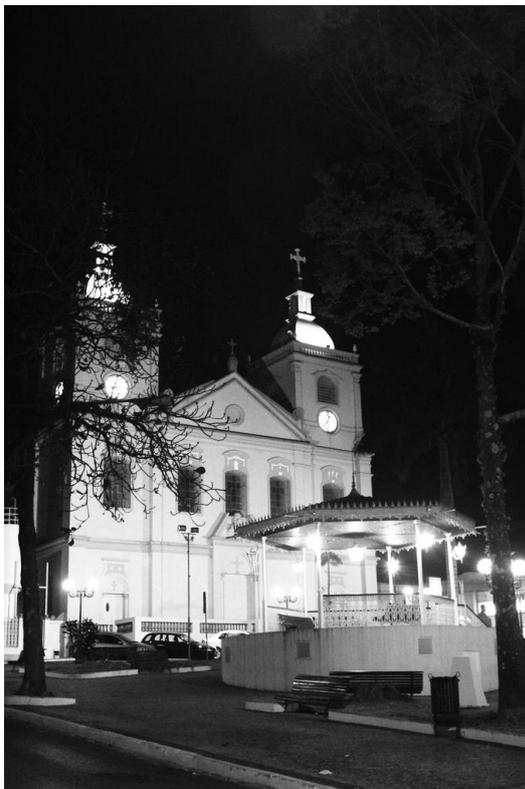
³⁰ Rose Moreira de Miranda, coordenadora de Cultura da cidade de Porto Feliz.

Cidade de aproximadamente 50 mil habitantes³¹ onde passa o Rio Tietê, marcada pelas monções que saiam de Porto Feliz. As ruas são de paralelepípedo com calçadas curtas e muitas ladeiras. Não possui nenhum espaço específico para a bicicleta, embora alguns tímidos ciclistas andem pela cidade.

A análise feita por Mário, enviada para o SPHAN foi a seguinte:

Casas residenciais

Após a viagem a Porto Feliz, recebeu o Assistente Técnico indicação de duas residências de Porto Feliz dignas de serem estudadas. São elas a *casa do sargento-mor Antônio José de Almeida* que atualmente serve de Hospital da Santa Casa, e o sobrado do tentente-coronel José Manuel de Arruda. Só pesquisas ulteriores decidirão do valor atual delas, sendo sempre certo que nada mais chamou a atenção dos pesquisadores, por qualquer maior importância, para este Serviço.³²



Igreja da Matriz de Porto Feliz

Fonte: Lucas Garcia Nunes

³¹ Dados do ultimo Senso do IBGE de 2010.

³² ANDRADE, 1981, p.105.

A Igreja Matriz não é tombada, nem a imagem da santa que batiza a igreja Nossa Senhora Mãe dos Homens, datada do século XVIII, época da fundação da cidade. A igreja sofreu duas grandes reformas desde a visita de Mário e o afresco destacado por ele foi apagado.

Sorocaba

Em Sorocaba, cheguei para o almoço às 13h do dia 22/08 contente com as ciclovias que encontrei conforme fui me aproximando da região central da cidade.

O município é ponto estratégico devido à ferrovia que passa pela cidade. A linha Sorocabana, como é conhecida, foi um dos motivos do crescimento de Sorocaba. A cidade encontra-se em processo de incentivo ao uso da bicicleta, com educação no trânsito, implantação de ciclovias e ciclofaixas por todas as regiões da cidade. No centro, as vias são compartilhadas e os motoristas respeitam o compartilhamento, além das bicicletas públicas que foram distribuídas em pontos estratégicos da região central da cidade. Em relação às Políticas Culturais, a cidade também apresenta ações como pleno funcionamento do Conselho Municipal de Cultura, a Lei Municipal de Incentivo a Cultura, Fundo Municipal de Apoio a Cultura; e o Museu Histórico Municipal, que desenvolve atividades ao longo da semana, assim como o Zoológico da cidade, com entrada gratuita e outras atividades culturais acessíveis à população de Sorocaba. Lá conversei com a secretária do Conselho de Cultura: Claudia Ribeiro contou que mesmo a frente de outras cidades encontram alguns problemas como o financeiro e falou sobre o processo de restauração do Mosteiro de São Bento que está sob investigação da justiça de Sorocaba e das possibilidade de desvio de verba no repasse para a conclusão das obras de restauração do prédio histórico.

A visita a Sorocaba que durou meio dia, causou algumas decepções. A ausência do bispo e do prior do convento de S. Bento, impediram se fotografasse este edifício e a obtenção de dados históricos, de que o sr. bispo abundante. Conseguiu-se felizmente fotar a pobre fachada da velha e bastante arruinada igreja de Santo Antônio e o seu altar-mor [...].³³

³³ ANDRADE, 1981, p.100.

Pela manhã de quinta-feira, dia 23/08, visitei o Mosteiro de São Bento, o prédio está em reforma desde 2002 com projeto de restauração aprovado pelo IPHAN. Segundo Dom José Carlos Camorim Gatti, (responsável pelo Mosteiro) é necessário muito dinheiro para as etapas da restauração. A capela atualmente está fechada para visitação e só abrirá quando concluídas as obras que ainda não tem previsão de conclusão, não existe nenhum registro da construção da capela e das talhas. Antes de sair da cidade, passei na Igreja de Santo Antonio, que foi substituída por uma nova construção da década de 70 na mesma rua do antigo templo.



Fachada do Mosteiro de São Bento em Sorocaba.

Fonte: Lucas Garcia Nunes



Ciclistas em Sorocaba

Fonte: Lucas Garcia Nunes

São Roque

Uma das viagens mais marcantes em relação às paisagens, foi de fato um tempo bem proveitoso e alegre. Pude refletir sobre o projeto e pensar na dinâmica que estava vivenciando. Optei por não tirar fotos dos 40 km que separam Sorocaba de São Roque, a memória não é feita só de elementos materiais, por isso escolhi guardar essa viagem em meu pensamento como uma fantástica experiência de vida. Às 17h do dia 23/08 já estava em São Roque limpando a bicicleta no Hotel da cidade. Como o sítio que deveria visitar só abre nos finais de semana, me programei para chegar sexta-feira em São Roque, para visitar o espaço no sábado pela manhã.

Cidade turística e pequena, com poucas avenidas largas. Existe uma pista específica de bicicleta na modalidade *dowhill*, mas enquanto transporte alternativo não se vê tanto uso. Não possui ruas acessíveis aos deficientes físicos.

Pela descrição de Mário eu já esperava um espaço especial:

Hoje não pudemos chegar até Caraguatatuba, mas ganhamos o dia todos em S. Roque. Ruínas, ruínas, ruínas [...] a casa-grande do bairro de Pinheiro em S. Roque, exemplar raro de solução arquitetônica colonial, com uma capelinha com uma pintura de extremo interesse.³⁴

Pelo mapa já sabia que o sítio ficava um pouco afastado só não esperava tantas subidas. Com uma considerável inclinação pedalei os primeiros 15 minutos pela estrada que liga o centro da cidade até o sítio. Quando a inclinação aumentou desisti de pedalar e fui empurrando a bicicleta, até o final da subida totalizou 35 min.

³⁴ ANDRADE, 1981, p.71.

Já exausto encontrei um ciclista que afirmou que meu destino estava bem próximo e conversamos sobre o incentivo ao uso da bicicleta na região. Uma conversa rápida, porém proveitosa, provei naquele momento da dinâmica agregadora que a bicicleta permite: quantos inúmeros carros e motos passaram por mim, um único ciclista ao me cumprimentar foi o suficiente para renovar minhas energias. Compartilhando este encontro Sylvio Camargo escreveu o seguinte:



Lucas Garcia chegando ao sítio Santo Antonio em São Roque

Fonte: Sylvio Camargo

Aê galera do pedal! Eis que estou na Mata da Câmara, fazendo um pedalinho matinal, uma vez que nossa viagem pra praia miou, e eis que me deparo com um cicloativista muito mais doido que nós!!! Esse aí é o Lucas, natural do Rio de Janeiro. Saiu há alguns dias de Araraquara e através da *bike* está entre outras coisas escrevendo sua monografia. Além do prazer da viagem, é claro! Incrível esse mundo da *bike*, não?³⁵

Depois daquela subida, chegou a parte da descida com o cheiro de mato da região. Chegando ao sítio após longas subidas, acreditei encontrar uma estrutura que me receberia muito bem, mas logo na conversa inicial com as guias do local vi que não seria bem assim. Fiz algumas perguntas relacionadas ao espaço e à ligação com Mário de Andrade que não souberam me explicar. A entrada do sítio é em um local mais alto, tendo que descer para um platô onde estão localizadas a Casa Grande e a Capela. Indicaram o caminho e desci com a bicicleta até o platô, encontrei de fato um lugar mágico, com muito verde. Ao chegar à capela, esta estava fechada, achei estranho e perguntei o vigia se poderia abri-la, desconfiado da

³⁵ <www.facebook.com/koybikers>

pergunta ele questionou porque eu estava sozinho e não com uma das guias, abrindo em seguida.



Casa Grande e Capela do Sítio Santo Antonio – 2013

Fonte: Lucas Garcia Nunes

A capela guarda uma pintura fantástica, muito bem restaurada e pouco explorada enquanto referência na arquitetura e na pintura barroca. A casa grande já aberta não possui nenhuma informação muito relevante, apenas alguns *banners* com informações e algumas fotos. As duas construções estão em ótimo estado de conservação, embora sejam pouco exploradas.



Sítio Santo Antonio na década de 1940

Fonte: Arquivo IEB-USP

Desde 1944 o sítio é administrado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, a partir da doação feita por Mário de Andrade que havia comprado o local, conforme carta a Sergio Buarque de Holanda:

Estou em plena trabalhadeira, como você. Mas amanhã parto pra São Roque, onde vou comprar por 40 contos o sítio de Sto. Antônio, do bandeirante ou quase capitão Fernão Paes de Barro. Vinte contos consegui salvar dos meus gastos, vinte emprestei. Aliás vou doar isso ao Brasil, pra uma futura colônia de férias pra artistas, só usufruindo a vaidade da posse, em vida. Mas em minhas vida o sítio será colônia de férias pra você com Maria Amélia e herdeiros, que abraço do amigo certo.³⁶

Atualmente a administração do local é feita pela Secretaria de Cultura de São Roque e os representantes do IPHAN visitam o local esporadicamente.

No planejamento eu almoçaria lá mesmo, no sítio, mas o espaço não dispunha de estrutura para um almoço e um possível descanso. Tive que voltar às 12h pela estrada da vinda, subindo o que havia descido.

Almocei essa tarde refletindo a respeito da falta do interesse público em investir em atividades e valorizar os equipamentos culturais existentes, além de questionar onde estava a imagem do negro naquela grande casa e belíssima igreja.

³⁶ MONTEIRO, 2012, p.158.

A conclusão veio rapidamente – as digitais deles, dos negros, estavam ali bem na minha frente nas paredes das construções.

Itu

Como o percurso até Itu era de 60 km, para não pegar a estrada de noite não poderia demorar muito. Foi a distância que percorri com melhor média de velocidade – 26 km/h – na Rodovia Castelo Branco, cheguei em Itu antes mesmo de entardecer. Logo na chegada já passei pelo centro histórico e pelas igrejas com obras do Padre Jesuíno. No dia seguinte 24/08 (domingo) saí para buscar informações sobre as igrejas e tirar algumas fotos. Encontrei uma competição de ciclismo, a “Volta ciclística de Itu”, infelizmente na hora que fui procurar o Secretário de Esportes ele já tinha ido embora, e como era domingo, possivelmente teria ido pra casa. No resto do dia consegui visitar e fotografar todas as igrejas mencionadas por Mário (Igreja Nossa Senhora do Patrocínio, Matriz e a Carmo, essas com obras do Padre Jesuíno)³⁷.

Estância turística bem projetada, de um Centro Histórico bem conservado e valorizado, a Secretaria de Turismo funciona de segunda a segunda atendendo os turistas independente do dia. Na praça da Matriz, a maioria dos casarões são tombados pelo CONDEPHAAT³⁸ por inteiro ou somente a fachada. Muitas bicicletas cruzam as ruas da cidade. No domingo, agentes da Prefeitura fecham o acesso aos carros pela Avenida Marginal para incentivar o uso da bicicleta e prática desportiva na pista. Nesta mesma pista, acontecem as etapas da *Volta Ciclista de Itu* ao longo do ano.

Na parte do relatório que exalta a cidade de Itu, Mário considera a obra de Padre Jesuíno como:

Matriz de Itu

Se a parte externa desta igreja nada vale, com suas remodelações, nela viveu um Deus faustoso. Os altares setecentistas são da melhor talha e as paredes se povoam de quadros muito curiosos. Dessa matriz o Serviço já tirou documentação fotográfica numerosa, ainda em parte não relevada, por falta de material adequado para boas cópias no mercado.³⁹

³⁷ ANDRADE, 1945, p.25.

³⁸ Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo.

³⁹ ANDRADE, 1981, p.99.

Igreja do Carmo

Em Itu. Templo de grande importância pelos documentos de arte de talha e pintura que conserva. Não são enviados maiores dados neste relatório pelas razões expostas acima.⁴⁰



Pátio do Antigo Colégio em Itu

Fonte: Lucas Garcia Nunes

Os bens culturais levantados por Mário estão atualmente em bom estado de conservação. Apenas uma igreja está com problemas de cupim, a Igreja do Carmo. As telas do Padre Jesuíno restauradas e expostas aos turistas e curiosos. O único lugar onde não se pode entrar para fotografar foi a capela do Batalhão do Exército da cidade, antigamente o Colégio, no qual Mário também não conseguiu acesso.

No atual momento, as Políticas Culturais da cidade passam por um processo de renovação com a atual gestão da Secretaria de Cultura, assumida por Allie Queiroz, com as propostas da Lei de Incentivo Municipal, Conferência Municipal de Cultura e criação do Conselho Municipal de Patrimônio Histórico e Artístico.

Atibaia

A saída de Itu foi pela manhã do dia 27/08, completando sete dias de estrada com a bicicleta. O tempo estava chuvoso e a temperatura diminuindo, saí de Itu acreditando que a chuva iria parar e eu chegaria logo em Atibaia. Pois bem, tomei chuva durante uma hora e só consegui neste tempo percorrer 20 km até encontrar qualquer lugar que eu pudesse me abrigar da chuva. Foi em Cabreuva, no posto da Polícia Rodoviária do Estado de São Paulo, que permaneci durante três horas.

⁴⁰ ANDRADE, 1981, p.102.

Troquei de roupa, coloquei quatro meias, três casacos e sentei em uma sala que havia no posto. Os policiais me ofereceram almoço e não acreditaram muito que eu chegaria a Atibaia naquele dia. Isso me deixou muito preocupado, pois pensei na possibilidade de um erro no cálculo da quilometragem ou algo do tipo. Às 12h, saí sem chuva e com a pista um pouco úmida, passaria mais cinco horas com o pé molhado e o vento me fazendo tremer de frio. Antes de chegar a Jundiaí, tive que trocar a câmara de ar e torcer pra que nada de errado acontecesse mais comigo até o final da viagem. Às 17h20min entrei em Atibaia, muito contente e emocionado pela loucura que tinha completado, 122 km muito difíceis que pensei muitas vezes em desistir, pegar um ônibus e me desligar daqueles problemas. O banho quente daquela noite, na casa da minha mãe em Atibaia não teve preço, com sensação de alívio e força ao mesmo tempo. Esses fatos nos fazem refletir sobre algumas coisas que as vezes são tão supérfluas no dia-a-dia que não valorizamos tanto.

Cidade de morros e pouco incentivo ao uso da bicicleta, no centro de Atibaia não é possível observar bicicletas, principalmente pelas ruas de paralelepípedo e longas ruas que ligam a Avenida principal ao centro da cidade.

A cidade guarda em um canto bem escondido a passagem do intelectual pela cidade. Poucos sabem das pesquisas de Mário de Andrade e da amizade com João Batista Conti (prefeito da cidade em 1938). Na época, a recepção de João Conti foi muito amistosa, ele se mostrou a disposição de Mário para eventuais pesquisas, como segue em carta inédita encontrada no arquivo do Instituto de Estudos Brasileiros - USP, jamais publicada. Através de uma conversa com a sobrinha de João Conti, a Sra. Celita, como gosta de ser chamada, em uma visita em sua casa em Atibaia, conheci muito da relação de Mário de Andrade com João Conti. Quando enviei as cartas que tinha encontrado na USP, foi uma grande alegria para ela e para mim:

De posse de sua prezada carta de 30 de abril p.p. tenho a informa-lo, que com muito prazer me ponho a disposição de V.S. e do Departamento de Cultura, para coligir dados para a publicação de um trabalho sobre as Congadas de Atibaia. Assim é que, seguindo a orientação da aludida carta, já me pus em contato com os chefes dos "termos" possuindo já um pequeno cabedal para esse fim. Sendo em dezembro a época das exibições, irei trabalhando daqui e, quando for tempo, entender-me-ei com V.S. para a gravação pretendida. Espero que V.S. me auxilie nos esclarecimentos que julgar necessário./ Estudioso cá das coisas de minha *terra* cidade que o grande Amadeu Amaral chamou de "paraizo quase possível na

terra..." ofereço os meus prestibus a V.S. e ao Departamento em tudo o que lhe possa ser útil à collectividade./ Esperando que V.S. nos louve, com uma visita, afim de conhecer o paraízo terrestre./aqui fica o João Conti (assinatura).⁴¹

Como é possível perceber na carta, João foi receptivo as demandas de Mário em muitos momentos, até disponibilizou sua residência em Atibaia para estadia de Mário. Nas cartas pesquisadas no Instituto de Estudos Brasileiros da USP, descobriu-se uma correspondência entre Mário e João, que durou alguns anos e João sempre enviava o convite das Congadas, da festa de aniversário da cidade (18 de junho)⁴². Inclusive João chegou a enviar a São Paulo, para casa de Mário e sua mãe, uma caixa de uvas que até hoje é um dos produtos fortes da economia da cidade.



Estudos de Mário de Andrade nas Congadas da cidade

Fonte: Acervo do Museu Histórico de Atibaia

A igreja da Matriz é tombada apenas no âmbito municipal, assim como a Igreja do Rosário. Ambas sofreram reformas e modificações desde a passagem de Mário, segue a análise feita por Mário em uma de suas visitas ao município de Atibaia:

Igreja Matriz

O seu orago é S. João Batista. O tempo atual é o mesmo, edificado de 1794 a 1798 pelo capitão-mor Francisco da Silveira Franco e padre José Francisco Aranha de Camargo, então vigário da freguesia. Em 1840 um raio partiu a taipa da torre, tendo esta que ser reconstruída, do que se incumbiu José Lucas da Silveira Campos. EM 1878 novo raio inutiliza a torre, feita as pressas, ameaçava ruir. Foram obrigados a desmanchá-la, construindo-se então a torre atual,

⁴¹ 6/maio/1937; carta; Arquivo IEB-USP; doc n°: MA-C-CPL2168.

⁴² Dia do padroeiro da cidade São João Batista.

que briga bastante com a vetustez pesada do resto do edifício. Internamente o templo foi modificado em 1908 pelo seu vigário, o padre Kohly, que a ladrilhou e tirou as arcadas antigas em madeira dos arcos laterais, conforme é da tradição da taipa, substituindo-os por coisa que o templo merece. Quanto às imagens antigas, que foram substituídas por outras de quinquilharia moderna feita em série; foram enterradas perto do altar-mor. Ainda foram conservadas em uso algumas imagens antigas em madeira, das quais a melhor, uma realmente ótima Sant'Ana foi fotada para o Serviço. O altar-mor é em talha antiga folheada a ouro sobre fundo branco já bem patinado pelo tempo, o que lhe dá uma admirável cor. Talha apenas regular como técnica, assim como a dos outros quatro altares tradicionais, estes de ruim barroco, deselegante, e aliás, moderna e horrendamente repintados. Três ótimos lustres em pérolas de cristal lapidado. Se este templo não tem beleza alguma que o saliente, salienta-se pela sua grandeza, perfeição admirabilíssima da taipa que adquiriu uma consistência granítica. Mas o que mais exalta este edifício notável, é a grandeza e originalidade do seu plano arquitetônico. Por tudo isto merece tombamento federal. Foram tiradas as fotos que se julgou necessárias e os planos de construção, no dia 12 de outubro p.p.. Como os auxiliares do Serviço, fotógrafo e engenheiro, se entregaram depois a outras pesquisas e trabalhos, tanto fotos como planos seguirão mais tarde.⁴³

Mas a grande curiosidade relacionada ao patrimônio cultural da cidade, mesmo que não tenha sido citado por Mário, está no Museu Histórico Municipal João Batista Conti. O prédio foi recuperado pelo IPHAN na década de 50 e tombado pelo mesmo. Embora exista o tombamento federal, os órgãos do Estado e do Município também o fizeram, este foi o único caso na viagem de um bem tombado nas três instâncias.

As Congadas são pesquisadas há anos, mas não foram registradas por nenhum órgão. Atualmente, está em processo de pesquisas pela Comissão Paulista de Folclore, onde a atibaiense Lilian Vogel é gerente e me recebeu no Museu da cidade com muita alegria e interesse em compartilhar as informações relevantes para a pesquisa.

A Secretaria de Cultura, recém separada da pasta do Turismo, é gerida por um gestor de outro Município que não soube responder as perguntas relacionadas as Políticas Culturais da cidade, muito menos dos estudos de Mário de Andrade.

Bom Jesus dos Perdões

⁴³ ANDRADE, 1981.

A descaracterizada Igreja Matriz, localizada no ponto central da cidade, podendo ser vista da Rodovia SP-65, que beira a cidade, sofreu quatro grandes reformas depois da passagem de Mário em 1937. As reformas foram administradas pelos padres da época, a última descaracterizou a taipa e o piso que era em mosaico, mas o lustre continua na igreja, conforme análise de Mário:

Santuário do Sr. Bom Jesus dos Perdões

No mesmo dia foi estudado e fotografado este notável santuário, que fica no lugar chamado Pedões, entre Atibaia e Nazaré. Sem possuir o tamanho grandioso da matriz de Atibaia, este templo é também bastante curioso nos seus dispositivos internos. A talha não só é de melhor estilo como bem mais perfeita como técnica. Lustre de cristal lapidado, da mesma época que os de Atibaia. Algumas boas imagens antigas de madeira, entre as quais uma só, dos Passos, representando Cristo ajoelhado sob o peso da Cruz. O Senhor dos Perdões do altar-mor, é também muito bom. Não é contudo a imagem primeira do santuário. Esta menor, acha-se nas mãos dum dos auxiliares do Serviço, ausente de S. Paulo, em pesquisas de arquivos que serão relativamente fáceis, pois que todos os livros do tombo antigos, tanto deste santuário, como os de Atibaia, Nazaré e demais redondezas, se acham recolhidos ao arquivo do bispado de Bragança, segundo informações recolhidas.⁴⁴

Todas as alterações feitas depois da passagem do assistente técnico impediram o tombamento na visita feita em 2011, pelo CONDEPHAAT, órgão do Estado de São Paulo.

⁴⁴ ANDRADE, 1981.



Interior da Igreja Matriz de Bom Jesus dos Perdões

Fonte: Lucas Garcia Nunes

Poucas bicicletas circulam pela cidade, devido o grande número de subidas e descidas que cruzam ruas de paralelepípedo e nenhuma acessibilidade, com calçadas curtas e cheias de poste de iluminação.

2.4 A BICICLETA

Como já foi visto anteriormente a bicicleta permite outra dinâmica da percepção do tempo/espço, e na viagem pelo interior de São Paulo confirmamos as características positivas da bicicleta, além de ser um elemento aproximador e de reconhecimento entre as pessoas.

Se fizermos uma analogia com o pensador Paul Virilio que desenvolve a temática da velocidade e ilustra de uma forma clara o espaço que foi percorrido de bicicleta em busca de reflexões a cerca do que já foi visto e do destino futuro, no caso a próxima cidade:

[...] tornaram-se forças físicas em movimento em lugar nenhum, em zonas não vistas, os interstícios não mensuráveis do esquema estratégico, num movimento tolerado de peregrinações arriscadas, cruzadas de crianças, de gente pobre, de “gente vagabunda” e sem profissão.⁴⁵

⁴⁵ VIRILIO, 1996, p. 82.

O ato de pedalar é um fazer através do corpo, com a energia humana, que não polui embora necessite de combustível. As estradas e as rodovias, seus terrenos, suas paisagens é um “não lugar”, pois é um espaço de passagem, quanto maior a distância dos centros urbanos e comerciais maior será a marginalização desses espaços. Como o “vagabundo” identificado na viagem do *Ciclista Aprendiz* que nada mais é do que o “andarilho” que vaga pelas estradas e muitas vezes “mora” debaixo de viadutos nas rodovias, em uma das suas definições de Virilio podemos definir o “andarilho” com a dromomania, descrita pelo pensador como a mania de vagar.

A velocidade média da bicicleta é muito menor do que a velocidade das viagens realizadas com veículos motorizados. A média da viagem foi de 23 km/h, isso deu a possibilidade de interpretar os lugares com novos olhares, com maior sensibilidade as cores, cheiros e sons. A baixa velocidade também possibilita parar em qualquer instante para registrar ou aproveitar os sentidos aflorados.

Nos países europeus, já existem áreas de “baixa velocidade” que são vias compartilhadas entre carros e bicicletas, além das vias que compartilham bicicletas e pedestre. Nesses espaços, a velocidade é limitada entre 20 e 40 km/h, esta velocidade é chamada de “Velocidade Humana” por conta da drástica diminuição na probabilidade de fatalidades em caso de acidentes quando a velocidade é controlada. Na Áustria, existem vias de “baixa velocidade” específicas para o período noturno entre 22 h até 6 h, objetivando diminuir a poluição sonora, além dos riscos de acidentes. Essas ruas são bem sinalizadas com placas e pinturas no chão e lombadas de paralelepípedo para obrigar o motorista a diminuir a velocidade.

A mobilidade urbana propõe o compartilhamento do espaço entre seus “usuários”. A cidade é um lugar de encontros e para que isso aconteça é preciso permitir o acesso, possibilitar os caminhos para o convívio comum entre as pessoas⁴⁶. O Brasil ainda vive para os carros, sem espaços para transportes ativos. O Governo do Distrito Federal⁴⁷ formulou um projeto inovador ao implantar o Plano de Mobilidade Urbana por Bicicleta, sendo Brasília uma cidade planejada exclusivamente para os carros. Um bom exemplo foi dado ao estruturarem o Plano e estudarem e mapearem o uso de bicicletas no Distrito Federal. A bicicleta é uma

⁴⁶ GEHL, 2013.

⁴⁷ CASA CIVIL, Distrito Federal.

ferramenta fundamental em busca de melhorias e novos projetos voltados à mobilidade urbana e mobilidade sustentável. A mobilidade não acontecerá só com ciclovias e/ou ciclofaixas, esta se concretizará com estudos específicos no transporte público, acessibilidade e obviamente na diminuição da fabricação dos carros e compartilhamento das vias.

Novamente usaremos Mário de Andrade para refletir a respeito das mudanças no trânsito e o uso da bicicleta, com um exemplo específico da cidade do Rio de Janeiro em 1939, época que Mário residia na Rua do Catete.

O Rio é uma cidade verdadeiramente catastrófica. Em certas horas de volta pra casa ou de ida para o trabalho, é quase impossível um pedestre atravessar as avenidas da Beira-Mar. Isso, os automóveis vem feito uma pororoca de epopeia, com violência impassível, de uma segurança portuguesa [...] o barulho é tão futebolístico [...]

E o rapaz da bicicleta? Vinha pedalando com desenvoltura, perdera um tempão com o passa-não-passa das esquinas, o patrão devia estar já com daquelas raivas portuguesas, na mercearia. O asfalto da esquina esteve livre e o empregadinho atirou a bicicleta na travessia. Um apito violentíssimo parou nossa respiração. O rapaz olhou para trás, era o guarda danado. "Não viu o sinal!" O rapaz voltou. "Não volte ferida! é contra-mão! Aí o portuguesinho desanimou. Fez um ar de desgraça tamanha, sacudiu a cabeça desolado, e com uma praga que não se repete, desapeou, pôs a bicicleta no ombro, subiu na calçada e lá se foi com os mais faceis pedestres, talvez pedestre para todo o sempre[...]⁴⁸

As críticas levantadas pelo intelectual continuam ainda hoje muito atuais. O fato dos motoristas não possuírem muita prudência no trânsito continua afastando milhares de ciclistas das ruas, tornando a cidade mais poluída.

Além de ser considerado esporte, seguindo a linha de mobilidade sustentável, é possível afirmar que a bicicleta se torna um transporte alternativo, diminuindo o trânsito, melhorando a qualidade de vida e diminuindo os gastos públicos na área da Saúde.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir do circuito cultural proposto com uma metodologia diferenciada, buscando diagnosticar o inventário de Mário de Andrade pelo interior do Estado de

⁴⁸ ANDRADE, 1939, p. 201.

São Paulo, foi realizada uma reflexão acerca da construção das políticas culturais no Brasil, sua situação atual, e, da importância do escritor Mário de Andrade para as pesquisas patrimoniais tanto no Brasil quanto no Estado de São Paulo.

Apesar da dinâmica do patrimônio e da evolução da discussão do patrimônio material e imaterial, observamos a falta de profissionais capacitados para trabalhar na área da cultura. Não foi encontrado nenhum produtor cultural nos equipamentos visitados das sete cidades visitadas, embora o discurso de muitos gestores culturais tenha sido o da dificuldade de planejar, propor e desenvolver novos projetos nos espaços culturais, além da burocracia que existe em fazer a captação e dialogar com empresas e instituições que patrocinam os projetos. É importante destacar que a produção cultural é multidisciplinar e permite trabalhar diferentes áreas e propor o diálogo entre elas, no caso do *Ciclista Aprendiz* o elemento que uniu as áreas foi a bicicleta.

Para valorizar o campo da cultura deve existir uma rede entre os produtores com o propósito de buscar melhorias para o campo, sendo assim trabalhar com boas equipes e desenvolver ótimos trabalhos que conseqüentemente serão valorizados e procurados por outras instituições que se preocupem com a cultura, como forma de mudança e democratização social. O problema da desvalorização dos profissionais da cultura acontece desde o tempo de Mário de Andrade e ainda hoje é uma realidade em nosso país. No livro de Oneyda Alvarenga⁴⁹ “Mário de Andrade, um pouco”, esta fez uma busca em arquivos e documentos referentes aos trabalhos de Mário e descobriu que:

Nesse prontuário não está registrada a passagem de Mário de Andrade para serviços do Ministério da Educação e Cultura (hoje Instituto), porque seus serviços ao Ministério da Educação e Saúde continuavam não remunerados, como ao tempo que iniciou como Diretor do Departamento de Cultura.⁵⁰

Muitos profissionais da cultura atualmente não recebem pelos seus serviços, muitas vezes bem feitos. Envolve um grande leque de cargos desde os mais altos até os mais baixos. Dessa forma, os profissionais não são valorizados. É necessário que esse sistema seja modificado e questionado, a começar pelos próprios profissionais da cultura.

⁴⁹ Aluno de Mário de Andrade no Conservatório de São Paulo e diretora da Discoteca Pública.

⁵⁰ ALVARENGA, 1974, p.66.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVARENGA, Alvarenga. *Mário de Andrade: um pouco*. Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1974.

ANDRADE, Mário. *Cartas a Manuel Bandeira*. Rio de Janeiro: Edições de Ouro, 1966.

ANDRADE, Mário. *Cartas de Mário de Andrade a Luís Câmara Cascudo*. Rio de Janeiro: Editora Itatiaia, 2000.

ANDRADE, Mário. *Macunaíma: o herói sem nenhum caráter*. São Paulo: Circulo do Livro, 1992.

ANDRADE, Mário. *Mário de Andrade: cartas de trabalho: correspondência com Rodrigo Mello Franco de Andrade, 1936-1945*. Brasília: Secretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional: Fundação Pró Memória, 1981.

ANDRADE, Mario. *Mário de Andrade: fotógrafo e turista aprendiz*. São Paulo: Instituto de Estudos Brasileiros, 1993.

ANDRADE, Mário. *O turista aprendiz: estabelecimento de texto, introdução e notas de Telê Porto Ancora Lopez*. São Paulo: Duas Cidades, Secretaria da Cultura, Ciência e Tecnologia, 1976.

ANDRADE, Mário. *Padre Jesuíno do Monte Carmelo: estabelecimento de texto* Maria Silvia Ianni Barsalini e Aline Nogueira. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2012.

BRASIL. Decreto-lei nº 25, de 30 de novembro de 1937. Organiza a proteção do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Diário Oficial da União - Seção 1 - 6/12/1937. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1930-1939/decreto-lei-25-30-novembro-1937-351814-publicacaooriginal-1-pe.html>>.

CALABRE, Lia. *Políticas culturais no Brasil: dos anos 1930 ao século XXI*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2009.

CANCLINI, N. G. *Culturas Híbridas*. São Paulo: Edusp, 1998.

CANDIDO, Antonio. *Pio e Mário: diálogo da vida inteira*. São Paulo: Sesc-SP, 2009.

CASTRO, Moacir Werneck de. *Mário de Andrade: exílio no Rio*. Rio de Janeiro: Rocco, 1989.

CHAUÍ, Marilena. *Brasil: mito fundador e sociedade autoritária*. São Paulo: Editora Perseu Abramo, 2000.

DUARTE, Paulo. *Mário de Andrade por ele mesmo*. São Paulo: Editora HUCITEC, 1985.

FONSECA, Maria Cecília Londres. *O patrimônio em processo: trajetória da política federal de preservação no Brasil*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2005.

FREHSE, Fraya. Usos da rua. In: FORTUNA, Carlos e LEITE, Rogério P. (orgs). *Série Cidades e Arquitectura. Plural de Cidades: novos léxicos urbanos*. Coimbra: Almedina S/A, 2009.

GEHL, JAN. *Cidades para pessoas*. Curitiba: Editora Perspectiva S.A., 2013.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Raízes do Brasil*. São Paulo: Cia das Letras, 1995.

JACQUES, Paola Berenstein. *Cenografias e corpografias urbanas: espetáculo e experiência na cidade contemporânea*. Observatório Itaú Cultural, São Paulo, n.5, abr.-jun., p.47-57, 2008.

MONTEIRO, Meira Pedro. *Mário de Andrade e Sérgio Buarque de Holanda: correspondência*. São Paulo: EDUSP, 2012.

ORTIZ, Renato. *Mundialização e cultura*. São Paulo: Brasiliense, 1994.

RODRIGUES, Luiz Augusto F. O lugar da cultura: a cultura do lugar. *Revista Pragmatizes*, Niterói, 2013.

RUBIM, A. A. C.; BARBALHO, A. *Políticas culturais no Brasil*. Salvador: EDUFBA, 2007.

SANDRONI, Carlos. *Mário contra Macunaíma: cultura e política em Mário de Andrade*. Rio de Janeiro: Editora Vértice, 1988.

SUTHERTLAND, Louise. *Amazônia: a viagem quase impossível*. Tradução Kátia A. Roque. São Paulo: Totalidade, 1992.

UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE. Sistema de Tecnologia e Informação. *O Ciclista Aprendiz*. Disponível em: <<https://www.ociclistaaprendiz.uff.br>>. Acesso em: 30, out., 2013.

VILHENA, Luis Rodolfo. *Projeto e Missão: o movimento folclórico brasileiro (1947-1964)*. Rio de Janeiro: Funarte, 1997.

VIRILIO, Paul. *Velocidade e Política*. São Paulo: Estação Liberdade, 1996.

(MIMEO) LOBO, José. *Semana da mobilidade. Programa Niterói de bicicleta*. Niterói: set., 2013.

(MIMEO) CONTI, B. João. *Cartas destinadas a Mário de Andrade de 6/maio/1937*. Arquivo IEB-USP. Código Referência: MA-C-CPL2168. Consultado em: 02 set. 2013.