

# O espectador como passageiro: os simuladores de viagem do primeiro cinema no Brasil (1906-1908)

Carolina Azevedo Di Giacomo\*

**Resumo:** Os *Hale's Tours* –salas de cinema travestidas de vagões de trem– surgidas em 1905 nos EUA, são um fenômeno privilegiado para a discussão acerca do espectador do primeiro cinema. A partir do exame de periódicos paulistanos, cariocas e porto-alegrenses de 1906 a 1908, este artigo busca compreender as relações que se estabeleceram entre atração e público nos simuladores de viagem que foram comercializados no Brasil do período. Para isso, será necessário recorrer a outras formas de circulação e consumo de imagens do século XIX ligadas à experiência da viagem.

**Palavras-chave:** primeiro cinema; espectador; passageiro; *Hale's Tours*; ferrovia.

---

## El espectador como pasajero: los simuladores de viaje del primer cine en Brasil (1906-1908)

**Resumen:** Los *Hale's Tours* –salas de cine disfrazadas de vagones de tren– surgidos en 1905 en los EE.UU., constituyen un fenómeno privilegiado para debatir sobre los primeros espectadores de cine. A través del análisis de San Pablo, Río de Janeiro y Puerto Alegre publicados entre 1906 y 1908, este artículo busca comprender las relaciones establecidas entre atracción y público en los simuladores de viaje, comercializados en esa época en Brasil. Para eso se recurrirá a otras formas de circulación y consumo de imágenes del siglo XIX ligadas a la experiencia del viaje.

**Palabras clave:** primer cine; espectador; pasajero; *Hale's Tours*; ferrocarril.

---

## Spectator as passenger: the thrill rides of the early cinema in Brazil (1906-1908)

**Abstract:** The *Hale's Tours* –movie theatres disguised as train wagons– emerged in 1905 in the USA and are a privileged phenomenon for the discussion concerning the spectator in early cinema. From the examination of journals published in São Paulo, Rio de Janeiro and Porto Alegre between 1906 and 1908, this article aims to understand the relationships established between attraction and audience in thrill rides commercialized in Brazil at the time. To achieve that purpose, we will resort to other forms of circulation and consumption of 19th century images related to the travel experience.

**Keywords:** early cinema; spectator; passenger; *Hale's Tours*; railroad.

*Assim como nos leva à savana, para ver um leão, o cinema pode nos levar ao Nordeste para ver retirantes. Nos dois casos, a proximidade é produto, construção técnica. [...] Porque garante a distância real, entretanto, a proximidade construída é uma prova de força: oferece a intimidade sem o risco, vejo o leão, que não me vê. E quanto mais próximo e convincente o leão estiver, maior o milagre técnico, e maior o poder de nossa civilização. [...] O espectador é membro protegido da civilização industrial, e o leão, que é de luz, esteve na mira da câmara, como podia estar na mira de um fuzil.*

(Roberto Schwarz, “O cinema e ‘Os fuzis’”)

### Trilhos paralelos<sup>1</sup>

Quando os primeiros filmes começaram a ser produzidos e exibidos na década de 1890, o veículo mais rápido do mundo era o trem. Filmar uma locomotiva em movimento era considerada a forma mais precisa de mostrar a capacidade do cinema para registrar a velocidade da vida moderna.<sup>2</sup> Apenas algumas décadas antes, haviam surgido invenções como o telégrafo, a fotografia, o revólver, a montanha russa, o telefone. A população das cidades aumentava e o trânsito se complexificava. Essas inovações contribuíram para o surgimento de uma nova forma de percepção e a experiência dos sujeitos urbanos era totalmente reformulada. Essas transformações têm suas bases na industrialização da produção e na circulação de mercadorias, produzidas em massa. A estrada de ferro, emblema da modernidade, ao mesmo tempo em que dependeu da industrialização, contribuiu para a sua expansão.

São inúmeras as ligações entre a ferrovia e o cinema. Do mesmo modo que o espectador pode ter a ilusão de movimento enquanto permanece imóvel em sua poltrona, o passageiro, igualmente sentado em sua cabine, viaja a uma velocidade antes jamais imaginada.<sup>3</sup> Da relação entre o trem e o cinema surgiu também um dos mais

---

<sup>1</sup> Este artigo é baseado nos resultados da pesquisa de Iniciação Científica “O espectador como passageiro: os simuladores de viagem do primeiro cinema e a sua presença no Brasil”, realizada sob orientação do Prof. Dr. Eduardo Victorio Morettin, com o apoio da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP), na Escola de Comunicações e Artes da Universidade de São Paulo (ECA-USP). Agradecemos a Gláucia Pires Oliveira pela versão do resumo em espanhol e a Ariel Bravo pela versão em inglês.

<sup>2</sup> KIRBY, Lynne. *Parallel Tracks: the railroad and silent cinema*. Durham: Duke University Press, 1997, p. 20.

<sup>3</sup> *Ibidem*, p. 3.

elementares movimentos de câmera, o *traveling*,<sup>4</sup> que consiste justamente em seu posicionamento em um veículo em movimento (tendo sido o trem um dos mais comuns nos primórdios).

A partir de 1905, a equação entre a janela do trem e a tela de cinema encontrou sua expressão máxima com o surgimento, nos Estados Unidos, dos *Hale's Tours and Scenes of the World*, em cujo interior os espectadores tomavam parte na simulação de uma viagem. A atração consistia em uma sala de cinema decorada para parecer um vagão de trem. O objetivo era fazer o espectador sentir-se como se estivesse viajando, sem sair do lugar. Os filmes eram acompanhados pelo balanço dos assentos, ventiladores e efeitos sonoros. Em 1907 já havia cerca de quinhentas salas desse tipo nos EUA e o fenômeno logo se espalhou pelo mundo, tendo simulado também viagens de barco, bonde ou carro, chegando inclusive ao Brasil.<sup>5</sup> Como veremos adiante, no exame de anúncios em periódicos paulistanos, cariocas e porto-alegrenses dos anos 1906 a 1908, pelo menos dois simuladores de viagens foram comercializados em nosso país no período: o Auto-Tours, que exibia filmes, e o Ferro-Carril Asiático, que utilizava pinturas panorâmicas.

O trem representava coerência, regularidade, ordem e racionalidade. Por um lado, ele criava novos acessos e possibilidades; por outro, isso só podia ser possível concomitantemente à destruição de tradições e povos nativos, já que os novos ritmos de consumo e produção capitalistas estavam sendo impostos de modo violento. Além da desintegração de valores tradicionais, é preciso lembrar que, para o passageiro, o principal medo ligado à viagem era, provavelmente, o da desintegração literal: o acidente.<sup>6</sup>

Ao longo do século XIX, o desejo por ver a tecnologia sair do controle, num misto de prazer e terror, chegou a ser responsável pela criação e enorme sucesso de espetáculos

---

<sup>4</sup> *Ibidem*, p. 1.

<sup>5</sup> Sobre os *Hale's Tours*, ver: FIELDING, Raymond. "Hale's Tours: Ultrarealism in the pre-1910 motion Picture". In: FELL, John L. (Ed.), *Film Before Griffith*. University of California Press: Berkeley and Los Angeles, California, 1983; GAUTHIER, Philippe. "The movie theater as an institutional space and framework of signification: Hale's Tours and film historiography". In: *Film History* 21, no. 4, 2009; RABINOVITZ, Lauren. "Thrill Ride Cinema: Hale's Tours and Scenes of the World". In: *Electric Dreamland: Amusement Parks, Movies, and American Modernity*. New York: Columbia University Press, 2012.

<sup>6</sup> KIRBY, Lynne. *Op. Cit.*, p. 30.

que encenavam inundações, incêndios e, claro, grandes acidentes de trem, “transformando o choque em espetáculo palatável”.<sup>7</sup> Não é a toa que George C. Hale, criador dos *Hale’s Tours*, tenha empresariado um espetáculo de combate a incêndios.<sup>8</sup> Assim como essas atrações, os simuladores de viagem do primeiro cinema lidavam com a ansiedade gerada pelo perigo iminente da vida moderna.

Na cidade “rápida, caótica, fragmentada e desorientadora [...], o indivíduo defrontou-se com uma nova intensidade de estimulação sensorial”.<sup>9</sup> Bondes elétricos, automóveis em alta velocidade, as máquinas nas fábricas, a própria multidão. Tudo isso passou a alimentar a imaginação dos sujeitos urbanos, sendo fontes constantes de medo. Na virada do século, Ben Singer mostrou através de diversas imagens do sensacionalismo popular, como os jornais faziam a crítica dos perigos modernos ao mesmo tempo em que contribuía para o sentimento de tensão generalizada. É nesse contexto que cresceram as atrações que buscavam o entretenimento através do “comércio de choques sensoriais”.<sup>10</sup> No Brasil, a “metrópole-modelo” da virada do século XIX para o XX foi o Rio de Janeiro, que passou “a ditar não só as novas modas e comportamentos, mas acima de tudo os sistemas de valores, o modo de vida, a sensibilidade, o estado de espírito e as disposições pulsionais que articulam a modernidade como uma experiência existencial e íntima”.<sup>11</sup> Um dos emblemas mais relevantes dessas transformações urbanas, o bonde elétrico, que chegou à então capital federal em 1892 e, em São Paulo, em 1900, representava o perigo iminente do atropelamento ao mesmo tempo em que se tornava sinal de distinção social para aqueles que a ele se associavam.<sup>12</sup>

---

<sup>7</sup> “transformation of “shock” into eagerly digestable spectacle”. *Ibidem*, p. 62. Todas as traduções das citações escritas originalmente em língua estrangeira são de nossa autoria.

<sup>8</sup> FIELDING, Raymond. *Op. Cit.*, p. 118.

<sup>9</sup> SINGER, Ben. “Modernidade, hiperestímulo e o início do sensacionalismo popular”. In: CHARNEY, Leo; SCHWARTZ, Vanessa R. (Orgs.). *O cinema e a invenção da vida moderna*. São Paulo: Cosac Naify, 2004, p. 96.

<sup>10</sup> *Ibidem*, p. 112.

<sup>11</sup> SEVCENKO, Nicolau. “A capital irradiante: técnica, ritmos e ritos do Rio”. In: NOVAIS, Fernando A. (Coordenador-geral); SEVCENKO, Nicolau (Org.). *História da vida privada no Brasil. República: da Belle Époque à Era do Rádio*. Vol. 3. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, p. 522.

<sup>12</sup> *Ibidem*, p. 550. São inúmeras as charges, publicadas na imprensa brasileira da época, que chamam a atenção para o perigo que os bondes representavam. Algumas delas podem ser vistas em SEVCENKO, Nicolau. *Op. Cit.*, pp. 547, 549, 560.

O choque também é importante para a compreensão da forma específica do primeiro cinema, para a qual Tom Gunning introduziu, nos anos 1890, a expressão “cinema de atrações”, cujo objetivo era descrever os filmes e o modo de vê-los até o ano de 1906, quando o cinema passaria a se organizar cada vez mais em função da tarefa de narrar. O cinema de atrações solicita constantemente a atenção do espectador.<sup>13</sup> Segundo ele, em vez de desenvolver histórias, os primeiros filmes “ênfatizam o estímulo direto do choque ou surpresa”.<sup>14</sup>

Este é, portanto, outro cinema, que implica outro espectador. E este talvez tenha tido sua experiência mais radical justamente nos simuladores de viagem, pois o endereçamento direto ao público ganha, aqui, o sentido de foco da experiência cinematográfica. O espanto, ideia comumente usada por Gunning para descrever a estética de atrações, está diretamente ligado ao filme de viagem e a seu sujeito fisicamente estimulado, em oposição ao espectador contemplativo do cinema posterior, narrativo.

### **Viajar sem sair do lugar**

Para compreender os simuladores de viagem, é preciso, então, tomar o cinema como uma prática de exibição de imagens que dialoga com todo um conjunto de outras práticas com as quais era possível ter contato nas cidades modernas, tendo sido mais uma das consequências da modernização do sujeito observador.<sup>15</sup> Testemunhos da época revelam que era comum ver turistas desembarcando dos trens em uma cidade estrangeira e correndo para fotografar e comprar cartões postais para a família, que serviam como comprovação da viagem.<sup>16</sup> Junto com os postais, os principais responsáveis por disseminar imagens ligadas à viagem na virada do século XIX para o

---

<sup>13</sup> GUNNING, Tom. “The cinema of attractions: early film, its spectator and the Avant-Garde”. In: ELSAESSER, Thomas. (Ed.) *Early Cinema: Space, Frame, Narrative*. London: British Film Institute, 1990, pp. 56-57.

<sup>14</sup> “emphasizing the direct stimulation of shock or surprise”. *Ibidem*, p. 59.

<sup>15</sup> Segundo Crary, “ao longo do século XIX, o observador teve de operar cada vez mais em espaços urbanos fragmentados e desconhecidos, nos deslocamentos perceptivos e temporais das viagens de trem, do telégrafo, da produção industrial e dos fluxos da informação tipográfica e visual.” CRARY, Jonathan. *Técnicas do Observador: visão e modernidade no século XIX*. Rio de Janeiro: Contraponto, 2012, p. 20.

<sup>16</sup> GUNNING, Tom. “‘The Whole World Withing Reach’: Travel Images Without Borders”. In: RUOFF, Jeffrey (Ed.). *Virtual Images: Cinema and Travel*. Durham: Duke University Press, 2006, p. 27.

XX foram o estereoscópio e as placas de lanterna mágica.<sup>17</sup> Tanto o estereoscópio,<sup>18</sup> dispositivo individual que dá a impressão de profundidade pela junção de duas imagens semelhantes, como a lanterna mágica, projetor de imagens que surgiu no século XVII, reúnem convenções que serão importantes para o cinema.

As placas de lanterna mágica, que eram desenhos feitos à mão diretamente no vidro, mostravam criaturas diabólicas, histórias bíblicas, cenas cômicas, vistas de pontos turísticos famosos e muitos outros temas. A partir dos anos 1850, com o surgimento da técnica que possibilitou a fixação da imagem fotográfica à superfície de vidro, essas projeções passaram a exibir fotografias, muitas delas de viagens. Durante o século XIX, diversos homens fizeram fama e fortuna com conferências educativas ilustradas pela lanterna mágica, que era a forma dominante de projeção de imagens antes do cinema, sendo que as conferências de viagem eram particularmente populares.<sup>19</sup> Delas, o primeiro cinema herdará muitas convenções, como a mistura de cenários pintados com objetos reais, tipos de enquadramento, de construção narrativa etc.

Em paralelo à lanterna mágica surgiu, na década de 1790, outra forma de recepção de imagens, nomeado panorama, que consiste em uma pintura disposta em 360 graus diante da qual os espectadores podiam mover-se por uma plataforma central para apreciar cada detalhe da imagem. A atração, que fez muito sucesso na Europa e nos Estados Unidos, tinha como um dos temas mais comuns, mais uma vez, paisagens de lugares distantes. O espectador, imerso nesse ambiente, tinha a impressão, portanto, de estar presente no local representado pela pintura.

Outro espaço, cujo mote visava para a ideia de transitar por diferentes países em um passeio que podia durar apenas algumas horas, era o das exposições internacionais.<sup>20</sup> Estas feiras eram um “espetáculo idealizado para ser consumido visualmente pelos

---

<sup>17</sup> CRARY, Jonathan. *Op. Cit.*, p. 116-133.

<sup>18</sup> URICCHIO, William. “Stereography”. In: ABEL, Richard (Ed.). *Encyclopedia of Early Cinema*. New York: Routledge, 2005, p. 611.

<sup>19</sup> MUSSER, Charles. “Illustrated lectures”. In: ABEL, Richard (Ed.). *Op. Cit.*, p. 307.

<sup>20</sup> A primeira teve lugar em Londres, no ano de 1851, e, até meados do século XX, esses eventos aconteciam em intervalos de poucos anos em diversos países.

cidadãos das grandes cidades”,<sup>21</sup> cujos pavilhões estavam à serviço da venda de imagens e produtos dos diferentes países participantes. Essas imagens buscaram ligar seus produtores ao que havia de mais moderno na época.

E foi justamente em uma exposição desse tipo (a *St. Louis World's Fair*, em Missouri, EUA, 1904) que Raymond Fielding, responsável pelo primeiro estudo moderno dos *Hale's Tours*,<sup>22</sup> acreditou ter surgido a atração. Hoje sabemos que não há evidências que provem esta estreia, tendo sido definida como data oficial o maio de 1905, no parque de diversões *Electric Park*, na cidade de Kansas, nos EUA. Entretanto, ainda assim, segundo Tom Gunning, a relação entre os *Hale's Tours* e o evento de St. Louis continua significativa. Para ele, os *Hale's Tours* “tomaram emprestado [das exposições internacionais] um espectador recém-definido, que estava acostumado a ilusões virtuais de viagem”.<sup>23</sup> Essa nova cultura visual é caracterizada por Gunning como “uma nova fé no poder do conhecimento visual; uma concepção de mundo como imagem consumível, apresentada por meio do colapso do espaço e do tempo; e um endereçamento visual agressivo pretendendo deslumbrar o espectador”.<sup>24</sup>

São muitas as formas de recepção de imagens de viagem que podem ser relacionadas aos simuladores do primeiro cinema. Em vez de listá-las de modo exaustivo, nosso objetivo é salientar que o espectador, ao surgir o cinema, estava acostumado às imagens projetadas, fixas e em movimento, às narrativas construídas a partir de imagens<sup>25</sup> e, o que nos interessa aqui, o espectador já sabia o que era “viajar sem sair do lugar” com essas inúmeras formas de acessar a experiência da viagem por meio das imagens.

---

<sup>21</sup> MORETTIN, Eduardo Victorio. “As exposições universais e o cinema: história e cultura”. In: *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v. 31, no. 61, 2011, p. 232.

<sup>22</sup> FIELDING, Raymond. *Op. Cit.*

<sup>23</sup> “borrowed from these forms a newly-defined spectator accustomed to virtual illusions of travel”. GUNNING, Tom. “The world as object lesson: cinema audiences, visual culture, and the St. Louis World's Fair, 1904”. In: *Film History* 6, no. 4, 1994, p. 440-441.

<sup>24</sup> “a new faith in the power of visual knowledge; a conception of the world itself as a consumable picture, imaged through the collapse of space and time; and an aggressive visual address aimed at dazzling the viewer”. *Ibidem*, p. 441.

<sup>25</sup> A coletânea de artigos organizada por Leo Charney e Vanessa Schwartz tem diversos exemplos de pesquisas nesse sentido. Ver: CHARNEY, Leo; SCHWARTZ, Vanessa R. (Orgs.). *O cinema e a invenção da vida moderna*. São Paulo: Cosac Naify, 2004.

Para continuar nosso trajeto, faremos a descrição dos simuladores brasileiros de viagem que pudemos mapear por meio da pesquisa de fontes primárias.<sup>26</sup> Primeiro trataremos do Ferro-Carril Asiático, um panorama de viagens instalado em salões que imitavam vagões de trem. Apesar da atração não utilizar vistas cinematográficas, sua análise contribui para a compreensão do contexto de exibição de imagens de viagem no começo do século XX no Brasil. Em seguida, comentaremos as principais características do simulador Auto-Tours, instalado no Rio de Janeiro, São Paulo e Porto Alegre, este sim, uma sala de cinema travestida de automóvel.

### **Ferro-Carril Asiático: o “mais útil divertimento” de seu tempo**

Segundo as fontes anteriormente consultadas por aqueles que pesquisaram o período,<sup>27</sup> o Ferro-Carril Asiático teria passado apenas pela cidade do Rio de Janeiro e permanecido em funcionamento de fevereiro a setembro de 1907. Agora, a partir do exame de periódicos da época, sabemos que, na verdade, a atração teve diferentes temporadas em São Paulo e no Rio de Janeiro que duraram, no total, dois anos. Primeiro ele passou pela capital paulista, onde se instalou na Rua Onze de Junho, número 8, no edifício do antigo Frontão Paulista, do início de abril ao fim de maio de 1906. O Frontão, local que já havia sido arena de jogos esportivos, parece ter sido um ambiente cujos frequentadores faziam parte da elite paulistana.

Um dia depois da estreia da atração em São Paulo, o novo divertimento é descrito como “o ‘*great-attraction*’ do nosso público”,<sup>28</sup> o que já mostra algum desejo de equiparar-se à modernidade estrangeira que dará o tom de todo o texto. Vejamos alguns trechos:

---

<sup>26</sup> Foram consultados diversos periódicos cariocas, paulistas e porto-alegrenses, no período de 1906 a 1909, cuja lista pode ser consultada nas referências bibliográficas deste artigo. Há pistas que apontam para outras versões dos simuladores de viagem em nosso país, como um espaço que exibiu o filme nacional hoje perdido, “Viagem à serra do mar” (1911) em Curitiba (sobre isso, ver: LOPEZ, Ana M. “Early Cinema and Modernity in Latin America”. *Cinema Journal* 40, No. 1, Fall 2000, p. 56) e a “Exposição Nacional Comemorativa do 1º Centenário da Abertura dos Portos do Brasil” (1908) no Rio de Janeiro, que não serão abordadas neste artigo por conta da insuficiência de dados encontrados sobre esses eventos até o presente momento.

<sup>27</sup> GONZAGA, Alice. *Palácios e poeiras: 100 anos de cinema no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Record/Funarte, 1996, p. 276; ARAÚJO, Vicente de Paula. *A Bela Época do Cinema Brasileiro*. São Paulo: Editora Perspectiva, 1976, p. 194.

<sup>28</sup> VIAGEM à Terra Santa. *Correio Paulistano*, São Paulo, 04-04-1906, p. 4.

O espectador, viajante ou quer que seja, munido de um bilhete de 1.<sup>a</sup> ou 2.<sup>a</sup> classe, adquirido pela ninharia de tres ou dois mil réis, vencerá toda essa immensa extensão de oito mil leguas refestelado commodamente num comboio que o transportará [...] numa velocidade phantastica de 96.000 kilometros por hora, ou sejam 1.600 por minuto! [...] Entra a pessoa na moderna Babylonia da rua Onze de Junho [...] e encontra-se de um momento para outro na velha *gare* de Kaifa. Adquire à entrada o seu bilhete de excursão e [...] aguardará o comboio, que *chegará* com uma pontualidade britannica. [...] Na 1.<sup>a</sup> classe, principalmente, o excursionista encontrará todas as commodidades necessarias, mobiliario fino, *puffs*, espelhos e, num plano superior, mesinhas para libações avulsas.

A um dado signal, os passageiros se encaminharão para o embarcadouro, onde estará encostado o comboio, de tamanho natural, composto de locomotiva, carro de bagagens e correio, tres carros-salões de 1.<sup>a</sup> classe [...], e finalmente, dois outros vagões de 2.<sup>a</sup> classe, todos illuminados a luz electrica. Embarcados os *excursionistas* e recebidos os bilhetos pelo guarda-trem, por-se-á o comboio em *movimento*.

Começa a illusão, que é a mais perfeita possivel, e que aumenta à proporção que o comboio ganha *distancia*.

O *viajante* ouve distinctamente o resfolegar da locomotiva galgando declives, sente o rangido aspero das rodas nas curvas e a trepidação que o sacode todo, emquanto pelas janellinhas de venezianas suspensas se lhe descortina aos olhos o panorama estupendo. [...]E depois de meia hora de uma viagem aprazivel através de terras extranhas que infundem no espirito um mysticismo salutar, despertando *reminiscencias* da patria e da familia, acha-se o *excursionista* onde? Em Jaffa dirão... Não, senhor. Na immensa Babylonia da rua Onze de Junho.<sup>29</sup>

O primeiro ponto que chama a atenção é a forma como o espectador é referido. Em diversos momentos do texto, o público é chamado de “viajante”, “excursionista” e “passageiro”. O próprio espetáculo é também chamado de “viagem” e “excursão”. A atração não está apenas nas vistas da Palestina, mas, talvez principalmente, na rara possibilidade que o espectador teria de sentir-se como se fosse um turista. Em segundo lugar, é preciso comentar a ênfase que o texto confere à ilusão que o espectador vivencia, a de estar em outro lugar que não o salão da rua Onze de Junho. E isso só é possível porque o aparelho lança mão de diversas estratégias para dar a sensação de uma imersão no ambiente da viagem. Tudo começa na compra da passagem, passando pela sala de espera, pela “chegada” do vagão, pelo funcionário que faz o papel de guarda-trem, os efeitos sonoros e a movimentação do carro.

---

<sup>29</sup> Respeitaremos a ortografia da época, reproduzindo os trechos tal como os encontramos nos documentos originais.

À respeito da origem do divertimento, o mesmo texto nos diz que, antes de vir para o Brasil, o Ferro Carril Asiático “obteve [sucesso] na exposição de Paris em 1900”. Mais adiante, vem a confirmação da natureza da atração: “A tela em que foi trabalhado com requintada arte o panorama da Terra Santa tem 30 metros de comprimento por 8 de largura e é movida em 9 cilindros.” Trata-se, portanto, de um panorama pintado em uma longa tela, que se desenrola pelas janelas do falso vagão.

Na famosa Exposição Universal de Paris, inaugurada em abril de 1900, havia vários panoramas e dioramas, empenhados em apresentar aos visitantes imagens das colônias francesas. Encomendada por uma companhia ferroviária, também estava presente no evento a atração “Panorama Transiberiano”, que consistia na ilusão de uma viagem de trem de Moscou a Pequim. Os espectadores permaneciam sentados, enquanto telas pintadas se desenrolavam nas janelas do vagão de trem que estava, na verdade, parado.<sup>30</sup>

Foi só depois de passar por São Paulo que a atração foi para o Rio de Janeiro, instalando-se no Pavilhão Internacional (Avenida Central, 154), empresariado por Pascoal Segreto. Essa avenida era considerada o “símbolo maior das reformas urbanas de Pereira Passos, [que] desde cedo [...] atraiu o interesse dos exibidores [de cinema], sequiosos de conquistar o abastado público frequentador da região”.<sup>31</sup> Lá permaneceu de julho de 1906 até abril de 1908. Primeiro (de 7 de julho de 1906 até 26 de janeiro de 1907) exibiu o mesmo programa que os paulistas viram, “Viagem à Palestina” e, depois (de fevereiro a setembro de 1907), a “Viagem à Volta do Mundo”. Em seguida, sob o nome de Estrada de Ferro Mundial (de outubro de 1907 até abril de 1908), no mesmo Pavilhão Internacional, foram realizadas as chamadas “Viagens à volta do mundo em 25 minutos”, que iam de Buenos Aires ao Japão.

---

<sup>30</sup> TOULET, Emmanuelle. “Cinema at the Universal Exposition, Paris, 1900”. In: *Persistence of Vision*, no. 9, 1991, p. 18.

<sup>31</sup> MORAES, Julio Lucchesi. *Sociedades culturais, sociedades anônimas: distinção e massificação na economia da cultura brasileira (Rio de Janeiro e São Paulo, 1890 – 1922)*. Tese de doutorado. Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Departamento de História: São Paulo, 2014, p. 272. A prefeitura de Pereira Passos (1902-1906), como se sabe, foi responsável pelo alargamento das ruas da então capital federal. Foi ele que criou o marco que foi a Avenida Central, essencial no processo de estabelecimento das primeiras salas fixas de cinema. Melo e Souza, citando um dos memorialistas cujas lembranças utiliza em seu livro, mostra a importância desta avenida entre 1908 e 1910, quando ela passou a ser um local de encontro obrigatório da elite política e social do Rio (SOUZA, José Inácio de Melo. *Imagens do passado: São Paulo e Rio de Janeiro nos primórdios do cinema*. São Paulo: Editora Senac, 2004, p. 47.)

Cerca de três meses depois da estreia, dois jornais cariocas publicaram um texto longo e interessantíssimo sobre a atração, que começa com uma justificativa do sucesso do simulador nos “países cultos da Europa”.<sup>32</sup> O que é interessante notar é que a passagem do Ferro-Carril por São Paulo é ignorada. Sabemos que a capital paulista era mais provinciana e considerada culturalmente inferior.<sup>33</sup> Foi mais importante, então, salientar o ineditismo da atração e a aproximação da então capital federal com a Europa. Mais à frente, lemos que o panorama recebeu “a mais justa e lisongeira apreciação do público inteligente e civilizado”. Segundo a descrição, o aparelho causa a “completa illusão de se estar viajando em trem de ferro, a grande distancia e velocidade”, o que, por aparecer aqui como um aspecto positivo do simulador, mostra a eficácia que este teve em reproduzir a sensação de tomar parte no que havia de mais moderno na época.

Ao final, a sensação de ter feito uma viagem real quando na verdade o espectador tinha assistido ao panorama é reiterada pelas seguintes palavras: “grandiosa novidade, que constitue um mecanismo original e engenhosissimo e que reputamos a melhor e a mais util diversão da actualidade”. Fica claro o desejo de afirmação do simulador por meio de seu enobrecimento. “Ser identificado como moderno” no Brasil da época, estava ligado, segundo Sevcenko, a “uma obrigatória associação com símbolos cosmopolitas, em especial aqueles que conotam origem europeia ou norte-americana, consolidando a prática *chic* de ser *snob*”.<sup>34</sup> A atração, por ter sido apreciada na Europa, é descrita como culta, civilizada e atualizada. E, assim, o jornal a defende como digna da atenção da elite carioca.

A revista *O Malho* publicou alguns anúncios do Ferro-Carril, nos quais se pode ver a ênfase à “pontualidade britânica”, que vimos no texto que descrevia a atração em São Paulo: uma longa lista dos horários precisos de “saída” dos “trens”, que podemos observar no recorte reproduzido abaixo. A aniquilação do espaço e do tempo que a estrada de ferro instaurou<sup>35</sup> ganha aqui um caráter extremo: é possível percorrer oito mil léguas em apenas 30 minutos.

---

<sup>32</sup> MARAVILHOSO espetáculo. *O Paiz*, Rio de Janeiro, 30-09-1906, p. 5; Idem. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 3-10-1906, p. 4

<sup>33</sup> SOUZA, José Inácio de Melo. *Op. Cit.*, p. 44.

<sup>34</sup> SEVCENKO, Nicolau. *Op. Cit.*, p. 534.

<sup>35</sup> Segundo Schivelbusch, a ferrovia foi responsável pela aniquilação do “tradicional *continuum* do espaço-tempo que caracterizava a tecnologia dos transportes antigos”. Aniquilação que também caracteriza outras tecnologias modernas como o telégrafo, o telefone e o cinema. Ver:



**Ferro Carril Asiático**  
**VIAGEM A' TERRA SANTA**  
**3 MIL LEGUAS EM 30 MINUTOS**  
**IDE VER A MAIOR MARAVILHA DO SÉCULO**

Todos os dias de 1 da tarde ás 4.30 e das 7 ás 12 da noite.

**AVENIDA CENTRAL 154**

**TARIFAS -- VIAGEM ATÉ JERUSALÉM**

1ª classe adultos . . . .	3\$000
idem crianças . . . .	1\$000
2ª classe adultos . . . .	2\$000
idem crianças . . . .	\$500

*Observação -- Para collegios e familias particulares, orgãos e trens especiais a preços convencionaes.*

**HORARIO**  
 Haverá diariamente trens diurnos e nocturnos  
 Os diurnos começarão a correr a 1 hora da tarde, de 55 em 55 minutos do modo seguinte:

1- trem 1 da tarde
2- trem 1.55 .. "
3- trem 2.10 .. "
4- trem 2.45 .. "
5- trem 3.20 .. "
6- trem 3.55 .. "
7- trem 4.30 .. "

Os trens nocturnos começam a correr ás 7 horas da noite, assim:

1- trem ás 7
2- " ás 7.05
3- " ás 8.20
4- " ás 9
5- " ás 9.40
6- " ás 10.15
7- " ás 10.50
8- " ás 11.25
9- " ás 12

*O Malho*, Rio de Janeiro, 22-09-1906, ano 5, nro. 210, p. 6.

De 04 de fevereiro a 26 de setembro de 1907, os anúncios cariocas referentes ao Ferro-Carril Asiático passam então a promover uma outra atração do mesmo tipo. Agora os visitantes do Pavilhão Internacional teriam a possibilidade de fazer uma "Viagem à volta do mundo", que passava pelos seguintes lugares: Argentina, Chile, California, Japão, China, Índia, Egito, Áustria, Grécia, Itália, Espanha, Argel, Nova Iorque.<sup>36</sup> Mais uma vez, aparece a ideia de tornar a viagem algo mais acessível: "Os senhores querem viajar, conhecer mundos, passear capitães, e gastar pouco dinheiro? Nada mais fácil. Vão alli à estação do Ferro Carril Asiático, na Avenida Central, tomem uma passagem de 1ª classe, por dous mil reis (!) e aí está..."<sup>37</sup>

A partir de 14 de outubro de 1907 passamos a encontrar anúncios que divulgam uma outra

viagem mundial bastante similar, no mesmo Pavilhão da Avenida Central. É a Estrada de Ferro Mundial, que realizou as chamadas "Viagens a volta do mundo em 25 minutos". Até o dia 6 de abril de 1908 é possível encontrar referências a essa atração, um panorama que mostrava as vistas de uma viagem de Buenos Aires até o Japão.<sup>38</sup>

Como vimos, essas atrações foram instaladas em lugares nobres de São Paulo e do Rio de Janeiro, e estiveram ligadas à instrução, diversão e religião. Seus anúncios e comentários da imprensa enfatizaram com frequência seu conforto, citando a ventilação dos carros,

---

SCHIVELBUSCH, Wolfgang. *The Railway Journey: the industrialization of time and space in the 19th Century*. Berkeley and Los Angeles: University of California Press, 1986, p. 36.

<sup>36</sup> *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 06-06-1907, p.8.

<sup>37</sup> *Gazeta de Notícias*, Rio de Janeiro, 18-03-1907, p. 2. Agradecemos à pesquisadora Danielle Crepaldi Carvalho por ter chamado nossa atenção para este anúncio.

<sup>38</sup> *Correio da manhã*, Rio de Janeiro, 21-11-1907, p. 8. Apesar de algumas diferenças (como o título e a duração), é possível que exhibisse os mesmos painéis da atração anterior, apenas alterando alguns aspectos para parecer uma novidade e chamar a atenção do público.

por exemplo, o que nos remete aos esforços que empresários e parte da imprensa estavam empreendendo na época no sentido de melhorar a reputação desses espaços de divertimento, elevando seu status aos olhos da elite. Era, em resumo, uma diversão familiar, que buscava reproduzir alguns dos aspectos ligados aos transportes modernos: velocidade, pontualidade, novidade e civilidade.

### **Auto-Tours e os filmes do tipo *phantom ride***

O Auto-Tours teve três temporadas diferentes, passando pelo Rio de Janeiro, São Paulo e Porto Alegre, de março de 1907 a maio de 1908. Aparentemente, como veremos adiante, a atração, então sob o título de Cinema-Automóvel, retornou ao Rio, de julho até agosto de 1908. A primeira instalação no Rio de Janeiro permaneceu no número 27 da Praça Tiradentes pelo menos de 20 de março de 1907 até o dia 31 do mesmo mês, exibindo vistas cinematográficas das cidades estadunidenses de Nova Iorque, São Francisco e Washington, percorridas em automóvel.

Logicamente, não havia diferença entre 1ª e 2ª classes, como era o caso dos trens do Ferro-Carril, já que se tratava de um automóvel. Vejamos estes dois anúncios:

<p><b>FERRO-CARRIL ASIÁTICO</b></p> <p><b>ALTA NOVIDADE</b></p> <p>VIAGEM À VOLTA DO MUNDO</p> <p>Vistas de paisagens e clámax, dos principais portos e das maravilhas do mundo</p> <p>Exibição Instructiva</p> <p>TABELA DAS ENTRADAS</p> <table> <tr> <td>1ª classe</td> <td>25000</td> </tr> <tr> <td>2ª classe</td> <td>15000</td> </tr> <tr> <td>3ª classe</td> <td>1500</td> </tr> <tr> <td>4ª classe</td> <td>500</td> </tr> </table> <p>Diariamente de 1 às 5 da tarde e das 7 às 11 da noite</p> <p><b>AVENIDA CENTRAL 154</b></p>	1ª classe	25000	2ª classe	15000	3ª classe	1500	4ª classe	500	<p><b>AUTO-TOURS</b></p> <p><b>27 - Praça Tiradentes - 27</b></p> <p>Junto ao MOULIN ROUGE</p> <p><b>HOJE HOJE</b></p> <p><b>e todas as noites</b></p> <p>Surpreendente novidade para esta capital</p> <p>As cidades de</p> <p><b>New-York</b></p> <p><b>S. Francisco da California</b></p> <p><b>Washington</b></p> <p>percorridas em automóvel.</p> <p><b>EFEITO SURPREENDENTE</b></p> <p><b>Ilusão completa</b></p> <p>Todas as noites, das 7 1/2 à meia-noite.</p> <p>Aos domingos, das 2 da tarde à meia-noite.</p> <p><b>PREÇOS</b></p> <table> <tr> <td>Adultos</td> <td>15000</td> </tr> <tr> <td>Crianças</td> <td>5000</td> </tr> </table>	Adultos	15000	Crianças	5000
1ª classe	25000												
2ª classe	15000												
3ª classe	1500												
4ª classe	500												
Adultos	15000												
Crianças	5000												

*Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 31-03-1907, p. 16. Acervo/CPDoc JB.

No interessante recorte acima, podemos ver os anúncios da “Viagem à volta do mundo”, do panorama Ferro-Carril Asiático, e do passeio de automóvel do Auto-Tours, lado a lado. Mais do que as diferenças (de preço e horário de exibição), o recorte nos faz pensar sobre as semelhanças entre os aparelhos. Os anúncios mostram que, ao contrário do que se pode

pensar, os simuladores de viagem não tiveram uma evolução linear, com o cinematográfico substituindo o panorâmico. As duas atrações, na verdade, competiam pelo mesmo público, interessado nas novidades estrangeiras e desejoso por tomar contato com vistas de lugares distantes. Não fica nem mesmo explícito que as vistas eram cinematográficas, no caso do Auto-Tours. Até mesmo as palavras utilizadas para descrever a atração, como “ilusão completa”, também eram, como vimos, usadas para fazer referência ao Ferro-Carril.

Outra semelhança está na busca por legitimação no sucesso que as atrações teriam obtido no estrangeiro. Mas, como podemos perceber por uma nota, publicada por ocasião da estreia do Auto-Tours no Rio de Janeiro, enquanto o panorama ferroviário buscava amparo no sucesso europeu, a atração cinematográfica buscava-o na reputação norte-americana: “É esta uma das ultimas invenções do genio americano, digna de ser vista e apreciada pelos amadores de novidades”.<sup>39</sup> É importante chamar a atenção para esse esforço por legitimação, dado que o automóvel é (e era na época) muito associado aos Estados Unidos. Foi em 1908 que a Ford lançou o famoso Modelo T, que participou da popularização desse meio de transporte. Em nosso país, “era como uma modalidade esportiva que os carros eram encarados em suas primeiras aparições na cena urbana [...], o que contribuiu de forma decisiva para sua instantânea identificação com o clímax da modernidade”.<sup>40</sup> A imprensa brasileira, portanto, relacionou o Auto-Tours a uma nação que procurava se associar ao moderno via inovações tecnológicas – uma delas, o carro e outra, o cinema.

A atração foi depois para São Paulo, instalando-se no Salão Progredior, que ficava no número 38 da Rua Quinze de Novembro, de 19 de julho até pelo menos 18 de agosto de 1907. Na nota reproduzida abaixo, há um maior detalhamento do Auto-Tours, com referência ao fato das vistas serem cinematográficas:

---

<sup>39</sup> *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 20-03-1907, p. 2.

<sup>40</sup> SEVCENKO, Nicolau. *Op. Cit.*, p. 558.



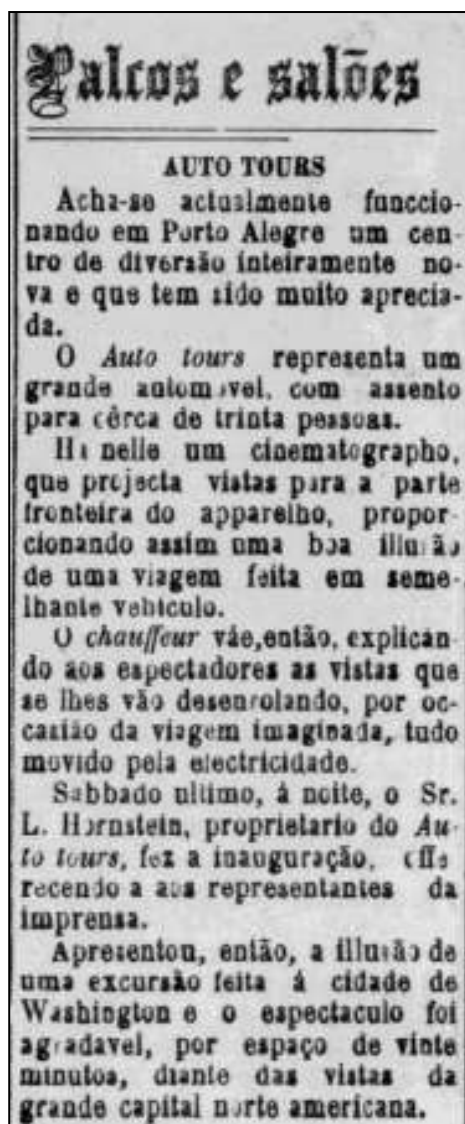
*Correio Paulistano*, São Paulo, 21-07-1907, p. 5.

Em primeiro lugar, tomamos conhecimento também de outros aspectos da simulação: há efeitos sonoros e jatos de vento lançados contra os espectadores. A partir da descrição acima também podemos imaginar o tipo de imagem exibida. Eram, muito provavelmente, filmes do tipo *phantom ride*, dado que são descritas como “apanhadas mesmo de um automovel em movimento”. A ênfase para as “surpresas e sobressaltos” do passeio sugere que uma das principais atrações do aparelho estava justamente na possibilidade do espectador tomar contato com a excitação sensorial do tráfego moderno. Era comum que esses filmes, sobre os quais falaremos mais adiante, tomados de veículos em movimento, usassem determinados tipos de vistas, como a passagem por túneis ou pontes, que enfatizavam o fato de que o espectador podia compartilhar seu ponto de vista com o do veículo.

Como dissemos, o Auto-Tours também passou por Porto Alegre, tendo sido instalado no Hotel Brazil, que ficava no número 327 da importante Rua dos Andradas, de 18 de abril até pelo menos 29 de maio de 1908. A atração consistia no mesmo passeio de automóvel pelos Estados Unidos, no qual “o espectador assiste ao panorama de cidades e outras vistas de sensação”.<sup>41</sup> Parece, então, ter sido um típico programa de variedades, que misturava *phantom rides* com vistas panorâmicas, do mesmo tipo a que se podia assistir nos *Hale's Tours*.

<sup>41</sup> *Correio do Povo*, Porto Alegre, 19-04-1908, p. 2 apud TRUSZ, Alice. *Entre lanternas mágicas e cinematógrafos: as origens do espetáculo cinematográfico em Porto Alegre, 1861-1908*. Tese de doutorado, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em História: Porto Alegre, 2008.

Alguns aspectos do simulador podem ser inferidos do recorte abaixo:



*A opinião pública*, Pelotas, 24-04-1908, p. 2.

Nota-se a pequena quantidade de pessoas que o carro comportava por vez, o que nos ajuda a ter ideia do tamanho da sala de projeção: muito maior que um carro para 4 pessoas, mas certamente menor que muitos salões fixos que instalar-se-ão nesta e em outras cidades no período. Se fosse grande demais, certamente a ilusão perderia sua força. Outro elemento interessante é que o próprio exibidor parece ter feito o papel de condutor, seguindo a tradição dos conferencistas de viagens, comuns nas projeções da lanterna mágica. Fica clara, nesse texto, a novidade do aparelho, que não teve precedentes na cidade. Segundo Trusz, a imprensa local teve dificuldades até mesmo em encontrar palavras para se referir ao simulador.<sup>42</sup>

Depois de exhibir filmes de Washington, o *Auto-Tours* passou a levar seus espectadores para uma viagem imaginária a São Francisco, programa que permaneceu em cartaz de 4 a 17 de maio de 1908.<sup>43</sup> A

partir do dia 18 de maio, ao que parece, os filmes exibidos passaram a ser vistas de Nova Iorque, incluindo a ponte do *Brooklyn*, como havia sido nas outras cidades.

Mas como eram os filmes vistos pelos espectadores no interior do *Auto-Tours*? Os *tours* simulados são, assim como o primeiro cinema em geral, também definidos pelo programa de variedades, mas com uma especificidade: a seleção dos filmes obedecia, é claro, ao objetivo da atração, que era imitar uma viagem. Na tela, que simulava uma

<sup>42</sup> TRUSZ, Alice. *Op. Cit.*, 225.

<sup>43</sup> *Ibidem*, pp. 228, 229.

janela para o exterior do veículo, os espectadores assistiam a filmes de um dos gêneros mais populares do primeiro cinema, o travelogue, ou filme de viagem. Esses filmes, geralmente de curta metragem, lidavam com temas e formas diversos que iam desde vistas de cidades distantes até filmes de ficção.<sup>44</sup>

Um dos subgêneros mais importantes do travelogue foi o *phantom ride*, que surgiu já no final do século XIX. Esses filmes eram produzidos a partir da dianteira ou traseira de veículos em movimento. Os trilhos que apontam para o horizonte, os postes telegráficos que passam rapidamente e todos os outros objetos em quadro, que servem de marcação para o fluxo do movimento, sugerem para o espectador uma posição especial: a de *passageiro*<sup>45</sup> da viagem representada na tela.

A respeito da simulação de viagem a São Francisco, que ocorria no interior do Auto-Tours, a partir de um anúncio publicado no *Correio do Povo*, Trusz comenta que

o espectador não só teria a oportunidade de conhecer uma outra cidade norte-americana, mas uma cidade que não mais existia, que já era passado, pois havia sido destruída por um desastre natural. [...] O filme em questão já não era mais uma simples vista turística [...], mas também um documento histórico que fazia referência a uma grande catástrofe e suas consequências sobre a vida de uma grande cidade, tema muito apreciado na época.<sup>46</sup>

Como se sabe, a cidade de São Francisco foi assolada, em 18 de abril de 1906, por um terremoto e diversos incêndios. Foram mais de 3.000 mortos e pelo menos 200.000 desabrigados. O curta *A trip down Market Street before the fire*<sup>47</sup> (Irmãos Miles, 1906), filmado apenas 4 dias antes do desastre, pode nos servir como exemplo. Além de ter as principais características do subgênero do *phantom ride*, nosso interesse pelo filme reside na suposição de que este tenha sido exibido nos Auto-Tours.<sup>48</sup>

<sup>44</sup> MUSSER, Charles. "The travel genre in 1903-1904: moving towards fictional narrative". In: ELSAESSER, Thomas (Ed.). *Early cinema: space, frame, narrative*. British Film Institut, 2008, p. 123.

<sup>45</sup> Foi o pesquisador Charles Musser que cunhou a expressão "espectador como passageiro", *viewer-as-passenger*, no original (MUSSER, 1990, p. 429).

<sup>46</sup> TRUSZ, Alice. *Op. Cit.*, p. 228.

<sup>47</sup> Disponível em: <<https://www.loc.gov/item/00694408>>. Acesso em: 14/07/2015>.

<sup>48</sup> Suposição baseada na seguinte descrição de época sobre a vista da cidade de São Francisco no Auto-Tours em Porto Alegre: "única ocasião para o público desta capital ver como foi esta grande cidade antes do terremoto, percorrida em automóvel". *Correio do Povo*, Porto Alegre, ano 13, no. 102, domingo, 03/05/1908, p. 3 *apud* TRUSZ, Alice Dubina. *Op. Cit.*, p. 228. *A trip down Market Street before the*



*A trip down Market Street before the fire* (Irmãos Miles, 1906) Disponível em:  
<<https://archive.org/details/TripDownMarketStreetrBeforeTheFire>> (Acesso em: 14/07/2015).

O filme, que dura cerca de 11 minutos, mostra a vista tomada de uma câmera posicionada em um bonde elétrico. O que vemos é essa rua, *Market Street*, uma das mais importantes da cidade de São Francisco, dias antes do grande terremoto que destruiu parte de seus edifícios. O ponto de vista da câmera coincide com o da dianteira do bonde. Diversos carros vêm e vão, não sabemos de onde. Para o espectador, são constantes surpresas. Esse efeito, produzido pelo filme, é potencializado pelo local de exibição, no caso de ser um simulador de viagens.

---

*fire* foi anunciado, na época, como tendo sido produzido especialmente para os *Hale's Tours*. Mas, depois do terremoto, a demanda por imagens de São Francisco foi tão grande que os irmãos Miles criaram um programa de duas horas para ser acompanhado por um conferencista, que rodou o país e obteve grande sucesso. Sobre a produção do filme, ver: KIEHN, David. "A trip down Market Street before the fire". *Library of Congress*. Disponível em: <http://www.loc.gov/programs/static/national-film-preservation-board/documents/Trip%20Down%20Market%20Street.kiehn.pdf>. Acesso em: 12/07/2015.

Segundo David Kiehn, responsável pela recente datação do filme, “os automóveis são menos em número do que ao primeiro olhar, já que muitos deles passam, circundam o bonde e passam novamente. Um carro, [...] identificado pela placa de licença número 4867, passa 6 vezes”.<sup>49</sup> Além desse carro, há diversos outros momentos em que é possível perceber veículos circundando nosso bonde, o que sugere que os irmãos Miles tenham orquestrado uma encenação para fazer a *Market Street* parecer mais movimentada e moderna do que de fato era.

Em vários momentos, pedestres passam muito perto de outros veículos, o que dá a impressão de que eles não são atropelados por pouco. Sabemos que era comum, nos *tours* simulados, que os efeitos sonoros fossem combinados aos eventos exibidos na tela.<sup>50</sup> Não é improvável que, no caso de uma projeção com a presença de um conferencista, este chamasse a atenção da plateia para isso, estimulando a ansiedade dos espectadores em relação aos perigos do tráfego moderno. O que é “fantasma” nos filmes de *phantom ride* - ou seja, o ambiente do seu ponto de vista - aparece materializado nos simuladores de viagem através da cenografia, de uma encenação que podia contar com atores, ruídos e movimentos reais, mas também e, talvez principalmente, por meio do endereçamento ao corpo do espectador.

Quando o bonde no qual a câmera está instalada chega ao final da avenida, ele gira em seu próprio eixo e o que, por fim, a câmera passa a enquadrar é um contra-plano da *Market Street*, no qual vemos o caminho que acabamos de “percorrer”. Várias crianças nos surpreendem. Provavelmente esses meninos, vendedores de jornais, estavam atrás (ou nas laterais) do bonde, curiosos pelo evento de filmagem da rua. E, aqueles que os produtores buscavam esconder, finalmente aparecem, pulando, sorrindo, levantando seus chapéus.

---

<sup>49</sup> “The automobiles are fewer in number than at first glance, since many of them drive by, circle around, and drive by again. One car [...] identified by license plate number 4867, circles six times”. David Kiehn. *Op. Cit.*

<sup>50</sup> Sobre o uso de efeitos sonoros nas exibições de filmes de viagem, ver: RABINOVITZ, Lauren. “Bells and Whistles’: The Sound of Meaning in Train Travel Film Rides”. In: ABEL, Richard; ALTMAN, Rick (Eds.). *The Sounds of Early Cinema*. Bloomington: Indiana University Press, 2001.



*A trip down Market Street before the fire* (Irmãos Miles, 1906) Disponível em:  
<<https://archive.org/details/TripDownMarketStreetrBeforeTheFire>> (Acesso em: 14/07/2015).

Trânsito caótico de carros, bondes, cavalos, bicicletas, pedestres, avenidas largas cheias de numerosos anúncios, olhares curiosos, crianças vendendo jornais e a própria velocidade do trajeto. São todos signos da modernidade que desorientava ao mesmo tempo que encantava o indivíduo, cada vez mais bombardeado por estímulos diversos. A experiência da vida pública estava se transformando, criando novos perigos e desejos. Um deles, o de consumir esses signos, mesmo que, nos países periféricos, a única forma de acesso fossem as imagens.

Também passou pelo Pavilhão Internacional do Rio de Janeiro, de 21 de julho de 1908 até pelo menos 08 de agosto do mesmo ano, um aparelho aparentemente muito similar aos Auto-Tours, sob o nome de Cinema-Automóvel. As descrições dessa atração e as datas em que seus anúncios aparecem nos jornais cariocas apontam para a possibilidade de ter sido o mesmo Auto-Tours, anunciado como novidade. Em alguns anúncios, inclusive,

aparece o nome dessa atração entre parêntesis.<sup>51</sup> Outros dizem que as viagens simuladas têm como “destino” as principais cidades da América e da Europa, o que nos faz imaginar que outros filmes possam ter sido incluídos no programa original, para agradar àqueles que já tinham visto a atração em sua primeira temporada na cidade.<sup>52</sup>

Segundo Alice Gonzaga, o Cinema-Automóvel teria sido patenteado como “Auto-Brasil” pelo empresário Emilio Guimarães.<sup>53</sup> Mas seu pedido de patente não menciona a pretensão de instalar o aparelho no Pavilhão Internacional, tampouco tem como objetivo exibir vistas americanas ou europeias. Pelo contrário, o texto diz que “a invenção tem por fim a propaganda geral dos melhoramentos e embelesamento d’esta Capital e mais estados do Brazil pela aplicação de fitas cinematographicas tomadas n’um automovel em passeio pelas ruas”.<sup>54</sup>

O Auto-Brasil é descrito então como um aparelho que dará a ilusão de movimento a partir da união entre a projeção de filmes e o movimento do carro, incluindo a sensação de curvas e a trepidação do motor. Sobre os filmes, a patente diz que o aparelho projetaria filmes que, quando exibidos, “parece[m] correr para cima do espectador, mostrando assim em toda sua extensão os pontos de passagem do automovel operado”.<sup>55</sup> Parece-nos acertado, por todas essas informações, sugerir que a intenção fosse a de projetar filmes do tipo *phantom ride*.

Na sala onde seria instalado, haveria telas pintadas “sem fim”, “telas estas que terão um movimento continuo em sentido inverso a carreira do automóvel”.<sup>56</sup> Este procedimento dialoga com a tradição dos panoramas, sugerindo que o Auto-Brasil fosse um aparelho híbrido, que unia imagens cinematográficas e imagens pintadas à mão.

---

<sup>51</sup> Como em *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 08-08-1908, p. 15.

<sup>52</sup> *Correio da manhã*, Rio de Janeiro, 21-07-1908, p. 8, por exemplo.

<sup>53</sup> Cf. GONZAGA, Alice. *Op. Cit.*, p. 277.

<sup>54</sup> CINEMATECA BRASILEIRA (Org.). Coleção de memoriais descritivos acompanhando pedidos de privilégios e patentes de invenções relacionadas com o meio cinematográfico. Fornecida por José Inácio de Melo Souza a partir de pesquisa no Arquivo Nacional. Pasta D1329f, 18 de maio de 1907, p. 1.

<sup>55</sup> *Ibidem*, p. 2-3.

<sup>56</sup> *Ibidem*, p. 3.

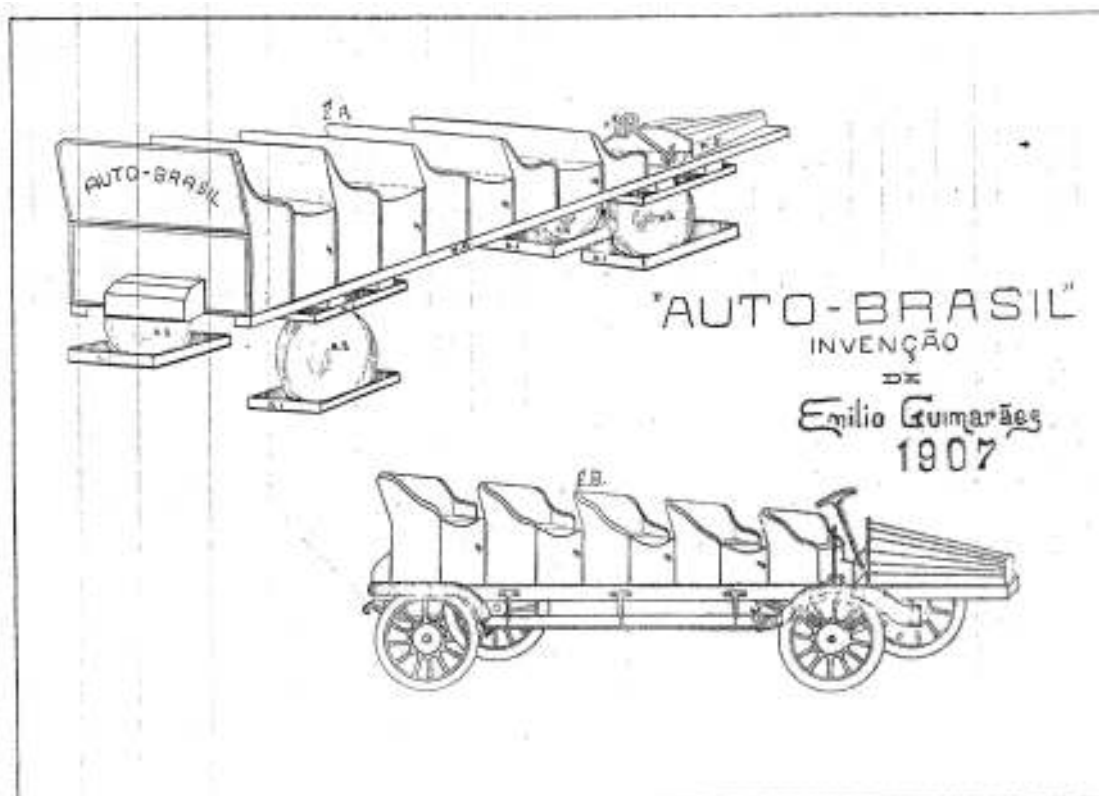


Ilustração que acompanha o pedido de patente do “Auto-Brasil”<sup>57</sup>.

Observando a ilustração, podemos supor que o aparelho pudesse comportar de 10 a 15 pessoas, muito menos que as descrições dos Auto-Tours que, conforme as fontes, faziam sentar cerca de 30 espectadores-passageiros. É interessante notar, também, que há um assento na dianteira do veículo, com um volante, o que sugere a intenção de Guimarães de ter um condutor durante as “viagens”.<sup>58</sup>

Toda essa excursão nos permite dizer, então, que os Auto-Tours e sua segunda versão, o Cinema-Automóvel, foram um tipo de sala de cinema diferente do que o público estava acostumado a ver. Não obstante, seguia a tradição dos panoramas que utilizavam telas pintadas para criar a impressão, no espectador, de estar tomando parte em uma viagem por lugares distantes. Foram também muito próximas de sua matriz original, os *Hale's Tours* americanos, tendo lançado mão, como estes, de diferentes estratégias ilusionistas,

<sup>57</sup> *Idem*, p. 10. Agradecemos a Alexandre Miyazato, bibliotecário da Cinemateca Brasileira, pela digitalização do documento e por todo seu auxílio durante esta pesquisa.

<sup>58</sup> Sendo apenas uma ilustração para obtenção da patente, não nos permite afirmar que esteja mesmo ligada ao Cinema-Automóvel.

como o uso de efeitos sonoros, filmes do tipo *phantom ride*, salas pequenas e a presença de um condutor para explicar as paisagens reproduzidas na tela.

### **Os simuladores de viagem no Brasil: atrações dignas do “público civilizado”**

Até cerca de 1905, nos Estados Unidos, quando surgiram os *nickelodeons*, os filmes eram exibidos em contextos tão diversos como teatros de *vaudeville*, parques de diversão, conferências de viagem e muitos outros. A programação era sempre definida pelo exibidor responsável e o critério para a sua definição era o formato de variedades. Mesmo durante a era dos *nickelodeons* e avançando pelos anos 1910, a “sequência [de filmes] era arranjada do modo o mais diversificado possível, [...] enfatizando seus inconstantes climas e estilos de representação”.<sup>59</sup> Em oposição às artes tradicionais, que exigiam a contemplação e a concentração, o formato de variedades do primeiro cinema, refletindo as transformações que a urbanização e a industrialização tinham causado na percepção, estimulava e “mobilizava a atenção do espectador através de uma série descontínua de atrações, choques e surpresas”.<sup>60</sup>

Os *tours* simulados são, portanto, um exemplo da diversidade de formas de exibição de imagens em movimento do período; por serem muito diferentes do que costumamos chamar de “sala de cinema”, conformaram uma espécie de combinação de aparelho de parque de diversões com projeção de filmes, da qual o espectador era parte essencial na construção da ilusão. Nos simuladores de viagem, ao contrário da sala tradicional, os presentes são estimulados a olhar para o cenário e interagir, seja uns com os outros, seja com os atores que eventualmente façam parte da encenação.

Os *Hale's Tours*, entretenimento barato ligado às classes baixas dos Estados Unidos, permaneceu excluído das histórias do cinema até os anos 1970.<sup>61</sup> Muito diferente disso, parece que os simuladores de viagem fizeram parte, no Brasil, de uma elevação da sala de

---

<sup>59</sup> “their sequence was arranged in the most random manner possible [...] emphasis on diversity, its shifting moods and styles of representation”. HANSEN, Miriam. *Babel and Babylon: spectatorship in American silent film*. Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1991, p. 29.

<sup>60</sup> “mobilization of the viewer’s attention through a discontinuous series of attractions, shocks, and surprises”. *Ibidem*.

<sup>61</sup> GAUTHIER, Philippe. “The movie theater as an institutional space and framework of signification: Hale’s Tours and film historiography”. In: *Film History* 21, no. 4, 2009.

cinema a um espaço digno da presença da elite. Como buscamos explicitar na análise de comentários de época sobre o Ferro-Carril Asiático e os Auto-Tours, o sucesso que as atrações tiveram nos Estados Unidos e Europa, independente das classes sociais que lá a frequentavam, foi o suficiente para divulgá-las como atrações próprias para o público “inteligente e civilizado”. Os simuladores de viagem que por aqui passaram foram vistos frequentemente como formas de participação de nosso país no que havia de mais moderno na época. Não podemos deixar de lembrar da máxima “o Rio civiliza-se”, cunhada pelo literato da Belle Époque carioca Figueiredo Pimentel, que diz muito do desejo que a elite carioca passou a ter nesse momento de mostrar-se, por meio de uma “espetacularização social e cultural”, como parte de uma cidade cosmopolita integrante da modernidade em curso nos países centrais.<sup>62</sup> Mas há nesse esforço, é claro, uma idealização de um progresso, que não se tinha e que se buscava atingir.

Do mesmo modo que a encenação fez parecer, no filme *A trip down Market Street before the fire*, que a cidade de São Francisco tivesse um trânsito mais intenso de automóveis do que de fato tinha, os simuladores de viagem criaram uma espécie de cena, na qual os espectadores tomavam parte como se fossem atores. Pois viviam, no espetáculo, a simulação de uma vida que não era deles. Os simuladores representaram, portanto, não só a possibilidade de viajar sem sair do lugar, como também o acesso à sensação de velocidade com a segurança que não se tinha nas ruas. Ansiedade e prazer, medo e curiosidade, todos esses sentimentos fazem parte da relação que se estabeleceu entre espectadores e essas atrações que buscavam o acesso à “coqueluche dos novos tempos”,<sup>63</sup> o turismo.

### Referências bibliográficas

ABEL, Richard (Ed.). *Encyclopedia of Early Cinema*. New York: Routledge, 2005.

ARAÚJO, Vicente de Paula. *A Bela Época do Cinema Brasileiro*. São Paulo: Editora Perspectiva, 1976.

CARVALHO, Danielle Crepaldi. “Emulações do chic: o “Binóculo” de Figueiredo Pimentel e a instituição do hábito elegante de se ir ao cinema (1907-1908)”. In: *Luz e sombra no écran*:

---

<sup>62</sup> SOUZA, José Inácio de Melo. *Op. Cit.*, p. 44; CARVALHO, Danielle Crepaldi. *Luz e sombra no écran: realidade, cinema e rua nas crônicas cariocas de 1894 a 1922*. Tese de doutorado, Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Estudos da Linguagem: Campinas, 2014, p. 106.

<sup>63</sup> SEVCENKO, Nicolau. *Op. Cit.*, p. 559.

- realidade, cinema e rua nas crônicas cariocas de 1894 a 1922*. Tese de doutorado, Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Estudos da Linguagem: Campinas, 2014. Disponível em: <<http://www.bibliotecadigital.unicamp.br/document/?code=000935966>> (Acesso em: 20/11/2015).
- CINEMATECA BRASILEIRA (Org.). Coleção de memoriais descritivos acompanhando pedidos de privilégios e patentes de invenções relacionadas com o meio cinematográfico. Fornecida por José Inácio de Melo Souza a partir de pesquisa no Arquivo Nacional.
- CRARY, Jonathan. *Técnicas do observador: visão e modernidade no século XIX*. Rio de Janeiro: Contraponto, 2012.
- FIELDING, Raymond. "Hale's Tours: Ultrarealism in the pre-1910 motion Picture". In: FELL, John L. (Ed.), *Film Before Griffith*. University of California Press: Berkeley and Los Angeles, California, 1983.
- GAUTHIER, Philippe. "The movie theater as an institutional space and framework of signification: Hale's Tours and film historiography". In: *Film History* 21, no. 4, 2009.
- GONZAGA, Alice. *Palácios e poeiras: 100 anos de cinema no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Record/Funarte, 1996.
- GUNNING, Tom. "The cinema of attractions: early film, its spectator and the Avant-Garde". In: ELSAESSER, Thomas (Ed.). *Early Cinema: Space, Frame, Narrative*. London: British Film Institute, 1990.
- \_\_\_\_\_. "The Whole World Withing Reach': Travel images without borders". In: RUOFF, Jeffrey (Ed.). *Virtual Images: Cinema and Travel*. Durham: Duke University Press, 2006.
- \_\_\_\_\_. "The world as object lesson: cinema audiences, visual culture, and the St. Louis World's Fair, 1904". In: *Film History* 6, no. 4, 1994.
- HANSEN, Miriam. *Babel and Babylon: spectatorship in American silent film*. Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1991.
- KIRBY, Lynne. *Parallel Tracks: the railroad and silent cinema*. Durham: Duke University Press, 1997.
- LOPEZ, Ana M. "Early Cinema and Modernity in Latin America". *Cinema Journal* 40, No. 1, Fall 2000.

- MORAES, Julio Lucchesi. *Sociedades culturais, sociedades anônimas: distinção e massificação na economia da cultura brasileira (Rio de Janeiro e São Paulo, 1890 – 1922)*. Tese de doutorado. Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Departamento de História: São Paulo, 2014. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8137/tde-15062015-104429/pt-br.php>> (Acesso em: 20/11/2015).
- MORETTIN, Eduardo Victorio. “As exposições universais e o cinema: história e cultura”. In: *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v. 31, no. 61, 2011.
- MUSSER, Charles. *The emergence of cinema: the american screen to 1907*. Berkeley / Los Angeles: University of California Press, 1990.
- \_\_\_\_\_. “The travel genre in 1903-1904: moving towards fictional narrative”. In: ELSAESSER, Thomas (Ed.), *Early Cinema, space, frame, narrative*. British Film Institute, 2008.
- RABINOVITZ, Lauren. “‘Bells and Whistles’: The Sound of Meaning in Train Travel Film Rides”. In: ABEL, Richard; ALTMAN, Rick (Eds.). *The Sounds of Early Cinema*. Bloomington: Indiana University Press, 2001.
- \_\_\_\_\_. “Thrill Ride Cinema: Hale's Tours and Scenes of the World”. In: *Electric Dreamland: Amusement Parks, Movies, and American Modernity*. New York: Columbia University Press, 2012, pp. 66-95.
- SCHIVELBUSCH, Wolfgang. *The Railway Journey: the industrialization of time and space in the 19th Century*. Berkeley and Los Angeles: University of California Press, 1986.
- SEVCENKO, Nicolau. “A capital irradiante: técnica, ritmos e ritos do Rio”. In: NOVAIS, Fernando A. (Coordenador-geral); SEVCENKO, Nicolau (Org.). *História da vida privada no Brasil. República: da Belle Époque à Era do Rádio*. Vol. 3. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.
- SINGER, Ben. “Modernidade, hiperestímulo e o início do sensacionalismo popular”. In: CHARNEY, Leo; SCHWARTZ, Vanessa R. (Orgs.). *O cinema e a invenção da vida moderna*. São Paulo: Cosac Naify, 2004.
- SOUZA, José Inácio de Melo. *Imagens do passado: São Paulo e Rio de Janeiro nos primórdios do cinema*. São Paulo: Editora Senac, 2004.
- TOULET, Emmanuelle. “Cinema at the Universal Exposition, Paris, 1900”. In: *Persistence of Vision*, no. 9, 1991.

TRUSZ, Alice Dubina. *Entre lanternas mágicas e cinematógrafos: as origens do espetáculo cinematográfico em Porto Alegre, 1861-1908*. Tese de doutorado, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em História: Porto Alegre, 2008. Disponível em: <<http://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/15547>> (Acesso em: 20/11/2015).

### Periódicos:

Rio de Janeiro:  
*Correio da manhã*  
*Gazeta de Notícias*  
*Jornal do Brasil*  
*O Malho*  
*O Paiz*  
São Paulo:  
*Correio Paulistano*  
*Rio Grande do Sul*  
*A Opinião Pública*

---

**Data de recepção do artigo:** 29 de Setembro de 2015

**Data aceitação do artigo:** 24 de Novembro de 2015

### Para citar este artigo:

DI GIACOMO, Carolina Azevedo. "O espectador como passageiro: os simuladores de viagem do primeiro cinema no Brasil (1906-1908)". *Vivomatografias. Revista de estudios sobre precine y cine silente en Latinoamérica*, n. 1, Dezembro de 2015, pp. 6-32. Disponível em: <<http://www.vivomatografias.com/index.php/vmfs/article/view/11>> [Consultado dd.mm.aaaa].

---

\* **Carolina Azevedo Di Giacomo** foi coordenadora do Cineclubes Equipe, grupo de estudos que, de 2006 a 2009, realizou sessões mensais seguidas de debate. Em 2013, foi selecionada como membro do *Collegium* da *Giornate del Cinema Muto*, em Pordenone, na Itália e, em 2014, apresentou trabalho sobre cross-dressing no primeiro cinema no *Stummfilm Festival* de Karlsruhe, na Alemanha. Atualmente, desenvolve a pesquisa de Iniciação Científica "O espectador como passageiro: os simuladores de viagem do primeiro cinema e a sua presença no Brasil", sob orientação do Prof. Dr. Eduardo Morettin e financiamento da Fapesp, pela Escola de Comunicações e Artes, Universidade de São Paulo. E-mail: [ninagiacom@gmail.com](mailto:ninagiacom@gmail.com).