

Prefácio de
Mário Beni



T & H

No Contexto da História



Bruno Portigliatti
Ricardo Monteiro

Adriana Brambilla
Elídio Vanzella


UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA
CENTRO DE COMUNICAÇÃO, TURISMO E ARTES

REITORA

MARGARETH DE FÁTIMA FORMIGA DINIZ

VICE-REITOR

BERNARDINA MARIA JUVENAL FREIRE DE OLIVEIRA



Diretor do CCTA

JOSÉ DAVID CAMPOS FERNANDES

Vice-Diretor

ULISSES CARVALHO SILVA



Editora do
CCTA

Conselho Editorial

CARLOS JOSÉ CARTAXO

GABRIEL BECHARA FILHO

HILDEBERTO BARBOSA DE ARAÚJO

JOSÉ DAVID CAMPOS FERNANDES

MARCÍLIO FAGNER ONOFRE

Editor

JOSÉ DAVID CAMPOS FERNANDES

Secretário do Conselho Editorial

PAULO VIEIRA

Laboratório de Jornalismo e Editoração

Coordenador

PEDRO NUNES FILHO



T&H

TURISMO & HOTELARIA NO CONTEXTO DA HISTÓRIA

Bruno Portigliatti
Ricardo Monteiro
Adriana Brambilla
Elídio Vanzella
Organização

Editora do CCTA
João Pessoa
2020

© *Copyright by GCET, 2020*

Produção Gráfica e capa
ELÍDIO VANZELLA

Colaboração

PRISCILA FERNANDES CARVALHO MELO

Revisora técnica

PRISCILA FERNANDES CARVALHO MELO

GRUPO DE CULTURA E
ESTUDOS EM TURISMO





Ficha catalográfica

Ficha catalográfica elaborada na Biblioteca Setorial do CCTA da Universidade Federal da Paraíba

T938 Turismo & Hotelaria no contexto da história / Organização: Buno Portigliatti ... [et al.]; prefácio de Mário Beni. - João Pessoa: Editora do CCTA, 2020.
492 p. : il. - (Série Turismo & Hotelaria)

ISBN: 978-65-5621-041-4 (BRA)

ISBN: 978-1-953706-00-3 (USA)

1. Turismo e Hotelaria - História. 2. Turismo e Cultura.
3. Turismo Ferroviário - Brasil. 4. Hospitalidade. 5. Turismo - Brasil. 6. Turismo e Literatura. I. Portigliatti, Bruno.

UFPB/BS-CCTA

CDU: 338.488.2:640.4(091)

Elaborada por: Susiquine Ricardo Silva – CRB 15/653

Direitos desta edição reservados à: GELINS/UFS

Impresso no Brasil

Printed in Brazil

Depósito legal na Biblioteca Nacional, conforme decreto nº 1.825, de 20 de dezembro de 1907.



Comissão Científica e Organizadora da Série Turismo & Hotelaria

Bruno Portigliatti

(FLORIDA CHRISTIAN UNIVERSITY)

Ricardo Monteiro

(UNIFUTURO)

Adriana Brambilla

(UFPB/CCTA/DTH/GCET)

Elídio Vanzella

(UFPB-GCET/ UNIFUTURO)



SUMÁRIO

REFLEXÕES PRELIMINARES SOBRE O PAPEL DA HISTÓRIA PARA O TURISMO FERROVIÁRIO NO BRASIL.....	19
FRAGA, Carla; BORGES, Vera Lúcia Bogéa	
IDEIAS REVISITADAS: o surgimento de meios de hospedagem em Nova Friburgo e a estrada de ferro Leopoldina no século XIX.....	49
D'ONOFRE, Dan Gabriel	
APONTAMENTOS SOBRE O PRIMEIRO VOO INTERNACIONAL REGULAR DA PARAÍBA, MARCO NO DESENVOLVIMENTO TURÍSTICO ESTADUAL.....	73
PAKMAN, Elbio Troccoli; ARAÚJO, Jyn Louise de Mendonça	
ESTRELA CADENTE: caracterização do SBClass e reflexões sobre a política pública de classificação de meios de hospedagem no Brasil.....	104
SILVA, Daiko Lima; JOHN, Elaine	
O TURISMO E SUAS INFLUÊNCIAS NA CULINÁRIA CAIÇARA DE PRAINHA BRANCA (GUARUJÁ/SP) E TRINDADE (PARATY/RJ).....	135
HONJO, Alice Giovana Yukimi Willy; MORIMOTO, Fernando; RIBEIRO, Cilene da Silva Gomes	
HOTEL ALIANÇA: mais de 100 anos de história em Pelotas / RS (1843-1968).....	160
MÜLLER, Dalila/ HALLAL, Dalila Rosa; TEIXEIRA, Larissa Plamer	
O SURGIMENTO DO DESTINO TURÍSTICO PENEDO - RJ SOB A ÓTICA DA IMIGRAÇÃO FINLANDESA (1930 – 1970).....	197
ROCHA, Diego Uliano	



A “BIOGRAFIA CULTURAL” DE PATRIMÔNIOS DE RELIGIÕES DE MATRIZES AFRICANAS: a construção de um atrativo turístico.....	219
OLIVEIRA, Maria Amália Silva Alves de; PEIXOTO, Roberta	
MEMÓRIA ORAL E TURISMO – O CASO DO PADRE SÓRIO.....	258
DALLA CORTE, Daniela Zottele; TRAVERSO, Luciana Davi; GLASENAPP, Sirlei	
PATRIMÔNIO LINGUÍSTICO, PAISAGEM E CULTURA: abordagem à linguagem do escritor-turista Raul Brandão para uma descrição histórica da Ilha da Madeira.....	288
REBELO, Helena	
RESURGIMIENTO DEL TURISMO EN IBIZA, ESPAÑA (1939 - 1958).....	314
RAMÓN-CARDONA, José; SÁNCHEZ-FERNÁNDEZ, María Dolores	
REPRESENTAÇÕES E PRÁTICAS: o processo de construção do turismo às margens do lago de Itaipu no final do século XX.....	351
CAMARGO JUNIOR, Mauro C. Vaz	
A RENDA DE BILRO NA TRAMA DO TURISMO: o caso da Prainha (Aquiraz-CE).....	376
CAMELO, Priscila Medeiros; COELHO-COSTA, Ewerton Reubens	
AS QUINTAS COMO PATRIMÔNIO CULTURAL NA REGIÃO DEMARCADA DO DOURO.....	421
BRAMBILLA, Adriana; BRAMBILLA, Luciana; VANZELLA, Elídio	
AS DEFINIÇÕES DE TURISMO DA OMT: uma contribuição à história do pensamento turístico.....	442
PAKMAN, Elbio Troccoli	



PRÓLOGO

Viajar é abrir novos horizontes, conhecer outras culturas, lugares e paisagens. A viagem rompe a rotina do cotidiano, revela novos cenários e traz para a nossa vivência expectativas sempre surpreendentes.

A viagem é um movimento externo e interno a nós mesmos. Externo porque nos deslocamos no espaço físico e no tempo. Interno porque nosso imaginário segue na frente, instigando nossos pensamentos e emoções, preparando-nos para viver o inusitado em experiências únicas na revelação do desconhecido e do diferente.

A viagem exerce em nós muitas influências eis que, no aspecto subjetivo, libera o conteúdo de nossos sonhos, desejos, imaginação projetiva, aumentando nossas experiências existenciais, tornando-nos então pioneiros de nós mesmos.

O que buscamos ao viajar é encontrar uma espécie de união entre o que a destinação tem a oferecer e aquilo que esperamos descobrir e vivenciar.

Quando deparamos com um diferencial turístico, sua interpretação vai concentrar toda a nossa atenção, centrar o “olhar” e focar nossos sentimentos, emoções, sensações e percepções para tentar “viver” o que ignorávamos até então.

A introjeção vívida e perceptória de um único diferencial ou de muitos, quer dizer, sua apreensão total, depende do significado que o local visitado tem para nós em relação a seu patrimônio natural e de seus acervos de saberes e fazeres culturais, numa interação pulsante e participante entre nosso eu, os moradores e outros visitantes.

Passamos boa parte da nossa vida perseguindo imagens brilhantes que visitaram nossa imaginação durante a juventude. Os mitos, os heróis, as histórias fantásticas e os palcos onde fulguraram ocupam para sempre lugar especial nos escaninhos da nossa memória, principalmente daqueles que



tiveram a ventura de receber no seu sorteio genético, ou aprenderam a cultivar, doses mais generosas de imaginação e sede de eternidade.

Quando ficamos nesse estado “estático mas dinâmico” psicologicamente considerado, numa espécie de “ócio criativo” segundo Domenico de Masi, é que experienciamos os conhecimentos que temos do lazer e do imaginário, do cotidiano, das relações entre nós e outras pessoas de diferentes culturas, enfim a nossa própria reação diante do que interpretamos, seja um elemento do patrimônio natural ou do cultural.

Ressurge em nós, nessa busca por descobrir o novo, seguro e benéfico, o atávico nômade que fomos e que nunca nos assentamos em definitivo pois palpita em nós o desejo de desbravar caminhos diferentes para nossa satisfação e necessidade de crescer.

A distância, às vezes enorme, que nos separa então do novo local em exploração e do nosso retorno para o familiar e conhecido, recrudescer a ânsia que sentimos, e mais uma vez Domenico de Masi nos assiste com seu fulgor de vate contemporâneo, com seu pensamento de: “em cada um de nós existe um Ulisses, que tem necessidade de uma Ítaca de onde partir e para onde voltar, mas também tem necessidade de um mar imenso e aberto onde navegar e de novos lugares mágicos onde se aventurar e sonhar”.

Esse ímpeto de renovação de nós mesmos ao viajar hoje é permanentemente estimulado pela mídia globalizada, pela TV a cabo, pela Internet e pela liberdade de expressão de nossa mais recôndita imaginação.

A ideia deste livro é compartilhar com os leitores algumas reflexões de excelentes iniciativas de experiências históricas, que certamente teriam impulsionado um efeito multiplicador para o nosso turismo doméstico e mesmo para o receptivo internacional. Os artigos elencados no sumário, revelam segmentos que se tivessem sido implementados e consolidados, como o turismo ferroviário, por exemplo, estaríamos com uma expressiva e variada oferta de atrativos turístico no percurso das antigas ferrovias. Trazendo à



memória os velhos tempos da colonização do país. Assim como outras iniciativas no setor de hospedagem e transporte aéreo que marcaram o início do processo de ocupação turística recreativa da Paraíba e ainda de outros balneários como Guarujá, SP e Trindade no RJ.

Relata-nos ainda a história do hotel em Pelotas-RS que marca a hotelaria e hospitalidade naquele período. Adentramos também, a rica contribuição do imigrante na ocupação territorial e turística no exemplo de Penedo, RJ, completa ainda com a biografia cultura de patrimônios de religiões de matrizes africanas na construção do atrativo turístico. Aborda ainda a contribuição do patrimônio linguístico na paisagem do turismo e cultura.

Resgata a história do ressurgimento o turismo em Ibisa, Espanha, como case internacional, fala-nos sobre as representações e práticas no processo de implantação do turismo às margens do lago de Itaipu, no final do século XX e conclui com o papel do artesanato como atrativo turístico. Por todas essas razões, recomendo a leitura e a fruição do conteúdo desta obra literária.

Prof. Dr. Mário Carlos Bent
Professor Titular ECA/USP
Aposentado



APRESENTAÇÃO

Esta obra foi organizada pelo Grupo de Cultura e Estudos em Turismo (GCET), ligado ao Departamento de Turismo e Hotelaria (DTH) do Centro de Comunicação, Turismo e Artes (CCTA) da Universidade Federal da Paraíba (UFPB) em parceria com a Faculdades Integradas do Brasil – UNIFUTURO da cidade de João Pessoa/PB e com a FCU - Florida Christian University dos Estados Unidos da América, instituições renomadas de pesquisa e ensino, com colaboradores nacionais e internacionais.

O livro **Turismo & Hotelaria** no contexto da Histórico aborda temáticas que têm em comum as questões históricas relacionadas ao turismo e à hotelaria.

Neste contexto, no primeiro capítulo intitulado *Reflexões preliminares sobre o papel da história para o turismo ferroviário no Brasil*, Fraga e Borges abordam a relação entre turismo e ferrovia no Brasil, tendo como objetivo principal discutir sobre o contexto histórico da ferrovia e o desenvolvimento do turismo ferroviário no país. Em termos de periodicidade e contexto histórico, as autoras explicam que a primeira ferrovia do Brasil, a Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis, mais conhecida como a Estrada de Ferro Mauá, foi inaugurada em 1854, no período Imperial, portanto, são mais de 165 anos de história da ferrovia no Brasil, o que constitui um grande potencial turístico.



No capítulo **Ideias revisitadas: o surgimento de meios de hospedagem em Nova Friburgo e a estrada de ferro Leopoldina no século XIX**, *D´Onofre* visa visitar ideias e posicionamentos teóricos sobre a história de Nova Friburgo e sua relação com o universo da hospitalidade comercial. Nesse sentido, o autor explica que teve como intuito apresentar ao leitor como a interligação entre o centro da cidade de Nova Friburgo com o restante da malha ferroviária fluminense, ainda no século XIX, possibilitou fomentar a oferta de hospitalidade comercial para visitantes.

O avião revolucionou o turismo e no capítulo **Apontamentos sobre o primeiro voo internacional regular da Paraíba, marco no desenvolvimento turístico estadual**, *Pakman* e *Araújo*, escrevem sobre as circunstâncias que possibilitaram a implantação da primeira rota internacional regular no Aeroporto Internacional Castro Pinto e os benefícios daí advindos para a capital paraibana, João Pessoa, e a região que a recebe.

No Brasil, existem algumas propostas de classificação dos meios de hospedagem como forma de auxiliar o consumidor no processo de decisão sobre onde se hospedar. Entre essas propostas, um dos sistemas mais conhecidos é o SBClass (Sistema Brasileiro de Classificação de Meios de Hospedagem) que já passou por reformulações e atualmente está suspenso. É sobre esse sistema que o capítulo **Estrela cadente: caracterização do SBClass e reflexões sobre a política pública de classificação de meios de hospedagem no Brasil**, de autoria de *Silva* e *John*, trata. Para os autores, o



(SBClass) enquanto política pública objetivava informar e orientar o mercado turístico e os consumidores sobre a oferta e seus diferenciais.

A culinária é um dos aspectos essenciais da atividade turística, que tanto interfere como sofre interferências do turismo, como mostra o capítulo **O Turismo e suas influências na culinária caiçara de Prainha Branca (Guarujá/SP) e Trindade (Paraty/RJ)** escrito por *Honjo, Morimoto e Ribeiro*. Os autores explanam que as comunidades caiçaras de Prainha Branca e Trindade sofreram, nos anos 1970, mudanças de atividades profissionais e culturais ocasionadas pela urbanização de seus espaços geográficos em função da atividade turística. Entre essas alterações, o estudo aponta que a culinária típica sofreu a interferência da cultura moderna e que, apesar de possuir uma valiosa identidade cultural e potencial econômico, é pouco oferecida como produto turístico.

As mudanças ocasionadas em um hotel, no decorrer da história, são relatadas no capítulo **Hotel Aliança: mais de 100 anos de história em Pelotas/RS (1843-1968)** por *Müller, Hallal e Teixeira* que discutem a trajetória do Hotel Aliança e sua relação com as transformações ocorridas na cidade de Pelotas. A leitura permite acompanhar os processos sociais ocorridos na cidade, suas implicações e impactos no Hotel, demonstrando a importância de compreender a hotelaria em um contexto histórico. Como concluem as autoras: o Hotel Aliança, um patrimônio cultural, não acompanhou essas transformações, fechou suas portas e foi demolido em 1968 para a construção de um edifício.



Rocha considera que as imigrações europeias para o Brasil ocorridas no final do século XIX e até meados do século XX transformaram-se, na contemporaneidade, em um recurso turístico para as cidades brasileiras. O autor no capítulo **O surgimento do destino turístico Penedo - RJ sob a ótica da imigração finlandesa (1930 – 1970)**, explica que o uso desse recurso turístico caracteriza-se pelo contato, seja pela presença na paisagem ou pela participação de festas, eventos e vida cotidiana do lugar visitado.

O capítulo A **“Biografia cultural” de patrimônios de religiões de Matrizes africanas: a construção de um atrativo turístico** analisa que o contexto histórico cultural que abriga o processo de patrimonialização das Festas de Yemanjá e Terreiros de Umbanda na cidade do Rio de Janeiro, revela a consagração de dois aspectos que no âmbito material e imaterial representam a trajetória das religiões de matrizes africanas. As autoras *Oliveira e Peixoto* analisam que a prática, a fé de origem negra, antes coibida, criminalizada e inferiorizada por lei a símbolo de “brasilidade”, é atualmente um dos elementos destacados na identidade carioca, estando associada à resistência e à luta.

Dalla Corte, Traverso e Glasenapp escrevem sobre um fato histórico do atual município de Silveira Martins, ocorrido no ano de 1900 e lembrado até os dias atuais. Tal fato trata-se do assassinato do Padre Sório e a suposta maldição lançada por ele sobre o município, compondo o ponto de partida do capítulo **Memória Oral e Turismo- o caso do Padre Sório**. O texto trata de uma pesquisa realizada com base na memória oral, que ainda está muito forte no imaginário da população local, devendo ser devidamente resgatada.



Segundo as autoras, a transformação da história do Padre Sório em um patrimônio cultural do município, seria uma forma de resgate, evitando que ela seja perdida e, também, permitindo que seja utilizada pela atividade turística do município.

No capítulo **Patrimônio linguístico, paisagem e cultura: abordagem à linguagem do escritor-turista Raul Brandão para uma descrição histórica da ilha da Madeira**, *Rebello* analisa a obra *Ilhas Desconhecidas* de Raul Brandão. Segundo a autora, o escritor português descreve a paisagem madeirense que o impressionou enquanto turista, pelo contato com os lugares e as suas gentes, passando do encantamento para o desencantamento. *Rebello* ressalta que a obra mostra as mudanças ocorridas na paisagem, no turismo e na cultura, em cerca de cem anos. O capítulo traz a relação entre a literatura e o turismo em uma viagem fascinante.

Ramón-Cardona e *Sánchez-Fernández* analisam que a ilha de Ibiza é conhecida mundialmente como destino turístico por suas praias e vida noturna, mas este é o resultado de cem anos de história marcada por avanços e retrocessos. No capítulo intitulado **Resurgimiento del turismo en Ibiza, España (1939-1958)**, os autores apresentam a história dessa ilha cuja atividade turística teve início no século XX, especificamente na década de 1930, mas a Guerra Civil Espanhola, a Segunda Guerra Mundial e o subsequente embargo internacional causaram o desaparecimento desse setor, ressurgindo definitivamente na década de 1950. Este capítulo do livro analisa os anos do



pós-guerra e o início da recuperação da atividade turística na ilha de Ibiza, antes do crescimento explosivo da década de 1960.

O capítulo **representações e práticas: o processo de construção do turismo às margens do lago de Itaipu no final do século XX** tem como objetivo debater o processo, nas últimas décadas do século passado, de implementação do turismo nas cidades que se localizam as margens do rio Paraná. Segundo o autor *Camargo Junior*, os projetos de turismo na região surgiram na década de 1980 com a construção da usina de Itaipu na cidade de Foz do Iguaçu. Este estudo problematiza a construção de tradições, monumentos, festas e narrativas, pensando como estas são apropriadas por parte do comércio de paisagens e como interagem com as representações e as identidades locais.

Camelo e *Coelho-Costa* escrevem sobre a renda de bilro como atrativo para o turismo no distrito de Prainha, Aquiraz-CE. Segundo os autores, a localidade tem como principal atividade econômica a pesca artesanal e o artesanato, mais especificamente a renda de bilros que já acompanha a localidade por diversas gerações, convivendo ambas paralelamente. O capítulo **A Renda de Bilro na trama do turismo: o caso da prainha (Aquiraz-CE)**, como explicam os autores, trata-se de um estudo de caso baseado em revisão da literatura e em pesquisa de campo.

O capítulo **As Quintas como patrimônio cultural na região Demarcada do Douro**, relata o percurso histórico das propriedades produtoras do vinho na Região, conhecidas como Quintas em Portugal e



chamadas de vinícolas no Brasil. Segundo *Brambilla, Brambilla e Vanzella*, essas quintas fazem parte do patrimônio do vinho e se constituem em importantes atrativos turísticos, em especial ao enoturismo, ou seja, o turismo do vinho. O texto permite uma viagem no tempo através dos desafios de se produzir vinhos em uma região marcada por clima e relevo desafiadores e que produzem verdadeiras obras de arte para serem degustadas.

O livro é finalizado pelo capítulo **As definições de turismo da OMT: uma contribuição à História do Pensamento Turístico** em que *Pakman* analisa que na área do turismo reina grande confusão a respeito das definições, ao tempo que se escutam vozes postulando a necessidade de uma definição de turismo geral e única. Para o autor é um equívoco confundir essas definições-marco, com finalidade estatístico-operacional, com aquelas teórico-conceituais que a academia requer.

Prof^ª Dr^ª. Adriana Brambilla

Prof^º. Dr. Elídio Vanzella



REFLEXÕES PRELIMINARES SOBRE O PAPEL DA HISTÓRIA PARA O TURISMO FERROVIÁRIO NO BRASIL

FRAGA, Carla
BORGES, Vera Lúcia Bogéa

Em termos de periodicidade e contexto histórico, observa-se que a primeira ferrovia do Brasil, a Estrada de Ferro Mauá, como ficou mais conhecida, foi inaugurada em 1854, no período imperial, logo, são mais de 165 anos de história da ferrovia. Schoppa (2004) no livro "150 anos do Trem no Brasil" aborda parte importante da história ferroviária. Especificamente sobre turismo e ferrovia no Brasil. Com base na dimensão histórica, também existem estudos, como de Borges e Fraga (2015), que abordaram a temática a partir do período histórico denominado Primeira República (1889 - 1930). Portanto, torna-se relevante investigar outros aspectos do contexto histórico da ferrovia e suas implicações para o turismo ferroviário brasileiro na contemporaneidade.

O objetivo geral deste capítulo é fazer uma reflexão preliminar sobre o contexto histórico da ferrovia e o desenvolvimento do turismo ferroviário no país. Os objetivos específicos são: (a) analisar a relação entre turismo e ferrovia; (b) compreender o papel de teorias e métodos da História que podem contribuir para o planejamento e o desenvolvimento do turismo ferroviário no Brasil.

O estudo é exploratório e descritivo, foi realizado através de pesquisa bibliográfica sobre turismo e ferrovia, e organização de dados secundários a respeito da temática no contexto brasileiro. Para tanto, considerou-se as referências e períodos indicados por Rodriguez (2012), já que esse autor consegue demonstrar os avanços e retrocessos da malha ferroviária em extensão (km) no país (ver quadro 1):

Quadro 1. Malha Ferroviária do Brasil:

Ano	Referência/Período	Extensão (Km)
1854	Início (E.F. Mauá)	14,50
1854/1889	Império	9.356
1889/1930	Primeira República	32.478
1930/1945	Segunda República	35.250
1945/1957	Pré RFFSA*	37.250
1958	RFFSA	37.967 (extensão máxima)
1996	Privatização	30.450
2011	Situação atual	29.961

*Rede Ferroviária Federal S.A.

Fonte: Rodriguez (2012)

As subseções deste Capítulo estão organizadas da seguinte forma, a próxima trata turismo e ferrovia a partir de um enquadramento teórico que permite compreender o turismo ferroviário enquanto segmento de mercado; a posterior, aborda o instrumental para a coleta e organização dos dados secundários sobre trens turísticos e culturais com base em teorias e métodos da História. Por fim,

antecedendo as considerações finais, são apresentados e discutidos os dados secundários que foram coletados e organizados.

TURISMO FERROVIÁRIO

O objetivo desta parte do capítulo é compreender que existe, de um lado a relação entre turismo e ferrovia, primordial para o turismo ferroviário; e de outro, o planejamento e o desenvolvimento do turismo ferroviário que torna essa relação de fato um segmento de mercado com demanda e oferta bastante característicos (FRAGA, 2011; FRAGA, SANTOS e RIBEIRO, 2014).

No mercado turístico, o nicho é compreendido como uma parcela do segmento do turismo, nesse sentido o turismo ferroviário pode ser representativo do segmento do turismo cultural, mas também pode ser um segmento por si só (ver Fraga, 2011). Por outro lado, enquanto segmento também pode apresentar nichos, como exemplo o turismo ferroviário gastronômico (ver Fraga, Borges e Almeida, 2019), o *slow rail travel*, isto é o turismo ferroviário lento (ver FRAGA e BOTELHO, 2016).

Alguns estudos sobre a interface entre turismo e ferrovia abordaram a oferta e a demanda caracterizando o turismo ferroviário, como exemplo Fraga, Santos e Ribeiro (2014) que focaram na realidade brasileira. No contexto sul-americano, um destaque é para o estudo realizado por Allis, Fraga e Velazquez (2016) que identificou sessenta e três trens turísticos, demonstrando o potencial para o turismo ferroviário não só no Brasil, mas do Brasil diante do cenário sul-

americano de viagens, já que o Brasil foi o país que apresentou mais trens turísticos comparado aos demais países, isto é (28) vinte e oito. Dentre os três principais países, enquanto destinos turísticos ofertantes, o Brasil foi seguido pela Argentina com (14) quatorze trens turísticos, e pelo Equador com (11) onze. Existem também trabalhos focados em realidades específicas do Brasil, como é o caso de Borges, Fraga e Botelho (2018) que trataram, pela dimensão patrimonial, a relação entre turismo e ferrovia no Estado de Minas Gerais (MG).

Do lado da oferta, a divisão do transporte ferroviário é bastante útil para se compreender a diferença que existe entre aqueles transportes ferroviários que servem majoritariamente à distribuição geográfica da demanda turística e àqueles que são focados na experiência de transporte ferroviário como experiência turística. Nesse sentido, Palhares (2002) explicou que existem transportes ferroviários de carga e passageiros, e que os transportes de passageiros se subdividem em urbanos e os de médio e longo percurso (ou seja, são os voltados para a distribuição geográfica da demanda, incluindo aí a demanda de turistas que utilizam o modo ferroviário para se deslocarem); e, de outro lado, existem os transportes ferroviários exclusivos para fins turísticos, que podem se subdividir em cênicos e nostálgicos.

Fraga (2011) ainda aponta que, por terem vários atributos que compõem a experiência turística, essa subdivisão dos transportes ferroviários exclusivos para fins turísticos também pode derivar na relação com outros segmentos e nichos de mercado. Assim, existem

por exemplo trens turísticos e culturais que se relacionam com eventos, como é o caso do Trem do Forró em Pernambuco (PE), ou trens que se relacionam com a gastronomia, como é o caso do Trem do Vinho no Rio Grande do Sul (RS).

Outro aspecto relevante para se compreender a relação entre ferrovia e turismo pelo lado da oferta é perceber que existem vários projetos ferroviários que atendem a fins específicos, tais como os trens turísticos e culturais que são exclusivos para o turismo, mas existem também os trens regionais, os trens de aeroporto, os trens metropolitanos, entre outros. Esses projetos ferroviários também podem variar quanto a outros elementos, como exemplo a força motriz empregada, assim uma maria fumaça opera em baixa velocidade, já trens de alta velocidade (TAV) chegam a velocidades maiores (FRAGA e CASTRO, 2012).

Considerando que os transportes são compostos por quatro elementos (via, veículo, força motriz e terminal, ver Palhares, 2002), a oferta turística relacionada ao turismo ferroviário também demanda observar a relação entre turismo e ferrovia a partir de cada elemento. Por exemplo, como mencionado, Fraga e Botelho (2016) demonstraram a importância de se analisar a força motriz, pois pode haver um *slow rail travel* no Brasil, ou seja aquele derivado do turismo ferroviário lento, realizado em maria fumaças, que foquem nas questões paisagísticas das áreas protegidas. Por outro lado, é possível

compreender o papel que os terminais, antes focados no embarque e desembarque de passageiros, cumprem para a atração da demanda turística interessada na relação entre turismo e ferrovia. Isto fica mais evidente, quando estações ferroviárias desativadas são transformadas em museus ferroviários, ou aquelas ainda atividades agregam serviços e experiências turísticas.

Logo, a construção do produto ferroviário turístico que vai desencadear a experiência ferroviária turística depende não só do planejamento para a estruturação da oferta, sendo esta a partir de trens exclusivos para o turismo e/ou a visitação a outros patrimônios ferroviários (estações, museus, vilas ferroviárias etc.), mas também a definição de estratégias para se alcançar a demanda turística. A demanda do turismo ferroviário também é variada, por exemplo existem os *Railfans*, isto é os fãs de ferrovia, que de acordo com Stefanovic e Koster (2014, p.27) *apud* Stefanovic (2009, p.12) define que: "Um railfan é alguém que tem um interesse geral sobre trens e que gosta de assistir ao cotidiano das atividades da ferrovia durante seu tempo de lazer ou durante as férias" (tradução nossa).

Do lado extremo, existem os turistas que não estavam interessados na experiência ferroviária turística, mas ao se encontrarem num dado destino turístico e notarem a oferta ferroviária turística, escolhem por esta. Isto ocorre de forma análoga ao agenciamento de viagens, e estes turistas poderiam ser entendidos no universo dos

negócios ferroviários turísticos como clientes passantes, cujo impulso para a aquisição da experiência se dá em função da ocasião.

Com os avanços e popularização da internet a "ocasião" não pode ser entendida apenas como aquela vivenciada no destino turístico, mas também é aquela que ocorre na busca através da web para a aquisição de produtos e serviços turísticos, na qual, por acaso, se descobre a oferta da experiência ferroviária turística e a adquire, ou seja não havia o interesse declarado antes da aquisição.

A variabilidade de motivações para a classificação da demanda ferroviária turística além de se distinguir de acordo com a própria oferta (trens turísticos, museus ferroviários, vilas ferroviárias, estações ferroviárias etc.), também deve ser considerada pelas variáveis de segmentação da demanda tais como as motivacionais, psicográficas, entre outras. Por exemplo, ao se considerar a classificação de Plog (1991) sobre os turistas como aloccêntricos, mesocêntricos e psicocêntricos (a partir da proposta deste autor, observa-se por exemplo que os turistas psicocêntricos buscam o que é familiar, já os aloccêntricos são aqueles que buscam aventuras) seria possível investigar a existência de uma métrica de consumo para a demanda interessada em experiência ferroviária turística? Nesse sentido, a história e os atributos nostálgicos seriam de maior ou menor interesse?

Fraga et.al. (2013) fizeram um levantamento vasto sobre os transportes a partir de modelos e sistemas que explicam o turismo.

Logo, considerando a variabilidade de modelos e sistemas, o Quadro 2 é uma tentativa de organizar a proposição de um esquema simplificado, sobre mercado ferroviário turístico, considerando aspectos estruturalistas e evolucionários. Assim são descritas desde as perspectivas de variabilidade da oferta de produtos e experiências turísticas, até as características da demanda que podem gerar emoções e significados distintos a partir de atributos da oferta.

Para a oferta foi utilizada a definição de Palhares (2002) sobre os elementos que compõem os transportes (via, veículo, força motriz e terminal). O esquema simplificado considerou aspectos do modelo referencial SISTUR de Beni (2001), como produção, distribuição e consumo, sendo o esquema uma adaptação. Já a infraestrutura e a superestrutura, embora não tenham sido representadas, são relevantes para um futuro esquema completo.

Ademais, assim como de Beni (2001), a proposição de um futuro modelo deve considerar o turismo ferroviário na perspectiva de um sistema aberto, sendo influenciado e influenciando o meio, incluindo aí a influência que o turismo ferroviário pode apresentar para outros segmentos e nichos de mercado.

A partir do esquema simplificado (Quadro 2) é possível se indagar sobre inúmeras questões, incluindo aquelas que tangenciam a história, e notadamente aquelas que contribuem para o atributo

nostalgia, que segundo Palhares (2002), como mencionado, é chave para caracterizar os usos exclusivos das ferrovias para fins turísticos.

Quadro 2. Mercado Ferroviário Turístico (esquema simplificado):

Mercado Ferroviário Turístico					
Consumo		Produção	Distribuição		
Caracterização da oferta ferroviária turística		PRODUTO FERROVIÁRIO TURÍSTICO EXPERIÊNCIA FERROVIÁRIA TURÍSTICA	Caracterização da demanda ferroviária turística		
Via*	Ferrovia (ativadas/desativadas, novos usos)		Passante (sem interesse declarado em turismo ferroviário)	Motivações distintas (variado interesse declarado em turismo ferroviário)	Railfan** (grande interesse declarado em turismo ferroviário)
Veículo*	maria fumaças, litorinas, bondes, trens de alta velocidades, dresinas, rail bike etc.		Segmentação da demanda a partir de métricas de consumo das experiência ferroviária turística		
Força Motriz *	Lenta, Média, Alta e Altíssima Velocidade		gerando, através dessa experiência, emoções e significados variados sobre os atributos que caracterizam a oferta do produto ferroviário turístico		
Terminais*	Estações Ferroviárias (ativadas, desativadas, novos usos).				

Fonte: Elaboração própria com adaptações a partir de Beni (2001), considerando *Palhares (2002) e **Stefanovic e Koster (2014).

Do da oferta é nítido que existem fatos e características históricas marcantes para o produto e experiências turísticas, sejam nos elementos isolados (via, veículo, força motriz ou terminal) quanto na conjugação destes. Do lado da demanda, considerando ainda os avanços dos estudos sobre as emoções dos turistas como um fator

complementar as abordagens motivacionais, é possível se indagar se existe algum fato ou característica histórica que tornaria a experiência ferroviária turística memorável pelo viés da nostalgia. Indo mais além, poderia se pensar em métricas de consumo considerando a diferença que pode existir no consumo de turistas que tem o interesse declarado e aqueles que não tem. Portanto, a próxima seção deste capítulo aborda a História sob a perspectiva de suas teorias e métodos, como um recorte instrumental para se analisar o turismo ferroviário a partir da realidade brasileira na última seção.

HISTÓRIA: TEORIA E MÉTODOS

Na reflexão acerca da teoria da história, alguns pontos importantes devem ser observados relacionados às condições da vida prática humana nas quais surge o pensamento histórico e os seus critérios, o impacto social na narrativa historiográfica e o estatuto epistemológico da história. Neste sentido, alguns aspectos relacionados ao saber/fazer histórico, que percorreram diferentes épocas devem ser considerados como a busca pela verdade, a autoridade do autor/historiador e suas fontes históricas, a utilidade da história, o método e a cientificidade da história. Assim, determinadas questões podem ser observadas como, por exemplo, para que se fazer história, para quem se produzir o conhecimento histórico e como se fazer a história (CERTEAU, 2012).

No século XVIII, com o Iluminismo, o desenvolvimento da historiografia estabeleceu-se em busca de uma interpretação racional do passado ao destacar a importância dos contextos históricos e a diferença do passado diante do presente. Desta forma, a história

possibilitaria compreender a sociedade em que se vivia. Neste projeto iluminista da história existia também a reflexão crítica sobre a validade das fontes históricas tendo suas raízes no período renascentista. Além disso, a análise sobre os conteúdos históricos, as ideias e os valores expressos nos documentos também se tornaram indagações importantes a serem observadas (FUNARI; SILVA, 2008).

A historiografia iluminista voltou-se para a objetividade, buscou construir *a verdade* ao redor de dados quantitativos, isto é, número de fontes históricas e de testemunhos, produzidos por meio de instrumentos e interpretados por pessoas hábeis e esclarecidas. Em linhas gerais, é possível considerar que os relatos escritos sobre o continente americano (Novo Mundo), entre o século XVI e XVII, que foram produzidos por clérigos, soldados, comerciantes e navegadores espanhóis começaram a ser questionados. Segundo Cañizares-Esguerra (2012), uma das principais mudanças referia-se a falta de credibilidade das fontes estando relacionada a natureza dos testemunhos históricos. Para os pensadores iluministas, as primeiras testemunhas europeias da América haviam visto coisas que simplesmente não estavam lá. Assim, uma nova arte de leitura das fontes estava por emergir, esta nova arte não privilegiava as testemunhas, mas a consistência interna do relato. Com a nova historiografia do século XVIII surgiu a figura do viajante filósofo, este considerado uma testemunha confiável, pois possuía instrumentos e a razão para controlar e disciplinar a percepção humana. A partir de um olhar mais aguçado este seria capaz de visitar as terras estrangeiras e descobrir *a verdade*.

Segundo Barros (2012), na história do pensamento ocidental e na história da historiografia em particular, um campo que já pode ser definido como Teoria da História está intimamente relacionado ao surgimento das pretensões de cientificidade da História. Assim, tanto para os primeiros historicistas e positivistas quanto para aqueles que, na contemporaneidade, como Lucien Febvre (Escola dos *Annales*) compreendiam a história como um conhecimento cientificamente produzido a partir das condições que tornam possível o conhecimento historiográfico. Em linhas gerais, na passagem do século XVIII para o século XIX, é possível considerar que no contexto de cientificidade que se estabelece para as ciências humanas pode de fato ser considerado um momento fundamental para a emergência da Teoria da História.

Em linhas gerais é possível considerar que a consolidação da Teoria da História como um campo disciplinar do conhecimento histórico está relacionada à noção de que qualquer trabalho historiográfico pode ser submetido à crítica feita por outros historiadores que reflitam sobre aquele assunto. Assim, de acordo com Barros (2012, p.391): "a História entra em sintonia com uma modernidade na qual a autocrítica deveria ser entendida como um dos traços necessários da cientificidade, com vistas a gerar o aperfeiçoamento de cada disciplina, no caso o aprimoramento da teoria da História". Quando trazemos esta questão para a contemporaneidade, para Boym (2017), o século XX se iniciou com utopia e terminou em nostalgia, isto é, a crença otimista no futuro tornou-se obsoleta e a

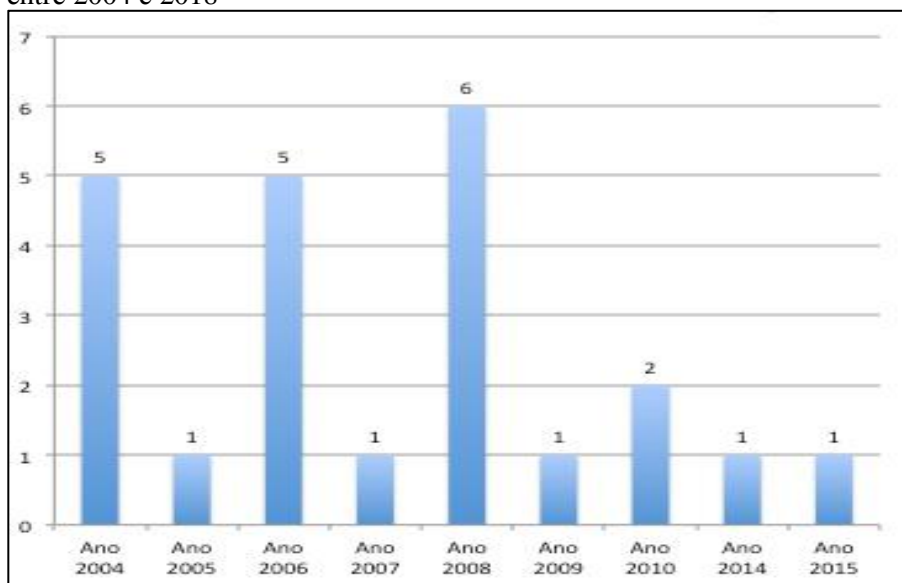
nostalgia passou a ser um sintoma de nossa época, uma emoção histórica que resulta de uma nova compreensão do tempo e do espaço. Conclui Boyn (2017. p.168): “o imperativo da nostalgia contemporânea é estar saudoso da casa e enfasiado da mesma – ocasionalmente, ao mesmo tempo”. Certamente, as viagens nos trens turísticos e culturais, que remetem a outras épocas, podem ser consideradas uma demonstração da possível idealização que os viajantes façam acerca do passado sob trilhos a partir de uma experiência vivenciada no presente.

HISTÓRIA E O TURISMO FERROVIÁRIO NO BRASIL

A seção anterior cumpriu um papel relevante para que a história seja examinada a partir de sua epistemologia, com teorias e métodos próprios. Assim, de maneira disciplinar, ao se tratar a história na análise da relação entre turismo e ferrovia no Brasil espera-se ultrapassar a simples cronologia dos fatos históricos e procura-se refletir sobre o processo histórico a partir de seus diferentes ritmos. A expectativa é, a partir da noção do mercado ferroviário turístico (características da oferta e da demanda, descritas no esquema simplificado do Quadro 2), reunir aspectos relevantes por períodos históricos (de acordo com o Quadro 1) que possam ser úteis a identificação preliminar de desafios e oportunidades para o turismo ferroviário brasileiro na contemporaneidade. Isto, a partir dos trens turísticos e culturais autorizados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Em 2003, a ANTT emitiu a resolução n.359 que estabelece procedimentos para a operação dos trens turísticos e comemorativos, sendo que os turísticos operam durante todo o ano e os comemorativos em eventos específicos (ANTT, 2019a). A Figura 1 e o Quadro 3 foram construídos com base na lista de trens turísticos e culturais autorizados pela ANTT no período entre os anos de 2004 e 2018.

Figura 1. Número de autorizações para trens turísticos e culturais no período entre 2004 e 2018



Fonte: Elaboração própria a partir de dados da ANTT (2019a).

A figura 1 evidencia que o período entre 2004 e 2008 foi o mais significativo para o avanço decorrente da autorização dos trens turísticos, com dezoito (18) dos vinte e três (23) autorizados. O Quadro 3 detalha os fatos e as características históricas referentes a esses trens turísticos e culturais autorizados considerando as referências e períodos propostas por Rodriguez (2012):

Quadro 3. Trens Turísticos e Culturais autorizados (2004 - 2018) pela ANTT, pela dimensão histórica:

Ano	Trens Turísticos e Culturais autorizados pela ANTT (a)	Referência/ Período (b)	Fatos e/ou características históricas
2004	-São João Del Rei/Tiradentes * (MG) - Extensão: 12 km -Operadora: Ferrovia Centro Atlântica - FCA	Império	O trecho integra a antiga Estrada de Ferro Oeste de Minas (EFOM) inaugurada por D. Pedro II sendo que a travessia preserva a arquitetura do século XIX a bordo da Maria Fumaça mais antiga em operação no Brasil (c).
	-Bento Gonçalves/Carlos Barbosa * (RS) - Extensão: 48 km -Operadora: Empresa Giordani Ltda.	1ª República	Na primeira linha ferroviária do estado do Rio Grande do Sul ligando as cidades de Porto Alegre e Caxias do Sul, este ramal original foi construído a partir da estação de Carlos Barbosa e, posteriormente, chegando até Bento Gonçalves (d).
	-Paraíba do Sul/Cavaru (RJ) - Extensão: 14 km -Operadora: Prefeitura de Paraíba do Sul	1ª República	Trem da Estrada Real (Paraíba do Sul) fazendo parte da Antiga Linha Auxiliar da EFCB (e).
	Rio Pardo /Cachoeira do Sul (RS) - Extensão: 56 km -Operadora: Movimento Civil de Preservação Ferroviária - MCPF	Império e 1ª República	A estação do Rio Pardo foi inaugurada em 1883 pela E. F. Porto Alegre-Uruguaiana sendo que a cidade já existia e era uma das mais antigas do Rio Grande do Sul. Anteriormente, para se ir de Santo Amaro a Porto Alegre utilizava-se a navegação fluvial no rio Jacuí (f).
	-Campo Grande/Corumbá (MS) - Extensão: 459,58 km -Operadora: Agência de Gestão e Integração de Transportes - AGITRAMS	1ª República	A Ferrovia Noroeste do Brasil (NOB) nasceu sob o signo da defesa do Estado Nacional e da expansão das relações capitalistas para a fronteira oeste brasileira sendo que possui um ramal que liga Campo Grande/MS a Corumbá-MS) (g).

Continua

Continuação

2005	Tubarão/Imbituba/U russanga * (SC) - Extensão: 159 km - Operadora: Sociedade Amigos da Locomotiva a Vapor – Museu Ferroviário de Tubarão	Império e 1ª República	O passeio de Maria Fumaça resgata a memória ferroviária no sul do estado de Santa Catarina sendo que a região começou a trilhar os caminhos do desenvolvimento e o nome Ferrovia Tereza Cristina S. A. foi uma homenagem à esposa do imperador D. Pedro II (h)
2006	Morretes/Antonina (PR) - Extensão: 17 km -Operadora: Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF	1ª República	O ramal de Antonina foi aberto pela E. F. Paraná em 1892 e a cidade de Morretes está localizada no litoral do Paraná sendo que o passeio de trem passa pela Serra do Mar (i).
	-Rio Negrinho/Rio Natal * (SC) - Extensão: 42 km -Operadora: Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF	1ª República	O passeio histórico cultural de Maria Fumaça que sai de Rio Negrinho em direção a Rio Natal, uma colônia polonesa no interior de São Bento do Sul. A operação do material rodante é feita por intermédio dos museus Dinâmicos com foco na preservação da memória ferroviária (j).
	Campinas/Jaguari úna * (SP) - Extensão: 25 km - Operadora: Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF	Império	No século XIX, as locomotivas carregadas de café colhido em SP deslizavam pelos trilhos da extinta Companhia Mogiana de Estradas de Ferro. Hoje a viagem de Maria Fumaça entre as duas cidades percorre cenários rurais numa busca por vivências referentes a momentos históricos anteriores (k).
	-Brás/Mooça * (SP) - Extensão: 3 km -Operadora: Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF	Império	A São Paulo Railway - SPR ou popularmente “Ingleza” foi a 1ª estrada de ferra construída em solo paulista tendo como um de seus maiores acionistas o Barão de Mauá. A estação da Mooça foi inaugurada em 1898 (l).

Continua

Continuação

	-Passa Quatro/Coronel Fulgêncio * (MG) - Extensão: 10 km -Operadora: Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF	Império	Trem da Serra da Mantiqueira sendo que a Estação de Passa Quatro está recuperada e oferece aos visitantes a oportunidade de visitar exposição fotográfica no hall ao som de música típica regional. Na Estação de Coronel Fulgêncio, os passageiros podem apreciar fotos de máquinas e carros recuperados pela ABPF (s).
	-Paranapiacaba (SP) - Extensão: 304 m -Operadora: Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF	Império	O Expresso Turístico da Companhia de Trens Metropolitanos (CPTM) tem um trecho que compreende a Estação da Luz e Paranapiacaba, cidade da Serra do Mar que preserva parte da História Ferroviária em SP. O percurso é feito numa locomotiva e dois carros fabricados no Brasil na década de 1960 (t).
2009	-Campo Grande/Indubrasil (km 859) a Corumbá (km 1.300) (MS)- Extensão: 441 km -Operadora: Serra Verde Express Ltda.	2ª República	A Estação Indubrasil, no município de Campo Grande (MS) foi inaugurada em 1936 e até 2014 era a saída do novo Trem Turístico do Pantanal. Em junho de 2017, a estação incendiou-se (u).
2010	-Estação de Viana (km 613,7)/Estação de Araguaia (km 567,7) (ES) - Extensão: 46 km -Operadora: Serra Verde Express Ltda.	1ª República	Com capacidade para 56 passageiros, a litorina foi especialmente construída para o transporte de turistas que partem da Estação Ferroviária de Viana, inaugurada em 1895, estando numa subida que permite visualizar a passagem da serra, da mata atlântica ao lado dos trilhos e do mar bem ao fundo (v).
	-Rio Grande da Serra/Paranapiacaba (SP) - Extensão: 12 km -Operadora: Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM	Império	A Linha 10 - Turquesa que parte da Estação da Luz na região central de São Paulo faz a ligação com os municípios de Rio Grande da Serra, Ribeirão Pires, Mauá, Santo André e São Caetano do Sul (w).

Continua

Continuação

	Piratuba/Marcelino Ramos * (SC/RS) - Extensão: 26 km -Operadora: Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF	1ª República	O trem a vapor sai da Estação Ferroviária de Piratuba, antiga estação do Rio do Peixe, seguindo em direção a estação Marcelino Ramos que está a 400 metros de altitude (m).
2008	Montenegro/Guaporé/Estrela (RS) - Extensão: 106 km -Operadora: Ferrotur Passeios Turísticos Ltda.	RFFSA	Trem Turístico dos Vales que liga a Serra Gaúcha ao Vale do Taquari sendo que o percurso reúne sete municípios com diversos atrativos naturais. O trajeto percorrido remonta a antiga ferrovia do trigo construído na década de 1970 e está previsto para iniciar as atividades em 2019 (o).
	-Assis/ Paraguaçu Paulista/Quatá (SP) - Extensão: 60 km Operadora: Prefeitura de Paraguaçu	1ª República	O passeio com o trem Turístico e Cultural Moita Bonita é uma viagem nostálgica que relembra os tempos dos pioneiros que, por intermédio da Estrada de Ferro Sorocabana, fez surgir diversas cidades da região inclusive Paraguaçu Paulista. O turista pode ter a sensação de uma viagem ao século XX revivendo o período das antigas locomotivas a vapor, a Maria Fumaça (p).
	-Ponta Grossa/Guarapuava/Cascavel (PR) - Extensão: 505 km -Operadora: Serra Verde Express Ltda.	Império/ 1ª República/2ª República/Pré-RFFSA/RFFSA/Privatização	A Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A. ou Ferroeste desde 2017 assumiu a operação da Ferrovia no Trecho Guarapuava-Cascavel. Embora o ramal Guarapuava tenha sido projetado desde o tempo do Império, o primeiro trecho foi aberto em 1940, chegando a Guarapuava em 1954 (tendo o transporte de passageiros ocorrido até 1983), e somente em 1996 continuou em frente até Cascavel, sendo trafegada por cargueiros (q).
	-São Lourenço/Soledade de Minas * (MG) -Extensão: 10 km -Operadora: Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF	Império	O Trem das Águas tem no percurso a Estação Central inaugurada em 1884 pela então Minas rio Railway C. sendo que na viagem inaugural contou com a presença de D. Pedro II e Comitiva. Já a Parada Ramons foi inaugurada em 1914 sendo um tronco da então estrada de Ferro Sul de Minas (r).

Continua

Continuação

2014	Ouro Preto / Mariana * (MG) - Extensão: 18 km -Operadora: Ferrovia Centro Atlântica - FCA	Império	O trecho que liga Ouro Preto a Mariana que faz parte da revitalização de uma ferrovia de 1883 (x).
2015	Guararema/Luiz Carlos * (SP) - Extensão: 5,5 km -Operadora: Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF	1ª República	Trem Turístico de Guararema que inclui todo o trajeto as cidades de Guararema a Luís Carlos. A composição com três carros de madeira fabricados na Inglaterra entre 1886 a 1937 e um carro Cabosse panorâmica fabricado em 1973 (y).

*Em operação.

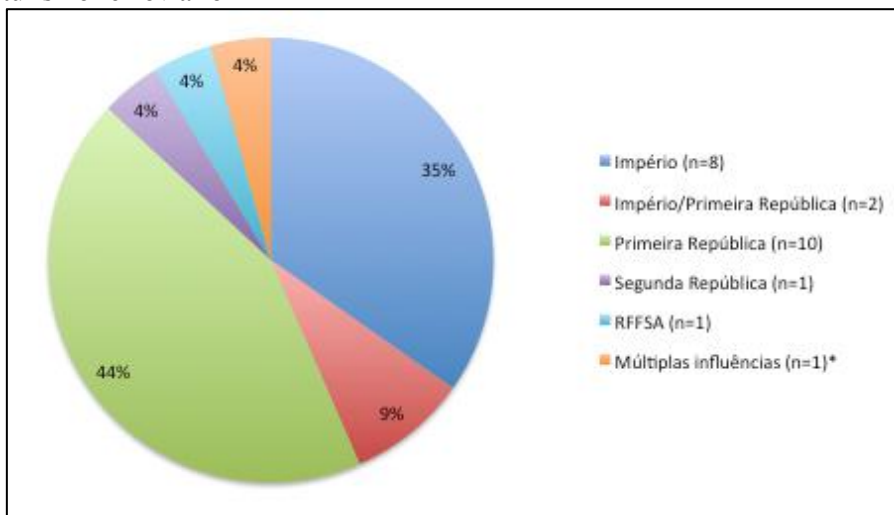
Fontes: Elaboração própria a partir de consulta a: (a) ANTT (2019a); (b) Rodriguez (2012); (c) VLI (2017); (d) Estações Ferroviárias do Brasil (2018a); (e) Estações Ferroviárias do Brasil (2018b); (f) Estações Ferroviárias do Brasil (2018c); (g) Trubiliano (2015); (h) FTC (2015); (i) Estações Ferroviárias do Brasil (2018d); (j) ABPF - SC (s.d.a); (k) ABPF (s.d.a) e Campinas Virtual (2015); (l) Portal da Mooca (s.d.); (m) ABPF-SC (s.d.b); (n) Prefeitura de Rio Preto (2019); (o) Gaúchazh Geral (2014) e Folha Popular (2019); (p) Paragua City (2014); (q) Valec (s.d.) e Estações Ferroviárias do Brasil (2018e); (r) ABPF (s.d.b); (s) Trem da Serra da Mantiqueira (s.d.); (t) Metrô CPTM (2019); (u) Estações Ferroviárias do Brasil (2018f); (v) Pedra Azul do Aracê (s.d.); (w) Diário do Transporte (2019); (x) Vale (2017); (y) Trem de Guararema (s.d.).

Embora os fatos e/ou características históricas identificadas não esgotem as referências, esses iluminam caminhos para reflexões preliminares. Observa-se que o grande salto na ampliação da malha ferroviária do final do período denominado Império (9.356,00 Km) até o final do período denominado Primeira República (32.478,00 km) influencia o turismo ferroviário até os dias atuais. Isto fica evidente pois os fatos e características históricas identificados no quadro 3 demonstram que esses períodos (respectivamente, o Império com número de casos igual a 8, isto é $n=8$, e Primeira República com

número de casos igual a 10, isto é $n=10$; tendo ainda dois casos que apresentam dupla referência envolvendo ambos períodos) podem ser os principais influenciadores na construção de produtos e experiências turísticas ferroviárias a partir da autorização de trens turísticos e culturais analisados.

Assim, a figura 2 apresenta a distribuição por porcentagem (%) e números de caso (n) das referências identificadas, e, que podem contribuir para influenciar o turismo ferroviário brasileiro na contemporaneidade, notadamente a nostalgia a partir da dimensão histórica:

Figura 2. Potenciais influências históricas dos períodos e referências para o turismo ferroviário



*Múltiplas influências: significa mais de dois períodos/referências identificados por caso
 Fonte: Elaboração própria com base nas fontes do quadro 3

Além dos fatos e características históricas destacados, é notório que os trens apresentados no Guia de Trens Turísticos e Culturais do Brasil (ver SEBRAE, ABOTTC, 2015a) e que não constam no quadro

3 também devem ser analisados, e este é o caso por exemplo do Trem do Corcovado, que é o passeio ferroviário turístico mais antigo do Brasil e remete ao período Imperial já que foi inaugurada por Dom Pedro II em 1884, sendo mais antiga que o Monumento Cristo Redentor (TREM DO CORCOVADO, s.d.).

A Estrada de Ferro Mauá, e seus patrimônios remanescentes, por ser pioneira na história da ferrovia brasileira, apresenta por si só uma série de oportunidades para o desenvolvimento do turismo ferroviário. Por exemplo na Rodovia que liga a cidade do Rio de Janeiro a cidade serrana de Teresópolis é possível identificar uma placa de sinalização que informa que o trecho rodoviário está cruzando esse a primeira ferrovia do Brasil, o que é uma referência relevante para as oportunidades da relação entre ferrovia e o turismo. De acordo com o website da Supervia, que opera os trens urbanos da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, nota-se que no Ramal Vila Inhomirim, a operação ferroviária é uma possibilidade para a relação entre turismo e ferrovia a partir da dimensão histórico:

No pé da serra de Petrópolis é possível ver ainda vestígios de um passado importante para a história do Brasil. A estação é uma das mais antigas do país e servia como ponte entre o Porto de Mauá e Petrópolis. O percurso até Vila Inhomirim é realizado por um trem de bitola a diesel, conhecido como “maria-fumaça” e é um convite para uma viagem no tempo (SUPERVIA, s.d.).

Outro marco importante para o turismo ferroviário brasileiro na contemporaneidade foi a criação da Associação Brasileira das Operadoras de Trens Turísticos e Culturais nos anos 2004 é um marco

significativo de organização do setor, favorecendo assim o turismo ferroviário no Brasil (ABOTTC, 2017).

Em 2010 a Cartilha para a orientação de proposição de projetos de trens turísticos e culturais é outro marco relevante para o desenvolvimento planejado do turismo ferroviário no país, e nisto se inclui o papel do Grupo de Trabalho (GT) sobre Turismo Ferroviário. Esse grupo é composto por representantes dos ministérios do Turismo, que o coordena, e dos Transportes, do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), Secretaria do Patrimônio da União (SPU) e Inventariança da RFFSA (BRASIL,2010).

Ainda em 2010, outro destaque é o Projeto "Trem é Turismo" parceria entre ABOTTC e SEBRAE, que resultou em uma série de ações, dentre estas a publicação de dois materiais igualmente relevantes para a estruturação e sustentação do mercado ferroviário turístico em 2015, sendo do lado da oferta a publicação do "Guia de Trens Turísticos e Culturais do Brasil" (SEBRAE, ABOTTC, 2015a), e, do lado da demanda, a publicação do "O Perfil dos Clientes de Trens Turísticos e Culturais" (SEBRAE, ABOTTC, 2015b).

Em 2012 há o Seminário de Trens de Passageiros (ANTT, 2019b) e embora não seja focado nos trens turísticos especificamente, esse Seminário é relevante para se refletir sobre a distribuição geográfica da demanda turística através do modo ferroviário. Em 2013 há a criação do Grupo de Trabalho Trens de Passageiros (ANTT, 2019b).

No ano de 2018, em reunião noticiada pelo website do Ministério do Turismo, o Grupo de Trabalho (GT) sobre Turismo Ferroviário discute formas para o desenvolvimento do setor ferroviário turístico, o que demonstra a atualidade do tema e a relevância deste segmento no Brasil (BRASIL, 2018).

Assim, o Brasil apresenta um grande potencial para o desenvolvimento do turismo ferroviário, e este não se encerra nos trens turísticos e nos trens regulares de passageiros, mas também na experiência ferroviária advinda da visitação de estações ferroviárias (ver Estações Ferroviárias, 2018g), museus ferroviários entre outros bens patrimoniais. A lista do patrimônio cultural ferroviário sobre bens declarados valor histórico, artístico e cultural nos termos da Lei n.11.483/07 e da Portaria IPHAN n.407/2010 também é um marco relevante para o avanço da construção de experiências ferroviárias turísticas a partir da dimensão histórica (IPHAN, 2014).

Por fim, o posicionamento de destinos turísticos a partir do turismo ferroviário também é um grande desafio na atualidade. Borges, Fraga e Botelho (2018) destacaram isto ao analisar os patrimônios culturais ferroviários em Minas Gerais (MG). Outro destino propício ao turismo ferroviário no país é a Vila de Paranapiacaba, distrito de Santo André em São Paulo devida às suas características históricas (ver ALLIS, 2002).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo deste capítulo foi destacar a importância da história ferroviária para o desenvolvimento do turismo ferroviário, notadamente no Brasil. Embora ainda existam limitações, inclusive

aquelas relacionadas a escassez de bibliografia sobre o tema, é possível notar uma série de oportunidades e desafios para o avanço do conhecimento. Por exemplo, neste capítulo não foi considerado, de maneira detalhada, o impacto das Novas Tecnologias de Informação e Comunicação (NTICs) no turismo ferroviário, contudo novos estudos podem focar em como a evolução da web (e processos históricos referentes a web 1.0, 2.0, 3.0 etc) através da rede mundial de computadores, Internet, tem contribuído para a produção, distribuição e consumo (ver quadro 2) do turismo ferroviário. Inclusive essa questão leva a outra que é sobre as características da demanda ferroviária turística em função dos avanços tecnológicos, por exemplo: "Qual é a experiência ferroviária dos turistas da denominada Geração X (formada por pessoas nascidas entre 1960 - 1980) buscam?" "Existe diferença na busca por experiências ferroviárias entre a Geração X e os Alpha (formada por pessoas nascidas depois de 2010)?" e assim por diante. Estudos dessa natureza auxiliam sobremaneira compreender as "Motivações distintas (variado interesse declarado em turismo ferroviário)" descrito no quadro 2.

No campo epistemológico, é fundamental se interrogar sobre o papel que estudos interdisciplinares tem para a compreensão do turismo ferroviário, e nisto se incluem o diálogo com teorias e métodos oriundos de vários campos disciplinares além da História e da Engenharia de Transportes. Novos estudos podem considerar por exemplo: (a) o tratamento de aspectos variados do fenômeno das mobilidades turísticas ferroviárias a partir do Paradigma das Novas Mobilidades (PNM) (ver Sheller e Urry, 2006) e dos métodos móveis (ver Büscher, Urry e Witchger, 2010). Assim, mobilidade de políticas

e projetos ferroviários turísticos podem ser discutidos a partir da dimensão histórica; (b) a Neurociência, e notadamente o que vem sendo tratado no arcabouço do Neuroturismo (ver Ma et al. 2014), o estudo por esse caminho permite mais conhecimento sobre as emoções oriundas da experiência ferroviária turística, e nisto seria possível mapear o papel que fatos e características históricas podem assumir para essas emoções. Especificamente no campo da História, o aprofundamento da pesquisa utilizando fontes históricas e considerando o debate historiográfico podem ampliar a discussão a partir dos fatos e características identificados.

Por fim, é mister considerar que os avanços da web, as perspectivas interdisciplinares levam a outros desafios de planejamento e gestão do turismo ferroviário. Por exemplo, Fraga (2011) a partir da tese de doutorado sobre "Contribuição metodológica para a implantação de trens turísticos e culturais no Brasil" abordou a importância das simulações e da gamificação no tratamento do turismo ferroviário. Assim, estudos que aprofundem no consumo da experiência ferroviária turística, pela dimensão histórica, e usem da gamificação como recurso, também poderão contribuir, de maneira criativa e inovadora, para o que podem ser novas tendências para o desenvolvimento do turismo ferroviário.

REFERÊNCIAS

ABOTTC. **Quem somos**. 2017. Disponível em <<http://www.abottc.com.br/>> Acesso em 29/05/2019.

ABPF. **Passeios de Trens e Museus**. s.d.a Disponível em <http://www.abpf.com.br/trens-da-abpf/#Viao_Frrea_Campinas_Jaguarina_8211_Campinas_Jaguarina> Acesso em 01/06/2019.

ABPF. **São Lourenço**. s.d.b Disponível em <<http://www.abpf.com.br/sao-lourenco/>> Acesso em 03/06/2019.

ABPF-SC. **Museu**. s.d.a Disponível em <<http://abpfsc.com.br/web/rionegrinho/index.php?p=museu#museu>> Acesso em 01/06/2019.

ABPF-SC. **Piratuba**. s.d.b Disponível em <<http://abpfsc.com.br/web/piratuba/index.php?p=passeios#passeios>> Acesso em 01/06/2019.

Allis, T. Ferrovia e Turismo Cultural – Alternativa para o Futuro da Vila de Paranapiacaba (SP). **Turismo em Análise**, São Paulo, v. 13, n. 2, p. 29-53, 2002.

Allis, T.; Fraga, C.; Velazquez, M.A. Railway for tourism in South America: An Approach on its uses. *Journal of Traffic and Transportation Engineering*, v.4, p. 339-349. 2016.

ANTT. **Trens Turísticos e Comemorativos**. 2019a. Disponível em <http://www.antt.gov.br/passageiros/Trens_turisticos_e_comemorativos.html>. Acesso em 29/05/2019.

ANTT. **Trens de Passageiros: uma necessidade que se impõe**. 2019b. Disponível em <<http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/18454/Apresentacao.html>>. Acesso em 30/05/2019.

Barros, J. D'A. **Teorias das História e Filosofias da História**: Considerações sobre o contraste entre dois espaços de reflexão sobre o fazer histórico. In: Anos 90, Porto Alegre, v. 19, n. 36, dez. 2012. p.367-400.2012.

Beni, M.C. **Análise Estrutural do Turismo**. 4ed. São Paulo: Editora Senac, 2001.

Borges, V.L.B.; Fraga, C.; Botelho, E.S. Turismo e Ferrovia em Minas Gerais: Patrimônio cultural entre o local e o global. In: **Anais do II Seminário Nacional de História e Patrimônio Cultural (ANPUH Brasil)**. 01 a 05 de outubro de 2018. Rio de Janeiro [recurso eletrônico]: Patrimônio, democracia e políticas públicas. p 586-597. 2018.

Borges, V.L.B.; Fraga, C. Turismo e Ferrovia no Brasil: Um estudo sobre as heranças da Primeira República. In: **XII Seminário ANPTUR**, 2015. Natal - RN.

Boym, S. Mal-estar na nostalgia. In: História da Historiografia; **Internacional Journey of Theory and History of Historiography**. Ouro Preto. outubro, 2017. n. 23. p. 153-165, 2017.

Brasil. **Cartilha para a orientação da proposição de trens turísticos e culturais**. 2010. Disponível em <http://www.turismo.gov.br/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/downloads_publicacoes/cartilha-final-b.pdf> Acesso em 30/05/2019.

Brasil. **Turismo ferroviário é tema de encontro de grupo de trabalho**. 2010. Disponível em <<http://www.turismo.gov.br/ultimas-noticias/10817-turismo-ferrovi%C3%A1rio-%C3%A9-tema-de-encontro-de-grupo-de-trabalho.html>> Acesso em 30/05/2019.

Büscher, M.; Urry, J. & Witchger, K. (eds.). **Mobile methods**. Abingdon, Routledge, 2010.

Campinas Virtual. **Trem Maria Fumaça de Campinas - ABPF**. 2015. Disponível em <<http://www.campinasvirtual.com.br/abpf.html>> Acesso em 01/06/2019.

Certeau, M. **A escrita da História**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2008.

Diário do Transporte **Prefeitos do ABC voltam a cobrar linha 10- Turquesa até Estação da Luz**. 2019. Disponível em <<https://diariodotransporte.com.br/2019/03/28/prefeitos-do-abc-voltam-a-cobrar-linha-10-turquesa-ate-a-estacao-da-luz/>>. Acesso em 04/04/2019.

Esguerra, J. C. **Como escrever a História do Novo Mundo**. São Paulo: EDUSP, 2012.

Estações Ferroviárias do Brasil. **18 anos de site (2001-2019). 23 anos de pesquisa (1996-2019)**. 2018g. Disponível em <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/>> Acesso em 23/05/2019.

Estações Ferroviárias do Brasil **Antonina**. 2018d Disponível em <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/pr-cur-paran/antonina.htm>> Acesso em 01/06/2019.

Estações Ferroviárias do Brasil. **Carlos Barbosa**. 2018a Disponível em <http://www.estacoesferroviarias.com.br/rs_linhaspoa/carlos.htm> Acesso em 01/06/2019.

Estações Ferroviárias do Brasil. **Guarapuva**. 2018e. Disponível em <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/pr-guarapuava/guarapuava.htm>> Acesso em 05/06/2019.

Estações Ferroviárias do Brasil. **Indubrasil**. 2018f Disponível em <http://www.estacoesferroviarias.com.br/ms_nob/indubrasil.htm> Acesso em 04/06/2019.

Estações Ferroviárias do Brasil. **Rio Pardo**. 2018c Disponível em <http://www.estacoesferroviarias.com.br/rs_uruguaiana/riopardo.htm> Acesso em 01/06/2019.

Estações Ferroviárias do Brasil. **Trem Estrada Real (Paraíba do Sul)**. 2018b. Disponível em <https://www.estacoesferroviarias.com.br/trens_rj/paraibasul.htm> Acesso em 01/06/2019.

Folha Popular Info. **Trem dos Vales inicia atividade em Agosto**. 2019. Disponível em <<https://folhapopular.info/index.php/2019/05/30/trem-dos-valet-inicia-atividades-em-agosto/>> Acesso em 05/06/2019.

Fraga, C.; Botelho, E.S. Slow Travel: Uma análise da relação entre ferrovia e meio ambiente e turismo no Brasil. **Dos Algarves**, v.1.,p.137-155, 2016.

Fraga, C.; Borges, V.L.B.; Almeida, C.M.R. **Turismo Ferroviário Gastronômico no Brasil e em Portugal**: reflexões preliminares a partir da história, memória e criatividade. In: Lavandoski, J.; Brambília, A.; Vanzella, E. (org). Alimentação e Turismo: Criatividade, Experiência e Patrimônio cultural [recurso eletrônico]. 1ed. João Pessoa: Editora CCTA, v.1. P.21-38, 2019.

Fraga, C. et.al. **Destinos turísticos e transportes: aspectos teóricos e estado da arte**. In: Lohmann, G.; Fraga, C.; Castro, R. Transportes e Destinos Turísticos: Planejamento e Gestão. Rio de Janeiro: Elsevier/Campus, 2013.

Fraga, C.C.L. **Contribuição metodológica para implantação de trens turísticos no Brasil**. Tese de Doutorado. Programa de Engenharia de Transportes. COPPE/Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ, 2011.

Fraga, C.C.L.; Castro, R.T. **Introdução Transporte Ferroviário e o Turismo**. Parte I. Material didático. Transporte. CECIERJ-CEDERJ. Rio de Janeiro, 2012.

Fraga, C.C.L.; Santos, M.P.S.; Ribeiro, S.C. **Railroad tourism in Brazil**. In: Conlin, M. & Bird, G. R. Railway Heritage and Tourism: Global Perspective (Tourism and Cultural Change). Bristol, Channel View, 2014.

FTC (2015). **Ferrovia catarinense completa 130 anos de história**. Disponível em <<http://ftc.com.br/noticias/ferrovia-catarinense-completa-130-anos-de-historia>> Acesso em 01/06/2019.

Funari, P. P. A. e Silva, G. J. **Teoria da História**. São Paulo: Brasiliense, 2008.

Gauchazh Geral. **Trem Turístico entre Guaporé e Estrela deve entrar em operação em 2015**. 2014. Disponível em <<https://gauchazh.clicrbs.com.br/geral/noticia/2014/08/trem-turistico-entre-guapore-e-estrela-deve-entrar-em-operacao-em-2015-cj5voyk280n2xxbj098d2uq8j.html>>. Acesso em 04/06/2019.

IPHAN. **Patrimônio Ferroviário**. 2014. Disponível em <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>> Acesso em 05/06/2019.

Ma, Q.G. et al. Applying Neuroscience to Tourism Management: A Primary Exploration of Neurotourism, **Applied Mechanics and Materials**, Vols. 670-671, pp. 1637-1640, 2014.

Metrô CPTM. **Após 10 anos em operação, CPTM amplia trem turístico rumo a Paranapiacaba**. 2019. Disponível em <<https://www.metrocptm.com.br/apos-10-anos-em-operacao-cptm-amplia-expresso-turistico-rumo-a-paranapiacaba/>> Acesso em 04/04/2019.

Palhares, G. L. **Transportes Turísticos**. São Paulo: Aleph, 2002.

Paragua City **Trem Turístico e Cultural Moita Bonita completa 7 anos em Paraguaçu**. 2014. Disponível em <<http://www.paraguacity.com/?b=36923>> Acesso em 03/06/2019.

Pedra Azul do Aracê. **Trem das Montanhas**. s.d. Disponível em <<http://pedraazuldoarace.com.br/index.php/trem-das-montanhas>> Acesso em 04/06/2019.

Plog, S.C. **Leisure Travel: Making it a growth market again**. Wiley: New York, 1991.

Portal da Mooca. **Estações Ferroviárias**. s.d. Disponível em <http://www.portaldamooca.com.br/fatos%20e%20locais/estacao%20ferroviaria/estacao_ferroviaria1.htm>. Acesso em 01/06/2019.

Prefeitura de Rio Preto. **Trem Caipira realiza primeira viagem de 2019 neste domingo 27**. 2019. Disponível em <<https://www.riopreto.sp.gov.br/trem-caipira-realiza-a-primeira-viagem-de-2019/>>. Acesso em 02/06/2019.

Rodriguez, H.S. **Superestrutura ferroviária**. Palestra Técnica. 13/11/2011. Associação Brasileira de Pavimentação (ABPav). 2012. Disponível em <<https://docplayer.com.br/16260754-Palestra-tecnica-superestrutura-ferroviaria-engo-helio-suevo-rodriguez-13-11-2012-00.html>> Acessado em 23/05/2019.

SEBRAE, ABOTTC. **Guia de Trens Turísticos e Culturais do Brasil**. 2015a. Disponível em <[https://bibliotecas.sebrae.com.br/chronus/ARQUIVOS_CHRONUS/bds/bds.nsf/1e1cfdbdf6b1a45ce04e7999efad58a/\\$File/7250.pdf](https://bibliotecas.sebrae.com.br/chronus/ARQUIVOS_CHRONUS/bds/bds.nsf/1e1cfdbdf6b1a45ce04e7999efad58a/$File/7250.pdf)> Acesso em 30/05/2019.

SEBRAE, ABOTTC. **Perfil do Cliente de Trens Turísticos e Culturais: Percepções e comportamentos dos turistas**. 2015b. Disponível em <[https://bibliotecas.sebrae.com.br/chronus/ARQUIVOS_CHRONUS/bds/bds.nsf/167a1d49c8d75f3b0b717221c3a76e93/\\$File/5888.pdf](https://bibliotecas.sebrae.com.br/chronus/ARQUIVOS_CHRONUS/bds/bds.nsf/167a1d49c8d75f3b0b717221c3a76e93/$File/5888.pdf)> Acesso em 30/05/2019.

Schoppa, R.F. **150 anos do Trem no Brasil**. Rio de Janeiro, RJ, 2004.

Sheller, M. & Urry, J. The new mobilities paradigm. **Environment and Planning A**, 38 (2): 207-226, 2006.

Stefanovic, K. & Koster, R. **Railfans and Railway Heritage Tourism**. In: Conlin, M. & Bird, G. R.. *Railway Heritage and Tourism: Global Perspective (Tourism and Cultural Change)*. Bristol, Channel View, 2014.

Supervia. **Vila Inhomirim**. s.d. Disponível em <<https://www.supervia.com.br/pt-br/estacao/vila-inhomirim>> Acesso em 05/06/2019.

Trem da Serra da Mantiqueira. **Trajetos**. s.d. Disponível em <<http://www.tremdaserradamantiqueira.com.br/trajetos/>>. Acesso em 04/04/2019.

Trem de Guararema. **Trem de Guararema - SP**. s.d. Disponível em <<http://www.tremdeguararema.com.br/>>. Acesso em 04/04/2019.

Trem do Corcovado. **História**. s.d. Disponível em <<http://www.tremdocorcovado.rio/historia.html>> Acesso em 05/06/2019.

Trubiliano, C. A. B. **Algumas considerações sobre a Ferrovia Noroeste do Brasil: migração e ocupação em Campo Grande MT/MS (1905-1940)**. *MÉTIS: história & cultura* – jan./jun. 2015. p.233-251.

Valec. **Ferroeste**. s.d. Disponível em <valec.gov.br/ferrovias/ferroeste> Acesso em 02/06/2019.

Vale. **Trem da Vale - Ouro Preto e Mariana**. 2017. Disponível em <<http://www.vale.com/brasil/PT/business/logistics/railways/trem-turistico-ouro-preto-mariana/Paginas/default.aspx>> Acesso em 05/06/2019.

VLI. **Trem Turístico: Patrimônio Integrado**. 2017. disponível em <<http://www.vli-logistica.com.br/sustentabilidade/trem-turistico/>> Acesso em 01/06/2019.

IDEIAS REVISITADAS: o surgimento de meios de hospedagem em Nova Friburgo e a estrada de ferro Leopoldina no século XIX

D'ONOFRE, Dan Gabriel

A construção deste trabalho teve como ímpeto inicial a elaboração de algumas bases históricas sobre o fenômeno turístico no território do município de Nova Friburgo. À época, tal material além de ter permitido a consolidação de parte da pesquisa “Uma análise da situação do Turismo Rural nos distritos de Lumiar e São Pedro da Serra em Nova Friburgo (RJ)”, resultado do Trabalho de Conclusão de Curso¹ - TCC - exigido como etapa final junto ao bacharelado em Turismo da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro – UNIRIO, também consubstanciou parte do que se apresentou em “Hospitalidade de famílias rurais da Serra Fluminense: olhares de anfitriões”².

Como toda pesquisa histórica, os dados secundários coletados foram desde materiais disponíveis junto à rede mundial de computadores, como livros, teses, dissertações e artigos que abordassem as temáticas sobre Nova Friburgo, suas redes de transportes e de hospitalidade comercial. Através de redes como o comercial. Através de redes como o Centro de Memória D. João VI, bem como repositórios disponíveis, por exemplo, o Portal de Periódicos

¹ O TCC foi defendido em 2010, tendo o pesquisador obtido grau de bacharel em Turismo no início do ano de 2011.

² O referido trabalho se consolidou em dissertação defendida, no início de 2013, junto ao Programa de Pós Graduação em Desenvolvimento Rural da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (PGDR/UFRGS) para a obtenção do título de mestre.

da CAPES, base Scielo e Google Acadêmico, compilaram-se alguns materiais que são base desse artigo.

Estas fontes de informação serviram como base para verificar e refletir as influências mútuas entre o desenvolvimento turístico e a expansão ferroviária em Nova Friburgo do século retrasado. Como objetivos, a presente comunicação propõe desvendar a relação entre a Estrada de Ferro Leopoldina e o surgimento de um fluxo de turistas; demonstrar os impactos na estrutura socioeconômica do município serrano, quando fomentada uma estrutura de empreendimentos hoteleiros, de entretenimento e comerciais; além de contribuir com a memória turística local.

Além disso, vale dizer que o presente material também constitui numa releitura do trabalho “A ferrovia que constituiu um destino turístico no século XIX: a Estrada de Ferro Leopoldina e Nova Friburgo”, apresentado no XI Seminário Nacional de Preservação e Revitalização Ferroviária, ocorrido no Centro Universitário Metodista Bennett, em 2010, no Rio de Janeiro. À época, o trabalho se encontrava em modo preliminar e com poucas considerações críticas por base do autor. Nesse sentido, a ideia de visitar o trabalho e reformatá-lo, vai para além de contribuir com o campo, mas permitir que alguns fundamentos sejam reconstruídos sob a luz do que o campo das ciências sociais tem se dedicado.

Aqui, ressalta-se que a debilidade desta pesquisa pode vir a consistir na predileção em dedicar-se apenas aos dados secundários, o que limita a possibilidade neste momento de empenho em pesquisas que obtenham dados primários, utilização de memória oral, bem como

entrevistas. Mas, compreende-se que esta possa ser a introdução do desvelamento de maior aprofundamento sobre a memória da hospitalidade comercial fluminense. Por outro lado, visitar pesquisas nas áreas das humanidades é uma tarefa de constante aprimoramento e atualização do que se analisa, o que se mantém e como se faz.

Antes de Nova Friburgo: revoluções e rupturas para “um novo Brasil”

Mudanças políticas e econômicas no continente europeu sempre causaram alguns efeitos diretos à maneira como a vida cotidiana se desenrolava nas colônias americanas. Fato não diferente, ocorria quando Portugal, então metrópole política e econômica do Brasil, orquestrava decisões que iam desde taxações até sobre os posicionamentos em momentos de guerras. Ainda na virada do século XVIII ao XIX, a Europa vivenciava conjunturas políticas que tinham como centralidade os projetos expansionistas de Napoleão Bonaparte, bem como o seu ímpeto de isolar o Reino Unido da Grã Bretanha e da Irlanda do Norte (ou apenas, Reino Unido).

Tanto as Revoluções Burguesas³, como a Industrial causaram inúmeros processos de rupturas na estrutura social e econômica europeia. A tônica da regulamentação da produção fabril e artesanal da Idade Média, já sob o que se conhece como as corporações de ofícios, somada aos vultuosos lucros obtidos pelos comerciantes das nascentes

³ São consideradas revoluções burguesas as revoluções inglesas do século XVII (Puritana e Gloriosa) e a Revolução Francesa de 1789.

idades, giraram o pêndulo do poder para uma classe social que não era nem eclesiástica, como tampouco nobre: emergiu a burguesia. Nesse processo, o poder econômico e político passava também a ser mediado por essa classe, cujos interesses aguçaram o processo de disputas e novos arranjos de poder nas arenas sociais europeias.

O próprio reconhecimento da burguesia enquanto uma das classes sociais dotada de privilégios, coligada aos processos de inovação advindos da Revolução Industrial, permitiu que alguns recortes territoriais da Europa vivenciassem suas eras de Ouro, seja no que diz respeito à acumulação de capitais, seja pelo processo de iniciação da apropriação da mais valia por parte dos primeiros industriários. No caso britânico, por exemplo, a sua expansão industrial se deve modelo comercial sedimentado por séculos com suas colônias ultramarinas, mas também com a monarquia lusitana. Por fim, basta dizer que o comércio triangular do Atlântico beneficiou em demasia o processo de enriquecimento do continente europeu, dando todas as possibilidades para que o capitalismo industrial avançasse para dentro e fora de seus territórios.

No conjunto de nações europeias, é reconhecido no que tange ao crescimento industrial, que o Reino Unido “colheu” os frutos de sua saga colonialista, a ponto de toda elite nobiliárquica, burguesa e eclesiástica ter se beneficiado do crescimento da exploração da força de trabalho e da predileção da organização social industrial nas grandes cidades. O que vale dizer aqui é que o Reino Unido saiu na frente tanto na primeira, como na segunda revolução industrial, embora nesta

última tendo de disputar com França, Alemanha e Estados Unidos da América (EUA).

Aqui, aproxima-se o elemento que tange à história de Nova Friburgo, posto que esse recorte territorial que até então era conhecido como a Fazenda do Morro do Queimado, pertencente ao então município de Cantagalo, tem relação para com a corrida industrial europeia. Voltando ao início do século XIX, quando o mundo ocidental ainda vivenciava a primeira revolução industrial, a Suíça era tida apenas como uma mera paisagem montanhosa, dotada de uma quantia pequena de moradores que viviam basicamente de agricultura, pecuária e algum artesanato.

Uma série de revoltas se sucedeu nas mais variadas partes de todo continente europeu, cuja tormenta e dificuldades foram sentidas principalmente pelos menos abastados. A expansão industrial inglesa influenciou diretamente as economias dos países europeus, visto que os maquinários ingleses inibiam a absorção de mão-de-obra em países davam seus primeiros passos rumo à industrialização. Este foi o caso da Suíça, por exemplo.

Além de ter saído atrasada quando comparada às suas vizinhas França e Alemanha, a Suíça sofrera com uma catástrofe de ordem ambiental. No ano de 1815, o vulcão Tambora, localizado na Indonésia, entrou em erupção a ponto liberar uma quantidade imensa de gases na Terra. De acordo com o índice de explosividade vulcânica (*Volcanic Explosivity Index* – VEI – em língua inglesa), a erupção deste vulcão indonésio fora tamanha ao ponto de ser classificado como supercolossal, com pluma acima de 25 km de altura, emissão de 100 a

1.000 km³ de piroclastos⁴ e duração superior a 12 horas (CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO D. JOÃO VI, s/d).

Embora possa parecer sem sentido, relacionar a explosão de um vulcão em plena Indonésia, com a situação socioeconômica suíça e a criação de Nova Friburgo, no conjunto da história ambiental mundial, o caso do Tambora teve repercussão de modo ampliado. O ano de 1816 ficou conhecido vulgarmente como o “Ano Sem Verão” (*idem*), fato que impactara a Suíça enormemente.

Como é sabido vulgarmente, a estrutura do relevo suíço, com boa parte de seu território situado acima dos 1 mil metros do nível do mar, acabara por impedir que o desenvolvimento da agricultura e da pecuária obtivesse índices de produtividade satisfatórios. Sem sol, sem a ativação das relações bioquímicas propiciadas pela energia solar, a Suíça acabou por amargar tristes dias no conjunto da população que vivia do setor primário. Segundo o Centro de Documentação D. João VI,

Se as condições eram ruins para as indústrias, pior ficava a situação da grande massa trabalhadora, diante da grave crise alimentar que se seguiu. Veio, então, a fome e a penúria. O lado oriental da Suíça foi impietosamente atingido. Nos Cantões industrializados e em certas regiões de Thurgau e Zurique a maioria da população não tinha absolutamente nada com que se alimentar. Em 1817, St. Gallen registrou 5 mil mortes provocadas pela fome e desespero (*ibdem*).

Ou seja, a acumulação de gases na atmosfera impediu que a produção de alimentos e bens primários pudesse movimentar a cadeia

⁴ Piroclastos é uma palavra derivada do grego πυρόκλαστος, isto é, pyro — fogo, e klastos — fragmento. Designação dada em Geologia para aos fragmentos de rocha sólida que são expelidos para o ar pela erupção de um vulcão.

produtiva da economia suíça. Nesse mesmo período, o Brasil vivenciava uma novidade no seu conjunto político. Desde 1808, por conta dos avanços napoleônicos no continente europeu, a monarquia lusitana decide deixar as terras portuguesas e rumar em direção ao Brasil. Parte dessa decisão se deveu a dois processos: 1) o fato de Portugal não acatar o Bloqueio Continental de Bonaparte à Inglaterra; e 2) o temor da deposição da dinastia dos Bragança.

Os avanços napoleônicos causaram uma série de mudanças em casas monárquicas europeias, tendo o ditador francês colocado diversos aliados por onde invadiu. Além disso, ao declarar guerra à Inglaterra, Portugal ficava numa situação peculiar dada sua forte relação comercial com o Reino Unido. Por optar a não encerrar os processos comerciais entre Portugal, suas colônias com o Reino Unido, a família real decide deixar as cortes de Lisboa em direção ao Rio de Janeiro.

D. João VI e sua Corte deixa Portugal e a Europa em pleno processo de avanço da primeira revolução industrial. A predileção por intermediar os plantations de suas colônias, fez com que algo nunca antes visto se sucedesse. A partir de 1808, pelo simples fato de se instalarem no Rio de Janeiro, esta cidade que até então era mera capital da colônia, torna-se a sede de todo império ultramarino português. Em miúdos, o Rio de Janeiro em pleno início do século XIX enquadra-se como uma das então cidades globais a ser capital de um império europeu no continente americano.

A internacionalização do Rio de Janeiro se sucedeu à revelia de um planejamento prévio, fato que vai acabar por impor alguns limites como o aumento da demanda por alimentos na nova Corte. No ano de

1815, mesmo ano do desastre do Tambora, D. João VI eleva o Brasil a um novo patamar, a fundar o Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarve (RUPBA), muito similar aos moldes do que era o Reino Unido da Grã Bretanha e da Irlanda do Norte. A cidade passa a contar com infraestruturas até então desconhecidas nas demais cidades brasileiras, mas, ainda assim, a fome era um problema que assolava o processo de saudabilidade da vida na Corte.

Vale aqui dizer que, de acordo com o processo de expansão da produção fabril britânica, o Reino Unido⁵ passou a ser um dos principais defensores da interrupção do tráfico de africanos escravizados. Isso tem algum sentido junto à lógica capitalista industrial, pois, através da remuneração da força de trabalho, há o surgimento de um proletariado que além de não mais estar sob a tutela do proprietário do meio de produção, viria a consumir os itens que a cadeia produtiva pudesse oferecer.

Nesse sentido, são reconhecidas as tentativas britânicas, algumas de caráter intervencionista, para que o Brasil deixasse de praticar o tráfico de africanos escravizados. Aqui, vale registrar que as elites políticas brasileiras passaram a traçar o caminho de marginalização da população afrobrasileira, pois, embora o Segundo Império registrasse a Lei Áurea, de 1888, tal dispositivo não trouxe qualquer mediação, reparação ou garantia de reconhecimento da cidadania a quem descendesse de pessoas escravizadas vindas d'África.

⁵ Em 1807, o Reino Unido baniu a prática de escravização e comércio de escravizados em suas colônias. Para se ter ideia dessa política de relação internacional, o Reino Unido apenas reconheceu a Independência do Brasil em 1825, quando o D. Pedro I (D. Pedro IV, em Portugal) se comprometera em encerrar o tráfico de escravizados ao país.

A “equação” escassez de alimentos, pressão britânica pelo “fim da escravidão” e desastre suíço acaba por ganhar um novo ingrediente: as teorias de branqueamento racial. Ainda que este último elemento se destaque com maior pujança no debate político do Segundo Império e da República Velha, o branqueamento populacional vai dar de algum modo a tônica da ideia de uma colônia suíça em pleno Rio de Janeiro. É com base nesses elementos que antecedem o surgimento de Nova Friburgo, uma localidade que vai ganhar notoriedade para além de sua concepção.

Sob o comando de D. João VI e com o intermédio do suíço Sébastien-Nicolas Gachet, o monarca se mostrou interessado em financiar a vinda de colonos suíços para o Brasil. O local de recrutamento dos primeiros colonos foi o Cantão de Fribourg, terra natal de Gachet, cujas autoridades locais

(...) ao receber a proposta de uma colônia suíça além-mar, percebeu as vantagens dessa imigração, pois dessa forma poderia livrar-se das bocas famintas dos apátridas que tanto oneravam os recursos do Estado (CORRÊA, 2008, p. 41).

Inicialmente, Gachet tencionou que a então província de Santa Catarina fosse o local mais adequado à instalação da primeira colônia helvécia no Brasil. Entretanto, o inspetor da Colonização Estrangeira, Monsenhor Miranda, indicou a Fazenda do Morro do Queimado. Situada na localidade de Cantagalo, um polo cafeeiro de grande importância para a época, a fazenda em questão apresentava condições mais favoráveis a administração central, devido à sua proximidade ao

Rio de Janeiro. No princípio do século XIX, Nova Friburgo seguia a política de colonização elaborada por D. João VI, a qual consistia na

instituição de núcleos coloniais de povoamento em diversas regiões do país[...] uma estratégia que tinha por escopo um novo modelo econômico que não mais se basearia no latifúndio e no trabalho escravo. Objetivava-se que a colonização de territórios inabitados deveria ser feita por imigrantes estrangeiros, tendo em vista que possuíam capacidade técnica para a manufatura e tradição na agricultura, diferentemente do trabalhador brasileiro, considerado indolente, preguiçoso e pouco afeito ao progresso (CORRÊA, 2008, p. 40-1).

Nesta passagem, constata-se que o processo de colonização embora rompesse com o modelo plantation, lastreava-se pela rejeição à incorporação de trabalhadores alforriados, afro-brasileiros, por exemplo. Naquele momento, não se desarticulava a ideia de que a precarização de trabalhadores, escravizados ou não, quando submetidos ao processo de jornadas e condições de trabalho penosas, acabavam por serem violentados ao ponto de resistirem muito pouco a tais situações.

Para além disso, exaltava-se o contingente populacional excedente que viria da Europa ao Brasil como sendo portadores de uma aura progressista ao ponto de propiciarem uma revolução qualitativa nas condições de trabalho, produção e consumo. Ou seja, compreendia-se que os malefícios vivenciados pelo Brasil do século XIX não estava em sua relação periférica para com o modelo colonial, mas sim, na base populacional que construiu o que o país era.

A região de clima ameno e seco recebeu os 1.662 suíços em janeiro de 1820, embora já houvessem fazendeiros luso-brasileiros instalados, com destaque a um dos mais ricos latifundiários do país, o Barão de Nova Friburgo. O governo ficou responsável diretamente pela administração da colônia, distribuindo terras, animais, sementes e outros artefatos necessários para o estabelecimento dos suíços. No mesmo ano, um édito real transformou a Fazenda do Morro do Queimado em Freguesia de São João Batista da Vila de Nova Friburgo, uma homenagem ao local de procedência dos suíços (Fribourg), desmembrada de Cantagalo (CORRÊA, 2008: 45).

Todavia, após a Revolução Liberal em Portugal em 1820, D. João VI viu-se obrigado a retornar a Lisboa. Aqui, ressalta-se que a colônia friburguense era um projeto pessoal de D. João VI e o acontecimento de sua volta a Portugal, fez com que os suíços se vissem num ambiente que não favorecia suas demandas. Outros problemas, como a distribuição de terras, foram o ápice para que a colônia não lograsse sucesso, pois

A desigualdade na distribuição de terras, algumas de todo incultiváveis, consistindo em encostas e picos muito escarpados, fez com que somente uma minoria de colonos permanecesse nas fazendas. A população de 1.662 suíços em Nova Friburgo, em 1820, ficou reduzida a 632 em 1830. Alguns colonos migraram para Cantagalo e outros para a região de Macaé de Cima (CORRÊA, 2008, p. 47).

Corrêa (2008) revela que a diáspora dos suíços pelas cercanias pode ser caracterizada como a falência do projeto de colonização suíça em Nova Friburgo. Com a assinatura da Lei Áurea de 1888, o fluxo de imigrantes europeus ao Brasil aumentou significativamente para

substituição de mão-de-obra nas lavouras brasileiras. Ainda em 1824, Nova Friburgo recebeu um contingente de 343 alemães, caracterizando-a também como a primeira colônia germânica no Brasil, dando um novo impulso para a vida na localidade. Seguido dos germânicos, vieram os italianos, portugueses, espanhóis, turcos e japoneses.

A autora ainda declara que no fim do século XIX, Nova Friburgo recebera um elevado contingente de imigrantes que haviam se estabelecido no Rio de Janeiro, visto que a então capital federal passava por um momento de efervescência política, o qual culminou na Proclamação da República. Muitos destes imigrantes, principalmente portugueses e italianos, investiram em setores do comércio e indústria, colaborando para o soerguimento de uma nova elite na cidade (CORRÊA, 2008, p. 56). Além disso, epidemias eram resultadas pela insuficiente infraestrutura urbana carioca e, dentro dessa configuração, o clima de Nova Friburgo será novamente a prerrogativa para um fenômeno: o Turismo.

Costumes e estruturas: veranistas e visitantes sobem a Serra

A elite carioca havia herdado um hábito que a Família Real continuou desempenhando quando no Rio de Janeiro. Era costume de monarcas europeus possuir diversas propriedades que lhes serviriam de refúgio sob os mais diversos contratemplos. Sabe-se que o Rio de Janeiro sempre foi conhecido pelo seu clima escaldante, principalmente durante os verões. Ainda no século XIX, a Família Real para se refugiar das altas temperaturas cariocas rumava à Região Serrana fluminense, tendo como destino a localidade de Petrópolis.

Sobre os destinos serranos fluminenses na época, percebe-se que havia uma certa disputa pelos veranistas. Isso é identificado num

trecho de uma crônica de um jornal local, onde o escritor destacava com certo ufanismo a superioridade de Nova Friburgo frente às cidades de Petrópolis e Teresópolis:

É incontestável que a cidade de Nova Friburgo, não tem igual, pela excellencia do seu clima vivificador e pelas águas frescas e christalinas que rolam de suas cascatas. Não tem aqui a humidade da triste e decadente Petrópolis, nem a ventania incessante de estreita Theresopolis! Friburgo, aformosa cidade, a mimosa bonina das cidades do Estado do Rio de Janeiro, (...) conserva ainda a sua encantadora belleza primitiva, e jamais a perderá! (...) O poder humano jamais poderá estancar as águas tão puras como a mesma pureza, correndo nos regatos como precioso liquido vindo do Empyrio expressamente para aliviar as maguas e os soffrimentos (...) as mais lindas flores, cuja fragância robustece os fracos e anima os desalentados! A aragem branda, que mostra identificar-se com o sopro divino, emanando esse clima tão privilegiado que encerra a virtude de rediviver os que se acham na derradeira lucta da natureza com a morte, jamais cessará! Jamais! Só Deus o poderá fazer! (O Friburguense, de 25-02-1891 apud Corrêa, 200, p. 62-3)⁶.

É óbvio que o cronista não usou de sua imparcialidade quando tentou exaltar os encantos de Nova Friburgo. Todavia, esta cidade serrana teve a oportunidade de vivenciar o florescer do Turismo em pleno fim do século XIX. Sobre as características da cidade, Corrêa (2008) revela que os atrativos friburguenses eram exatamente seu clima, a natureza e a simplicidade de seus logradouros e residências. Entretanto, um dos fatores que impulsionou o Turismo em Nova Friburgo foi a construção da Estrada de Ferro Leopoldina.

⁶ A partir daqui, declara-se que o autor optou por manter o texto de acordo com o original citado pela autora.

Inicialmente, a Estrada de Ferro Leopoldina chamava-se Estrada de Ferro Cantagalo. O contrato para a execução da ferrovia foi celebrado em 21 de outubro de 1857, tendo como proponentes o primeiro barão de Nova Friburgo, Antônio Clemente Pinto, juntamente com Cândido José Rodrigues Torres e Joaquim José Santos Júnior, sob a concessão do governo da então província do Rio de Janeiro. O primeiro trecho ligava Porto das Caixas (Itaboraí) à Raiz da Serra de Nova Friburgo (Cachoeiras de Macacu) e foi inaugurado em 22 de abril de 1860 (CORRÊA, 2008, p. 57). Corrêa (2008) também revela que a justificativa para a construção desta ferrovia era o escoamento da produção do café produzido na região de Cantagalo, cuja propriedade em sua maioria era do mesmo barão de Nova Friburgo.

O segundo barão de Nova Friburgo, Bernardo Clemente Pinto Sobrinho, celebrou um contrato com a presidência da província do Rio de Janeiro para o prolongamento da Estrada de Ferro Cantagalo a Nova Friburgo em 12 de março de 1870. Três anos após, o trecho entre Raiz da Serra a Friburgo foi inaugurado com a presença de D. Pedro II e do mesmo segundo barão. Em 26 de janeiro de 1877, a província do Rio de Janeiro encampou a Estrada de Ferro Cantagalo, sendo esta adquirida pela Companhia Estrada de Ferro Leopoldina em 25 de agosto do mesmo ano. Depois de mais de uma década, em 12 de novembro de 1898, ingleses obtiveram a companhia, passando a ser denominada The Leopoldina Railway Company Limited (CORRÊA, 2008, p. 58). Antes mesmo dos ingleses adquirirem a Estrada de Ferro Leopoldina, mais estações foram inauguradas, quando havia, em 1895,

12 estações ferroviárias que serviam Nova Friburgo e cercanias (CORRÊA, 2008, p. 60).

A instalação da rede ferroviária para escoar a produção agrícola da região, decerta forma, beneficiou diretamente o setor turístico de Nova Friburgo. O hábito de rumar às regiões de clima ameno durante o verão, deixado pelos monarcas lusitanos que vieram se estabelecer no Brasil no início do século XIX, influenciou de sobremaneira o estabelecimento do fluxo turístico a Nova Friburgo. Os chamados veranistas eram os membros da elite carioca, que deixavam a cidade do Rio de Janeiro para passar a temporada de verão em cidades serranas fluminenses. O trajeto começava no

(...) Rio de Janeiro, [onde] embarcava-se na estação marítima da Leopoldina, no Largo da Prainha, cruzando de barco a Baía do Rio de Janeiro – atual Baía de Guanabara -, com destino a Niterói. Nesse município, pegava-se o trem na Estação Ferroviária de Santana de Maruí, passando por diversas estações até chegar a Porto das Caixas, onde a linha férrea bifurcava à direita para Campos e à esquerda para Cantagalo. No trajeto para Cantagalo, passava-se pela Baixada Fluminense, chegando a Cachoeiras de Macacu, onde, a partir de então, se fazia o traslado dos passageiros para um trem munido de cremalheira⁷ [sic], para mais facilmente subir a serra. No ponto mais elevado da serra, a 1.086 metros de altitude, havia uma parada em uma pequena estação, onde finalmente o trem descia, seguindo o Rio Santo Antônio até chegar no núcleo urbano [de Nova Friburgo] (CORRÊA, 2008, p. 58).

Corrêa (2008) revela que a viagem de Niterói para Nova Friburgo poderia demorar, no mínimo, algo em torno de 3 horas e meia.

⁷ Especialistas e ferroviários afirmam que o ramal de Cantagalo nunca fora servido pelo sistema de cremalheiras.

Havia um trem que saía de Santana do Maruí às 7 horas da manhã e chegava a Friburgo às 10h37. Na época, os passageiros também podiam dirigir-se a Friburgo através do trem misto (passageiros e cargas), o qual partia também da estação niteroiense às 10 horas da manhã e chegava a Nova Friburgo às 16 horas. Esta era a opção mais demorada devido as constantes paradas nas mais diversas estações ferroviárias que havia no Ramal de Cantagalo. Para os turistas que desejavam subir a serra nos fins de semana, havia a composição que, aos sábados, partia de Niterói às 16 horas, chegando em Nova Friburgo às 19 horas. Às segundas-feiras, o retorno era possível com o trem que saía de Friburgo às 6 horas da manhã, chegando a Niterói às 9h05 (CORRÊA, 2008, p. 58-9).

As estações ferroviárias eram palco das paradas durante o percurso de Niterói a Nova Friburgo, possuindo um comércio de alimentos e bebidas para os passageiros. Corrêa (2008) diz que “conforme a época do ano, consumiam-se frutas como cambucá, laranja, tangerina, lima, limão-doce, jabuticaba, fruta-do-conde, banana, abacaxi, melancia, sapoti, abacate e roletes de cana” (idem: 59, linhas 7 - 10). Tanto os botequins das estações, como os tabuleiros dos ambulantes ofereciam quitutes e bebidas diversas. Ressalta-se que na estação de Nova Friburgo havia uma iguaria de origem portuguesa que confirma a presença pujante deste povo na serra fluminense: o bolinho de bacalhau.

A principal estação de Nova Friburgo ficava na antiga Rua General Argolo, cujo nome atual é Alberto Braune. Nesta rua se contra

inúmeros empreendimentos comerciais, inclusive nos dias de hoje. Corrêa (2008) relata que

Nos estabelecimentos mais sofisticados, como as joalherias e relojoarias, comercializavam-se brincos e bichas de brilhantes, alfinetes de ouro, brilhante para gravata, pulseiras e adereços em brilhantes, argolões africanos em ouro, relógios com chatelaine para senhoras, correntes de plaquê, relógios Pateck Phillippe, James Pool, Robert Rosckel, Humbert Ramus, International Wastch, todos em ouro, além de outros artigos de luxo (*idem*, p. 67).

A presença desse tipo de comércio relatado acima revela um contingente representativo de pessoas abastadas em Nova Friburgo, assim como a oferta de produtos que já faziam parte da rotina dos veranistas provenientes do Rio de Janeiro.

O prédio que abrigava a estação ferroviária foi inaugurado em 1873 por D. Pedro II. Porém, o edifício da velha estação foi demolido, dando lugar a um novo em estilo colonial que fora inaugurado no dia 2 de junho de 1935, passando a se chamar Estação de Passageiros da Leopoldina Railway (CORRÊA, 2008, p. 63). Entre suntuosos chalés, a antiga Rua Gal. Argolo também abrigava hotéis e pensões nas cercanias da estação ferroviária. Sobre os meios de hospedagem da época, Corrêa (2008) diz que

(...) o Hotel Friburguense e a Pensão Martinho, que ficavam em frente à estação de trem. Nessa rua também se localizava o charmoso Hotel Engert, cujo café era freqüentado pela elite da cidade, além de hospedar inúmeras autoridades políticas, judiciárias e capitalistas (*idem*, p. 77).

A Praça Paissandu também apresentava interessantes espaços de sociabilidade que serviam tanto os cidadãos friburguenses, quanto os turistas

(...) o Hotel Leuenroth ficava na Vilagem Leuenroth, próximo à Praça Paissandu. Esse hotel, localizado na rua do mesmo nome, era um dos mais antigos da cidade e foi construído entre as décadas de 1930 e 1940 do século XIX [sic] (*ibidem*).

Vale também ressaltar a importância turística de outro local: a antiga Praça 15 de Novembro, cujo nome atual é Praça Getúlio Vargas. Juntamente com a antiga Gal. Argolo, formavam o que Corrêa classifica como o bulevar friburguense. Na antiga Praça 15 de Novembro, onde havia o Solar do Barão de Nova Friburgo, ficavam o Hotel do Baiano, o Hotel Prata, a Pensão Nascimento e o tradicional Hotel Salusse. Ainda sobre este último meio de hospedagem, Corrêa (2008) cita que este fora um dos únicos sinais de prosperidade dos colonos suíços. A família Salusse, originária da Suíça, comandava o hotel homônimo cujas referências ressaltam-no como

(...) o tipo de padrão de hotel daquele tempo (...). Realçava a austeridade da casa, a presença infalível, às horas que precedem o entardecer, na extensa sacada que pela frente comunicava as salas do pavimento superior, de três velhinhas muito brancas e muito iguais, que se enfileiravam. Eram as velhas Salusse, proprietárias da histórica e venerável mansão, cujas fisionomias de autênticas suíças, em que se confundiam mães e filhas, transparecia toda a bondade ingênita da raça a realçar a nobreza da própria estirpe (...). Todo esse aspecto patriarcal do ambiente não imperava a radical transformação que se operava na época do verão (...). Bem freqüentado por uma elite social que abalava o Rio de Janeiro aos primeiros calores do estio apossada pelo pavor da febre amarela, regurgitante de hóspedes que de toda parte acorriam às duchas de que (...) a cidade mantinha então o privilégio, o Hotel Salusse era realmente o clou social e o centro da season (VALLE FILHO, 1928: 61-70 *apud* Corrêa, 2008, p. 87-8).

Como se verifica na passagem acima, as moléstias que eram causadas pela insalubridade do Rio de Janeiro do fim do século XIX, assim como as altas temperaturas que assolavam esta cidade [inclusive na atualidade], incentivaram a formação de um fluxo turístico que tinha como destino Nova Friburgo. Ainda sobre o Salusse, após 1900 o hotel entra em declínio devido à morte da madame Salusse, também conhecida como Grand-Maman. Com a fim deste meio de hospedagem, a edificação dá lugar a uma série de empreendimentos, com destaque para o Cassino Friburgo e a Sociedade Musical Euterpe (CORRÊA, 2008, p. 88).

A expansão da rede ferroviária permitiu também o desenvolvimento do turismo de saúde em Nova Friburgo. Com um clima agradável e ameno durante os verões, muitas pessoas que eram acometidas por doenças diversas procuravam refúgio e tratamento nesta cidade serrana. Um dos ilustres turistas que se hospedaram no Hotel Salusse foi o escritor Machado de Assis em 1879. Todavia, o empreendimento que mais agregava à imagem de Cidade Salubre à Nova Friburgo era, sem dúvida alguma, o Instituto Sanitário Hidroterápico.

Conhecido vulgarmente como Estabelecimento de Duchas, o Instituto Hidroterápico foi construído no ano de 1870 pelo médico napolitano Carlos Éboli, por Theodoro Gomes e pelo Dr. Fortunato, contando com inúmeras termas curativas. Os procedimentos para os pacientes consistiam em intensas caminhadas, as quais tinham a finalidade de provocar a reação preconizada pelos hidroterapêutas, seguidas de famosas duchas frias. Os pacientes eram submetidos a

constantes banhos, aspersões e aplicações de toalhas molhadas, assim como a ingestão de abundante quantidade de água fria ou gelada. Esses recursos eram associados a sudoríferos energéticos, massagens prolongadas, caminhadas em ladeiras e alimentação balanceada. Considerado o melhor do país por reunir equipamentos e instalações de qualidade, assim como condições climáticas ideais, o Instituto Hidroterápico de Nova Friburgo era promovido por diversos meios de comunicação da época, como no trecho a seguir

Está evidentemente provado pelos fatos e reconhecido pelas sumidades médicas que as duchas curam radicalmente as pessoas que soffrem de enfraquecimentos, dispepsias, moléstias nervosas, tuberculose, beribéri, rheumatismo, bronchites, e outras moléstias (O Friburguense, de 09-10-1892 apud Corrêa, 2008, p. 90).

A ferrovia também dinamizou a vinda de estudantes do Rio de Janeiro e outras partes do país. Apesar do cenário friburguense evidenciar uma grande quantidade de analfabetos, o século XIX ainda revelava o grande abismo social entre as classes populares compostas por agricultores, escravizados recém-libertos e proletários, todos desguarnecidos de serviços públicos básicos; e a elite que desfrutava do que havia de melhor para a época. Nova Friburgo possuía uma rede educacional que atraía diversos membros das famílias mais abastadas, com destaque para os netos do visconde de Ouro Preto, o filho de Rui Barbosa e também o poeta Carlos Drummond de Andrade (CORRÊA, 2008, p. 121 – 136).

Algumas reflexões sobre a memória turística friburguense do século XIX

Ainda no fim do século XIX, percebe-se a emergência do setor de hospitalidade comercial (CAMARGO, 2003) de Nova Friburgo. Corrêa (2008) pontua quatro fatores primordiais que deram impulso ao desenvolvimento do Turismo em Nova Friburgo: a inauguração em 1873 do trecho ferroviário entre Cachoeiras de Macacu e Nova Friburgo; a busca da elite carioca por locais de clima mais ameno; a procura por tratamentos hidroterápicos que proporcionasse cura aos acometidos por doenças como a tuberculose e o beribéri; e a cultura das férias, proporcionada pela mudança cultural que a europeização de camadas médias e burguesas da população brasileira era submetida na época (*idem*, p.146-7).

Como resultado, Nova Friburgo presenciava a emergência de uma classe que investia nos setores hoteleiro, comercial e industrial. Diferentemente de outras regiões do Rio de Janeiro, em Nova Friburgo a elite local não tão somente composta pelos latifundiários. A ferrovia que ligaria Cantagalo a Niterói, passando por Nova Friburgo, cuja finalidade inicial era o escoamento da produção agrícola local, foi um dos pilares que viabilizou o processo de desenvolvimento turístico friburguense. Ainda no fim do século XIX, era possível que pessoas dotadas de renda e tempo livre pudessem desfrutar de um fim de semana na “Cidade Salubre”.

Outro ponto de interessante análise está em torno da nulidade de incentivos por parte das mais diversas esferas de governo ao Turismo em Nova Friburgo, visto que o papel fundamental para o

estabelecimento dessa atividade na localidade partiu da iniciativa direta dos hoteleiros, donos dos meios de restauração, cura, ferroviários e do entretenimento. Até onde se sabe, carecem maiores pesquisas para dar conta se esse elemento é de todo verídico, posto que Nova Friburgo tem em sua concepção a concessão de terras e insumos, uma espécie de cota dada aos suíços, embora sem muito sucesso para a maioria deles.

A década de 1960 marca o fim do transporte ferroviário para Nova Friburgo. Em 15 de julho de 1964, o trem de passageiros para Nova Friburgo foi desativado. O ano de 1967 marca o fim das atividades no trecho ferroviário que servia Nova Friburgo, onde não apenas as composições de passageiros deixaram de funcionar, como também as de cargas (ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS, 2010). Contudo, o transporte ferroviário deixou um legado que Nova Friburgo leva consigo até os dias de hoje. O prédio que serviu de estação ferroviária, construído na década de 1930, atualmente é a sede do governo municipal friburguense. A necessidade de meios de hospedagens para abrigar os visitantes ainda no fim do século XIX, deixou para o município a segunda maior rede hoteleira do estado do Rio de Janeiro durante o início do século XXI (PEREIRA, 2004, p. 31).

Atualmente, Nova Friburgo carece de sua memória turística, demonstrando como uma localidade no interior do Rio de Janeiro pode se beneficiar da atividade turística em pleno século XIX. Numa época em que o Brasil passava a consolidar sua independência política, o transporte ferroviário possibilitou o deslocamento de levas de turistas para Nova Friburgo, fomentando uma série de empreendimentos para hospedar, alimentar, curar e entreter o visitante. Destarte, este sucinto

recorte histórico dos benefícios que uma ferrovia planejada, inicialmente, para o escoamento da produção agropecuária de Nova Friburgo e região, dá um pequeno passo para uma missão maior: recompor a memória turística do interior do Rio de Janeiro e alertar para a necessidade de políticas públicas que fomentem o setor turístico local.

Mesmo após quase 10 anos, pouco se avançou no que diz respeito à memória do turismo e da hospitalidade comercial do município.

REFERÊNCIAS

- ANDRADE, P. L. A expansão da atividade turística e a retração da atividade agrícola em São Pedro da Serra – Nova Friburgo/RJ. In: **XIX Encontro Nacional de Geografia Agrária**, São Paulo, 2009.
- Camargo, L. O. L. Os domínios da hospitalidade. In: Dencker, A. F. M.; Bueno, M. S. (org.). **Hospitalidade: cenários e oportunidades**. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2003.
- CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO D. JOÃO VI. **História** – Europa do século XIX. Disponível em: <http://www.djoaovi.com.br/index.php?cmd=section:historia>. Acessado em 20 de junho de 2010.
- CORRÊA, M. J. B. **O Cotidiano de Nova Friburgo no final do Século XIX: Práticas e Representações Sociais**. Rio de Janeiro/RJ: Educam, 2008.
- D'ONOFRE, D. G. A ferrovia que constitui um destino turístico no século XIX: a Estrada de Ferro Leopoldina e Nova Friburgo. In: **XI Seminário Nacional de Preservação e Revitalização Ferroviária**. Rio de Janeiro, 2010.
- D'ONOFRE, D. G. Uma análise da situação do turismo rural nos distritos de Lumiar e São Pedro da Serra em Nova Friburgo (RJ). **Monografia de conclusão de curso de bacharelado em Turismo**. Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2010.
- D'ONOFRE, D.G. Hospitalidade de famílias rurais na Serra Fluminense: olhares de anfitriões”. **Dissertação de Mestrado em Desenvolvimento Rural**. Faculdade de Ciências Econômicas: Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2013.
- ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS. **Estações Ferroviárias do estado do Rio de Janeiro**. Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/index_rj.htm. Acessado em 20 de junho de 2010.
- GRINOVER, L. 2002. Hospitalidade: um tema a ser reestudado e pesquisado. In: Dias, C. M. M. (org.). **Hospitalidade: reflexões e perspectivas**. Barueri, SP: Editora Manole, 2002.
- HECHT, J. **A Imigração Suíça no Brasil 1819 - 1823**: Descrita por um participante. Tradução de Armino L. Müller. Nova Friburgo: Missão Primícia, 2009.
- PEREIRA, J. L. G. **Juventude Rural**: para além das fronteiras entre Campo e Cidade. Tese de Doutorado. UFRRJ/CPDA. Seropédica/RJ, 2004.

APONTAMENTOS SOBRE O PRIMEIRO VOO INTERNACIONAL REGULAR DA PARAÍBA, MARCO NO DESENVOLVIMENTO TURÍSTICO ESTADUAL

PAKMAN, Elbio Troccoli
ARAÚJO, Jyn Louise de Mendonça

O presente trabalho é fruto de uma pesquisa elaborada em mais de um ano: inicialmente, como Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) de Graduação de Turismo da Bacharela Jyn Araújo, sob orientação do Prof. Dr. Elbio Pakman, na Universidade Federal da Paraíba (UFPB), defendido com sucesso e ampla repercussão, em 09 de novembro de 2018 (ALMEIDA, 2018); a partir dele resultou no texto aqui apresentado, em coautoria, versão revisada e ampliada de trabalho submetido para apresentação no XV Seminário ANPTUR 2018, realizado entre 19 e 21/Setembro/2018, na Universidade Anhembi-Morumbi, São Paulo, SP.

Trata-se de investigação sobre as circunstâncias que possibilitaram a implantação da primeira rota internacional regular no Aeroporto Internacional Castro Pinto e os benefícios daí advindos para a capital paraibana, João Pessoa, e a região que a recebe.

No contexto da política nacional de apoio ao turismo existiu, até finais de 2018, um direcionamento à promoção das capitais, inclusive aquelas ainda não inseridas nas rotas internacionais, como

determinado pelo Programa de Regionalização do Turismo (BRASIL, 2013). Na Paraíba, o governo estadual tem envidado esforços em prol da abertura da malha aérea internacional para o estado, aproveitando o fato de que ele se enquadra dentro de uma política nacional que privilegia os países latino-americanos e Estados Unidos enquanto fatores determinantes para incrementar o turismo no Brasil.

Conforme sintetizou Vinicius Lummertz, presidente do instituto Embratur, “a ampliação de voos internacionais é um dos principais pontos da agenda governamental do Instituto e do Ministério do Turismo” (EMBRATUR, 2017). Com tal esforço, o governo esperava dotar o país com nada menos que 391 novos voos internacionais em 2017; sendo que, de janeiro a outubro de 2017, nove cidades, inclusive João Pessoa, já tinham recebido essas novas frequências (EMBRATUR, 2017). Vale frisar que não se tratou de mera distribuição igualitária de frequências; no caso da Paraíba, isso representou uma quebra de paradigma, já que a capital paraibana não constava do rol dos destinos potenciais de qualquer novo voo internacional regular, pois jamais fora receptor de um, situação que, para ser então revertida, demandaria esforços técnicos e despesas extras vultosas.

Acontecimento similar - também parte dessa política de expansão de rotas - acabou inserindo no mapa de voos internacionais a capital de Sergipe: Aracaju teve seu primeiro voo internacional regular - Buenos Aires – Salvador – Aracaju – Salvador – Buenos Aires (BUE-SSA-AJU-SSA-BUE) - em 04/11/2017 Entretanto, diferentemente do voo na Paraíba, o voo sergipano não era triangular (volta por caminho

diferente), e sim de modelo clássico (volta por onde foi): ida Buenos Aires a Aracaju (G3-7490) e volta Aracaju a Buenos Aires (G3-7491), ambos os trechos com escala em Salvador.

Joaquim Neto, analista de Inteligência Competitiva da Embratur, em avaliação de outubro de 2017, assim resumiu as vantagens de voos diretos: “As novas frequências diretas facilitam e geram maior interesse do visitante internacional. Além disso, geram uma maior concorrência, descentralizando os portões de entrada, o que pode aumentar a procura para diferentes regiões do País”. (EMBRATUR, 2017) Contudo, a efetivação de tal estratégia enfrenta dificuldades adicionais e imprevisíveis quando se trata de mudar radicalmente um panorama já estabelecido: passar de aeroporto meramente nacional para um aeroporto internacional ativo.

A verificação das colocações acima no caso concreto do novo voo internacional G3-7702, da Gol Linhas Aéreas Inteligentes, interligando João Pessoa e a capital argentina, Buenos Aires, e em operação a partir primeiro de julho de 2017, é o objeto geral de estudo do presente trabalho.

METODOLOGIA

A análise proposta é claramente um estudo de caso que demanda muita pesquisa de campo e possui objeto muito bem definido, com início e desenvolvimento claros. Trata-se de pesquisa pioneira, já que resta comprovada a inexistência de estudos similares sobre o caso. As principais cidades do país há muito contam com voos internacionais, de início realizados por empresas estrangeiras, principalmente

européias, que voavam para o Brasil. Na qualidade de implantação do primeiro voo internacional, em aeroportos comparáveis com o da capital paraibana, foi encontrado apenas o caso do voo que liga Aracaju a Buenos Aires, mas também é muito recente e, até a finalização do presente capítulo, carece de qualquer estudo a seu respeito. Em relação a estudos gerais de contextualização os autores deste texto decidiram evitar trazer trechos repetitivos que nada acrescentam e que serviriam apenas para “cumprir a tarefa” de apresentar uma revisão bibliográfica, que aqui seria meramente formal, porém academicamente irrelevante.

Assim, a exposição inicia-se entrando diretamente na matéria. O primeiro passo estabelecido foi a recuperação dos fatos, isto é, apresentar a história factual do acontecido, pois somente com esse panorama esclarecido é que se pode ter ideia da contextualização e detectar o que está faltando buscar, ou seja, o que vai se pesquisar, as perguntas a serem colocadas na pesquisa.

Para esta fase inicial foi feita uma ampla pesquisa documental, na qual foi verificada a fragilidade das notícias publicadas na imprensa e em *sites* e *blogs* diversos, pois, amiúde, as informações se mostraram incompletas e incongruentes, além de carecerem de qualquer poder analítico e explicativo. A opção foi checar todas as informações, na medida do possível, procurando o mesmo fato em mais fontes (quando não se trata de uma fonte copiando/reproduzindo outra fonte), e particularmente coletando as dúvidas para inserir nos roteiros das entrevistas que posteriormente iriam ser feitas com as instituições e autoridades.

À medida que o histórico do voo estava sendo construído também foram aparecendo os personagens da trama, aquelas instituições e atores que tinham o que relatar, detentoras das informações de que o estudo precisaria para poder, uma vez adequadamente ordenadas e processadas, avaliar, opinar e concluir com fundamento.

Assim foram detectados todos os atores, tanto os internos ao aeroporto, quanto aqueles externos relacionados com o novo voo. Internamente ficou evidente que o principal responsável pelas medidas tomadas no aeroporto foi a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO, que comandou o processo das adaptações técnicas no local, e que envolviam instituições autônomas tais como a Receita Federal, a Polícia Federal e o Sistema de Vigilância Agropecuária Internacional – VIGIAGRO, que antes só tinham presença muito esporádica nas atividades do aeroporto. Já a Agência Nacional de Vigilância Sanitária – ANVISA, não precisou praticamente de qualquer adaptação, pois tem atuação permanente no aeroporto, e um novo voo, de caráter semanal, não representa um aumento significativo do volume de suas atividades.

Por outro lado, deve ser observado o papel chave desempenhado pela empresa aérea GOL – Linhas Aéreas Inteligentes, que é a responsável pelo voo G3-7702 e é assim a protagonista do primeiro voo regular internacional do aeroporto Castro Pinto e da Paraíba em geral. De fundamental importância foi a entrevista pessoal concedida pela Diretoria de Assuntos Institucionais na própria sede da empresa, Claudio Neves Borges, no aeroporto de Congonhas (São

Paulo), que proporcionou extensa informação e assinalou importantes caminhos de pesquisa que, de outro modo, não teriam sido considerados. Seu colaborador, especialista em transportes e operação de aeroportos, Sr. Marcos Tognato, também participou ativamente da entrevista.

Finalmente, uma série de outros atores tiveram diversos papéis importantes na efetivação e posterior desenvolvimento deste empreendimento: a própria INFRAERO, o governo do Estado da Paraíba e seu braço específico para o turismo, a Empresa Paraibana de Turismo – PBTur, a Associação Brasileira da Indústria de Hotéis – ABIH e seus associados; a agência Luck Receptivo – João Pessoa; assim como jornalistas de turismo e outras personalidades do Estado, de municípios e da capital.

Importante frisar que cada entrevista foi meticulosamente preparada antes de sua efetivação, e mesmo assim foi necessário retomar cada contato mais de uma vez, geralmente por telefone ou mesmo correio eletrônico, para esclarecimentos suplementares. As informações assim consolidadas foram sistematicamente analisadas, e após acurada análise incorporadas ao texto deste capítulo.

Além dos fatos e opiniões levantados, foi obtida uma quantidade relevante de material estatístico que, ao ser devidamente elaborado, tem sido subsídio importante para avaliar o impacto e desdobramentos desse grande empreendimento para o turismo da Paraíba.

Completam a coleta de dados para esta pesquisa, as informações de diversas entrevistas com funcionários da PBTur, da

INFRAERO, da Gol Linhas Aéreas, da Receita Federal, da Polícia Federal, da Anvisa, da VigiAgro, da ABIH-PB, de hotéis, de agências de viagens receptivas, de prefeituras, e com outras partes interessadas.

APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS

O sonho e meta de toda cidade, de grande e médio porte – principalmente se capital estadual –, é dispor de uma afluência considerável de visitantes, em particular chegando por via aérea, procedentes de dentro do país e do exterior. Na Paraíba não tem sido diferente, e o esforço por ampliar a malha aérea tem sido permanente, com bons resultados na ampliação das frequências nacionais. Entretanto, a Paraíba não passou a dispor de um aeroporto com a designação de internacional até o ano 2000 (portaria N° 468/GC-5, de 02 de Agosto de 2000), quando o Comando da Aeronáutica incluiu o aeroporto Castro Pinto entre os aeroportos internacionais do Brasil, e sem voos internacionais regulares até 2017, com apenas alguns pouquíssimos voos internacionais até então.

Os maiores esforços para trazer rotas internacionais regulares para a Paraíba de fato começaram em 2011, quando um novo governo tomou posse, nomeou uma jornalista dinâmica como diretora presidente da PBTur, e desde então a abertura do Aeroporto Internacional Castro Pinto para voos internacionais passou a ser um dos eixos de trabalho da nova gestão.

As primeiras grandes tentativas

A primeira grande tratativa de voo internacional regular da Paraíba foi com a Transportes Aéreos Cabo Verde – TACV. Em 2015,

a Paraíba esteve muito perto de receber seu primeiro voo regular internacional. Esse voo da TACV interligaria Cabo Verde, de onde partiria às sextas-feira para João Pessoa e Recife, com retorno para a cidade de Santa Maria, na ilha de Sal, de cujo aeroporto teria conexões imediatas para quatro cidades europeias: Amsterdã (Holanda), Lisboa (Portugal), Milão (Itália) e Paris (França). Tal solução representaria uma via de escoamento de passageiros da região nordestina para essas importantes metrópoles europeias, canalizando o fluxo regional através de aeroportos da região. A Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC já tinha dado sua aprovação para a execução do projeto, que devia começar a operar em dezembro de 2015. Devido à iminência da operacionalização da nova rota, o Aeroporto Internacional Castro Pinto providenciou seu alfandegamento para poder operar voos internacionais regulares, estrutura que até então não tinha. O começo dos voos, previstos para finais de 2015, fora inicialmente adiado para abril de 2016 e posteriormente cancelado *sine die*. A PBTur atribui esse desfecho aos desdobramentos da crise econômica e política que tomou conta do Brasil justamente a partir do ano de 2015. (ClickPB, 2015; 17/04/2018; Panrotas, 2015; Presstur, 2018; TACV, 2018)

Enquanto essa tentativa com a TACV era trabalhada, o governo da Paraíba, através da PBTur, fazia paralelamente outras negociações, em especial com a Gol Linhas Aéreas Inteligentes.

Os contatos concretos que prosperaram até chegar à realização da primeira rota aérea internacional regular da Paraíba, foram iniciados durante a 44ª edição da “Abav Expo”, de 29/09 a 01/10/2016, no Pavilhão de Exposições do Anhembi, em São Paulo. A comitiva

paraibana na oportunidade entrou em contato com todas as empresas aéreas com alguma possibilidade de estabelecer linha direta com a Paraíba, e só a GOL teve, desde o início, ótima receptividade e demonstração de interesse real e não meramente hipotético ou declarativo. (informação verbal, entrevista concedida por Ruth Avelino, presidenta da PBTUR, 17/04/2018)

O sucesso das negociações

Após anos de diversas tratativas e negociações, chegou-se, num contexto nacional favorável à abertura de novas rotas aéreas internacionais, a um acordo concreto com a GOL, através de um protocolo de intenções no qual o Governo da Paraíba e a GOL colocavam as condições para a viabilização da implantação do voo. Em resumo, a ideia era ampliar o fluxo de passageiros para a nova rota com viajantes também provenientes de outras cidades, que fariam conexão em João Pessoa. A assinatura do convênio entre a GOL e o governo da Paraíba aconteceu no dia 7/03/2017. (PARAÍBA, 2017).

O voo acertado ficou da seguinte forma:

Quadro 01. Horários de saída e de chegada do voo triangular G3-7702, por trecho.

sempre e só aos sábados	trecho		
	BUE - JPA	JPA - MCZ	MCZ - BUE
hora de saída - chegada	12:35 – 17:35	18:15 - 19:05	19:45 -00:50*

Fonte: GOL. Disponível em <<https://www.voegol.com/>> Acessos em: diversas datas em 2017 e 2018.

Legendas: BUE: Buenos Aires; JPA: João Pessoa; MCZ: Maceió (códigos aeroportuários na versão IATA)

Para os dois primeiros meses de operação, foi amplamente divulgado que teria um preço promocional em torno dos US\$ 290, ida e volta, mais taxas. Posteriormente os preços seriam estipulados pela área comercial, conforme estratégia empresarial em função do

comportamento do mercado, como é usual na economia nacional e na área das companhias aéreas. (PORTAL CORREIO, 2017)

Por meio do acordo bilateral com a GOL, e a título de incentivo direto, o governo paraibano comprometeu-se a reduzir de 18% para 6% a alíquota do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços – ICMS, para combustível de todas as aeronaves da companhia que abasteçam no aeroporto local e que sejam devedoras desse imposto (que no caso, beneficia o abastecimento para voos nacionais, já que os internacionais são isentos). Este tem sido um ponto crucial nas negociações, já que o Estado da Paraíba está reduzindo substancialmente o valor do imposto ao qual tem direito. É uma “renúncia fiscal” da Secretaria da Fazenda – SEFAZ, como costumam denominar este tipo de operação as secretarias de finanças. Por sua parte, a empresa aérea, dentro dos compromissos então assumidos, além de iniciar a operação internacional com a Argentina, se compromete a ampliar seus voos de/para Joao Pessoa, para também atender conexões da nova rota internacional. (G1PB, 2017)

Providências no aeroporto Castro Pinto para receber voos internacionais

Foi somente em 2008 que terminou uma série de reformas de ampliação e modernização do aeroporto. Trouxe novas salas de embarque, mais posições de check-in, climatização generalizada, novos escritórios tanto para a administração aeroportuária quanto para as companhias aéreas, órgãos públicos, estacionamento melhorado, praça de alimentação, mais lojas de varejo aeroportuário e, principalmente, reforços na pista de pousos e decolagens e na pista de taxiamento, bem

como no pátio de estacionamento das aeronaves. Finalmente o aeroporto ficou capacitado para acolher aeronaves de grande porte, inclusive de voos internacionais. (INFRAERO, 2017a).

Estavam, assim, criadas as condições necessárias para receber voos internacionais, para o equipamento começar a operar diretamente com o exterior, e não apenas com voos nacionais. Porém, essa expectativa de longa data só veio a se tornar realidade em 2017, com a operacionalização do voo da GOL G3-7702.

Para tornar possível o recebimento do voo internacional, a INFRAERO teve que adotar várias medidas para a presença ou adequação de instituições encarregadas da nacionalização dos voos (Polícia Federal, Receita Federal e VigiAgro), órgãos públicos que não tinham presença regular ou não vinham agindo nas operações, justamente por este carecer de voos internacionais. Esse tipo de voo muito raramente fazia pouso no local, apenas alguns poucos do tipo *charter* e aeronaves particulares (em média 4 pousos anuais, no período 2012-2016). (INFRAERO, 2017b).

Como o aeroporto até 01/07/2017 não era alfandegado, a Receita Federal também teve que fazer mudanças e se adaptar aos requerimentos do voo internacional regular, incluindo a criação da infraestrutura para o tradicional encaminhamento dos passageiros para o setor correspondente: “a declarar” ou “nada a declarar”.

Já para o despacho de bagagens prévio ao embarque de passageiros, foi necessário providenciar um segundo equipamento de Raios-X para dar conta satisfatoriamente da operação de embarque de bagagens nos voos internacionais. Diferentemente dos nacionais, cujo

despacho de bagagens é operado pelo próprio pessoal da INFRAERO, o desembarço de bagagens para voos internacionais só pode ser feito por agentes da Agência de Proteção da Aviação Civil – APAC, únicos credenciados para verificação de bagagens e outorga do selo de autorização. (informação verbal, entrevista concedida por João P. Alcântara, gerente de aeroporto da GOL, em 16/03/2018).

A Polícia Federal reforçou sua presença e destacou agentes especiais, capazes de cuidar adequadamente dos processos de ingresso e saída de passageiros do/ao exterior.

A VigiAgro destacou pessoal (dois auditores fiscais federais agropecuários, sendo um agrônomo e um veterinário) especialmente para receber este novo voo.

A campanha de marketing promocional em torno do novo voo

A inauguração do novo voo internacional regular – por acreditar-se que poderia constituir um marco significativo para o desenvolvimento do turismo da Paraíba – esteve rodeada de muitos cuidados. Uma série de ações foram combinadas e programadas pelas diferentes partes diretamente envolvidas, tais como o Estado da Paraíba, por meio da PBTur e a Secretaria de Comunicação Institucional – SECOM, a GOL e os hoteleiros da Paraíba, bem como a assessoria para promoção do Brasil adjunta à embaixada do Brasil em Buenos Aires.

Do lado da Paraíba, desde o início, a ideia era a de executar na Argentina, antes e durante a fase inicial do projeto, uma ampla divulgação dos potenciais turísticos locais, com o objetivo de atrair mais visitantes para o estado. Pelo governo paraibano, coube à PBTur,

e em particular à sua presidente, Ruth Avelino, estar à frente dessa campanha, com ampla participação do setor de imprensa desta entidade.

Era grande a preocupação em garantir o sucesso de empreendimento e para tanto foram programadas, na Argentina, diversas ações promocionais. Na campanha de divulgação, iniciada em junho de 2017 e que foi até dezembro desse ano, era possível ver *outdoors* em 30 estações de metrô, *spots* em rádios, inserções diversas em sites das operadoras e redes sociais (ARAÚJO, 2018).

Preliminarmente, a PBTur promoveu o lançamento do voo, no dia 14/06/2017, com um evento na Embaixada do Brasil na Argentina, cuja assessoria para promoção do Brasil teve destacado papel durante toda a negociação. No ato solene, muito concorrido, estavam presentes o governador paraibano Ricardo Coutinho e várias outras autoridades do estado, bem como o vice-presidente da GOL, Eduardo Bernardes e representantes do Instituto Brasileiro de Turismo – EMBRATUR, entre eles Gilson Lira, à frente da Diretoria de Inteligência Competitiva e Promoção Turística, que teve destacada atuação nas articulações de bastidores. Um *workshop* paralelo, nos recintos da própria embaixada, promoveu o contato entre agentes de viagens e operadores de turismo da Argentina e empresários hoteleiros da Paraíba.

Na oportunidade foi também apresentada a campanha “Destino Paraíba – Muito Mais Que Sol e Mar”. Uma equipe da PBTur esteve na capital argentina oferecendo capacitação para agentes de viagens

locais justamente sobre o “Destino Paraíba” (SPOTTER IN JPA, 2017).

Acolhida aos passageiros de/para Buenos Aires no aeroporto Castro Pinto

Já para a chegada do voo inaugural ao aeroporto Castro Pinto, a PBTur e o *trade* turístico organizaram uma recepção em grande estilo. A primeira ação foi com a aeronave repleta de passageiros, quando estava quase no final do taxiamento para ocupar seu lugar na pista a fim de proceder ao desembarque: foi o chamado “batismo” da aeronave em sua nova rota. A INFRAERO tradicionalmente promove esta solenidade de boas-vindas, com o lançamento de jatos d’água, lançados por vários carros do Corpo de Bombeiros e direcionados à aeronave, procedimento que é realizado cada vez que inicia uma nova linha em um aeroporto. (PATOSTV, 2017) Uma maneira simpática de receber um voo inaugural.

A movimentação das atividades programadas, no dia 01/07/2017, ocorreu tanto na chegada do grupo inicial de passageiros oriundos de Buenos Aires, quanto na saída do primeiro grupo que, partindo de João Pessoa, ia para a capital argentina. Para os passageiros com destino a Buenos Aires foi oferecido um show de tango no aeroporto. Estavam presentes todas as emissoras locais de televisão, que fizeram ampla cobertura e divulgação (TURISMO EM FOCO, 2017).

A partir do início da tarde, foram realizadas animadas exibições artísticas. Os que chegavam da Argentina foram recebidos com uma apresentação do Grupo Folclórico do Serviço Social do Comércio –

SESC-PB, dançando forró pé de serra, xaxado e baião, por quase 3 horas. O intuito era acolher e brindar com muita festa e alegria os diversos passageiros que iriam incrementar o turismo na Paraíba e marcar uma nova época no desenvolvimento do setor. Os passageiros procedentes de Buenos Aires foram recebidos com comidas típicas e um kit promocional com material institucional referente aos diversos destinos turísticos da Paraíba e às belezas naturais e arquitetônicas de João Pessoa. (PARAÍBA ONLINE, 2017). Com grande apoio da Prefeitura do Conde, os recém-chegados puderam saborear a gastronomia local, além de rapadura e “nego-bom” (bala de banana), tudo acompanhado com cerveja Jacumã e cachaça Volúpia.

Ocupação das aeronaves do voo G3-7702 e os destinos dos passageiros

Dois indicadores são especialmente importantes para avaliar o empreendimento aqui analisado: o índice de ocupação da aeronave e os percentuais de passageiros (des)embarcando em João Pessoa.

Os passageiros que embarcam em Buenos Aires no voo G3-7702, podem ter como destino João Pessoa ou Maceió – apenas um desses destinos –, já que não podem fazer *stopover* (ou seja, deter-se numa parada para prosseguir, em data posterior, no mesmo voo) antes de chegar de retorno a Buenos Aires. É o que também se denomina “trânsito a bordo”, quando os passageiros chegam na aeronave que faz escala, porém não podem descer da mesma, já que estão em trânsito rumo a um outro destino, onde irão desembarcar.

Já todos os que embarcam em João Pessoa fazem escala (sem desembarcar) em Maceió, e descem em Buenos Aires, seu destino final

de voo. Finalmente, os que embarcam em Maceió só podem ter como destino Buenos Aires.

Para melhor entender o fluxo de passageiros, foi acompanhado o fluxo de passageiros do voo em questão durante os doze meses iniciais.

Quadro 02. Movimento diário de passageiros (embarque e desembarque) nos aeroportos de Buenos Aires, João Pessoa e Maceió, do voo G3-7702, da GOL (01/07/2017-04/08/2018)

dia do voo	Buenos Aires		João Pessoa		Maceió	
	desembarque	embarque	desembarque	embarque	desembarque	embarque
1/jul/2017	137	155	137	103	18	34
08	125	151	99	96	52	29
15	102	168	44	34	124	68
22	140	169	37	21	132	119
29	169	140	104	19	36	150
5/ago	153	158	130	102	28	51
12	150	170	141	105	29	45
19	164	164	134	117	30	47
26	153	134	106	96	28	57
2/set	138	146	126	99	20	39
9	142	151	110	100	41	42
16	142	157	116	98	41	44
23	154	154	132	98	22	56
30	140	133	109	104	24	36
7/out	138	151	144	120	7	18
14	137	144	136	129	8	8
21	119	128	96	100	32	19
28	136	37	33	110	4	26
4/nov	107	150	79	22	71	85
11	130	157	117	68	40	62
18	147	153	100	111	53	36
25	147	133	56	77	77	70
2/dez	96	160	107	40	53	56
9	148	150	118	68	32	80
16	120	126	78	91	48	29
23	154	138	100	108	38	46
30	133	150	102	117	48	16
6/jan/2018	99	165	32	4	133	95

PAKMAN, E.; ARAÚJO, J. APONTAMENTOS SOBRE O PRIMEIRO VOO
INTERNACIONAL REGULAR DA PARAÍBA, MARCO NO DESENVOLVIMENTO
TURÍSTICO ESTADUAL

13	163	167	25	14	142	149
20	166	168	80	6	88	160
27	168	149	16	2	133	166
3/fev	168	122	46	92	76	76
10	166	161	65	14	96	152
17	167	154	68	30	85	137
24	169	113	25	40	88	129
3/mar	164	99	30	71	69	93
10	156	163	128	26	35	130
17	148	159	136	38	23	110
24	158	145	115	124	30	34
31	159	128	83	108	45	51
7/abr	120	121	29	62	92	58
14	132	118	17	32	101	100
21	104	116	13	8	103	96
28	128	130	36	10	94	118
5/mai	102	76	20	19	56	83
12	97	106	34	15	72	82
19	95	90	15	19	75	76
26	109	60	26	10	34	99
2/jun	96	113	45	14	68	82
9	88	81	29	19	52	69
16	109	107	23	8	84	101
23	131	100	42	26	58	105
30	111	89	53	48	36	63
totais	7.194	7.127	4.022	3.212	3.104	3.982

Fonte: Elaboração própria com dados fornecidos pela Gerência de Aeroporto da GOL no aeroporto Castro Pinto, em 16/03 e 08/08/2018.

Analisando os dados dos primeiros 18 voos, conclui-se que a média de passageiros embarcados em Buenos Aires, por voo, foi de 145, o que representa 81,9% de taxa de ocupação da aeronave. Deles, 1.934 (74,1%) desembarcaram em João Pessoa e 676 (25,9%) em Maceió, ou seja, por cada 3 passageiros que desembarcava no Castro Pinto apenas descia no aeroporto alagoano Zumbi dos Palmares.

É importante ressaltar que isto não significa que todos esses passageiros eram turistas, e muito menos que automaticamente permaneciam em João Pessoa ou mesmo na Paraíba. Esta questão

poderá ser melhor investigada em pesquisa específica com os passageiros dos voos, algo que objeto deste trabalho não abrange.

De novembro a dezembro de 2017, a média de passageiros embarcados em Buenos Aires foi ainda mais elevada – 164,6 passageiros por voo, representando uma ocupação de 93,0% da aeronave. Por outro lado, por cada passageiro desembarcado em Maceió, 1,86 desembarcava em João Pessoa, índice ainda bem elevado, embora que menos que o registrado nos 4 meses precedentes.

Finalmente, nos últimos 6 meses do período anual analisado – de janeiro a junho de 2018 – a ocupação média das aeronaves que partiam da Argentina caiu para 69,5%, com 123,1 passageiros por voo, dos quais 38,5% desembarcava em João Pessoa, enquanto 61,5% em Maceió, ou seja, de cada passageiro que permanecia em João Pessoa, 1,6 ficavam em Maceió.

Esta inversão no fluxo de passageiros pode ser atribuída ao fato de que a intensa campanha publicitária, de divulgação da Paraíba em Buenos Aires, teve que ser suspensa a partir de 2018 – por ser ano eleitoral – período em que parou de haver marketing publicitário em favor da Paraíba. Estes aspectos merecem análise mais ampla correspondente a um período mais prolongado.

Do ponto de vista da companhia aérea, avalia-se *grosso modo* que considerando o percentual de 50% de ocupação da aeronave a operação financeira do voo, com o incentivo do governo paraibano incluído, seja rentável, segundo estimativa do gerente de aeroporto da GOL (informação verbal, entrevista concedida por João P. Alcântara, 16/03/2018). O desempenho global do primeiro ano de operação do

voos G3-7702 mostrou sua viabilidade e, finalmente, a Paraíba iniciou com passo firme sua posição de estado com voos internacionais regulares. Ao longo do primeiro ano de atividade, mais de quatro mil passageiros desembarcaram em João Pessoa no voo em questão. O impacto é evidente, embora seja bem sabido, que este dado requer maior detalhamento e análise.

O contexto político-econômico que possibilitou o g3-7702

Vários fatores favoreceram a transformação do mapa de rotas internacionais do Brasil no pós-2016, tal como, por um lado, a mudança substancial no que diz respeito à questão institucional. Durante anos, o órgão regulador da aviação civil no Brasil foi o Departamento da Aviação Civil – DAC, que, em 1941, passou a ser subordinado ao Ministério da Aeronáutica, até março de 2006, quando o DAC foi substituído pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, uma autarquia federal de regime especial, vinculada ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, que hoje comanda, com sucesso, os rumos do setor aeronáutico do Brasil. O extinto DAC tinha, em seus quadros, militares da aeronáutica e civis, embora fosse comandado por militares e seguia uma orientação com base numa concepção de defesa nacional e numa “política de bandeiras”, privilegiando empresas aéreas que supostamente representariam seus respectivos países. Esta posição, por sua própria natureza, limitava a concorrência e engessava a expansão dos participantes do mercado e a abertura de novas rotas.

Com a mudança do DA, por um lado, e a paulatina transferência real do comando dos militares para os civis, por outro, iniciou-se um processo de liberalização, de “abertura para o mercado”. Esse processo se estendeu por praticamente uma década, levando a ANAC a superar tradições e hábitos antigos, na medida em que também, simultaneamente, novas gerações substituíam os funcionários de espírito militar. Com a entrada dos civis, a nova orientação trazida pela ANAC postulava a liberalização de frequências e a não restrição de novos voos. Na atualidade, a ANAC é a autoridade aeronáutica do Brasil e, por princípio, não se opõe à abertura de novas rotas, atendendo melhor uma de suas missões básicas: incentivar e desenvolver a aviação civil. (informação verbal, entrevista concedida por C. Borges e M. Tognato, 02/05/2018)

Vale ressaltar que esta nova política inaugurada pela ANAC tem sido possibilitada pelo Acordo sobre Serviços Aéreos Sub-Regionais, mais conhecido, na área, como Acordo de Fortaleza, nos marcos de países da América do Sul (Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai). O referido acordo multilateral, de 17 de dezembro de 1996, foi promulgado no Brasil por meio do decreto presidencial N° 3.045, em 5 de maio de 1999, que prevê a possibilidade de novas rotas sub-regionais regulares, quando esses trechos não estejam operados ou previstos nos tradicionais acordos bilaterais. O objetivo precípua do Acordo de Fortaleza (BRASIL, 1999) é promover a integração entre os Estados signatários através do desenvolvimento aerocomercial. Isso significa, justamente, abrir e desenvolver novos mercados, possibilitar novos voos ligando o

Nordeste com seu mais importante parceiro turístico do Mercosul, como também facilitar a eventual entrada de empresas argentinas ocupando essas rotas. (informação verbal, entrevista concedida por C. Borges e M. Tognato, 02/05/2018)

Deve se chamar a atenção para o fato de que nos casos de voos triangulares, segundo o Acordo de Fortaleza, as empresas aéreas (...) “poderão permitir a seus passageiros a interrupção da viagem, com direito a posterior reembarque, em escalas intermediárias de uma mesma rota sub-regional” (BRASIL, 1999, p.3), sendo que essas rotas sub-regionais “somente podem ser operadas com voos originados no território do país da empresa”. (BRASIL, 1999). Assim sendo, o G3-7702 origina-se formalmente em Buenos Aires e, pelo item 8 do Acordo, fica estabelecido que Parada Estância (*stopover*), ou seja, interromper a viagem com direito a posterior reembarque, é permitido (BRASIL, 1999), porém esta permissão é válida no caso, do voo G3-7702, já que este inicia o trajeto em país diferente do da empresa transportadora. (BRASIL, 1999) Essa prática de *stopover* ainda não é usual, mas poderá vir a ocorrer em algum momento.

Após o “apagão aéreo” de 2006, outro fenômeno acomete o setor. A partir de 2012 o setor aéreo do Brasil atravessou uma grave crise de excesso de oferta, fato que levou as empresas brasileiras a devolver dezenas de aeronaves a seus fabricantes, tanto as que já estavam em funcionamento, quanto aquelas que haviam sido encomendadas. Poucos anos depois, já em 2016, com a estabilização das condições socioeconômicas, veio a permitir que a ANAC retomasse a agenda de entendimentos e negociações com agências

reguladoras de outros países, com o objetivo de dinamizar o setor e incentivar os voos internacionais, lançando mão, inclusive, de tratados existentes, como o Acordo de Fortaleza antes citado. (informação verbal, entrevista concedida por C. Borges e M. Tognato, 02/05/2018)

Por outro lado, a flexibilização possibilitada pela ANAC permitiu que a GOL reavaliasse de maneira diferente suas possibilidades de otimização da malha aérea e de suas frequências. Em particular, a GOL pôde buscar formas de aproveitamento de sua oferta excessiva entre o meio-dia do sábado e o meio-dia do domingo, quando nos voos nacionais se verifica uma redução substancial da ocupação das aeronaves, gerando uma ociosidade latente que provoca perdas. Durante esse intervalo a empresa finalmente conseguiu, então, reduzir algumas frequências em rotas cuja demanda ficaria perfeitamente atendida com menos aeronaves; liberando, assim, os equipamentos para abrir novos voos internacionais semanais, justamente nesses horários. Desta maneira, a GOL passou a concentrar menor demanda em algumas rotas de elevado fluxo a ser atendida por um número menor de voos, os quais no conjunto satisfazem, adequadamente, o número total de passageiros a serem transportados nos referidos horários menos demandados do final de semana. (informação verbal, entrevista concedida C. Borges e M. Tognato, 02/05/2018)

Por causa dessas mudanças da malha aérea foi possível a liberação de aeronaves para voos internacionais com frequência semanal aos sábados (e retorno no domingo), voos esses que atendem satisfatoriamente necessidades e demandas de turistas para determinados destinos, seja utilizando ida-e-volta no mesmo voo direto

com permanência semanal (ou múltiplo de semana), seja utilizando, ao menos na ida ou no retorno, o novo voo direto e fazendo a outra “perna” em um voo de conexão, a fim de atender melhor o período e horários desejados pelo viajante. Em qualquer caso, a disponibilidade de voo direto – pelo menos em um dos dois sentidos, de ida ou de retorno – incentiva muito a preferência do passageiro, já que evita maiores gastos de tempo com deslocamentos, assim tornando as viagens menos extenuantes e deixando mais tempo disponível para que possa usufruir no destino.

Importante destacar que esta nova política de voos, promovida pela ANAC e abraçada principalmente pela GOL, tem permitido deslocar o destino preferencial dos viajantes da Argentina – tradicionalmente, grande fonte de turistas para o Brasil – do Caribe para o Nordeste do Brasil. (informação verbal, entrevista concedida C. Borges e M. Tognato, 02/05/2018)

Finalmente, um terceiro fator é fundamental para implementação de uma nova rota internacional de modo a promover sua consolidação e manutenção: a atitude das autoridades locais e sua influência no mercado da região. No caso em questão, as autoridades da Paraíba, em particular representadas pela PBTur, tiveram papel protagonista. As negociações foram similares às que a GOL manteve nas mais diversas regiões e localidades com a mesma finalidade expansiva. No entanto, pode-se sublinhar que, no caso da Paraíba, as tramitações foram bem mais céleres, e muito bem sucedidas, devido ao engajamento dos negociadores locais. Desde os primeiros contatos, em outubro de 2016, até a firma do protocolo de intenções, em março de 2017, transcorreu muito pouco tempo, e o voo G3-7702 só não

começou a operar antes de 01/07/2017 devido à necessidade de um tempo maior para incluí-lo nos sistemas de reservas e efetivamente promover a venda das passagens. Cabe salientar que, normalmente, considera-se um período de 6 meses de antecedência à inauguração de um voo para conseguir um nível adequado de vendas, e outros 6 meses para que se estabeleça e se estabilize num patamar aceitável de ocupação, normalmente estimado como sendo não inferior a 80%. No caso da Paraíba e do voo G3-7702, a operação, inicialmente teve sucesso rápido e absoluto, apesar de ter apenas meros 4 meses de vendas prévias ao início do voo, foi notório que, já nos 4 primeiros meses de atividade, a ocupação da aeronave alcançara índice superior aos 80% necessários (informação verbal, entrevista concedida por R. Avelino, 17/04/2018; e informação verbal, entrevista concedida por C. Borges e M. Tognato, 02/05/2018).

CONCLUSÕES

Perspectivas do voo G3-7702? No que diz respeito aos voos internacionais no aeroporto de João Pessoa não resta dúvida com relação à sua exequibilidade técnica, posto que a Paraíba vem demonstrando ter potencialidade efetiva e que tem conseguido disponibilizar, satisfatoriamente, a infraestrutura aeroportuária necessária para a operacionalização do voo. Vale destacar que, inicialmente, o mesmo não aconteceu com o destino Maceió, levando-se em conta que o estado de Alagoas não se envolveu tanto com esse voo quanto a Paraíba. Antes de completar um ano do novo voo, maio de 2018, já estava em andamento uma solicitação da GOL pedindo à ANAC para substituir a escala em Maceió por uma escala em Aracaju.

Desse modo, a Paraíba consolidaria seu voo com escala em Sergipe: BUE-JPA-AJU-BUE. (informação verbal, entrevista concedida por C. Borges e M. Tognato, 02/05/2018). Mais adiante, o mercado alterou seu comportamento e a GOL voltou atrás e manteve o formato original do voo com a escala em Maceió.

O sucesso do voo, principalmente com a efetivação de um fluxo considerável de passageiros a garantir sua rentabilidade, abriria possibilidades tanto de uma outra frequência semanal como de voos extras sazonais no aeroporto de João Pessoa. A este respeito, a presidente da PBtur, Ruth Avelino, chegou a ponderar que “A Paraíba e João Pessoa ainda não são muito conhecidas na Argentina. Essas ações [de marketing e divulgação] precisam ser constantes para garantir o sucesso do voo, assim, quem sabe, na alta estação possamos ter mais uma frequência ligando Buenos Aires, ou outra cidade da Argentina, à nossa Capital” (PB ONLINE, 2017).

Assim, a inauguração do voo semanal G3-7702, da GOL, entre João Pessoa e Buenos Aires, constitui um marco histórico para o desenvolvimento do turismo na Paraíba, por ser o primeiro voo internacional regular do Estado. Mais do que isso, seu sucesso poderá representar uma nova era para a Paraíba que, finalmente inserida em tais rotas, poderá continuar nessa trilha aumentando o número de voos e sua frequência. Rompeu-se uma barreira, como resultado de um trabalho de anos, em prol dessa conquista, depois que o aeroporto de João Pessoa adquiriu o status de aeroporto internacional. (TURISMO EM FOCO, 2017). Apesar de o aeroporto Castro Pinto ter recebido,

oficialmente, a denominação de internacional em 2000, só após 17 anos conseguiu efetivar essa condição de maneira substantiva.

Não pode se deixar de apontar, ainda, a necessidade de avaliar as consequências das oscilações dos fluxos turísticos para esta rota, ocasionadas pelas alterações na taxa de câmbio entre os dois países. Um fenômeno similar ao que acontece em Santa Catarina, em particular em Florianópolis, pois quando a taxa é favorável para os turistas argentinos (e uruguaios), estes afluem massivamente para as praias e hotéis do litoral catarinense, enquanto que, nos momentos em que o real fica valorizado em relação às moedas desses países, o fluxo de turistas para Florianópolis cai bruscamente.

Isto aponta para uma debilidade e fraqueza latente da nova rota, a ser ocasionadas pela eventual diminuição da quantidade de turistas que viajariam com ela para o Brasil. Entretanto, este impacto pode ser compensado pelo contrafluxo dos passageiros com origem no Brasil viajando para a Argentina, assim compensando tal baixa e mantendo a ocupação do voo e o entusiasmo da companhia aérea pela manutenção da rota. Daí o interesse de que os contingentes de passageiros de/para Buenos Aires sejam, em princípio, equilibrados em ambos os sentidos, e que seu somatório atinja nível satisfatório – acima de 80% de ocupação da aeronave. O interesse da Paraíba se volta para a ocupação sempre elevada das aeronaves, de modo a evitar possível queda brusca no fluxo de passageiros, com eventual desativação do voo G3-7702, o que representaria um duro golpe para o desenvolvimento do turismo na Paraíba. Até finais de 2018 esse perigo estava afastado, mas todo cuidado é pouco e a prevenção deve continuar sendo a melhor política

para manter o voo ativo, de forma a alcançar a renovação do protocolo de intenções para prorrogar, por mais um ano, a operação do voo G3-7702.

Eis uma história de sucesso real. Sendo bem contada, indiscutivelmente, constitui um forte argumento para o bom desfecho das novas tratativas para a construção de uma rede mais ampla de voos internacionais de/para o aeroporto internacional de João Pessoa. Nesta perspectiva, o presente trabalho constitui, também, uma contribuição real para a política de desenvolvimento socioeconômico, turístico em particular, da Paraíba.

REFERÊNCIAS

AEROPORTO está concluindo alfandegamento para operar voo da TACV. **ClickPB**, João Pessoa. (2015) 11 de novembro 2015. Disponível em: <<https://www.clickpb.com.br/paraiba/aeroporto-esta-concluindo-alfandegamento-para-operar-voos-da-tacv-194125.html>> Acesso em: 17 abr. 2018.

AEROPORTO INTERNACIONAL DE JOÃO PESSOA-BAYEUX *In*: WIKIPEDIA: the free encyclopedia. [San Francisco, CA: Wikimedia Foundation, 2018] Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Aeroporto_Internacional_de_Jo%C3%A3o_Pessoa-Bayeux> Acesso em: 10 jun. 2017.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. *In*: WIKIPEDIA: the free encyclopedia. [San Francisco, CA: Wikimedia Foundation, 2018] Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Ag%C3%A2ncia_Nacional_de_Avia%C3%A7%C3%A3o_Civil> Acesso em: 05 mai. 2018.

A GRANDE estreia do 1º voo internacional regular da Paraíba (fotos e vídeos). **Spotter in JPA**, João Pessoa (2017) 03 de julho 2017. Disponível em: <<http://spotterinjpa.blogspot.com.br/search?updatedmax=2017-1008T21%3A24%3A00-03%3A00&max-results=7#PageNo=2>> Acesso em: 30 mar. 2018.

ALCÂNTARA, João Pedro **Entrevista I** [mar. 2018]. Entrevistadores: Elbio Pakman e Jyn Araújo. João Pessoa, 2018. 1 arquivo .mp3 (30 min).

ALMEIDA, Rogério. (2018) Inauguração de voo internacional de João Pessoa para Buenos Aires é tema de TCC na UFPB. **Revista FÁCIL – Lazer & negócios**. 24.11.2018. Disponível em: <<http://www.revistafacil.net/2018/11/inauguracao-de-voos-internacional-de.html>> Acesso em: 07 fev. 2019.

_____. (2018) O 1º voo internacional para a Paraíba. **Tribuna – A revista dos municípios**. Ed. 206, nov/2018. 24.11.2018.

ARAÚJO, Jyn. (2018) “**Gol voo 7702, embarque imediato!**” **Um estudo das circunstâncias e consequências da implantação do primeiro voo internacional regular de João Pessoa para o turismo da Paraíba (Brasil)**. João Pessoa, UFPB, Nov/2018. (TCC do Curso de Turismo)

ARGENTINOS trocam tango pelo forró na Paraíba **Turismo em foco**, João Pessoa (2017) 02 de julho 2017. Disponível em: <<http://www.turismoemfoco.com.br/v2017/2017/07/02/argentinos-trocaram-tango-pelo-forro-na-paraiba/>> Acesso em: 13 out. 2017

AVELINO, Ruth. **Entrevista II**. [mai. 2018]. Entrevistadores: Elbio Pakman e Jyn Araújo. São Paulo, 2018. 1 arquivo .mp3 (60 min).

BORGES, Claudio Neves e TOGNATO, Marcos **Entrevista III**. [mai. 2018]. Entrevistadores: Elbio Pakman e Jyn Araújo. São Paulo, 2018. 1 arquivo .mp3 (90 min).

BRASIL. Presidência da República. (1999) **Decreto Nº 3.045, de 5 de maio de 1999**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D3045.htm> Acesso em: 06 mai. 2018.

_____. Ministério da Defesa. Comando da Aeronáutica. **Portaria Nº 468/GC-5, de 02 de Agosto de 2000. D.O.U., 03/08/2000**.

_____. Ministério da Infraestrutura. Infraero Aeroportos. (2017a) **Aeroporto Castro Pinto - PB – HISTÓRICO**. Disponível em: <<http://www4.infraero.gov.br/aeroportos/aeroporto-internacional-de-joao-pessoa-presidente-castro-pinto/sobre-o-aeroporto/historico/>> Acesso em: 11 out. 2017

_____. Ministério da Infraestrutura. Infraero Aeroportos. Anuário estatístico operacional – 2016. Brasília: INFRAERO, 2017b.

_____. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). (1996) **Acordo Sub Regional (Acordo de Fortaleza)**. Disponível em: <http://www.anac.gov.br/A_Anac/internacional/acordos-internacionais/1111acordos-de-servicos-aereos-1/acordo-sub-regional-acordo-de-fortaleza> Acesso em: 05 mai. 2018.

_____. (2018) **Histórico da Aviação Civil Brasileira**. Disponível em: <<http://www2.anac.gov.br/imprensa/historicoaviacaocivil.asp>> Acesso em: 05 mai. 2018.

_____. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação civil. (2017) **Aeroporto de João Pessoa passa a operar voos internacionais a partir deste sábado**. 28/Junho/2017. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/o-que-e-rss/17-ultimas-noticias/4896-aeroporto-de-jo%C3%A3o-pessoa-recebe-primeiro-voos-internacional-a-partir-deste-s%C3%A1bado.html>> Acesso em: 14 out. 2017.

_____. Ministério do Turismo. Secretaria Nacional de Políticas de Turismo. (2013) **Programa de Regionalização do Turismo. Diretrizes**. Brasília, 2013. Disponível em: <http://www.turismo.gov.br/images/programas_acoes_home/PROGRAMA_DE_REGIONALIZACAO_DO_TURISMO_-_DIRETRIZES.pdf> Acesso em: 13 nov. 2017.

_____. Ministério do Turismo. Embratur (Instituto Brasileiro de Turismo). (2017) **Número de voos internacionais para o Brasil volta a crescer**. 07/10/2017. Disponível em: <http://www.embratur.gov.br/piembratur/new/opencms/salaImprensa/noticias/arquivos/Numero_de_voos_internacionais_para_o_Brasil_volt_a_a_crescer.html> Acesso em: 20 out. 2017.

CÁSSIO e presidente da Infraero inauguram nesta 4ª reforma do Castro Pinto. **Wscom**, João Pessoa (2008) 22 de julho 2008. Disponível em: <<http://www.wscm.com>>

com.br/mobile/noticias/paraiba/cassio+e+presidente+da+infraero+inauguram+nesta+4+reforma+do+castro+pinto-27498> Acesso em: 30 set. 2017.

DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL. *In*: WIKIPEDIA: the free encyclopedia. [San Francisco, CA: Wikimedia Foundation, 2018] Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Departamento_de_Avia%C3%A7%C3%A3o_Civil> Acesso em: 26 nov. 2017 e 05 mai. 2018.

GOL inicia vendas de passagens do voo entre João Pessoa e Buenos Aires. **Paraíba online**, João Pessoa. (2017) 18 de maio 2017. Disponível em: <<https://paraibaonline.com.br/2017/05/gol-inicia-vendas-de-passagens-do-voo-entre-joao-pessoa-e-buenos-aires/>> Acesso em: 01 out. 2017.

JOÃO PESSOA vai ter em julho primeiro voo internacional regular em 15 anos. **G1-PB**, João Pessoa (2017) 08 de março 2017. Disponível em: <<http://g1.globo.com/pb/paraiba/noticia/2017/03/joao-pessoa-vai-ter-em-julho-primeiro-voo-internacional-regular-em-15-anos.html>> Acesso em: 10 out. 2017.

PARAÍBA recebe voo de Bueno Aires com batismo. **PatosTV.com**, Patos (2017) Disponível em <<http://patostv.com/video-paraiba-recebe-voo-de-bueno-aires-com-batismo>> Acesso em: 25 ago. 2017.

PARAÍBA (Estado). Gabinete do Governador. **Protocolo de Intenções firmado entre o Governo do Estado da Paraíba e a empresa GOL Linhas Aéreas S.A., para adoção de Regime Especial de Tributação de que trata o Art. 158 da Lei nº 6.379/1996 e Art. 788 do Decreto nº 18.930/1997**. João Pessoa, 03 de março de 2017.

PARAÍBA já negocia segundo voo entre João Pessoa e Buenos Aires. **Turismo em foco**, João Pessoa (2017). 13 de setembro 2017. Disponível em: <<http://www.turismoemfoco.com.br/v2017/2017/09/13/paraiba-ja-negocia-segundo-voo-entre-joao-pessoa-e-buenos-aires/>> Acesso em: 08 out. 2017

PASSAGEM do voo entre João Pessoa e Buenos Aires poderá custar cerca de R\$ 913. **Portal Correio**, João Pessoa (2017) 07 de março 2017. Disponível em: <<http://portalcorreio.com.br/noticias/economia/turismo/2017/03/07/NWS,293239,10,188,NOTICIAS,2190-PASSAGEM-VOO-ENTRE-JOAO-PESSOA-BUENOS-AIRES-CUSTARA-CERCA-MIL.aspx>> Acesso em: 16 out. 2017.

PRIMEIRO voo direto de Buenos Aires a João Pessoa. **Governo da Paraíba / ParaíbaTV**, João Pessoa. (2017) 04/07/2017. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=wNVnsjettKU>> Acesso em: 18 mar. 2018.

RICARDO assina convênio que viabiliza primeiro voo regular internacional para a Argentina. **Governo da Paraíba**, João Pessoa (2017). 7 de março 2017. Disponível em: <<http://paraiba.pb.gov.br/ricardo-assina-convenio-que-viabiliza-primeiro-voo-regular-internacional-para-a-argentina/>> Acesso em: 13 ago. 2017.

RICARDO lança voo entre Buenos Aires e João Pessoa em evento na Embaixada do Brasil na Argentina. **Governo da Paraíba**, João Pessoa (2017) 14 de junho 2017. Disponível em: <<http://paraiba.pb.gov.br/ricardo-lanca-voo-entre-buenos-aires-e-joao-pessoa-em-evento-na-embaixada-do-brasil-na-argentina/>> Acesso em: 18 out. 2017.

TACV estreia voo entre Recife e Cabo Verde (África). **Panrotas**, São Paulo. (2015) 07/06/2015. Disponível em: <<http://spotterinjpa.blogspot.com.br/2015/06/tacv-estrela-voo-entre-recife-e-cabo.html>> Acesso em: 20 abr. 2018.

TACV vai ter mais um voo semanal para Fortaleza. **Presstur. Agência de notícias de viagens e turismo**, Lisboa. (2018) **TACV vai ter mais um voo semanal para Fortaleza**. 24 de janeiro 2018. Disponível em: <<http://presstur.com/empresas---negocios/aviacao/tacv-vai-ter-mais-um-voo-semanal-para-fortaleza/>> Acesso em: 23 abr. 2018.

VOO inaugural entre Paraíba e Argentina acontece neste sábado (1º). **G1-PB**, João Pessoa (2017) 01 de julho 2017. Disponível em: <<https://g1.globo.com/pb/paraiba/noticia/voo-inaugural-entre-paraiba-e-argentina-acontece-neste-sabado-1.ghtml>> Acesso em: 11 out. 2017.

ESTRELA CADENTE: caracterização do SBClass e reflexões sobre a política pública de classificação de meios de hospedagem no Brasil

SILVA, Daiko Lima
JOHN, Elaine

O crescimento do setor turístico está fortemente atrelado ao setor de meios de hospedagem. Entretanto, segundo a Fundação Getúlio Vargas – FGV (2013), o aumento da competição do setor tem sido o principal entrave para o aumento do faturamento de cada unidade. A expansão é verificada em apenas 25% do mercado dos meios de hospedagem. Por outro lado, o fortalecimento do *trade* favorece o setor turístico, a Associação Brasileira da Indústria de Hotéis (ABIH), por exemplo, é uma das entidades mais antigas do turismo nacional. Desde seu surgimento em 1936, a ABIH foi uma das mais atuantes organizações do setor (ABIH, 2015).

É neste cenário competitivo e globalizado que os sistemas de classificação se tornam essenciais para o turista se orientar no momento de compra do serviço. No Brasil recentemente foi instituída uma última padronização pelo poder público federal, dentre outros esforços que vem sendo despendidos para a melhoria dos serviços turísticos, como o CADASTUR. Tal política pública se instrumentaliza na Lei Federal nº 11.771 de 2008, também conhecida como Lei Geral do Turismo, a qual traz em seu artigo 25 que

O Poder Executivo estabelecerá em regulamento: I - as definições dos tipos e categorias de classificação e qualificação de empreendimentos e estabelecimentos de hospedagem, que poderão ser revistos a qualquer tempo; II - os padrões, critérios de qualidade, segurança, conforto e serviços previstos para cada tipo de categoria definido; e III - os requisitos mínimos relativos a serviços, aspectos construtivos, equipamentos e instalações indispensáveis ao deferimento do cadastro dos meios de hospedagem. Parágrafo único. A obtenção da classificação conferirá ao empreendimento chancela oficial representada por selos, certificados, placas e demais símbolos, o que será objeto de publicidade específica em página eletrônica do Ministério do Turismo, disponibilizada na rede mundial de computadores.

Com base nesta fundamentação legal, o Ministério do Turismo (MTur), em parceria com o Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (INMETRO), institucionalizou em 2012 o Sistema Brasileiro de Classificação de Meios de Hospedagem - SBClass, que tipifica os meios de hospedagem e utiliza a simbologia das estrelas para qualificá-los (MTUR, 2014). Para o Ministério do Turismo, o SBClass tem o objetivo de informar além de orientar o mercado turístico e de consumidores sobre as opções de hospedagem existentes (BRASIL, 2011). A adesão dos estabelecimentos ao sistema é voluntária; até março de 2013 eram apenas 33 estabelecimentos cadastrados, dos mais de sete mil existentes (MANTOVANI, 2013). Segundo o MTur (2015), em novembro de 2015 eram 59 empreendimentos classificados nas cinco categorias de classificação, disponíveis nas tipologias de meios de hospedagem existentes, dos quais, três estavam situados em Santa Catarina, sendo um na categoria cinco estrelas em Joinville (Hotel Fazenda Dona Francisca) e dois na categoria três estrelas, sendo um em Itajaí (Hotel Estação 101) e outro

em Bombinhas (Pousada Georges Village), lembrando que Florianópolis, São Joaquim e Balneário Camboriú, Destinos Indutores do Turismo no Brasil, não possuíam meios de hospedagem classificados à época.

FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Turismo e Hotelaria

A crescente consciência sobre o papel que o turismo desempenha ou pode desempenhar vem sendo observada nos últimos anos, tanto de forma direta quanto indireta ou induzida, sendo perceptível o aumento do desenvolvimento econômico em termos de geração de valor em locais que o mesmo se faz presente (IBGE, 2012). Porém, cabe destacar também a complexidade envolvida nesta atividade econômica, uma vez que, sendo um segmento que congrega diversas empresas típicas do setor de serviços, os desafios são próprios e distintos de outros setores. Uma das principais características dos serviços que resultam em desafios gerenciais trata da presença do cliente/hóspede durante a produção do serviço (hospedagem), situação que pode resultar na percepção de falhas durante os momentos da verdade. A intangibilidade, a perecibilidade e a heterogeneidade são exemplos de fatores que geram impactos específicos na gestão das empresas prestadoras de serviço e, naturalmente na hotelaria e no *trade* turístico (BATESON; HOFFMAN, 2009).

O surgimento da atividade turística no Brasil pode ser pontuado com o próprio descobrimento do país, onde as primeiras expedições marítimas que chegaram com Américo Vespúcio, Gaspar Lemos, Fernando de Noronha e outros não deixavam de fazer turismo de aventura, além é claro, de poderem ser consideradas também como um turismo de negócios, já que buscavam novas riquezas quando aqui aportaram (IGNARRA, 2013). Apesar de todo este contexto histórico

nacional existente, a complexidade do setor e seu desenvolvimento em termos nacionais são evidentes. Isto também pode ser ressaltado a nível global, visto que é um dos setores da economia mundial que mais tem crescido nos últimos anos e sua utilização por diversos países tem demonstrado bons resultados. Porém, sua análise é de grande dificuldade. Na realidade, existem inúmeras tentativas de conceituação da atividade, dentre elas a de Arrillaga (1976, p.25), o qual afirma que se trata do

[...] conjunto de deslocamentos voluntários e temporais determinados por causas alheias ao lucro; o conjunto de bens, serviços e organizações que determinam e tornam possíveis estes deslocamentos, e as relações e fatos que entre aqueles e os viajantes têm lugar.

Já Beni (2013, p.112) acredita que

O turismo é eminentemente um fenômeno social que, ao originar toda uma série de atividades, como transporte, alojamento, recreação e outras, as fazem gerar outra série de efeitos sobre o meio ambiente em que se desenvolvem e que podem ser de caráter econômico, social, cultural e até ecológico.

Cabe ainda, ilustrar a atividade sob a perspectiva dos órgãos oficiais de turismo, sendo que o MTur o faz através do artigo 2º da Lei Federal nº 11.771, de setembro de 2008 (conhecida como Lei Geral do Turismo e que se encontra sendo revisada neste momento junto ao governo federal). Esta normativa considera turismo como “as atividades realizadas por pessoas físicas durante viagens e estadas em lugares diferentes do seu entorno habitual, por um período inferior a 1 (um) ano, com finalidade de lazer, negócios ou outras”. Já o artigo 23 da referida lei traz em seu *caput*, que

Meios de hospedagem são os empreendimentos ou estabelecimentos, independentemente de sua forma de constituição, destinados a prestar serviços de alojamento temporário, ofertados em unidades de frequência individual e de uso exclusivo do hóspede, bem como outros serviços necessários aos usuários, denominados de serviços de hospedagem, mediante adoção de instrumento contratual, tácito ou expresso, e cobrança de diária.

A concepção da Organização Mundial do Turismo - OMT não difere da interpretação nacional, já que a mesma considera turismo como um fenômeno social, cultural e econômico que implica o deslocamento de pessoas para países ou lugares fora do seu ambiente habitual para fins pessoais ou de negócios/profissional, e que as pessoas chamadas visitantes podem ser turistas ou excursionistas; residentes ou não residentes (UNWTO, 2015).

Neste sentido o turismo tem a ver com a atividade econômica desenvolvida, gerando direta ou indiretamente um aumento no desenvolvimento dos lugares visitados (e entornos), principalmente devido à demanda de produtos e serviços que são consumidos (UNWTO, 2015). Torna-se interessante destacar que quanto maior o desenvolvimento do turismo, maior será o nível de estruturação pública do setor, e países onde a atividade turística tem maior peso econômico normalmente ocorre um desenvolvimento maior dos ministérios de turismo existentes (IGNARRA, 2013).

Logo, esta investigação parte da perspectiva de que a participação do Estado, assim como, de todos os agentes envolvidos no processo de desenvolvimento turístico, nos debates e no planejamento integrado do setor, é de grande importância para o desenvolvimento da área.

Gestão Pública do Turismo

Apesar de atualmente o governo federal estimular a atividade através de ações, projetos, programas, leis, entre outras iniciativas, os esforços do poder público para fomentar a atividade são antigos. O desenvolvimento do turismo público no Brasil passou por importantes acontecimentos, os quais, Beni (2013) resume no quadro 1.

Quadro 1 – Gestão Pública do Turismo no Brasil

Gestão Pública do Turismo no Brasil	
1958	Início do planejamento do Turismo em nível nacional (Combratur).
1966	Criação da Empresa Brasileira de Turismo (Embratur) e do Conselho Nacional de Turismo (CNTUR); e Definição da Política Nacional de Turismo.
1971	Criação de incentivos fiscais com o Fundo Geral do Turismo (Fungetur) - Decreto-lei nº1.191 de 27-10-1971.
1977	Lei nº 6.505 (dispondo sobre atividades e serviços turísticos, estabelecendo condições para funcionamento e fiscalização); e Lei nº 6.513 (cria áreas e locais de interesse turístico).
1988	O Turismo é citado na Constituição Brasileira, em seu artigo 180, que atribui reponsabilidades iguais a todos os níveis governamentais.
1992	Revitalização do Fungetur e dos incentivos fiscais do setor; Apresentação do Plano Nacional de Turismo (Plantur); e Criação do Prodetur-NE.
1996 - 2002	Apresentação de nova Política Nacional de Turismo para o período 1996-1999, contendo dez objetivos estratégicos, entre os quais destacam-se a descentralização, "conscientização" e articulação intra e extragovernamental; Instalação dos Cômities <i>Visit Brazil</i> , maiores investimentos em marketing e divulgação no exterior, promoção da pesca esportiva e do ecoturismo; e Flexibilização da legislação (resultando na queda das tarifas aéreas e no início de cruzeiros com navios de bandeira internacional pela costa brasileira).
2003 - 2005	Criação do Ministério do Turismo, com a incorporação da Embratur e nova organização administrativa do Turismo em nível nacional: Embratur (Promoção e Marketing do Produto Turístico Brasileiro), Secretaria Nacional de Políticas de Turismo (Planejamento e Articulação) e Secretaria Nacional de Desenvolvimento do Turismo (implantação de infraestrutura turística); Criação do Conselho Nacional de Turismo e do Fórum Nacional de Secretários de Estado do Turismo; Lançamento do Plano Nacional de Turismo (2003 - 2007); Implantação do Programa de Regionalização Turística "Roteiros do Brasil"; Lançamento do Salão Brasileiro de Turismo; e Assinatura dos Primeiros Convênios relativos ao Prodetur - Sul.

Fonte: Beni (2013, p.118)

Nesta pesquisa, parte-se da premissa de que o turismo é uma atividade econômica que tem no território, na paisagem e nos patrimônios natural e cultural sua principal matéria-prima. Assim, não é possível produzir turismo sem que haja, direta ou indiretamente, uma participação do poder público. Desse modo, o desenvolvimento do setor turístico tem na ação governamental um elemento estratégico para seu crescimento (IGNARRA, 2013). Para o autor, o papel do poder público pode abranger inúmeras atividades, de acordo com o grau de intervenção que o Estado tem na atividade econômica, entre elas estão as relacionadas no quadro 2.

Quadro 2 – Atividades do Estado no Turismo

Atividades do Estado no Turismo	
Planejamento do fomento da atividade;	Captação de investidores privados para o setor;
Controle de qualidade do produto;	Desenvolvimento de campanhas de conscientização turística;
Promoção institucional da destinação;	Apoio ao desenvolvimento de atividades culturais locais, como artesanato, folclore, gastronomia típica, entre outras;
Financiamento dos investimentos da iniciativa privada;	Implantação e manutenção de infraestrutura turística voltada para a população de baixa renda;
Capacitação de recursos humanos;	Implantação e operação de sistemas estatísticos de acompanhamento mercadológico;
Controle do uso e da conservação do patrimônio turístico;	Captação de divisas estrangeiras;
Captação, tratamento e distribuição da informação turística;	Implantação e manutenção da infraestrutura urbana básica;
Prestação de serviços de segurança pública;	

Fonte: Ignarra (2013, p.203).

Destaca-se que, em âmbito nacional, atualmente o órgão

responsável pela política pública de turismo é o Ministério do Turismo (MTur). Legalmente, “cabe ao Ministério a elaboração da Política Nacional do Turismo e à Embratur, instituto subordinado ao Ministério, a operacionalização da promoção institucional do turismo” (IGNARRA, 2013, p.210). Assim, com a criação do MTur em 2003, foi desenvolvido o Plano Nacional de Turismo (PNT), o qual se constitui no “instrumento de planejamento do Ministério do Turismo que tem como finalidade explicar o pensamento do governo e do setor produtivo e orientar as ações necessárias para consolidar o desenvolvimento do setor do turismo” (PNT, 2003, p.15). Apesar de seu propósito centrar-se na estruturação e desenvolvimento do setor, observa-se que o planejamento e a Política Nacional de Turismo ainda carecem de refinamentos, conforme aponta Beni

De fato, a indefinição ou a formulação apressada, desestruturada de uma Política Nacional de Turismo acarreta a inadequação de seu instrumento de execução – o Plano Nacional de Turismo. Sem este, verificam-se inadequadas alocação e aplicação dos recursos disponíveis na infraestrutura de apoio à atividade turística nos chamados polos de atração, provocando: ausência de estratégias para a correta preservação, conservação e utilização do patrimônio natural e cultural; implantação desordenada de equipamentos e serviços em áreas de vocação turística em descompasso com as características socioeconômicas do fluxo interno; tentativas infrutíferas de conquista do fluxo receptivo internacional, determinadas por inadequado planejamento de roteiros de viagens aos polos turísticos nacionais e má aplicação da estratégia de marketing (BENI, 2013, p.101).

Beni (2013) argumenta ainda, que o estudo da política de turismo é sempre feito dentro da realidade comum de quase todos os

países, a de um sistema econômico de mercado, no qual existem diversos centros de decisão constituídos de organizações privadas e associações de classe, nacionais e internacionais. Apresentada uma perspectiva das funções inerentes à gestão pública do turismo, cabe contextualizar os principais esforços que têm sido empreendidos pelo governo federal, desde a criação do MTur, em 2003. Isso se viabiliza através de uma análise dos Planos Nacionais de Turismo, implementados pelo governo brasileiro (2003/2007; 2007/2010), dando base ao quadro 3:

Quadro 3 – Análise dos Planos Nacionais de Turismo (Macro Programas e Ações)

Análise dos Planos Nacionais de Turismo (Macro Programas e Ações)	
2003/2007	2007/2010
Gestão e Relações Institucionais	Planejamento e Gestão
Fomento	Informação e Estudos Turísticos
Infraestrutura	Logística de Transporte
Estruturação e Diversificação da Oferta Turística	Regionalização do Turismo
Qualidade do Produto Turístico	Fomento à Iniciativa Privada
Promoção e Apoio à Comercialização	Infraestrutura Pública
Informações Turísticas	Qualificação dos Equipamentos e Serviços Turísticos
	Promoção e Apoio à Comercialização

Fonte: Elaborado pelos autores, 2019.

A política de turismo deve ser permanente em seus grandes condicionamentos e nas diretrizes que deles decorrem, tratando-se, portanto, de um documento de doutrina diretiva para a ação no turismo, porém, planos e os programas nacionais devem ser suficientemente flexíveis para permitir a inclusão de novos objetivos e de instrumentos adequados para atingi-los (Beni, 2013).

Política de Classificação dos Meios de Hospedagem

Entre as ações comumente existentes no planejamento turístico está a classificação dos meios de hospedagem. Para Castelli (2003, p.49), o produto hoteleiro

É um somatório de bens e serviços que deve primar pelo seu equilíbrio. Por exemplo, não podemos dizer que temos um ótimo produto hoteleiro pelo fato de termos um belo prédio com excelentes equipamentos e instalações e, por outro lado, serviços deixando a desejar. O inverso também é verdadeiro. Daí a importância do equilíbrio. O encantamento, ou a satisfação do cliente advém disso.

Assim, as classificações visam o enquadramento de tais estabelecimentos, de acordo com os diversos bens e serviços disponíveis no empreendimento. Ainda, podem variar de acordo com cada país, como explica Castelli

Há países que possuem uma classificação hoteleira oficial, sem, entretanto, exigirem dos estabelecimentos particulares que se enquadrem nessa classificação. Porém, só dirigem seus incentivos e seu reconhecimento aos hotéis enquadrados naquela classificação. Outros países, contudo, são mais rígidos, somente permitem a implantação de estabelecimentos hoteleiros mediante o preenchimento de uma série de requisitos, entre eles: aprovação de projetos, aceitação de fiscalização das atividades, controle de preços, das instalações e da qualidade dos serviços (CASTELLI, 2003, p.59).

Aprofundando a investigação sobre a classificação dos meios de hospedagem, percebe-se que essas discussões vêm ganhando destaque no cenário mundial. Segundo Minazzi (2010, p.64), “ao longo das últimas décadas, tem-se assistido a um crescente interesse pelo assunto por parte de estudiosos e participantes da atividade turística”.

Corroboram com a autora Tefera e Govender (2014), ao argumentar que o crescente interesse científico no assunto demonstra sua grande importância para o mercado hoteleiro, constituindo-se como parte fundamental para o sucesso dessa indústria. Segundo os autores, estudos já tecem possíveis relações entre classificação hoteleira, qualidade esperada do serviço, satisfação do cliente, lealdade, intenção de recompra, entre outros resultados decorrentes dessa iniciativa. Questões como a possibilidade de coexistência entre um sistema de classificação hoteleiro convencional e as plataformas de mídias sociais; a forma como os hoteleiros devem usar os dados dessas plataformas de mídia social; além de novas análises sobre as dimensões da qualidade do serviço e suas relações com os sistemas de classificação hoteleiros foram sugeridas como possibilidades para futuras investigações por Hensens, Struwig e Dayan (2010, p.9).

Hung e Lin (2012) afirmam que o cenário competitivo do setor faz com que as organizações de pesquisas na área de turismo e hotelaria do mundo todo enfatizem a importância da criação dos sistemas de classificação de meios de hospedagem, esperando que eles forneçam uma referência justa e objetiva da imagem global do hotel para os consumidores. Para a OMT (UNWTO, 2015, p.10),

Sistema de Classificação Hoteleiro é o ranking dos hotéis, normalmente usando nomenclatura como estrelas (ou diamantes), com uma estrela denotando instalações e padrões de conforto básicos e cinco estrelas denotando luxo em instalações e serviços. O objetivo é informar com antecedência aos hóspedes que pretendem se hospedar no empreendimento sobre o que se pode esperar, a fim de reduzir o fosso entre as comodidades esperadas e as experiências na prestação de serviços.

Portanto, torna-se possível identificar que o papel da

classificação de meios de hospedagem está diretamente ligado ao processo de comunicação dos serviços, afetando diretamente na confiabilidade da indústria hoteleira. Tal posicionamento pode ser ilustrado com a afirmação de pesquisadores sobre o contexto chinês em 2012. Hung e Lin (2012, p.13) afirmam que a

[...] indústria hoteleira de Taiwan só será capaz de se comunicar com o mercado turístico internacional através da execução de um “sistema de classificação hoteleiro”, de modo a inspirar a consciência dos operadores turísticos locais sobre o mercado global, construindo a imagem do turismo para os turistas que vêm a Taiwan, e inspirando a produção econômica do mercado turístico para a competitividade global.

A OMT complementa seu entendimento do assunto argumentando que sistemas de classificação hoteleiros são amplamente utilizados no setor de hospedagem como um meio de fornecer um indicador, ou mais indicadores, para os consumidores e intermediários sobre os padrões mínimos a serem encontrados em estabelecimentos individuais (UNWTO, 2015). Segundo a organização

[...] isto é particularmente importante em um setor onde o produto (ou seja, a hospedagem) é comprado no risco, já que é de certa forma invisível devido à intangibilidade inerente aos serviços, ou seja, os consumidores/intermediários não são capazes de ver ou testar o produto antes de comprá-lo (UNWTO, 2015, p.07).

Ainda, segundo a OMT tais sistemas podem ter diferentes abordagens, como ilustrado no Quadro 4.

Quadro 4 - Abordagens de Sistemas de Classificação Hoteleira

Abordagens de Sistemas de Classificação Hoteleira	
Sistemas Tradicionais de Classificação	Trata de critérios objetivos obrigatórios, por vezes combinados com critérios voluntários adicionais. O cumprimento dos critérios é verificado por auditores ou inspetores. Inspeções no local são realizadas por inspetores qualificados. Alemanha (membro do Hotel Stars Union) e Índia estão entre as nações que utilizam o sistema tradicional.
Sistemas de classificação com os inspetores certificados pela ISO	O sistema de classificação francês consiste apenas em critérios obrigatórios e é, a este respeito, semelhante aos sistemas tradicionais. As inspeções são realizadas por organismos de inspeção credenciados. Outros países estão exigindo requisitos de qualificação mais elevados para os seus auditores, exigindo a realização de treinamento desses auditores por parte de organismos certificadores internacionais.
Classificação, incluindo a garantia da qualidade	Sistemas incluindo a garantia da qualidade consistem em dois elementos: os critérios objetivos e a avaliação da entrega de qualidade em alguns destes critérios. A categoria do hotel não é necessariamente definida conforme o número de instalações, mas sim conforme a qualidade dos serviços oferecidos. O controle é exercido por assessores (avaliadores), que orientam os hoteleiros a melhorarem seu produto. Escócia, Islândia e Austrália estão entre os países que incluem o elemento qualidade em sua classificação.
Sistemas de classificação, incluindo avaliações de hóspedes	A peça central para estes sistemas é a inclusão de avaliações de hóspedes, além de critérios obrigatórios. Os hotéis são controlados através de inspeções em todos os critérios. A Noruega incluiu recentemente o comentário de hóspedes na avaliação total do hotel e Abu Dhabi lançou recentemente o sistema de classificação incorporando comentários de hóspedes.
Sistemas baseados em Confiança	Tais sistemas são usados, por exemplo, na Eslováquia e consistem em um conjunto de critérios, em que os próprios hotéis avaliam a sua conformidade com os critérios, sem qualquer auditoria ou controle.

Fonte: UNWTO, 2015, p.10.

Porém, ainda há considerável escassez de investigações e teorias sobre a temática, fortalecendo o trabalho de Minazzi. Como resultado, a

autora apresenta as características gerais dos programas de classificação hoteleira na Europa, ampliando o entendimento na área.

Quadro 5 - Características Gerais dos Programas de Classificação Hoteleira na Europa

Características Gerais dos Programas de Classificação Hoteleira na Europa				
	Itália	França	Espanha	Reino Unido
Nível de classificação: Nacional (N) / Regional (R)	R	N	R	N
Natureza do programa: Privada (PR) / Pública (PU)	PU	PU	PU	PU/PR
Tipo de padrões: Hard (H) / Soft (S)	H	H	H	H/S
Aplicabilidade da classificação: Voluntária (V) / Obrigatória (M)	M	V	M	V
Frequência dos controles: Uma vez por ano (1); a cada 3 anos (3); a cada 5 anos; não especificado (NS)	5*	NS**	1	1

Fonte: Minazzi (2010, p.76)

* Outros controles serão realizados em caso de queixas específicas

** Controle periódico

Dentre os países analisados por Minazzi (2010), encontram-se Itália, França, Espanha, Alemanha e Reino Unido (Escócia, Inglaterra, Irlanda do Norte, País de Gales), dos quais foi identificado que Itália e França utilizavam, em 2010, classificações regionais (R) e os demais faziam uso de sistemas nacionais (N). Quanto à natureza do programa, a autora identificou que Alemanha e Reino Unido utilizam classificações privadas (Reino Unido utiliza público e privado) e que os demais possuíam classificações geridas por órgãos públicos. Já quanto ao tipo de classificação, a autora identificou que os padrões podem ser rígidos ou flexíveis (*hard ou soft*), prevalecendo modelos baseados em critérios

objetivos (*hard*). Por fim, a investigação identificou que Itália e Espanha possuem sistemas obrigatórios, enquanto os demais países possuem sistemas de adesão voluntária.

De acordo com Tefera e Govender (2014), a primeira coisa que os hóspedes consideram quando pretendem reservar um hotel é sua classificação. Segundo Hensens, Struwig e Dayan (2010), o viajante prospectivo tem acesso a vários canais de pesquisa para aprender sobre os destinos que pretendem visitar, dentre eles, a classificação hoteleira, que pode ser convencional ou alternativa. Algumas organizações que realizam essa classificação hoteleira convencional fazem uso de inspetores *in loco* para avaliar a qualidade destes empreendimentos. Já dentre as classificações alternativas, podem ser mencionadas a American Automobile Association (2008), o Tourism Grading Council South Africa (2008), o Guia Quatro Rodas, além das redes sociais, como o TripAdvisor.

Classificação de Meios de Hospedagem no Brasil

Regulamentada pelo setor público, a classificação hoteleira é definida pelo Ministério do Turismo como

Um instrumento de divulgação de informações claras e objetivas sobre meios de hospedagem, sendo um importante mecanismo de comunicação com o mercado. Possibilitando uma concorrência justa entre os meios de hospedagem do país e auxiliando turistas, brasileiros e estrangeiros, em suas escolhas (MTur, 2015).

Presente no Brasil desde o final da década de 70 e, podendo ser considerada uma das ações mais antigas da política de turismo nacional, a formulação do sistema de classificação de meios de hospedagem

passou por momentos distintos, mobilizando atores e formas próprias na articulação do Estado (KNUPP, 2012).

O primeiro sistema oficial de classificação de hospedagem brasileiro data de 1978. Segundo Candeia (2003) e Castelli (2003), esse modelo foi criado pelo Conselho Nacional de Turismo (CNTur) e consistia em um sistema misto (presença ou ausência de classificação por pontos), o qual era operacionalizado a partir de duas vistorias sem aviso prévio. O sistema priorizava a infraestrutura dos empreendimentos, destinando cerca de 70% da pontuação para esta dimensão, enquanto 30% se originavam na oferta de determinados serviços. Castelli (2003) reafirma tal posicionamento e adiciona que o objetivo da classificação era regular o setor e canalizar os incentivos fiscais. Enquanto Candeia (2003) comenta que o sistema gerava descontentamento no hóspede face à pequena importância dada aos serviços, os quais não tinham um peso considerável na classificação, fato apontado por Castelli (2003) como motivo de fracasso deste modelo de classificação. Uma vez que os serviços decorrem de interações humanas (Bateson e Hoffman, 2009), um estilo de gestão despreparado para valorizar os serviços, sem enfatizar o treinamento permanente, pode levar a falhas de execução no atendimento e, conseqüentemente, serviço de má qualidade. Considerando tais pontos, Menezes e Silva (2013) afirmam que uma matriz de classificação deve ser tão exigente quanto um hóspede durante sua estada, principalmente porque o mesmo poderá ter suas expectativas geradas através desta comunicação.

Visando recuperar sua credibilidade, em 1996 a Embratur começa a pensar em um novo sistema de classificação, o qual se baseou

nas normas de qualidade da ISO. Segundo Candeia (2003), um desacordo entre a Embratur e a ABIH fez com que o instituto contratasse o Instituto Nacional de Metrologia e Qualidade Industrial (INMETRO), que credenciou doze institutos para certificar e reclassificar os hotéis com base nas normas da ISO 9000. Como resultado, em fevereiro de 1997 a primeira classificação da Embratur (instituída em 1978) foi abolida. Castelli (2003, p.47) afirma que “somente em 1997, foi certificado, com a ISO 9002, o primeiro hotel do país. Por que tão somente no ano de 1997? Porque até então a hotelaria navegava em mares tranquilos”. Este novo sistema também se baseava em critérios rígidos (*hard*), até janeiro de 2002, somente vinte e nove hotéis estavam regularmente classificados pelo sistema oficial, sendo que 23 na categoria luxo superior cinco estrelas, três na categoria luxo quatro estrelas, e três na categoria standard superior três estrelas (CANDEIA, 2003).

Dando sequência ao histórico dos sistemas de classificação oficiais brasileiros, destaca-se que o sistema vigente à época não foi muito utilizado na prática, estimulando a ABIH e a administração pública a retomarem o diálogo para a construção de um terceiro esforço. Ribeiro (2011) afirma que em 2001 foi criado então, um novo modelo de classificação, o qual se propunha a considerar a qualidade dos serviços, e que também se baseava nos padrões da ISO. Este sistema era regulado pela Deliberação Normativa nº 429, de 23 de abril de 2002, que instituiu o Regulamento Geral dos Meios de Hospedagem, o qual tinha por objetivo a promoção e o desenvolvimento da indústria hoteleira, cabendo-lhe classificar, categorizar e qualificar os meios de hospedagem, em território nacional, simbolizado por estrelas, de acordo

com as condições de conforto, comodidade, serviços e atendimento que possuíssem. O processo de classificação era realizado por organismos avaliadores, homologados por um conselho técnico nacional. O gerenciamento operacional era de responsabilidade do IBH, sociedade civil, sem fins lucrativos, mantido pela ABIH.

Neto e Silva (2006) afirmam que tal modelo necessitava de revisão para ampliar sua abrangência e o torna-lo compatível com as especificidades dos equipamentos hoteleiros existentes e a rápida evolução do setor. Segundo os autores, esta reestruturação deveria ser fundamentada na ação integrada das empresas, instituições de pesquisa, classe consumidora, administração pública, além das organizações e entidades de classe, visto que todas deveriam estar envolvidas nas questões de natureza sistêmica e estrutural do novo modelo. Tal remodelagem deveria iniciar com um amplo diagnóstico da oferta de hospedagem disponível no país, considerando as tendências evolutivas do mercado, os aspectos legais, aspectos físico-construtivos, equipamentos, instalações, serviços, aspectos de gestão, entre outros critérios, resultando em diferentes matrizes de classificação. O debate e, a necessidade de reformulação desse sistema de classificação, levou alguns anos depois, à criação do Sistema Brasileiro de Classificação de Meios de Hospedagem (SBClass).

Sistema Brasileiro de Classificação de Meios de Hospedagem - SBClass

O Sistema Brasileiro de Classificação de Meios de Hospedagem (SBClass) foi criado em 2011, através da Portaria nº 100, de junho de 2011, a qual institui o sistema, estabelece os critérios de classificação e dá outras providências. O modelo atual teve sua fundamentação legal

construída com a promulgação da Lei nº 11.771, de setembro de 2008, a qual determina em seu artigo 25, que o Poder Executivo estabelecerá

I - as definições dos tipos e categorias de classificação e qualificação de empreendimentos e estabelecimentos de hospedagem, que poderão ser revistos a qualquer tempo; II - os padrões, critérios de qualidade, segurança, conforto e serviços previstos para cada tipo de categoria definido; e III - os requisitos mínimos relativos a serviços, aspectos construtivos, equipamentos e instalações indispensáveis ao deferimento do cadastro dos meios de hospedagem. Parágrafo único. A obtenção da classificação conferirá ao empreendimento chancela oficial representada por selos, certificados, placas e demais símbolos, o que será objeto de publicidade específica em página eletrônica do Ministério do Turismo, disponibilizada na rede mundial de computadores (LEI GERAL DO TURISMO, 2008).

Portanto, através da Lei Geral do Turismo, o MTur fundamentou a posterior publicação da Portaria nº100/2011, instituindo o atual modelo de classificação de meios de hospedagem (SBClass). Buscando regulamentar o serviço de hospedagem, o artigo 1º desta Portaria traz a seguinte redação

Fica instituído o Sistema Brasileiro de Classificação de Meios de Hospedagem (SBClass) para regular o processo e os critérios pelos quais os entes definidos no Art. 7º desta Portaria podem obter a classificação oficial do governo brasileiro e utilizar a simbologia que a representa. Parágrafo único. Esta Portaria estabelece: I - a estrutura do SBClass; II - os tipos passíveis de classificação; III - as categorias de cada tipo; IV - os requisitos de infraestrutura, serviços e sustentabilidade de cada categoria; V - os critérios de classificação; VI - os processos de verificação, monitoramento e avaliação permanentes.

Segundo o MTur (2015), o SBClass fundamentou-se em oito princípios: 1. Legalidade (Dispositivos legais e regulamentares a serem

satisfatoriamente cumpridos); 2. Consistência (Firmeza, coerência e adequação de ações e procedimentos); 3. Transparência (Informações precisas, inequívocas e públicas); 4. Simplicidade (Linguagem simples, inteligível e acessível a todos); 5. Agregação de valor (Proporcionar ganhos progressivos de qualidade e competitividade); 6. Imparcialidade (Decisões fundamentadas em avaliações objetivas e equânimes); 7. Melhoria contínua (Identificação e solução de problemas de forma permanente); e 8. Flexibilidade (Critérios baseados na diversidade e peculiaridade do setor).

O novo modelo optou por seguir utilizando a classificação por estrelas, reconhecendo a notoriedade desta simbologia no contexto turístico internacional. Ele instituiu sete tipologias de meios de hospedagem, sendo eles: Hotel; Resort; Hotel Fazenda; Cama & Café; Hotel Histórico; Pousada; e Flat/Apart Hotel. Cada tipo de hospedagem deveria atender a determinados critérios para que obtivessem a classificação desejada, podendo estes critérios variar em quantidade e nível de exigência, por exemplo, o tamanho da unidade habitacional em um hotel ou a existência de determinado serviço, como o *room service*, recepção 24 horas, entre outros. Os 195 critérios de avaliação são divididos em três dimensões, sendo que a dimensão infraestrutura tem cerca de 60% dos requisitos (118 itens); a dimensão serviços tem aproximadamente 30% (63 itens); e a dimensão sustentabilidade é responsável por cerca de 10% dos requisitos (14 itens).

O MTur (2015) argumenta também que assim como vários outros sistemas de classificação hoteleiros no mundo, o sistema brasileiro é de adesão voluntária, sendo verificada por inspetores do

INMETRO, os quais devem constatar se o empreendimento solicitante atende a 100% dos requisitos mandatórios e a 30% dos requisitos eletivos (para cada conjunto de requisitos). Esta verificação é realizada através de inspeção *in loco* no estabelecimento hoteleiro. Mas, primeiramente, o solicitante se cadastra no sistema digital do governo. O novo sistema de classificação estabelece uma série de requisitos aos quais os meios de hospedagem devem atender, os quais se dividem em três dimensões: - Infraestrutura (Requisitos ligados a instalações e equipamentos); - Serviços (Requisitos vinculados à oferta de serviços); e - Sustentabilidade (Requisitos vinculados às ações de sustentabilidade). Após a verificação do auditor oficial do INMETRO, e tendo sanadas todas as eventuais pendências, o empreendimento terá direito à classificação oficial por um período de 36 meses, a contar da data de sua concessão. Porém, deverá realizar uma nova avaliação, para verificar a manutenção do atendimento aos requisitos da matriz de classificação, em até 18 meses.

Ainda segundo o MTur (2015), o processo de pleito da classificação se inicia com o registro da organização de hospedagem junto ao CADASTUR, sistema no qual o solicitante deve preencher e depois encaminhar os seguintes documentos: Termo de Compromisso; Declaração do Fornecedor; e Auto avaliação. Em um segundo momento, a gestão pública do turismo analisa a solicitação e verifica a conformidade da documentação enviada pelo empreendimento em até 10 dias. Estando o processo todo correto até então, ele segue seu trâmite, é quando o MTur comunica a abertura do processo, via sistema Cadastur, ao meio de hospedagem e ao representante legal do

INMETRO da Unidade da Federação onde estiver localizado o empreendimento. Com a liberação do MTur, o INMETRO emite a Guia de Recolhimento da União (GRU), com os valores a serem pagos, e envia para a hospedagem via sistema Cadastur. Efetuado o pagamento, o inspetor do INMETRO, após inspeção inicial *on line*, se desloca para a fiscalização *in loco*. Caso não ocorram inconformidades, o Ministério do Turismo, com base no Relatório Final de Verificação, emite o Certificado de Classificação e concede autorização para o uso da Marca da Classificação de meios de hospedagem no empreendimento (estrelas).

Atualmente, o SBClass é um sistema de baixa adesão, uma vez que apenas 59 hotéis se encontram atualmente cadastrados (MTur, 2015). Se considerar os mais de 3200 meios de hospedagem associados à ABIH Nacional (2015), a adesão ao SBClass corresponde apenas 1,84% dos estabelecimentos.

METODOLOGIA

Os objetivos que norteiam este estudo centram-se em analisar o SBClass e caracterizá-lo quanto sistema de classificação de meios de hospedagem, fundamentando-se em estudos desenvolvidos no Brasil e no exterior. O marco teórico desta pesquisa sustenta-se em três perspectivas, primeiramente foi trabalhada a temática do turismo, posteriormente a investigação abordou os modelos de sistemas de classificação e, por fim, houve a caracterização do SBClass e seu respectivo enquadramento.

Metodologicamente, trata-se de uma pesquisa exploratória, com abordagem qualitativa, composta de duas etapas principais: (a) pesquisa bibliográfica concentrando esforços na investigação sobre a política pública de classificação de meios de hospedagem; e (b) pesquisa documental em bases eletrônicas oficiais, principalmente no site do Ministério do Turismo (MTur) e da Organização Mundial do Turismo (OMT), além de buscas em legislações pertinentes ao setor e relacionadas ao assunto, nos âmbitos municipal, estadual e federal. Buscou-se, ainda, complementar a análise com os dados identificados na literatura sobre classificação de meios de hospedagem. Segundo Bauer e Gaskell (p.20, 2010), “uma pesquisa social é considerada como aquela que se apoia em dados sociais – dados sobre o mundo social – que são o resultado, e são construídos nos processos de comunicação”. Logo, é válido ressaltar ainda, que a presente pesquisa observou o turismo a partir de uma perspectiva socioeconômica.

RESULTADOS

O processo de classificação dos meios de hospedagem mostra-se como grande desafio aos gestores de políticas públicas do turismo no Brasil. A história brasileira deflagra um setor com pouca coesão entre os atores, elemento essencial para solidificação da política e adesão ao SBClass.

É um quadro que ocorre simultaneamente ao fortalecimento das discussões sobre os sistemas de classificação em âmbito nacional e

internacional, gerencial e acadêmico. Segundo as possibilidades de abordagem dos sistemas de classificação de meios de hospedagem apresentadas pela OMT identificou-se que o modelo brasileiro se configura como um “Modelo Tradicional de Classificação”, trabalhando critérios objetivos obrigatórios (mandatórios), combinados com critérios objetivos voluntários (eletivos). O cumprimento dos critérios é verificado *in loco* por auditores do INMETRO, representando o Estado. Estes critérios de avaliação estão distribuídos em três dimensões: infraestrutura; serviços; e sustentabilidade (UNWTO, 2015).

É possível ainda adotar os esforços empreendidos por Minazzi (2010). A autora identificou que as classificações nos destinos investigados possuíam as seguintes características: Classificações regionais ou nacionais; Programa de natureza privada ou pública; Classificação com critérios de padrões objetivos (*hard*) ou subjetivos (*soft*); e Sistemas de adesão obrigatória ou voluntária. Analisando comparativamente a perspectiva de Minazzi (2010) e o SBClass, torna-se possível afirmar que o sistema de classificação oficial do Ministério do Turismo se caracteriza por ser de adesão voluntária, abranger todo o território nacional; e por ter dentre seus 195 critérios, predominantemente requisitos objetivos (*hard*).

Ampliando a análise para os demais esforços do governo brasileiro na busca da construção de um sistema de classificação de meios de hospedagem efetivo, reitera-se que o país se encontra em sua quarta tentativa, sendo que até o momento estes esforços não obtiveram

êxito, esforços estes resumidos no Quadro 6.

Quadro 6 - Políticas Públicas de Classificação de Meios de Hospedagem no Brasil.

Políticas Públicas de Classificação de Meios de Hospedagem no Brasil			
	1978	1997	2002
Vigência	20 anos	05 anos	09 anos
Objetivos	Regulamentação do Setor e Canalização de Incentivos	Melhorar a Qualidade e a Competitividade	Promoção e Desenvolvimento da Indústria Hoteleira
Critérios	Hard objetivos	Hard objetivos	Hard objetivos
Vistorias	In loco com participação do INMETRO	In loco com participação do INMETRO	In loco com participação do INMETRO
Foco	Infraestrutura	Infraestrutura e Normas ISO (Qualidade)	Infraestrutura e Qualidade
Resultados	Indústria Hoteleira voltada à Estrutura Física (Tangíveis)	Início da preocupação com a Qualidade	Descrédito com o sistema e baixa adesão

Fonte: Desenvolvido pelos autores, 2015.

Assim, conclui-se que o modelo vigente no Brasil se caracteriza por:

- ✓ Ser um Modelo Tradicional de Classificação;
- ✓ Considerar principalmente a infraestrutura, através de um elevado número de critérios objetivos *hard*;
- ✓ Partir da perspectiva de que o Estado é capaz de categorizar e comunicar a qualidade dos empreendimentos de hospedagem, por meio de fiscalização *in loco*, realizada pelo INMETRO; e
- ✓ Tem vigência em todo o território nacional.

A situação apresentada neste estudo suscita alguns questionamentos, que podem servir de estímulo a novas pesquisas na

área. Em especial, indaga-se aqui:

Quais os motivos que levam a baixa adesão dos empreendimentos hoteleiros? Sugere-se um estudo partindo da ótica do gestor ou empreendedor da hotelaria, verificando seu nível de conhecimento sobre o SBClass e posicionamento quanto a sua relevância e possível adesão.

Quais atores participam do processo de classificação e quais as suas percepções sobre o sistema? Além dos empreendedores/ gestores hoteleiros mencionados anteriormente, gestores públicos, diretoria da ABIH, responsáveis pelo INMETRO entre outros, podem ter opiniões distintas sobre o sistema de classificação. Compreende-las auxilia no esclarecimento das forças que influenciam o processo.

Qual o nível de conhecimento do hóspede sobre o SBClass? Ainda, seria interessante investigar se o hóspede conhece o SBClass e quais meios de classificação utiliza para obter informações sobre padrão de qualidade em hotelaria. Sabe-se que portais como TripAdvisor, Booking e Guia4Rodas são muito utilizados pelo consumidor de serviços turísticos e o estudo do comportamento do hóspede no tocante ao processo decisório pode elucidar pontos sobre a estruturação de novas políticas na área.

CONCLUSÕES

Constatou-se com o estudo que o baixo número de adesões ao SBClass demonstrou seu insucesso, como nos esforços anteriores. Logo, desconsiderar este fato pode trazer implicações negativas ao setor, além do desperdício de esforços e do próprio investimento de recursos públicos, tanto que a respectiva política pública acabou sendo extinta.

Percebeu-se assim, que a administração pública do turismo no Brasil, em âmbito federal, encontra-se reavaliando a Lei Geral do

Turismo e seus esforços quanto a política pública de classificação de meios de hospedagem, podendo partir para a adaptação do modelo atual ou para um quinto esforço, caso deseje se posicionar estrategicamente no mercado internacional. Por outro lado, há ainda, a opção de deixar esta ação para o mercado, adotando uma perspectiva de política pública mais liberal, ou seja, com maior ênfase ao papel do mercado.

Torna-se importante reiterar a importância desta temática de estudos, sendo assim, sugeridas novas pesquisas tanto teóricas quanto empíricas neste sentido, tanto a nível nacional quanto internacional (podendo ser efetuada de forma comparativa ou independente). Assim, por meio deste esforço, espera-se contribuir com a respectiva discussão, despertando a curiosidade e estimulando novas investigações no campo da turismologia (gestão pública do turismo).

REFERÊNCIAS

ABIH/SC Associação Brasileira da Indústria de Hotéis Santa Catarina – **Informações Institucionais**. Disponível em: <<http://www.abih-sc.com.br/institucional>>. Acesso em: 20 de março de 2015.

ANDRADE, D. A. C.; SOUZA, V. S.; POLO, E. F. Administração Estratégica no Setor Público: a Classificação Oficial dos Meios de Hospedagem no Brasil e na França. **XI Seminário da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo** – Universidade do Estado do Ceará – UECE, 2014.

ARRILLAGA, J. I. **Introdução ao estudo do turismo**. Rio de Janeiro: [s. n.], 1976.

BATESON, J. E. G.; HOFFMAN, K. D.; IKEDA, A. A.; CAMPOMAR, M. C.; tradução de Brasil Ramos Fernandes; Marília de M. Zanella; **Princípios de Marketing de serviços: conceitos, estratégias e casos**. São Paulo; Cengage Learning, 2009.

BAUER, M. W.; GASKELL, G. **Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som: um manual prático** / Martin W. Bauer, George Gaskell (orgs.); tradução de Pedrinho A. Guareschi. – 8.ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2010.

BENI, M. C. **Análise estrutural do turismo**. 13. ed. São Paulo: SENAC, 2013.

_____. **Lei geral do turismo**. Brasília, [s. n.], 2008. Disponível em:<http://www.turismo.gov.br/export/sites/default/turismo/legislacao/downloads_legislacao/lei_11771_08_17_setembro_2008.pdf>. Acesso em: 10 nov. 2015.

_____. **Portaria n. 100**, de 16 de jun. 2011. Institui o Sistema Brasileiro de Classificação de meios de hospedagem (SBClass), estabelece os critérios de classificação destes, cria o Conselho Técnico Nacional de Classificação de meios de hospedagem (CTClass) e dá outras providências. Disponível em: http://www.classificacao.turismo.gov.br/MTUR-classificacao/mtur/site/downloads/portaria100_2011mtur.pdf . Acesso em: 10 de novembro de 2015.

CANDEIA, D. L. **Classificação dos meios de hospedagem**. Brasília: Universidade de Brasília, Centro de Excelência em Turismo, 2003.

CASTELLI, G. **Administração hoteleira**. 9. ed. Caxias do Sul: EDUCS, 2003.

CHIZZOTTI, A. **Pesquisa em ciências humanas e sociais**. 6.ed. São Paulo: Cortez, 2003.

_____. **Deliberação Normativa nº 429**, de 23 de abril de 2002. Disponível em: <http://www.portaleducacao.com.br/turismo-e-hotelaria/artigos/4360/deliberacao->

normativa-n%C2%B0-429-de-23-de-abril-de-2002. Acesso em: 9 de janeiro de 2015.

DUARTE, V. V. **Administração de sistemas hoteleiros: conceitos básicos**. São Paulo: Senac, 1996.

FGV. **Boletim de Desempenho Econômico**. Setor Turismo. Ministério do Turismo. Ano X, n.º 38, 2013.

HENSENS, W.; STRUWIG, M.; DAYAN, O. Guest-review criteria on TripAdvisor compared to conventional hotel-rating systems to assess hotel quality. **EuroCHRIE** in Amsterdam. 2010.

HUNG, J.; LIN, F. Taking an Expended View of Customer to Construct Hotel Rating System. **International Business Research**. Vol. 5, No. 4; April 2012. Toronto, Canadá. Disponível: <<http://ccsenet.org/journal/index.php/ibr/article/view/15894>>. Acesso em: 21 de março de 2015.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Pesquisa de serviços de hospedagem 2011: municípios das capitais, regiões metropolitanas e regiões integradas de desenvolvimento**. Rio de Janeiro: IBGE, 2012. Disponível em: <ftp://ftp.ibge.gov.br/Comercio_e_Servicos/Pesquisa_Servicos_de_Hospedagem/2011/psh2011.pdf>. Acesso em: 15 de junho de 2015.

IGNARRA, R. L. **Fundamentos de Turismo**. 3. ed. rev. e ampl. São Paulo. Cengage Learning. Editora SENAC: Rio de Janeiro, 2013.

KNUPP, M. E. C. G. A Classificação de meios de hospedagem no Brasil. **Málagá: TURyDES**, v. 5, p. 20-42, 2012.

KERLINGER, F. N. **Metodologia da pesquisa em ciências sociais: um tratamento conceitual**. São Paulo: EPU, 1979; 2009.

MANTOVANI, F. **Após 6 meses, nova classificação por estrelas tem só 33 hotéis cadastrados**. Portal G1. 26 abr. 2013. Disponível em: <<http://g1.globo.com/turismo-e-viagem/noticia/2013/03/apos-6-meses-nova-classificacao-por-estrelas-tem-so-33-hoteis-cadastrados.html>>. Acesso em: 9 de julho de 2014.

MENEZES, P. D. L.; SILVA, J. C. **Análise do Sistema Oficial de Classificação dos Meios de Hospedagem do Brasil**. Revista Iberoamericana de Turismo – RITUR, Penedo, vol. 3, n.1, p. 57-70, 2013. Disponível em: <<http://www.seer.ufal.br/index.php/ritur>>. Acesso em: 22 mar 2015.

MINAZZI, R. **Hotel classification systems: a comparison of international case studies**. Acta universitatis Danubius. Economica, 9 (4), pag. 65-88. 2010. Disponível

em: <http://www4.uninsubria.it/on-line/home/rubrica/home-page-docente.html?P1_n=roberta.minazzi>. Acesso em: 20 de março de 2015.

MOTA, K. C. N.; VIANNA, S. L. G.; ANJOS, F. A. **Competitividade das destinações turísticas: estudo de casos brasileiros**. São Paulo: Atlas, 2013.

MTUR - Ministério do Turismo. **Sistema Brasileiro de Classificação dos Meios de Hospedagem**. 2014. Disponível em: <<http://www.classificacao.turismo.gov.br/MTUR-classificacao/mtur-site/index.jsp>>. Acesso em: 9 de janeiro de 2014.

MTUR - Ministério do Turismo. **Classificação de meios de hospedagem no Brasil**. 2015. Disponível em: <http://www.classificacao.turismo.gov.br/MTUR-classificacao/mtur-site/> - Acesso em: 03 de março de 2015.

NETO, B. L.; SILVA M. C. Temas emergentes: a classificação como indutora do processo de qualificação da oferta hoteleira no Brasil. **Seminário de Pesquisa em Turismo do Mercosul (UCS)** v.3, p.153-169, 2006.

_____. **Plano Nacional de Turismo**. Disponível em: http://www.turismo.gov.br/sites/default/turismo/noticias/todas_noticias/Noticias_download/PNT.pdf>, 2003. Acesso em: 03 de fevereiro de 2015.

_____. **Portaria n. 100**, de 16 de jun. 2011. Institui o Sistema Brasileiro de Classificação de meios de hospedagem (SBClass), estabelece os critérios de classificação destes, cria o Conselho Técnico Nacional de Classificação de meios de hospedagem (CTClass) e dá outras providências. Disponível em: <http://www.classificacao.turismo.gov.br/MTUR-classificacao/mtur-site/downloads/portaria100_2011mtur.pdf>. Acesso em: 10 de novembro de 2015.

RIBEIRA, K. C. C. **Meios de hospedagem**. Manaus: Centro de Educação Tecnológica do Amazonas, 2011.

RUSCHMANN, D. **Turismo e Planejamento Sustentável: a proteção do meio ambiente**. 7. ed. Campinas: Papirus, 1997.

TEFERA, O.; GOVENDER, K. Hotel Grading, Service Quality, Satisfaction and Loyalty – Proposing a Theoretical Model and Relationship. **African Journal of Hospitality, Tourism and Leisure**. Vol. 4 (Special edition). South Africa. 2014.

UNWTO United Nations World Tourism Organization. **General Assembly 19th Session**. 2011. Disponível em: <http://media.unwto.org/sites/all/files/pdf/unwto_2030_ga_2011_korea.pdf>. Acesso em: 03 de março de 2019.

UNWTO United Nations World Tourism Organization. **Travel & tourism impact 2013 Brazil**. London, 2013.

UNWTO United Nations World Tourism Organization. **Hotel Classification System: Recurrence of criteria in 4 and 5 stars hotels.** Madri, Spain, 2015.

O TURISMO E SUAS INFLUÊNCIAS NA CULINÁRIA CAIÇARA DE PRAINHA BRANCA (GUARUJÁ/SP) E TRINDADE (PARATY/RJ)

HONJO, Alice Giovana Yukimi Willy

MORIMOTO, Fernando

RIBEIRO, Cilene da Silva Gomes

A culinária típica, como parte do Patrimônio Imaterial de uma população, tem perdido características histórico-culturais em decorrência da inserção de novos produtos e padronização das cozinhas para uma alimentação mais rápida e barata (MULLER; AMARAL; REMOR, 2010). Esta mudança na cultura alimentar é percebida em diversas comunidades caiçaras, como Prainha Branca (Guarujá/SP) e Trindade (Paraty/RJ), onde a culinária típica é pouco percebida pelo visitante.

A alimentação ancestral caiçara era baseada na pequena lavoura, coleta de frutas da Mata Atlântica e caça (SILVA, 2004). Plantavam principalmente a banana e a mandioca, da qual se fazia a farinha (BRASIL, 2004). Apesar de serem comunidades intrinsecamente litorâneas, a pesca era uma atividade secundária até o início do século XX, onde passou a fazer parte da rotina do caiçara, tanto na pesca artesanal como na comercial (DIEGUES, 2004; MUSSOLINI, 1980). Assim, o pescado se tornou parte tanto da alimentação como da identidade cultural do caiçara, favorecendo o surgimento de preparações

típicas, aliando técnicas, ingredientes e temperos locais. A cultura caiçara é o resultado do isolamento geográfico de seus territórios e da centenária fusão étnico-cultural entre colonizadores portugueses e índios (DIEGUES, 2004). Na Prainha Branca este isolamento foi enfraquecido a partir da década de 1950 com a construção do SESC Bertiooga e a industrialização da região (TURATTI, 2012) e em Trindade a partir da década de 1970 com o interesse turístico na região (OLIVEIRA, 2005), ambos promovidos pelo progresso da malha rodoviária do litoral. Com o crescente interesse pelo litoral e a facilidade de acesso, é plausível afirmar que a urbanização foi gradativamente incorporada e a cultura moderna mesclada com a cultura caiçara.

Atualmente, percebe-se que os espaços e a cultura do povo caiçara foram transformados em consequência do turismo (CALVENTE, 2004) e, apesar da tradição não ser imutável, os elementos urbano-culturais se tornam uma ameaça às características tradicionais que diferenciam as populações tradicionais da sociedade moderna (BUZZULINI; SUZUKI, 2009). Neste choque de cultura, os elementos que dão autenticidade à identidade cultural local definham e, se pouco valorizada, dão espaço à cultura invasora.

Como forma de preservar a memória da gastronomia tradicional, a UNESCO instituiu as práticas culinárias como “Patrimônio Cultural Imaterial da Humanidade” em 2003 (PINTO; SIMÕES, 2016). A gastronomia tradicional, como produto cultural, pode se tornar uma fonte de renda, representar produtores locais, resgatar e manter a cultura alimentar para as gerações futuras ao oferecer a culinária típica como produto turístico, fomentando o

turismo gastronômico na região sob o aspecto social e cultural (LISBOA, 2015). Portanto, manter viva a gastronomia típica enriquece identidade cultural local, com engajamento de diversas esferas da população, tornando a atividade gastronômica parte do modo de vida dos habitantes.

PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Com base em uma revisão bibliográfica sobre os povos caiçaras, foram realizadas entrevistas semiestruturadas diretamente com moradores destas comunidades, possibilitando a coleta de informações através da história oral sobre o modo de vida e a cultura alimentar das comunidades, de seus ancestrais, das famílias e dos próprios indivíduos entrevistados.

Foi escolhida a técnica *snow ball* (bola de neve) para determinar os atores participantes das entrevistas. A técnica se baseia na formação de uma rede de entrevistas, em que um ator indica o seu sucessor, e assim por diante, até as informações se repetirem (BALDIN; MUNHOZ, 2011).

Após o contato inicial com o entrevistado em potencial, foi esclarecido sobre o objetivo da pesquisa e requisitado o preenchimento e assinatura do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE), que garante sigilo sobre a identidade do participante.

A entrevista segue um roteiro semiestruturado, que favorece a liberdade de narração do ator através de perguntas baseadas em hipóteses, permitindo o pesquisador explorar novas hipóteses e

questionamentos. O olhar do pesquisador foi um recurso utilizado para percepção de objetos e suas características, complementando a pesquisa qualitativa. Os dados obtidos em campo sustentados no referencial teórico, permite descrever com exatidão os fatos de uma realidade e fundamentar uma análise de dados (TRIVIÑOS, 1987).

Para apresentar os resultados, os nomes dos participantes foram omitidos e substituídos por siglas: a primeira letra para localização, “P” para Prainha Branca e “T” para Trindade; a segunda letra para distinção de gênero, “M” para mulher e “H” para homem; seguida do número da ordem em que a entrevista foi concedida; seguida dos indicadores “1” e “2” quando as entrevistas foram realizadas em conjunto. Exemplo: PH2 se refere à entrevista realizada na Prainha Branca, por um homem, a qual é a segunda entrevista realizada na pesquisa de campo; TM7² se refere à entrevista realizada em Trindade, por uma mulher, a qual é a sétima entrevista realizada na pesquisa de campo e a segunda participante da entrevista coletiva.

RESULTADOS E DISCUSSÕES

Localização e Características

A Prainha Branca está localizada no município de Guarujá/SP, na Baixada Santista, a 66km da capital (IBGE, 2018). A vila possui uma população de 500 habitantes (GUARUJÁ, 2017) e o acesso pode ser feito caminhando a partir de Bertiooga, através da balsa Bertiooga/Guarujá, ou a partir de Guarujá pela rodovia SP-061 até o início de uma via pavimentada, único caminho disponível até a vila além do percurso pelo mar a bordo de canoas motorizadas. Não há

acesso para veículos dentro da vila, sendo o deslocamento predominantemente a pé.

A Vila de Trindade, ou apenas Trindade, está localizada no município de Paraty/RJ a 236 km da capital (IBGE, 2018). A vila possui uma população estimada de 1300 moradores (GABEIRA, 2012) e o acesso é feito a partir da BR-101 pela Estrada de Trindade. A vila possui acesso de veículos, ônibus e vans de linha.

Em ambas as comunidades a maioria dos entrevistados atuavam em atividades relacionadas ao turismo como campings, pousadas, restaurantes, estacionamentos, comércios, serviços e sendo alguns aposentados.

A Prainha Branca possui infraestrutura mais rústica, sem pavimentação, com edificações mais simples e com a presença envolvente da natureza. Esta característica se deve ao tombamento do território o qual estabelece padrões legais para que as edificações não se imponham à paisagem, com o objetivo de preservar a natureza e o semblante da vila (TURATTI, 2012). Apesar de nobre, o tombamento compele diversas restrições para o desenvolvimento econômico na vila, já que edificações maiores e mais sofisticadas estão impedidas de serem construídas. Já Trindade possui infraestrutura urbanizada, com pavimentação, edificações mais estruturadas e uma variedade maior de comércios e serviços, porém, com a natureza sendo mais presente apenas nos entornos da vila.

História e Cultura Alimentar

Na Prainha Branca a alimentação do caiçara, baseada na pequena lavoura, pesca e caça, foi se alterado a partir de 1950, com o

início da urbanização da região. Havia dificuldades na continuidade da atividade pesqueira artesanal, ameaçada principalmente pela flutuação do preço do pescado e concorrência desequilibrada com a pesca comercial (TULIK, 2005). Soma-se ao fato de órgãos ambientais monitorarem o desmatamento impedindo as lavouras (BUZZULINI; SUZUKI, 2009), estas que já estavam sendo deixadas de lado, pois, como relatados em entrevistas e reforçados por Tulik, o caiçara já procurava trabalho assalariado em diferentes atividades na região, onde a urbanização era crescente, ou empregados a bordo de barcos de pesca de sardinha. A carne de animais silvestres, como o saruê e o jacu, era disponível e apreciada até meados de 1990, porém, a conscientização ambiental e a proibição cessaram atividade de caça, como relatado por moradores.

Na década de 1970, alguns moradores abriram bares para o atendimento do turista quando uma nova onda de acampar na praia foi se estabelecendo desordenadamente até que, em 1999, a prática foi proibida por moradores. Alguns moradores permitiram os acampamentos em seus quintais, mediante à pagamento, serviço que evoluiu e popularizou os campings na Prainha Branca (TURATTLI, 2012). Um morador aponta que as necessidades financeiras o levaram a manter um camping:

“Então quando chega em época de feriado vem o pessoal acampar, então diminui o espaço, eu teria que ter condições de não ter camping no quintal pra mim ter mais plantas (PH2, 60 anos).”

Em Trindade, até a década de 1960, vigorava a economia de subsistência baseada na produção agrícola e na pesca. Este modelo de produção perdurou até a década de 1970 quando o início da atividade

turística começou a reestruturar a economia da comunidade (BRETON; PLANTE, 2005). Os constantes conflitos por território entre os moradores de Trindade e corporações multinacionais, somados à legislação do Parque Nacional da Serra da Bocaiúva (PNSB), restringiram o uso da terra e do mar, obrigando muitas famílias buscar moradias em outras cidades e as que ficaram se realocaram em territórios fora da área do PNSB (ABIRACHED, 2011).

Em paralelo aos conflitos territoriais também houve o aumento do turismo predatório. Os trindadeiros, cada vez mais acuados, passaram a conviver com turistas que não possuíam respeito pelos nativos e suas propriedades, vandalizando os ranchos de pesca, consumindo drogas e promovendo furtos de aves de criação e de frutas de suas hortas, já bastante reduzidas pela falta de espaço (BRETON; PLANTE, 2005). Sem a atuação dos órgãos públicos, o avanço desordenado do turismo abalou a autoestima e percepção de valores dos nativos, de acordo com relatos obtidos por Oliveira (2005). Com a presença massiva de turistas, pequenos comércios surgiram ao longo da rua principal e alguns terrenos passaram a abrigar acampamentos (BRETON; PLANTE, 2005). O turismo atraiu empreendedores de fora que traziam consigo novos conhecimentos e dinâmicas na atividade, muitos estabelecendo relações sociais benéficas para a comunidade (OLIVEIRA, 2005). Atualmente, a infraestrutura da vila se voltou, principalmente, para a atividade turística, oferecendo serviços de hospedagem, alimentação, estacionamento e comércios em geral, tornando-se a parcela principal da economia local. O morador TH6, de 35 anos, compara o turismo com uma “faca de dois gumes”,

pois viabiliza o aumento do poder aquisitivo da comunidade, favorecendo financeiramente na luta contra a especulação imobiliária, porém existe também uma invasão brutal, referindo-se ao turismo de massa e suas desvantagens. O morador complementa que o vandalismo dificulta a horticultura caseira:

“Tanto que hoje em dia, pra você ter uma ideia, eu tinha uma hortazinha aqui e eu tive que tirar coisa do meu quintal, porque eu trabalho com camping e os cara quebram tudo (TH6, 35 anos).”

Transformações na Cultura Alimentar

A moradora da Prainha Branca, PM1, de 45 anos, descreve o sistema alimentar, na época de sua infância e de seus ancestrais, como baseado no compartilhamento, na troca e no quinhão, além do pequeno comércio em Santos e Guarujá para trazer insumos que não produziam. Em Trindade, a economia também era baseada no quinhão, na troca e no pequeno comércio em Paraty:

“Era troca, né, mamãe? Naquela época, né? (É). Trocava por farinha, com peixe seco. (TM7¹ e TM7², 55 anos e 75 anos)”

“O dono da rede tem o quinhão dele ali porque ele tá dentro aquele grupo que tá pescando todo santo dia. (TH6, 35 anos)”

“A gente saía de casa seis da manhã, chegava meio-dia lá em Paraty, vendia a farinha que levava na cabeça, pra poder comprar o sal. (TM9, 70 anos)”

Diversos relatos apontam quais foram as preparações mais consumidas em uma época em que o alimento era produzido nas comunidades, através da agricultura, pesca, caça e coleta. Os entrevistados afirmam, com unanimidade, que o preparo do peixe cozido com banana verde e o pirão eram os alimentos consumidos mais comuns. O peixe assado na brasa, como a Tainha, aparece como a segunda forma mais popular de cocção e consumo. O cará e o aipim eram cozidos e consumidos como substituto do pão, já que o trigo não era cultivado e a sua farinha era de difícil acesso. As carnes de caça, como o gambá, tatú e jacú eram bastante apreciadas e consumidas no lugar das carnes bovinas e suínas. Na criação de animais domésticos, havia galinhas as quais eram preparadas em cozidos. Quase todas as preparações eram cozidas ou assadas, sendo as frituras inexistentes na época por não possuírem acesso ao óleo de cozinha e a banha era utilizada para fazer refogados:

“Muito peixe com banana verde e farinha. (PH10, 60 anos)”

“A comida era banana verde do pé cortada. Tirava a banana verde do pé, a banana nanica, ela descascava a banana colocava na panela de ferro pra cozinhar e quando tava molinha ela colocava o peixe naquela água e ali cozinhava o peixe naquela água e pegava a farinha que já tava feita. (TM9, 70 anos)”

“Você cozinha o cará, aí você amassa ele todinho, aí você frita o bacon, o alho, aí você amassa ele. Você come como se fosse um pãozinho. (PH11, 50 anos)”

“O aipim era como se fosse um pão, né. Até hoje nós come com café. Cozinha e come com café. (TM7, 55 anos)”

No presente, os relatos da Prainha Branca e de Trindade informam que os alimentos são obtidos, sobretudo, nos comércios, sendo estes diferentes dos alimentos consumidos durante a economia de subsistência, ou seja, ao invés da farinha de mandioca, do pescado e produtos locais, agora são comprados em mercados o arroz, feijão, carne, frango, legumes, frutas e produtos industrializados como óleo de cozinha, tempero pronto e *nuggets*:

“A gente compra tudo, até galinha caipira se quiser comer. (TM7¹, 55 anos)”

“Tem ir no mercado e comprar, antigamente não, a gente comia coisa natural, igual, tavam comentando aí, paçoca era o nosso café da manhã, às vezes até o almoço mesmo, né. (PH11, 50 anos)”

“Agora eles (filhos) gostam muito de nuggets. (PM1, 45 anos)”

Relatos afirmam que a chegada da eletricidade nas comunidades aconteceu em algum momento na década de 1970 em Trindade e no início da década de 1980 na Prainha Branca. A energia elétrica também foi um fator de transformação no modo de vida do nativo, possibilitando que a televisão se tornasse parte do cotidiano e, conseqüentemente, induzindo novos padrões de comportamento, consumo e opiniões através de uma realidade moderna bastante diferente da realidade em que estas comunidades conviviam (BUZZULINI; SUZUKI, 2009). O caiçara não era mais passível de

influências externas apenas com o contato com o turista em períodos de alta temporada, sendo a televisão, e outros meios de comunicação, um contato constante com o nativo diretamente de dentro de sua casa. As entrevistas também relatam que o uso da geladeira substituiu a técnica de secar o peixe com sal ao sol como método de conservação, sendo o pescado mantido em refrigeração assim como os produtos cárneos obtidos em açougues.

Cultura Alimentar na Atualidade

A alimentação diária dos nativos é um reflexo da cultura urbana que se instalou nas comunidades. No lugar do peixe cozido com banana verde e farinha de mandioca, a alimentação atual consiste no conhecido e comum arroz com feijão, carne e salada. Por descenderem de uma cultura marítima a vida do nativo ainda segue as regras de sua temporalidade alimentar, o pescado ainda é bastante presente durante os meses de inverno, quando a pesca da tainha é farta (TURATTI, 2012). As influências urbanas também são percebidas na forma de cocção do pescado, o qual é empanado e frito por imersão, servido juntamente com arroz e salada. Este conjunto também é oferecido aos turistas de Trindade como “prato feito”, onipresente em diversos restaurantes da vila como uma refeição rápida e barata:

“Agora que nós tá na temporada de peixe, tô comendo bastante peixe. Tainha, Sororoca, fica comendo bastante mistura e peixe, mas a gente também come carne, né. Tipo uma bistequinha, um bife. (PH5, 30 anos)”

“(Com) arroz e feijão, come ele frito, ou pirão. Agora mesmo que você tem a época da tainha, a cidade inteira ta comendo peixe. (TM7¹, 55 anos)”

“Peixe cozido, assado, de qualquer jeito eu gosto, tomo com café, cara. Peixe frito com café. – Eu faço isso, peixe frito com café é uma delícia. Nossos filhos não, né. (PH11 e PH2, 50 e 60 anos)”

“Em casa, vão fazer uma comida com peixe, vão fritar o peixe, pra mim eu gosto de cozido. (PH12, 65 anos)”

Em Trindade é possível encontrar um pouco de tudo, nos estabelecimentos voltados à alimentação dos visitantes. Além do “prato feito”, há hambúrguer, pizza, moquecas, massas e pastel. Curiosamente, é difícil encontrar preparações que remetem à culinária caiçara tradicional, e mesmo quando presente nos cardápios, uma análise revela que seu preparo e seus ingredientes foram demasiadamente modificados para agradar o paladar do turista, com técnicas de cocção e ingredientes inexistentes em preparações da época. Até mesmo a caldeirada de peixe ou o peixe azul-marinho, preparações que remetem às raízes ancestrais, tem sua originalidade descontextualizada ao ter adicionado o azeite de dendê ou colorau no caldo, aproximando-a das receitas de moquecas:

“Porque hoje eles deram uma mudada né, hoje tem a moqueca que eles põe leite de coco mas o caiçara mesmo é o azul-marinho, sem nada disso, sem, sem colorau. (PM7¹, 55 anos)”

Além do peixe cozido, foi amplamente relatado nas entrevistas o peixe assado na brasa como uma preparação tipicamente caiçara.

Durante a temporada da tainha, é comum diversas localidades do litoral se beneficiar da alta disponibilidade do pescado e comercializar a tainha assada em eventos, como o Festejo Caiçara em Trindade e Festa da Tainha Caiçara na Prainha Branca, se tornando uma importante fonte financeira durante o período de baixo movimento turístico.

A tainha assada na brasa, servida nos eventos, é a única preparação considerada tradicional pelos moradores a valer-se como produto turístico gastronômico da Prainha Branca. O morador PH2, de 60 anos, é um dos responsáveis pela preparação da tainha no evento. Ele descreve que a tainha é temperada com o coentro selvagem, *Eryngium foetidum* L. (SILVA et al., 2016), posta para assar na brasa e servida na telha quente, para manter a temperatura. O coentro selvagem, também conhecido como “coentro do mato”, é uma erva utilizada para temperar pratos a base de peixe, como relatado por entrevistados e também reportado por Gonçalves e Gonçalves Júnior (2011):

“Nativo, é o folha grande, que chamam. Chamam de coentro selvagem, que tem aqueles espinhos na planta, mas é o mais gostoso. (PH2, 60 anos)”

Em Trindade também se valoriza o coentro selvagem, o qual foi descrito em preparações à base de peixe. Diferente da Prainha Branca, o coentro selvagem não figura em preparações típicas por não agradar os consumidores, como relata a moradora TM8¹, de 65 anos, proprietária de um restaurante de comida típica em Trindade.

A receita apontada como a maior representante da culinária caiçara é o peixe azul-marinho. Seu modo de preparo foi descrito pelo

nativo da Prainha Branca, PH2 de 60 anos, e pela nativa de Trindade, TM7¹ de 55 anos, como um ensopado de peixe com banana verde cozido na panela de ferro, onde uma reação química confere uma cor azulada à preparação, servido com o pirão feito com o próprio caldo e farinha de mandioca, podendo ser preparado separadamente ou no próprio prato de quem for consumir:

“E esse caldo da banana que deixa ele azul. Tem gente que fala que eles cozinhavam na panela de ferro, né mamãe? – Panela de ferro. – Aí a panela de ferro também deixa ele bem escuro. (TM7¹ e TM7², 55 e 75 anos)”

“Se você pegar uma panela de ferro pra fazer junto com o peixe, ela vai ficar azul, o peixe e a banana ficam uma noda azul. (PH2, 60 anos)”

A receita tradicional do azul-marinho sofreu modificações com a disponibilidade de diferentes produtos e a necessidade de se adequar aos paladares forasteiros. A moradora TM7 aponta que, atualmente, algumas receitas levam até leite de coco e colorau, mas “o caiçara mesmo é o azul-marinho, sem nada disso, sem colorau”. O peixe azul-marinho servido no restaurante de TM8² também se distanciou da receita tradicional ao ter o azeite de dendê incorporado na preparação. A entrevistada explica que um cozinheiro contratado sempre interfere nas receitas do restaurante em busca de expressar um método próprio, adicionado ingredientes como leite de coco, o que aproxima a comida de um estilo mais urbano já que o profissional não possui conhecimento dos ingredientes locais e de suas aplicações.

Destaca-se também o caso do pirão. O modo caiçara é fazer no próprio prato, onde o caldo quente é derramado sobre a farinha de mandioca e misturado com o talher, por vezes com a banana cozida, até formar o pirão. O consumidor de fora costuma comer o pirão pronto, servido separadamente, previamente cozido em uma panela e não à moda caiçara, como apontado por TM8¹ e TM8². Portanto, o pirão caiçara não é consumido pelo turista por não possuir o hábito de prepará-lo individualmente no próprio prato:

“Eu faço um pirão com o caldo mesmo, com o caldo da garoupa mesmo ou eu também gosto de fazer um pirão com o caldo do feijão, faço um pirão assim com o caldo do feijão e coloco arroz em cima e jogo o peixe, uns pedaços do peixe em cima com uns molhos e jogo o caldo de garoupa em cima. (PH5, 30 anos)”

“Depois você faz o pirão no prato entendeu. – Não é igual fazem hoje que é tudo na panela e já vai cozinhando. (TM8¹ e TM8², 35 e 65 anos)”

Ainda permanece na memória dos caiçaras diversas preparações de uma época em que a alimentação era baseada na economia de autoconsumo, onde o modo de vida era diretamente ligado à produção do alimento. São também lembranças das mães e avós dos atores envolvidos que trabalhavam na roça e preparavam uma variedade de receitas utilizando uma vasta oferta de alimentos locais. Ainda são preparados alguns destes pratos, como o azul-marinho, mesmo que seja durante reuniões familiares, mas não na mesma frequência que antigamente. Pouco se viu a tradição culinária ser

vendida como um produto turístico. Mesmo a tainha na brasa, descrita como uma comida tradicional nas narrações, não carrega uma identidade cultural que representa apenas a gastronomia caiçara, principalmente por ser um produto bastante comum em diversas localidades litorâneas que também realizam festas da tainha.

Hoje, a culinária caiçara na Prainha Branca pode ser exótica até mesmo para os nativos da comunidade. A moradora PM1 revela que há dois donos de restaurantes que preparam pratos caiçaras, porém, apenas quando solicitado antecipadamente por visitantes, não presentes como itens permanentes no cardápio. Assim como em Trindade, estes restaurantes oferecem a comida urbana tradicional:

“O pessoal pede e eles fazem esse alimento, agora os demais restaurantes já não, já não fazem, fazem só o tradicional mesmo né? (PM1, 45 anos)”

“Então, comida caiçara pra nós seria até um privilégio. (PH11, 50 anos)”

Existe uma percepção positiva da comida caiçara pelos nativos pesquisados. É considerada uma comida que garante sustento, principalmente quando se refere às preparações à base de cará, milho e farinha de mandioca, como aponta TM7¹, 55 anos, que seus ancestrais não tinham o costume de almoçar e que sua mãe, TM7² de 75 anos, até hoje não almoça. Há a convicção de que o alimento de antigamente era mais saudável e de maior qualidade, em vista de sua origem local e natural, sem a adição de condimentos e conservantes industrializados. Por fim, a comida caiçara está ligada à nostalgia, às reuniões familiares e aos mutirões, acontecimento em que a população se unia em para um serviço em comum e o anfitrião provia o alimento.

Nesta pesquisa, foram identificadas preparações tradicionais e não convencionais com potencial interesse turístico. Excluindo, evidentemente, receitas com carne de animais silvestres, há preparações que podem ser reproduzidas similarmente aos métodos antigos, empregando algumas técnicas e ingredientes para agradar o consumidor visitante, mas mantendo a sua essência. Algumas preparações já possuem características urbanas, porém, com técnicas e ingredientes incorporadas às preparações tradicionais. A seguir, apresentamos algumas preparações consideradas relevantes no desenvolvimento da culinária caiçara como produto turístico:

Arroz e feijão com alfavacão – típico arroz com feijão, porém, o feijão é temperado com folhas de alfavacão.

Azul-marinho – peixe com banana verde cozidos na panela de ferro onde confere cor azulada. Consumido com pirão.

Bolinho de feijão com farinha – feijão amanhecido amassado com farofa de ovo. Consumido no café da manhã.

Cação cozido com alfavacão – cação cozido temperado com folhas de alfavacão.

Café com caldo-de-cana – café passado no caldo-de-cana para adoçá-lo.

Caldeirada – peixe cozido com variados ingredientes, que podem incluir banana verde, abóbora, frutos do mar e temperados com coentro do mato e/ou alfavacão.

Cozido de mamão verde – cozido de carne, galinha ou camarão, onde a batata ou o chuchu são substituídos por mamão verde.

Farofa de mexilhão – farofa comum com mexilhão.

Lula caiçara – lula refogada com tomate quase verde, com farofa, temperada com coentro do mato e tinta de lula.

Lula recheada com batata – lula cozida recheada com purê de batata.

Mexilhão cozido com batata – mexilhão cozido com batata, por vezes, com chuchu.

Moqueca de jaca – preparada como a caldeirada de peixe, porém, substituindo o peixe pela jaca.

Paçoca de cará, aipim ou banana verde – amassa com bacon refogado, gordura, por vezes, com farinha de mandioca, amassando com a mão para formar um bolinho.

Peixe assado diretamente na brasa – o peixe é assado em contato direto com a brasa.

Peixe no vapor – peixe cozido no vapor utilizando um samburá (cesto de palha).

Pirão de café (calhéu de burro ou raluá) – pirão feito com café amargo e farinha de mandioca, é possível adicionar outros ingredientes como mexilhão.

Roupa velha – peixe seco desfiado cozido com batata.

Tainha ensopada com batata-doce – refogado de peixe seco desfiado com batata doce e coentro do mato.

Projetos e Atividades de Fomento à Cultura

A Associação dos Moradores de Trindade (AMOT) atua como uma “subprefeitura” ao representar os interesses dos moradores perante o município, mas também busca o resgate da cultura através de

atividades educacionais para a comunidade, como cursos de fabricação da farinha, artesanato e horticultura:

“Aqui a gente ainda tem um resgate muito grande assim dessas coisas. Não foi fácil não pra você ter ideia, a gente acendeu essa luz porque a geração após a minha muita coisa se perdeu e em tudo, né. Porque você vai perdendo cultura em tudo, não só na parte de alimentação, mas na parte assim de não saber a história nossa. (TH6, 35 anos)”

Com o intuito de comemorar a permanência no território tradicional caiçara, a AMOT promove anualmente o Festejo Caiçara, que em 2018 realizou-se a 8ª edição. Durante quatro dias de celebração, são realizadas atividades que valorizam a cultura tradicional, compartilhando o conhecimento para as jovens gerações. São promovidas corridas de canoas, exposições, cultos religiosos, rodas de fandango, oficinas e gastronomia. Para o morador TH6, 35 anos, o Festejo Caiçara relembra a união da comunidade, fator essencial quando houve a luta pela conquista do direito de permanecer em seu território. Na área da gastronomia, o entrevistado detalha a culinária tradicional que é disponibilizada no café da manhã e no almoço, baseada na batata-doce, cará, inhame, banana verde cozida, assim como a técnica do café com caldo-de-cana para obter o sabor adocicado, dentre outras preparações. Desta forma, pode-se concluir que há uma relevante percepção socio-cultural que o trindadeiro tem de si com base na valorização de sua identidade cultural.

Apesar do Festejo Caiçara celebrar a cultura caiçara, mais precisamente, para os caiçaras, o evento não dedicado para atrair turistas. A divulgação dos costumes tradicionais entre as populações

mais jovens, com menos conhecimento da própria cultura, abre possibilidades da culinária caiçara se tornar um atrativo turístico ao gerar interesse na sua manutenção e divulgação dos sabores típicos.

Os nativos da Prainha Branca ainda possuem memórias da cultura culinária caiçara. Através das entrevistas, foi percebido que as preparações consumidas quando ainda eram jovens, nas décadas de 1960 e 1970, ainda estão presentes, com nostalgia, na memória coletiva da população. Porém, mesmo que algumas famílias compartilhem na cozinha o conhecimento culinário caiçara às novas gerações, não existem atividades culturais com o intuito de repassar este conhecimento de forma metódica para população da vila.

A culinária caiçara como atrativo turístico se tornou realidade com o resgate do tradicional barreado no litoral paranaense nos anos 1970, gerando um constante fluxo de visitantes durante os finais de semana para saborear o prato que possui origem nos festejos carnavalescos (GIMENES-MINASSE, 2011). Nas cidades de Morretes e Antonina, nota-se uma grande quantidade de restaurantes que oferecem o barreado como a principal preparação da casa, indicando a sua importância para a economia da região.

No litoral norte de São Paulo, o chef de cozinha caiçara, Eudes Assis, mantém um restaurante dedicado aos sabores tradicionais, onde apresenta receitas inspiradas na cozinha familiar com toques de contemporaneidade. Assis se dedica à divulgação da sua culinária regional com ingredientes locais e frescos mesclando-os com técnicas de cozinha internacional, conhecimento obtido em diversas partes do mundo atuando como cozinheiro (LUDERER, 2012). Em redes sociais,

Assis também divulga seus projetos sociais onde compartilha suas práticas de cozinha com crianças e adolescentes.

No Brasil, existem algumas elaborações prontas, como pratos típicos, registrados e certificados com o intuito de preservar suas receitas de acordo com as práticas e conhecimento tradicional (MULLER; AMARAL; REMOR, 2010). A cultura caiçara, através de suas receitas tradicionais, se beneficiaria com o suporte de políticas públicas com a promulgação de preparações como parte oficial do Patrimônio Cultural Imaterial caiçara e, conseqüentemente, aquecendo a economia de suas localidades.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A globalização é um fenômeno que chegou às populações caiçaras do litoral do Rio de Janeiro e São Paulo sustentando o fato de que a cultura não é imutável, promovendo o acesso a elementos urbanos em troca da diminuição e extinção de práticas tradicionais.

A alimentação é um dos fatores que sofre profunda mudança diante da invasão cultural. Existem influências para o consumo de diferentes produtos, como o contato com o turismo e a propaganda de bens de consumo, mas o acesso e a facilidade são os principais fatores para que a alimentação urbana se tornasse presente na mesa dos caiçaras. Como resultado, as práticas alimentares que tornam a cultura caiçara distinta estão desaparecendo, enfraquecendo a identidade cultural destes povos. As gerações mais recentes mal conhecem sobre a própria história.

Contudo, há esforços para resgatar a cultura caiçara do esquecimento. Em Trindade, a AMOT tem dedicado esforços para educar os mais jovens sobre a própria cultura. Na Prainha Branca a situação é mais preocupante por não haver medidas para transferir o conhecimento às novas gerações, porém, ainda existem nativos que conhecem, valorizam e praticam a culinária típica.

Como listado, há preparações aguardando para se tornarem novos produtos turísticos e culturais. A gastronomia tradicional é explorada por diversos destinos de visitantes e em muitas aconteceram resgates de receitas pouco conhecidas para se transformarem em produtos bastante apreciados, como o caso do barreado de Morretes.

Os fatores que levaram à urbanização do litoral e a restrição nos direitos e nas liberdades das populações caiçaras ainda são uma ameaça e devem ser combatidos. A especulação imobiliária é claramente percebida durante as entrevistas e nas visitas às comunidades. Enquanto diversas comunidades caiçaras pereceram diante das grandes corporações, Trindade e Prainha Branca ainda lutam contra grandes corporações e governos pelo direito de viver em seus territórios.

REFERÊNCIAS

- ABIRACHED, C. F. D. A. **Ordenamento Territorial e Áreas Protegidas: conflitos entre instrumentos e direitos de populações tradicionais de Ubatuba-Paraty.** p. 178, Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Sustentável) Universidade de Brasília, 2011. Disponível em <<http://repositorio.unb.br/handle/10482/9568>> Acesso em: 30 mar. 2019
- BALDIN, N.; MUNHOZ, E. B. Snowball (bola de neve): uma técnica metodológica para pesquisa em educação ambiental comunitária. In: CONGRESSO NACIONAL DE EDUCAÇÃO - EDUCERE, 10., Curitiba, **Anais...** Curitiba: PUCPR, nov. 2011. Disponível em: <http://educere.bruc.com.br/CD2011/pdf/4398_2342.pdf>. Acesso em: 24 ago. 2018
- BRASIL. **Ministério do Meio Ambiente/IBAMA/DIREC.** Plano de Manejo da APA de Cairucu, 2005: Brasília: FEC/UNICAMP Disponível em: <http://www.icmbio.gov.br/portal/images/stories/imgs-unidades-coservacao/apa_cairucur.pdf>. Acesso em: 15 mar. 2019
- BRETON, Y.; PLANTE, S. Espace, Pêche et Tourisme à Trindade. In: DIEGUES, A. C. (Org.). **Enciclopédia caiçara: o olhar do estrangeiro v.3.** São Paulo: Hucitec Nupaub, 2005. p. 21 - 74
- BUZZULINI, A. L.; SUZUKI, J. C. Jovens caiçaras : dilemas na construção de sua identidade na Prainha Branca (Guarujá-SP). ENCONTRO DE GRUPOS DE PESQUISA “AGRICULTURA, DESENVOLVIMENTO REGIONAL E TRANSFORMAÇÕES SOCIOESPACIAIS”, 5., Santa Maria, **Anais...** Santa Maria: UFSM, nov. 2009. Disponível em: <<https://raizesfrutos.files.wordpress.com/2009/09/buzzulini-jovens-caic3a7aras.pdf>> Acesso em: 4 abr. 2019
- CALVENTE, M. D. C. M. H. Caiçaras, mestres, professores e turistas: a resistência da territorialidade em um processo de transformação do território. In: DIEGUES, A. C. (Org.). **Enciclopédia caiçara: o olhar do pesquisador v.1.** São Paulo: Hucitec Napaub, 2004. p. 263–273.
- DIEGUES, A. C. **Enciclopédia caiçara: o olhar do pesquisador, v. 1.** São Paulo: Hucitec Napaub, 2004.
- GABEIRA, F. **Trindade, história de resistência.** Disponível em: <<http://gabeira.com.br/trindade-historia-de-resistencia/>>. Acesso em: 24 ago. 2018.
- GIMENES-MINASSE, M. H. S. G. Barreado: sabor, história e cultura no litoral paranaense. **História: Questões & Debates**, Curitiba. n. 54, p. 159–192, jan./jun. 2011.

GONÇALVES, T. F. C.; GONÇALVES JÚNIOR, L. Etnogastronomia caiçara: a cultura alimentar da comunidade de praia mansa - Ilhabela. In: CONGRESSO NACIONAL DE ALIMENTAÇÃO, 10., 2011, Curitiba. **Anais...** Curitiba: Educere, 2011. p. 7428 - 7439 Disponível em: <<http://www.ufscar.br/~defmh/spqmh/pdf/2011/Educere2011Etnogastronomia.pdf>>. Acesso em: 24 ago. 2018

IBGE. **Guarujá**, 2017. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/guaruja/panorama>>. Acesso em: 8 out. 2018.

GUARUJÁ. **Secretaria Municipal do Meio Ambiente**. Elaboração do Plano de Manejo da APA da Serra do Guararu, Guarujá, SP, 2017. Guarujá: Ambiental Consulting. Disponível em: <<http://www.guaruja.sp.gov.br/wp-content/uploads/2017/06/Plano-de-Manejo-Final.pdf>>. Acesso em: 26 ago. 2018.

LISBOA, P. Turismo cultural e patrimônio sob a perspectiva da gastronomia : o caso da mandioca. **Revista de Turismo Contemporâneo**, v. 3, n.1, p. 1–15, jan./jun. 2015. Disponível em: < <https://periodicos.ufrn.br/turismocontemporaneo/article/view/6059>>. Acesso em 24 ago. 2018

LUDERER, C. Um chef de cozinha caiçara : a mestiçagem presente na gastronomia de luxo. **UNISANTA Humanitas**, Santos, v. 1, n. 1, p. 42–54, 2012. Disponível em: < periodicos.unisanta.br/index.php/hum/article/download/108/74>. Acesso em 24 ago. 2018

MULLER, S. G.; AMARAL, F. M.; REMOR, C. A. Alimentação e Cultura: Preservação da Gastronomia Tradicional. In: VI SEMINÁRIO DE PESQUISA EM TURISMO DO MERCOSUL. 2010, Caxias do Sul. **Anais...**Caxias do Sul: UCS, jul. 2010. Disponível em: <[https://www.ucs.br/ucs/eventos/seminarios_semintur/semintur_6/arquivos/13/Alimentacao e Cultura Preservacao da Gastronomia Tradicional.pdf](https://www.ucs.br/ucs/eventos/seminarios_semintur/semintur_6/arquivos/13/Alimentacao%20e%20Cultura%20Preservacao%20da%20Gastronomia%20Tradicional.pdf)>. Acesso em: 24 ago. 2018

MUSSOLINI, G. **Ensaios de antropologia indígena e caiçara**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1980.

OLIVEIRA, A. C. Turismo em áreas “menos desenvolvidas”: caracterização, desenvolvimento e planejamento turístico da Vila de Trindade, município de Paraty / Rio de Janeiro – Brasil. **Pasos. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural**, v. 3, n. 1, p. 149–169, enero 2005. Universidad de La Laguna. El Sauzal (Tenerife) Disponível em: < <http://www.pasonline.org/Publicados/3105/PASOS05.pdf#page=159>> Acesso em: 26 ago. 2018.

PINTO, H. S.; SIMÕES, R. A. **Cultura Alimentar como Patrimônio Imaterial da Humanidade: desafios e oportunidades para a gastronomia brasileira**. Brasília: Núcleo de Estudos e Pesquisas/CONLEG/Senado, abr. 2016. Disponível em:

<<https://www12.senado.leg.br/publicacoes/estudos-legislativos/tipos-de-estudos/textos-para-discussao/TD195>>. Acesso em: 24 ago. 2018

SILVA, L. G. Por uma etnografia histórica do mundo caiçara. In: DIEGUES, A. C. (Org.). **Enciclopédia caiçara: o olhar do pesquisador, v.1.** São Paulo: Hucitec Napaub, 2004. p. 49 - 69

TRIVIÑOS, A. N. S. **Introdução à pesquisa em Ciências Sociais: a pesquisa qualitativa em Educação.** São Paulo: Atlas, 1987.

TULIK, O. Turismo e repercussões no espaço geográfico. **Revista Turismo em Análise**, v. 1, n. 2, p. 63, 28 nov. 1990.

TURATTI, M. C. M. Estudo Socioambiental Ponta da Armação, Guarujá/SP - **Lauda Antropológico.** São Paulo, p. 399, São Paulo: Nupaub, 2012. Disponível em: <[http://nupaub.fflch.usp.br/sites/nupaub.fflch.usp.br/files/Anexo II - Laudo Antropológico - rev.2 %281%29 %282%29.pdf](http://nupaub.fflch.usp.br/sites/nupaub.fflch.usp.br/files/Anexo%20II%20-%20Lauda%20Antropol%C3%B3gico%20-%20rev.2%20-%202012.pdf)>. Acesso em: 04 jul. 2018.

HOTEL ALIANÇA: mais de 100 anos de história em Pelotas / RS (1843-1968)

MÜLLER, Dalila

HALLAL, Dalila Rosa

TEIXEIRA, Larissa Plamer

A intenção deste trabalho é analisar a história de um hotel da cidade de Pelotas, Estado do Rio Grande do Sul, que se destacou pela sua longa trajetória, permanecendo em funcionamento ininterrupto por mais de 100 anos.

Discute-se a trajetória do Hotel Aliança a partir do ano de 1843, data provável de sua abertura, até 1968, quando fechou suas portas e foi demolido para a construção de um edifício de 12 andares, e sua relação com as transformações que foram ocorrendo na cidade de Pelotas, principalmente em seu espaço urbano.

A cidade é vista não apenas como cenário para a abertura ou fechamento dos hotéis, mas a partir das conexões que ocorrem entre ambos. A cidade deve ser pensada como “uma realidade social, cultural, política, econômica e simbólica complexa e multifacetada no tempo, [...]” (MONTEIRO, 2012, p. 103-104).

A cidade não é formada apenas de materialidade, seus habitantes e suas práticas também a caracterizam, assim como os discursos promovidos a partir da imagem dela. Nesse sentido, Pesavento (2007) entende a cidade como:

A cidade é, de maneira explícita, materialidade aparente, ou seja, um espaço traçado, com suas ruas, avenidas, praças e bairros, seus prédios, monumentos e diversos equipamentos urbanos [...] Mas não é só isso, por certo. Cidade é gente, é aglomerado de habitantes, é rede de relações sociais, é cooperação e conflito. Cidade é, sobretudo, uma obra do homem para o homem, é sinônimo de sociabilidade [...] Mas a cidade é, ainda, muito mais. Cidade é sensibilidade. [...]. (PESAVENTO, 2007, p. 164)

A partir da organização das informações coletadas para a pesquisa sobre a história da hotelaria em Pelotas, através do projeto “A História da Hotelaria em Pelotas na Primeira Metade do Século XX”, desenvolvido na Universidade Federal de Pelotas e financiado pelo edital MCTI/CNPq Nº 14/2014, verificou-se que o Aliança é o hotel que mais tempo permaneceu em funcionamento na cidade, comparativamente a outros hotéis, como por exemplo, ao Grande Hotel, que abre em 1928 e fecha em 2002.

Analisando as informações, organizou-se esta trajetória em três períodos. O primeiro período refere-se à gênese do hotel, quando o mesmo é aberto e se consolida enquanto espaço de hospedagem e de lazer; o segundo diz respeito ao auge, quando o Hotel Aliança se destaca na cidade de Pelotas, principalmente, por se modernizar constantemente, com reformas, ampliações, embelezamentos e com a instalação de luz elétrica, água encanada, esgoto, telefone, tão logo esses serviços são disponibilizados na cidade; e, o terceiro, e último período, refere-se à decadência do hotel, quando não consegue acompanhar o “progresso” da cidade de Pelotas.

As informações foram obtidas principalmente nos jornais diários da cidade de Pelotas e da cidade vizinha de Rio Grande. Os jornais foram pesquisados de forma sistemática, levantando-se as informações dia a dia, ano a ano (quando disponíveis), sendo consultados metodicamente, buscando levantar todas as informações sobre os hotéis pelotenses. Este acompanhamento sistemático possibilitou traçar a história do Hotel Aliança durante todo o período de seu funcionamento.

Foram pesquisados, ainda, os almanaques de Pelotas, do Rio Grande do Sul e o Almanack Laemmert. Além destas fontes, foram utilizados documentos arquivísticos, como testamentos e inventários, bem como as informações sobre batismos, casamentos e óbitos da Cúria Diocesana de Pelotas.

Desse modo, este trabalho procura contribuir para a memória da cidade de Pelotas, uma vez que o Hotel Aliança teve uma participação social e cultural importante no cotidiano da cidade, por ser um espaço de hospedagem e também de lazer, informando, assim, sobre os modos de vida na cidade de Pelotas. Busca contribuir também para o entendimento da história da hotelaria no Brasil, já que o desenvolvimento da hotelaria em Pelotas possui características semelhantes ao que ocorre nas diferentes cidades do país.

“Está se edificando um lindo sobrado para este fim”: a gênese do Hotel Aliança (1843-1874)

Algumas circunstâncias influenciaram de forma positiva a abertura de hotéis na cidade de Pelotas na metade do século XIX e,

especificamente, do Hotel Aliança. Com a Revolução Farroupilha (1835-1845) Pelotas sofre uma estagnação econômica, política, social e cultural. Porém, alguns indícios demonstram que antes do término da guerra a cidade já retoma o seu desenvolvimento, iniciado no final do século XVIII a partir da atividade charqueadora.

Com a Revolução, a população de Pelotas diminui consideravelmente, passando de 10.873 em 1833 para 6.248 em 1846, mas começa a aumentar antes mesmo do seu término, por volta de 1843. Em 1859 a população é de 12.893, atingindo 15.384 em 1865 (ANJOS, 2000), demonstrando o aumento da população nas décadas posteriores à Revolução. Esse aumento se dá pelos antigos moradores que retornaram e pela chegada de imigrantes, principalmente europeus, uruguaios e argentinos.

As charqueadas permanecem sendo o núcleo de maior circulação monetária e acumulação de capitais, sofrendo um processo de modernização. A atividade charqueadora se intensifica, com 21 charqueadas na safra de 1859-60, chegando a 35 charqueadas em funcionamento no ano de 1873 (MÜLLER, 2004).

Surgem indústrias complementares, utilizando os resíduos das charqueadas, como curtumes, fábricas de sabão e velas e adubos, as quais começam a se instalar principalmente com a participação do imigrante europeu (VIEIRA; PEREIRA; TONI, 1994).

Em 1841 o alemão Luiz Eggers funda uma fábrica a vapor de sabão, velas e cola às margens do arroio Pelotas (AVÉ-LALLEMANT,

1953); em 1845 o francês Carlos Ruelle funda a primeira casa de seges e carroças de Pelotas; em 1844 a Câmara Municipal reinicia suas atividades administrativas, que haviam sido suspensas em fevereiro de 1836, e o Teatro Sete de Abril reabre como casa de espetáculos (ANJOS, 2000).

A reativação das charqueadas, a instalação de fábricas e casas comerciais e o aumento da população demonstram que a cidade estava retomando seu desenvolvimento econômico, urbano e social. Neste contexto, surgem as primeiras casas de hospedagem na cidade de Pelotas. Müller (2010) encontrou informações sobre a abertura do Hotel Aliança em 1843 e a existência da “casa de hospedagem do Sr. Claussen” em 1846. No final da década de 1840 também estavam em funcionamento outros dois hotéis: o Hotel dos Emigrados e o Hotel Godefroy.

Destes hotéis, o que se destacou e que se manteve em funcionamento nas décadas posteriores foi o Hotel Aliança. Da casa de hospedagem do Sr. Claussen não se encontrou outras informações, a última informação do Hotel dos Emigrados, quando este ainda estava em funcionamento, é de 1855 (O PELOTENSE, 11.01.1855, p. 3) e o Hotel Godefroy é leiloado em 1848 (O RIO-GRANDENSE, 16.09.1848, p. 4), não se obtendo mais informações sobre o mesmo.

Pode-se considerar que foi o Hotel Aliança o primeiro estabelecimento hoteleiro a se instalar na cidade de Pelotas. Anúncios no jornal Diário de Pelotas (18.01.1885, p. 4), no Almanak do Rio

Grande do Sul (1898) e em outros periódicos, informam que o hotel foi fundado em 1843 (Figura 1).

Figura 1 – Anúncio do Hotel Aliança



Fonte: Almanak do Rio Grande do Sul, 1898.

Pode-se supor que o Hotel se localizou sempre na atual rua 15 de Novembro. Projetada em 1815 com a denominação de “rua de São Miguel”, mas chamada extraoficialmente de “rua dos Canários” até 1835, aparecendo esta denominação inclusive nos anúncios, passando, a partir daí, a ser chamada de “São Miguel”. Em 1895, em homenagem à Proclamação da República, passa a se denominar “rua 15 de Novembro”, nome que mantém até hoje. A rua 15 era a principal e a mais movimentada rua de Pelotas, onde ficavam os melhores hotéis, as confeitarias mais chiques, as livrarias, as casas de modas e o melhor comércio da cidade (MAGALHÃES, 2000).

O hotel não funcionou sempre na mesma casa, pois no início do ano de 1857 estava “se edificando um lindo sobrado para este fim” (DIÁRIO DO RIO GRANDE, 11.02.1857, p. 2). Provavelmente se transferiu para o novo número da mesma rua 15 de Novembro ainda em 1857, pois, em outubro do mesmo ano já havia referência ao “antigo local do hotel Aliança” (DIÁRIO DO RIO GRANDE, 16.10.1857, p. 2).

Os hotéis passam constantemente por reformas, principalmente os mais importantes da cidade, como o Hotel Aliança, visando ampliar suas instalações, oferecer serviços de melhor qualidade e, assim, se destacar perante uma população que crescia e que queria ser vista como civilizada.

No final da década de 1850 o hotel passa por reformas, sendo construído um sobrado, com salas para bilhares, salas para alimentação, bem como um número maior de quartos. Observa-se no noticiário do jornal Diário do Rio Grande que, com a reforma, o hotel de Pelotas rivalizaria com o melhor hotel de Rio Grande, cidade vizinha.

O hotel Moreaux, no Rio Grande, não será o único na comarca que apresente o *confortable* unido á elegância, e sobre tudo á uma delicada mesa; em poucas semanas apesar da nossa miséria franciscana, também teremos uma reforma no hotel da Aliança que o fará rivalizar com o *fashionable* hotel do Rio Grande; está se edificando um lindo sobrado para este fim, espaçosas salas para bilhares, mesas redondas e particulares, numerosos e decentes aposentos para os viajantes, um sortimento de primorosos artistas culinários, é o menos que para sua reforma prepara o hotel da Aliança. [...] Pelotas, 9 de fevereiro de 1857. (DIÁRIO DO RIO GRANDE, 11.02.1857, p. 2).

O noticiário destaca a construção de “espaçosas salas para bilhares”, demonstrando a preocupação em disponibilizar locais adequados para o jogo. O bilhar foi uma das principais atividades recreativas disponibilizadas pelos hotéis no século XIX. Essa atividade atraía um público masculino que, além de jogar, conversava e consumia bebidas alcoólicas (MÜLLER, 2010).

Além de cômodos para hospedagem e salas para bilhares, o Hotel Aliança oferece ainda salas e salões para alimentação, ceias e banquetes. Pires (2001) afirma que, para os que gozavam de melhores condições econômicas, foi se tornando um hábito almoçar e jantar nos hotéis. Nos anúncios, o oferecimento de refeições é sempre destacado, demonstrando a importância desses espaços para o hotel (Figura 2).

Figura 2 – Anúncio do Hotel Aliança



Fonte: Facebook: “Olhares sobre Pelotas”, 2018.

No anúncio é possível verificar que o hotel oferece banquetes, atividade esta que era realizada desde a década de 1850. Em 1854 é realizado um banquete para comemorar o dia sete de setembro, servido para 130 oficiais da guarda nacional e 180 guardas. Após a banda de música percorrer as ruas da cidade, se recolheu ao Hotel Aliança onde estava preparado um “opíparo banquete, por subscrição promovida no mesmo batalhão [de Guardas Nacionais] pelo seu digno comandante o Sr. Tenente-Coronel Eliseu Antunes Maciel, e ao qual se tem a delicada lembrança de convidar alguns estrangeiros, para tomarem parte no regozijo de que se acham repletos os corações nacionais.” (DIÁRIO DO RIO GRANDE, 16.09.1854, p. 3-4).

Em 1857 é realizado um banquete pelos argentinos residentes em Pelotas para comemorar o aniversário da sua independência. A reportagem destaca a importância desse espaço para tais atividades, reafirmando a excelência do atendimento dado pelo hotel:

[...] Foram dirigidos convites às pessoas gradas do lugar, para assistir a uma ceia, (modestamente apelidada chá) no novo hotel da Aliança, cuja sala bela e vasta achava-se primorosamente decorada. O serviço da mesa nada deixou a desejar, e os proprietários do hotel bem sustentaram sua antiga e bem merecida reputação. A estreia que fizeram de sua nova casa, foi feliz, e os melhoramentos que apresentaram, bem provam o desejo que nutrem de equiparar com os estabelecimentos completos que se acham e tem fama em outros pontos da província. (DIÁRIO DO RIO GRANDE, 04.06.1857, p. 1).

Os comentários do correspondente do jornal também destacam “o grau de civilização da sociedade pelotense”, pois “A maior urbanidade reinou entre os anfitriões e os convidados; houve assalto de

cavalheirismo e delicadeza. Os brindes os mais lisonjeiros e freneticamente correspondidos, davam uma alta ideia da estima e consideração que mutuamente se tributavam os convidados e os convidados.” (DIÁRIO DO RIO GRANDE, 04.06.1857, p. 1). De acordo com Müller (2010, p. 203), “nos banquetes era possível demonstrar a fineza dos costumes e a boa educação, ou seja, que se era civilizado, o que se constituía em sinal de distinção e de diferenciação”.

Assim, pode-se dizer que o Hotel Aliança foi pioneiro no oferecimento de ceias e banquetes, tanto nas dependências do próprio hotel, como fora do mesmo, sendo destacado pela qualidade dos seus serviços e do atendimento dos seus proprietários.

Além disso, o hotel também oferece salas e salões para apresentações e espetáculos, como a “curiosa luta corpo a corpo entre o anão Joseph, vindo de Calcutá e um outro anão que reside nesta cidade”. O anúncio apela para o esquisito do espetáculo, afirmando que os “apreciadores das raridades tem uma excelente ocasião para se recrearem com esse divertimento novo em seu gênero, pelas personagens em cena” (DIÁRIO DO RIO GRANDE, 12.07.1866, p. 3). Turnaturi (2001) afirmou que não existia nenhuma forma de condenação a esse tipo de espetáculo e que ele divertia tanto como qualquer outro.

Neste primeiro período da história do Hotel, o estabelecimento esteve a cargo de um imigrante alemão e, posteriormente, de uma família de imigrantes italianos. O primeiro proprietário que se tem informações é Adolph Hermann Schreiber, natural da Saxônia na Alemanha (TESTAMENTO, 1881), que chegou a Porto Alegre vindo

de Hamburgo em 1846 para a Colônia de São Leopoldo. O mesmo não firmou residência em São Leopoldo (ROSA, 2005), vindo para Pelotas.

A partir das informações de que o Hotel Aliança foi aberto em 1843 e que Adolph Schreiber somente chegou ao Brasil em 1846, levanta-se duas hipóteses: que ele não foi seu primeiro proprietário, tendo adquirido o hotel em 1846 ou 1847, ou, que o hotel só foi aberto nesta data e que os periódicos veicularam equivocadamente o ano de 1843 como a data da inauguração do hotel, sendo a mesma informação reproduzida ao longo dos anos. Porém, é difícil afirmar, uma vez que os primeiros jornais pesquisados datam do ano de 1847.

Em novembro de 1847 foi encontrada a primeira referência ao Hotel Aliança, então denominado café (O RIO-GRANDENSE, 02.11.1847, p. 4). Os estabelecimentos que ofereciam hospedagem, na metade do século XIX, eram denominados, muitas vezes, de cafés, como o *Hotel Aliança* que também era conhecido por *Café de La Aliança* (O RIO-GRANDENSE, 02.11.1847, p. 4) e o *Hotel dos Emigrados* por *Café dos Emigrados*. (O RIO-GRANDENSE, 26.10.1847, p. 4).

No ano de 1853, Adolph Schreiber vende o Hotel para Santiago Prati, que possuía a sociedade com seu sogro Thomaz Gotuzzo, ambos imigrantes italianos. Santiago era casado com Thereza Gotuzzo Prati.

SANTIAGO Prat, faz ciente ao respeitável publico, que comprou o hotel da Aliança ao Sr. Adolph Hermanna Schreiber, com todos os utensílios n'ele existentes, ficando o ativo e passivo a cargo do mesmo senhor; sendo de hoje em diante a firma da casa de Santyago Prat & Cia. (O PELOTENSE, 14.05.1853, p. 7).

Thomaz falece no dia 30 de junho de 1874, com 58 anos de idade (REGISTRO DE ÓBITOS, 1872-1876, p. 116). Após sua morte, seu filho Caetano Gotuzzo assume a sociedade com Santiago Prati (CORREIO MERCANTIL, 19.10.1878, p. 2). A partir daí, pode-se dizer que o prestígio do Hotel Aliança se consolida, iniciando, assim, seu período de auge, com grandes reformas, melhoramentos e elogios ao atendimento oferecido pelos proprietários.

“Um estabelecimento que acompanha o progresso de pelotas”: o apogeu do Hotel Aliança (1874-1928)

É entre as décadas de 1850 e 1890 que “a sociedade escravista pelotense encontra a sua fase mais madura, atingindo um desenvolvimento pleno da economia, [...] acumulando uma riqueza nunca antes vista na localidade.” (VARGAS, 2016, p. 58).

Porém, o mesmo autor identificou neste período o “auge da indústria charqueadora escravista, como também o início da sua decadência.” (VARGAS, 2016, p. 58). O número de charqueadas em funcionamento nas duas décadas finais do século XIX vai diminuindo, caindo para 22, em 1888, 18 em 1890 e 15 em 1897 (MÜLLER, 2004).

Nas primeiras décadas do século XX a situação não é diferente, sendo que o número de charqueadas passa a oscilar bastante. Em 1911, 16 charqueadas estão em funcionamento, diminuindo para sete em 1917 e seis em 1918. Porém, na década de 1920 estão em funcionamento 11, e em alguns anos, 12 charqueadas, diminuindo drasticamente no final da década, com cinco charqueadas em funcionamento no ano de 1929 (MÜLLER, 2004).

A partir da década de 1920, Pelotas perde sua hegemonia econômica no Rio Grande do Sul, causada pela crise na pecuária e na política estadual, pela abertura de frigoríficos, pela quebra da bolsa de valores de Nova Iorque, em 1929, resultando na falência do Banco Pelotense no ano de 1931, entre outros fatores.

Embora no final do século XIX e nas primeiras décadas do século XX Pelotas vive um período de estagnação econômica, a cidade não deixa de efetivar mudanças em seu espaço urbano, mesmo que tardiamente se comparada com outras cidades do país, como Porto Alegre, Rio de Janeiro e São Paulo.

É no decorrer do último quartel do século XIX que a cidade apresenta um acentuado processo de modernização, que se intensifica nas primeiras décadas do século XX. O projeto de modernização da cidade neste período inclui a iluminação pública, saneamento básico, instalação do telefone e do telégrafo, transporte público, pavimentação das ruas, arborização de praças, controle de doenças, da higiene e da criminalidade. É também nesse período que o Hotel Aliança passa por grandes reformas, aumentando o número de quartos, instalando a luz elétrica, o esgoto, a água encanada.

A iluminação pública é instalada no centro da cidade na década de 1840 e, inicialmente, era feita por lâmpões a azeite de mocotó, sendo substituída pela iluminação a gás hidrogênio em 1853. Em 1875 é criada a Companhia Rio Grandense de Iluminação a Gás, sendo Pelotas uma das primeiras cidades a usufruir deste serviço no Estado (MIRANDA, 2010). Segundo a autora, em 1915 é inaugurada a distribuição de energia elétrica na cidade com a instalação da *Light &*

Power em Pelotas, ficando responsável pela luz, força e pelos bondes elétricos. Em 1926, essa empresa é incorporada pela Companhia de Energia Elétrica Rio-Grandense, criada em 1923.

A iluminação da cidade modificou os hábitos da população pelotense, ampliando as possibilidades e os espaços de sociabilidade, especialmente noturnos. De acordo com Michelin (2004):

A iluminação pública não era apenas um fato de utilidade, mas uma condição indispensável ao convívio civilizado, ao viver elegante que se impunha a cidade progressista. Os elementos da modernidade davam assim, e no seu conjunto, um aspecto de cenário ao espaço compartilhado pelo cidadão, e ampliavam o tempo útil da experiência moderna, trazendo a rua, as praças e aos jardins públicos, aqueles aos quais o ócio de uma vida menos laboriosa permitia o desfrute da noite urbana iluminada pela nova tecnologia (MICHELON, 2004, p. 179).

A modernização no abastecimento de água chega à Pelotas na década de 1870 com a instalação da Companhia Hidráulica Pelotense. Antes disso, a população se servia de água em poços artesianos, em cisternas públicas ou em carroças que vendiam água. Em 1873 chega da França, uma caixa d'água, com capacidade para 1500 metros cúbicos de água, e quatro chafarizes para abastecer a população. Em 1874 já havia iniciado o abastecimento de água pela estação de tratamento da represa do Moreira, sendo que em 1876, 17,44% das residências possuem fornecimento de água, passando para 47,80% em 1885, demonstrando a ampliação da rede de água na cidade (ANJOS, 2000). O grande salto no abastecimento de água ocorre em 1913, aumentando a distribuição de água para 15.000 m³ (GILL, 2010).

O trabalho de implantação do sistema de esgotos se inicia na cidade em 1912 (DIÁRIO POPULAR, 08.12.1912, p. 2). Antes disso, o “lançamento de resíduos era realizado *in natura* no Canal de São Gonçalo” (SOARES, 2010, p. 227). A rede de esgotos começa a operar em 1914.

A criação, em 1918, do Instituto de Higiene de Pelotas também se insere nas medidas de saneamento e higiene, tendo como principal objetivo a prevenção das epidemias e endemias através de pesquisas e atuação na inspeção e desinfecção de moradias (SILVA, 2010).

O sistema de comunicação passa a se desenvolver a partir da década de 1860 com a inauguração da linha telegráfica. Segundo Osorio (1997), em 15 de fevereiro de 1868 é inaugurada a linha de comunicação telegráfica entre Rio Grande e Pelotas, em 10 de abril de 1871 a linha de ligação entre Pelotas e Porto Alegre e em 26 de julho de 1876 é construída a linha telegráfica de Pelotas a Bagé, passando por Canguçu, Piratini e Cacimbinhas (atual município de Pinheiro Machado).

De acordo com Ueda (2010), no final do século XIX também ocorre a instalação do serviço telefônico na cidade. Em 1882, por decreto imperial, a Companhia Telefônica do Brasil obtém a permissão de prestar serviços em algumas cidades do país, sendo Pelotas uma delas. No entanto, somente dois anos após a autorização, em 1884, é que de fato houve a instalação de linhas telefônicas na cidade e a criação, em 1888, do *Centro Telephonico Pelotense*. Nas primeiras décadas do século XX a Companhia Telefônica Riograndense passa a

oferecer seus serviços em Pelotas, realizando, em 1912, a primeira conexão de longa distância entre Porto Alegre e Pelotas (UEDA, 2010).

Segundo Vargas (2010) o transporte coletivo por meio de bondes puxados a burros começa a funcionar na cidade em 1873, realizado pela Companhia Ferro Carril e Cais de Pelotas. Com a energia elétrica, este transporte é substituído por bondes elétricos no ano de 1915.

Outra modificação no cenário urbano pelotense resultante da modernização é o calçamento e a pavimentação das ruas centrais e a implementação de canteiros, visando uma melhor circulação, sendo importante para o transporte público, mas, principalmente para os automóveis que começam a circular na cidade. Estas medidas colaboravam para o embelezamento das vias públicas e dava ares de civilidade à cidade provinciana. Michelin (2004, p. 129) destaca que: “Não carecia ao bom cidadão levar a terra do solo para dentro de sua casa, encardir o *petit-pave* das praças com o barro dos passeios públicos, marcar a presença dos seus passos, dentro da arquitetura intencionada dos edifícios, com lama ou poeira.”.

A principal praça da cidade, a atual Praça Cel. Pedro Osório, também sofre remodelações condizentes com a modernização da cidade. No final da década de 1870, a Praça é arborizada, com plantação de acácias, eucaliptos e outras árvores, ajardinada e gradeada. Entre os anos de 1911 e 1914 é remodelada, com a substituição das árvores primitivas pela plantação de arbustos e flores (MÜLLER; HALLAL, 2013).

Conforme demonstrado, no segundo quartel do século XIX até 1930, a cidade de Pelotas sofre grandes transformações econômicas, sociais e urbanas, demonstrando o esforço da administração pública e da elite pelotense em veicular uma imagem de cidade próspera e moderna. Para Aguiar (2009):

As mudanças no tecido urbano da cidade de Pelotas, do final do século XIX até 1930, demonstram o desejo das elites locais de ordenar e ao mesmo tempo modernizar a área da cidade. Vale levar em consideração que essa elite ocupava boa parte da área central e que, embora discursasse sobre ideias “sociais” de higiene e conforto, não deixava de lado seus interesses políticos e econômicos. (AGUIAR, 2009, p. 78) [Grifo do autor]

Durante esse período, o Hotel Aliança passa por várias mudanças, melhorando sua estrutura construtiva, com constantes reformas no hotel, e instalando os serviços básicos como água encanada, luz elétrica, esgotos, à medida que estes serviços eram disponibilizados na cidade.

Os proprietários também inserem “comodidades” para melhor atender aos hóspedes e a população pelotense que procura o hotel para diversões, como jogos, banquetes e conversas. Todas essas reformulações fizeram com que o Hotel Aliança fosse considerado, em 1916, “em seu gênero o estabelecimento que mais comodidades oferece aos forasteiros e ao público” e “um estabelecimento que acompanha o progresso de Pelotas” (DIÁRIO POPULAR, 03.03.1916, p. 1).

Muitas remodelações são realizadas na gestão de Santyago Prati e Thomaz Gotuzzo, mas é quando Caetano Gotuzzo fica à frente do

estabelecimento, que o mesmo realiza melhorias mais significativas, tanto em relação à instalação de infraestrutura e equipamentos, quanto às reformas estruturais, o que destaca o hotel, sendo um dos mais procurado da região.

Após a morte de Thomaz Gotuzzo, seu filho, Caetano Gotuzzo, assume a sociedade com Santiago Prati. Essa sociedade permanece até o falecimento de Santiago em 1891 (REGISTRO DE ÓBITOS, out.1890–mar.1892, p. 50), quando a viúva, Thereza Gotuzzo Prati, assume o hotel com seu irmão, alterando a razão social para Viúva Prati & Cia. (DIÁRIO POPULAR, 02.09.1891, p. 3).

Em 1899 Thereza Prati é substituída por seu genro José Francisco Agrifoglio, constituindo-se a firma Gotuzzo & Agrifóglio, composta por Caetano e José Francisco Agrifóglio. José Francisco era casado com Adelina Prati, filha de Santiago Prati e era guarda-livros da Companhia de Seguros Pelotense e da Associação Comercial.

Hotel Aliança O conceituado estabelecimento desta cidade “Hotel Aliança” de quem era proprietário a firma Viúva Prati & C., passou a ser de uma sociedade, constituída pelos Srs. Caetano Gotuzzo, antigo e inteligente gerente da casa, e já seu associado, e José Francisco Agrifoglio. (CORREIO MERCANTIL, 06.10.1899, p. 1)

A firma Gotuzzo & Agrifóglio subsiste até 1901, quando falece o sócio José Francisco. Em 28 de junho de 1901 a sociedade é dissolvida judicialmente, devido à morte de José Francisco Agrifoglio (CORREIO MERCANTIL, 07.12.1901, p. 4): “Desde ahi, até hoje, [1915] ficou único proprietário do Hotel Aliança o sr. Caetano Gotuzzo.” (ALMANACH DE PELOTAS, 1915, p. 208).

Em 1885 o hotel passa por uma “grande” e completa reforma, disponibilizando quartos novos e aconchegantes para todas as famílias (DIÁRIO DE PELOTAS, 18.01.1885, p. 2). Em 1888 são inauguradas as reformas no “salão nobre”:

O Hotel Aliança, ante ontem, revestido de todas as galas que, há muito tinha sonhado o seu amável sócio gerente, Caetano Gotuzzo, abriu, depois das 7 horas da noite, o seu grande salão ao publico pelotense, para proporcionar-lhe algumas horas alegres. Está um verdadeiro paraíso esse salão, que outrora, toda Pelotas conheceu como ponto de reunião da nossa mais fina sociedade, mas triste, com as suas paredes escuras, os seus bilhares esmaecidos e a sua dúbia iluminação a querosene. [...] O salão do Aliança é um retângulo vastíssimo, dividido por arcos em dois compartimentos. As paredes de dois lados são ornadas por 9 deslumbrantes medalhões, especialidade do Sr. Geovanni, e representando cenas de um primor inexcédível. Os interstícios dos medalhões, as colunas e paredes correspondentes estão ornamentados com quadros graciosos e anúncios ilustrados de algumas importantes casas comerciais e oficinas de Pelotas. Sumptuosas cortinas, convenientemente dispostas nas janelas que dão para a rua velam discretamente o interior. O salão é iluminado por 6 lustres de gás corrente e por duas estatuetas contendo cada uma 6 bicos de gás em forma de palma. [...] (CORREIO MERCANTIL, 08.08.1888, p. 2).

As reformas continuam ao longo de todo o século XIX, porém, o comentarista do jornal Correio Mercantil já considerava, em 1888, que o hotel não tinha “competidor no sul da Província” (CORREIO MERCANTIL, 08.08.1888, p. 2).

No início da década seguinte, o “pátio ajardinado tão conhecido dos habitués” é aumentado, passando a “medir 210 palmos de

comprimento e 40 de largura”, nova entrada é construída “com toda a elegância à rua General Victorino”, são “preparados mais 20 quartos, ficando eles assim elevados ao número de 50” (CORREIO MERCANTIL, 04.02.1892, p. 2).

No final da década o hotel já ocupa três sobrados (DIÁRIO POPULAR, 01.01.1898, Folhinha), mas ainda é novamente “todo reformado, com aposentos para famílias e com irrepreensível serviço á la minuta.” (DIÁRIO POPULAR, 31.12.1899, p. 2).

Até o ano de 1900, outras mudanças e melhoramentos são realizados no hotel, como por exemplo, a instalação de campainhas em todos os quartos, facilitando a comunicação direta entre hóspede e funcionário:

Hotel Aliança Entre outros melhoramentos importantes, que adotou ultimamente o antigo e acreditado hotel Aliança, dos quais a seu tempo se fará solene inauguração, vai ser ali empregado um aparelho elétrico para campainhas, estabelecendo assim comunicações para todos os quartos de dormir e demais compartimentos do hotel. Esse aparelho foi encomendado á Europa, [...], e deve ser colocado dentro em poucos dias. (CORREIO MERCANTIL, 24.07.1888, p. 2)

Em 1888 o hotel já possui telefone (DIÁRIO DE PELOTAS, 17.07.1888, p. 4), sendo considerado um “assinante preferenciado” pela Empresa União Telefônica (CORREIO MERCANTIL, 24.08.1897, p. 3). Na lista de assinantes do Centro Telefônico Sul-Riograndense de 1907 consta somente o Hotel Aliança (DIÁRIO POPULAR, 23.02.1907, p. 1).

Todas as reformas e melhorias do hotel no século XIX, contando com a remodelação total em 1889, foram importantes para

que no século seguinte o mesmo continuasse em pleno funcionamento, ofertando os melhores serviços para todos os que o visitavam. Porém, as reformas seguiram sempre sendo realizadas e, nas primeiras décadas do século XX, temos um período de destaque no funcionamento do estabelecimento.

Em 1903 ocorre a revitalização e completa reforma do salão principal (DIÁRIO POPULAR, 03.07.1903, p. 2); em 1908 o hotel passa por “inteira reforma” (DIÁRIO POPULAR, 31.07.1908, p. 2); em 1911 o salão de refeições é decorado e as camas de madeira são substituídas por camas de ferro (DIÁRIO POPULAR, 29.01.1911, p. 2); em dezembro de 1911 reabre a “espaçosa área deste conceituado estabelecimento, a qual acaba de ser dotada de melhoramentos” (DIÁRIO POPULAR, 15.11.1911, p. 7); novos banheiros são construídos, os quartos são pintados, são adquiridos novos utensílios para a cozinha e o hotel passa por uma pintura externa e interna (DIÁRIO POPULAR, 03.03.1916, p. 1).

Em 1908 o proprietário adquire um combustor, que geraria uma melhor iluminação para o hotel, (DIÁRIO POPULAR, 27.12.1908, p. 2) e campainhas elétricas em todos os cômodos:

Hotel Aliança. Este conceituado estabelecimento, que está passando por importantes reformas, contratou com a companhia Telephones Sul Rio-Grandense a instalação, em todos os quartos de hospedes, salas, salões e outras dependências, de campainhas elétricas. Esse melhoramento traz sem duvida grandes vantagens para os hospedes e serviço do hotel. (DIÁRIO POPULAR, 18.12.1908, p.1)

Além dessas reformas são colocados aparelhos telefônicos em todos os quartos, salas, copa, escritório e “compartimento do porteiro”:

Hotel Aliança Ele acaba de inaugurar um importante melhoramento, “talvez o único em estabelecimentos dessa natureza no país”. Trata-se da instalação de aparelhos telefônicos em todos os seus quartos, copa, escritório e compartimento do porteiro, o que naturalmente vem trazer grandes facilidades e conforto aos hóspedes. Basta lembrar que o hóspede, de seu próprio quarto e diretamente, pode comunicar-se com todos os assinantes dos centros da Riograndense e União, na cidade e fora dela, resolvendo sobre negócios ou outros assuntos que tenham trazido até esta cidade. [...]. (DIÁRIO POPULAR, 13.09.1910, p. 1).

Em 1912 é instalada a iluminação elétrica em todas as suas dependências:

HOTEL ALIANÇA Inauguração de luz elétrica Este antigo e conceituado estabelecimento, de propriedade do laborioso e honrado sr. Caetano Gotuzzo, vem inaugurar novo e importante melhoramento. O Aliança que justamente gozava dos foros de ser o primeiro hotel de Pelotas, quer no conforto, no tratamento, na higiene e ordem do serviço, ficou agora, com os novos melhoramentos nele introduzidos, equiparados aos melhores ou quiçá sendo um dos melhores do Estado. [...] o sr. Caetano Gotuzzo acaba de inaugurar no Aliança a iluminação elétrica. [...] A usina geradora da luz foi montada n'um elegante edifício construído ao fundo da espaçosa e linda área do Aliança, um dos seus mais belos atrativos e geralmente encomiada pelos estrangeiros que nos visitam. [...] A iluminação por todo o estabelecimento é profusa. Os quartos, em numero de 40, têm lâmpadas de braço, na parede, sobre mesas para o hóspede escrever á noite e junto ao criado-mudo, para leitura. Há ainda uma outra lâmpada, pendente do teto, podendo o hospede, mesmo deitado, apaga-las ou acende-las, para o que ao lado do leito cai um cordão com uma pequena peanha, em cujo botão de osso bastante é fazer ligeira pressão, para se ter satisfeito. [...] Fora, nos extremos da sacada, foram colocadas dois fortes focos de 300 velas cada e na frontaria o letreiro Hotel Aliança, em pequenas lâmpadas de cores diversas, de um lindíssimo efeito e que muito vieram embelezar a quadra em que está situado este antigo e acreditado estabelecimento. (DIÁRIO POPULAR, 02.07.1912, p. 1).

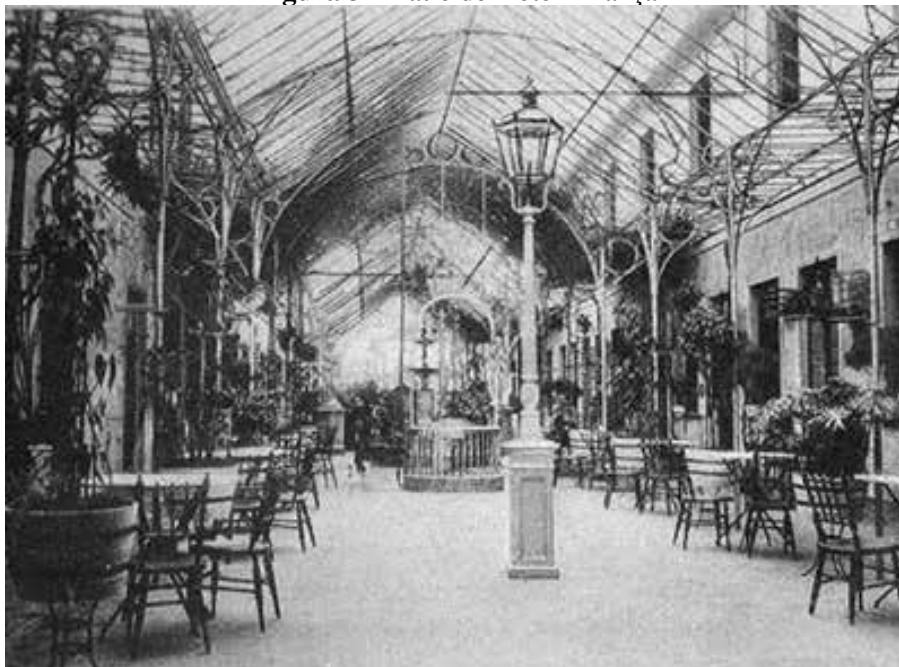
A instalação de esgotos no hotel é concluída em 1916, depois da instalação de telefones e abastecimento de água encanada:

Antes dos melhoramentos agora concluídos, o Aliança já recebera outros, muito raros em hotéis, desconhecidos na maioria deles, como sejam os da instalação de aparelhos telefônicos e canalização de água em todos os quartos e outras dependências. [...] Constam os mesmos de completa e custosa instalação de esgotos, que foi confiada aos hábeis engenheiros srs. Gastal & Cia., que a executaram de modo proficiente. Com esse serviço, completaram-se as já excelentes condições de higiene do estabelecimento, facilitando o aumento dos “water closet”, para homens e senhoras, tanto na parte térrea, como no pavimento superior. Outros banheiros também se construíram, oferecendo sua instalação o melhor bem estar, pois o material e utensílios são de primeira ordem. Lavatórios e pias se encontram a cada passo, facilitando seu mister aos hóspedes. [...] (DIÁRIO POPULAR, 03.03.1916, p. 1)

O hotel intensifica o oferecimento de banquetes e ceias, com o “magnífico serviço” (DIÁRIO POPULAR, 10.03.1909, p. 2) e cardápio “irrepreensível” (DIÁRIO POPULAR, 05.05.1909, p. 1).

Também qualifica o seu jardim (Figura 3) com a instalação de um chafariz, um aquário para sua ornamentação, pinturas nas paredes, entre outros “aformoseamentos”. Estes espaços são bastante destacados pelos jornais, que consideram o jardim do Aliança um “dos locais que estão em condições de proporcionar às famílias e cavalheiros algumas horas de recreio” (DIÁRIO DE PELOTAS, 01.01.1886, p. 2).

Figura 3 – Pátio do Hotel Aliança



Fonte: Rubira (2012, p. 101)

Desse modo, constata-se que o Hotel Aliança acompanhou o desenvolvimento da cidade, se aperfeiçoando, aumentando e melhorando suas dependências, instalando serviços básicos como água encanada, luz, telefone, esgotos, visando o melhor atendimento aos hóspedes e à população de Pelotas, que também utilizava os serviços do hotel, entre eles o restaurante e o pátio.

“Extingue-se agora uma das mais queridas relíquias da terra pelotense”: o declínio do Hotel Aliança (1927-1968)

O Hotel Aliança, a hotelaria pelotense e a cidade de Pelotas passam por significativas mudanças a partir da década de 1920. Todas

essas mudanças contribuem para o declínio do hotel, levando a sua demolição em 1968 para a construção de uma galeria com diversas lojas e um edifício residencial de 12 andares.

Uma das principais mudanças é o fim da atividade charqueadora na cidade, com o fechamento das cinco últimas charqueadas que ainda estavam em funcionamento no final da década de 1920 (MÜLLER, 2004).

Assim, a década de 1930 assiste à extinção total das charqueadas, o que levou a um período de ajustamento da economia a partir do cultivo do arroz e das fábricas de produtos alimentícios, principalmente de conservas de frutas, como pêssego e figo. A cidade de Pelotas passa de centro produtor e exportador de charque, escravista e de centro comercial da região sul para um polo de prestação de serviços, comércio e educação durante o século XX.

Assim, nas décadas seguintes, novas fábricas e indústrias se instalam no Município, gerando novos empregos, atraindo pessoas para a cidade. No início da década de 1950, Pelotas é a segunda maior cidade quanto ao número populacional, contando com uma área de 2.997 km² e uma população total de 127.641 habitantes, destes, 81.863 na área urbana (BACH e GUTIERREZ, 2011).

O comércio também se desenvolve a partir da década de 1950, e com isso, atrai várias pessoas para a cidade. Segundo Lopes (2007, p. 34):

O desenvolvimento do comércio local impulsionou o processo de modernização econômica da cidade e possibilitou inúmeras mudanças na paisagem urbana. Por ser um grande centro econômico regional, Pelotas atraía para o município inúmeras populações migrantes, principalmente dos municípios vizinhos: Canguçu, Bagé, Jaguarão, Pedro Osório e Arroio Grande. Estas novas populações que chegavam, faziam com que os limites da cidade se estendessem e consequentemente novos espaços foram sendo ocupados.

De acordo com Lopes (2007), em 1947 o escritório do engenheiro Saturnino de Brito elabora um ambicioso plano de saneamento, com o objetivo de ampliar os serviços de água e esgotos para o bairro Fragata, Três Vendas, Areal, Centro e bairro da Luz. Paralelamente, novos espaços da cidade são ocupados, ampliando os seus limites urbanos.

Lopes (2007) também destaca a abertura e pavimentação de amplas e largas avenidas, facilitando a circulação dos automóveis e das pessoas, instaurando um novo ritmo na vida da cidade – rápido, fluído e vertiginoso –, relacionando-o a ideia de progresso.

A partir da década de 1940 tem início as obras de embelezamento da cidade, com a construção de praças e jardins e a arborização das ruas. De acordo com Lopes (2007), a Prefeitura cria a Seção de Praças e Jardins com a função de promover a remodelação e arborização das principais ruas da cidade e a construção de inúmeras praças.

As redes de iluminação pública são ampliadas e melhoradas, sendo indicativo da modernização do espaço urbano, modificando os hábitos e criando novas oportunidades de circulação e consumo, bem

como trazendo vantagens ao comércio e a indústria, os quais poderiam aumentar seus horários de funcionamento (LOPES, 2007).

Também é nesse período que a cidade está em processo de verticalização, com a construção de grandes edifícios. Os primeiros edifícios construídos na área central da cidade representam os poderes econômicos. São eles o edifício da Associação Comercial, com 10 andares, inaugurado em 1942 e o da Associação dos Proprietários de Imóveis, com 14 plantas, inaugurado em 1947. Nesse mesmo ano, é aprovado o projeto do edifício Del Grande, com 12 andares e construído exclusivamente para uso residencial (SOARES, 2002).

Incentivados pela Lei nº 76, de dezembro de 1948, promulgada pela Prefeitura Municipal, intensifica-se a construção de arranha-céus em Pelotas. Segundo a Lei, só poderiam ser construídos prédios com no mínimo três pavimentos. Em 1952 é construído o Hotel Rex, com sete andares, em 1954 o edifício Presidente Vargas, com nove andares, em 1955 o edifício Princesa do Sul, com 14 andares, entre outros (SOARES, 2002).

O centro urbano de Pelotas se transforma com a construção dos primeiros arranha-céus, pois, a “estrategia utilizada por los promotores inmobiliarios fue la de realizar el derribo de los antiguos casarões de las familias ricas para aprovechar los solares y construir nuevos edificios comerciales y residenciales” (SOARES, 2002, p. 339). É nesse processo de verticalização que o Hotel Aliança vai desaparecer do cenário urbano pelotense.

A construção do Grande Hotel também se insere no projeto de modernização da cidade de Pelotas. A partir de notícias veiculadas na imprensa pelotense, Echart e Müller (2017) constataram que a

construção de um “moderno” e “excelente hotel” na cidade era um dos elementos necessários para elevar a cidade a um nível superior de progresso e civilidade, causando uma modificação importante no cenário urbano pelotense.

Após a inauguração do Grande Hotel, em 1928, o mesmo passa a fazer parte do cotidiano da elite local e a satisfazer os viajantes que Pelotas recebia. Em seus salões são realizados bailes, chás, reuniões, sendo considerado o salão de festas da cidade:

Constantemente em festa, todos os grandes acontecimentos acabavam sendo feitos no Grande Hotel. Eram chás aos domingos, os famosos chás-dançantes, animados por uma orquestra que ocupava um estrado ao canto do elegante ‘haal’ (sic). [...] Haviam banquetes em homenagem à grandes vultos, desfiles de moda, bailes, que faziam com que fosse o Grande Hotel denominado de ‘Salão de festas da cidade’ (DE LEON, 1993, p. 147-148).

O bar e o restaurante do Grande Hotel recebem um grande número de pessoas que desfrutavam de sua culinária, tornando-se um costume das famílias pelotenses irem ao estabelecimento aos domingos para fazer suas refeições:

[...] Domingo, o Grande Hotel esteve frequentemente visitado. A sala de refeições no almoço e no jantar este[ve] repleta, inclusive de grande numero de pessoas desta cidade, que quiseram experimentar a cozinha magnifica do Hotel, a qual causou em todos a melhor das impressões, iniciando assim uma distinta praxe de aos domingos as nossas famílias fazerem as suas refeições no Grande Hotel. (DIÁRIO POPULAR, 24.04.1928, p. 3).

O Grande Hotel também oferece banquetes, como é costume em outros estabelecimentos do gênero em Pelotas e outras cidades. Após a

inauguração do Grande Hotel, o Hotel Aliança perde o lugar de salão de festas da cidade, o que contribuiu para a sua decadência ao longo das décadas seguintes.

Novos hotéis com características mais modernas são construídos na cidade nas décadas de 1950 e 60, como o Rex Hotel, o Palace Hotel, o Curi Hotel e o Hotel Estoril, por exemplo, contribuindo para a decadência do Aliança.

Além do processo de verticalização que estava ocorrendo na cidade, da inauguração do Grande Hotel e de hotéis com instalações mais modernas e amplas, o Hotel Aliança também passa por problemas internos, o que também contribuiu para o seu fechamento em 1968.

Em setembro de 1925 morre Caetano Gotuzzo (REGISTRO DE ÓBITOS, 1925, p. 22), o proprietário mais destacado do hotel Aliança, como visto anteriormente. Dois anos após sua morte o hotel é adquirido por Jeronymo Del Grande (O LIBERTADOR, 24.09.1927, p. 2). Jeronymo já possuía experiência no ramo da hotelaria, pois comprou em 1897, juntamente com seu irmão José, o Hotel Brasil (CORREIO MERCANTIL, 06.03.1897, p. 2). Em 1906, Jeronymo se retira da sociedade com o irmão (DIÁRIO POPULAR, 26.04.1906, p. 3) e compra o Café Java (DIÁRIO POPULAR, 26.04.1906, p. 3).

Porém, durante a gestão de Jeronymo Del Grande não se identificou nenhuma reforma, nenhuma melhoria no hotel, iniciando, assim, o processo de decadência do mesmo.

Nas décadas de 1920 e 30 ainda se tem notícias de banquetes realizados no hotel, porém muito poucos, se comparado ao período anterior. Em 1928 “o apreciável sr. Oswaldo Cabral, representante geral, nos Estados do Sul, dos grandes estabelecimentos industriais, de S. Paulo, “Nadir Figueiredo S/A”, ofereceu, ontem no conceituado “Hotel Aliança”, um opíparo banquete aos seus amigos, colegas e

clientes.” (O LIBERTADOR, 06.08.1928, p. 2). E, em 1935, a Associação Pelotense de Cirurgiões Dentistas oferece um banquete “ao conceituado odontólogo conterrâneo, sr. dr. Edmund Essarts Peres, em regozijo da sua recente formatura em Direito” (DIÁRIO POPULAR, 13.10.1935, p. 4)

Em 1943, a firma Martin Zabaleta adquire o Aliança, e logo após faz uma reforma no mesmo, visando retomar o prestígio que o hotel possuía nos anos anteriores:

Remodelação do Hotel Aliança – O “Hotel Aliança” um dos estabelecimentos tradicionais de Pelotas, é, no gênero, dos mais antigos do Estado, acaba de ser adquirido pela firma M. Zabaleta e Cia, que iniciou já, sua remodelação geral. Desde os salões de refeições até as dependências de almoxarifado, estão sendo pintadas e reformadas, recaindo o principal cuidado dos proprietários nos quartos para hóspedes e na cozinha do estabelecimento que, não só será revestida em azulejos e mosaicos, em cores claras, como, também, recebera a instalação de um novo e moderno fogão, com capacidade para atender a grande clientela do antigo hotel. A firma Martin Zabaleta e Cia. está dando expansão a sua capacidade administrativa e espírito de organização, fazendo, assim, voltar com o “Hotel Aliança” nos tempos em que monopolizava a preferência dos que visitavam Pelotas. (DIÁRIO POPULAR, 15.01.1943, p. 2).

No final da década de 1940 o hotel é arrendado para Altair Dantas (Figura 4). Deste período até 1968 se tem poucas informações sobre o hotel, não figurando mais nas páginas dos jornais de Pelotas, demonstrando que não se destacava mais na cidade. Assim, pode-se afirmar que os novos proprietários e seu arrendatário não conseguiram

fazer com que o hotel voltasse aos tempos de prestígio e sucesso das primeiras décadas do século XX.

Figura 4 – Anúncio do Hotel Aliança



Fonte: Revista Princesa do Sul (out 1951, p. 15)

A partir da década de 1940 a cidade de Pelotas passa por diversas remodelações como a ampliação das redes de água e esgotos; a melhoria das condições do tráfego urbano; a ampliação das redes de iluminação pública; a construção de praças e jardins; a remodelação e a arborização das principais ruas da cidade, a construção de novas avenidas e a verticalização de seu centro urbano. Todas estas mudanças na paisagem da cidade revelam também uma nova ideologia urbana, na qual os altos edifícios se impõem no cenário da urbe, como os ícones máximos do processo de modernização e indicativos de prosperidade (LOPES, 2007).

Porém, o Hotel Aliança não consegue acompanhar essas transformações, fecha suas portas e é demolido no final da década de 1960 para a construção de uma galeria e um prédio de 12 andares. De

acordo com Barbuy (2006, p. 98) “A interpretação da modernidade, tal como se dava localmente, pressupunha a supressão total do antigo”.

Progresso Sacrificou o Velho “Hotel Aliança” O “Hotel Aliança” está desaparecendo. As mãos fortes e impiedosas do progresso esfacelam a velha e tradicional estrutura da rua 15. Futuramente, ali surgirá uma Galeria. A cidade ficará, urbanisticamente, mais identificada com o século XX. Ao mesmo tempo, perderá mais um detalhe característico do antigo perfil provinciano. É o tempo. Caminhando rumo ao futuro. [...] Com seu fechamento, no último dia de julho, some uma casa de velhas e gloriosas tradições. Foi o Hotel Aliança, conceituadíssimo e conhecidíssimo, não só no Rio Grande do Sul como em todo o país. [...] Vultos eminentes da política brasileira ali eram homenageados pela fidalguia da gente pelotense. Aos imperativos do progresso e das novas condições de vida, extingue-se agora uma das mais queridas relíquias da terra pelotense. [...] (DIÁRIO POPULAR, 11.08.1968, p. 1)

Destaca-se na reportagem que “as mãos fortes e impiedosas do progresso esfacelam a velha e tradicional estrutura da rua 15”, ficando a cidade “urbanisticamente, mais identificada com o século XX”. Assim, “aos imperativos do progresso e das novas condições de vida, extingue-se agora uma das mais queridas relíquias da terra pelotense”, encerrando, assim, uma trajetória de mais de 100 anos de história na cidade de Pelotas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Refletir sobre a trajetória de mais de 100 anos do Hotel Aliança em Pelotas possibilita perceber as inter-relações que ocorrem entre a

hotelaria e a dinâmica das cidades. Em determinados momentos os hotéis vão acompanhando as mudanças que ocorrem no espaço urbano e, simultaneamente, vão contribuindo para esse desenvolvimento. Em outros, quando não conseguem acompanhar as transformações das cidades, fecham suas portas e novos hotéis mais “modernos” vão suprir essas funções.

O Hotel Aliança e a cidade de Pelotas crescem e se desenvolvem paralelamente durante a segunda metade do século XIX e as primeiras décadas do século XX, quando o hotel é aberto e passa por constantes melhorias, seja na sua estrutura física, nos serviços oferecidos ou na qualidade do atendimento, obtendo o reconhecimento dos seus hóspedes, da população pelotense e da imprensa.

A partir da década de 1930 o hotel não consegue mais acompanhar as transformações do espaço urbano nem da hotelaria, que requer, cada vez mais, estruturas mais modernas, maior número de quartos com banheiros privativos, administração mais profissional. Assim, o hotel dá lugar a um edifício de 12 andares com uma galeria de lojas e apartamentos residenciais, pois, neste período, a modernidade pressupunha a supressão do antigo e a verticalização era a nova característica das cidades modernas da época.

Mesmo assim, o Hotel Aliança pode ser considerado um ícone da hotelaria pelotense, uma vez que, até o momento, é o único hotel que se manteve em funcionamento por mais de 120 anos e, destes, a maioria foi de esplendor, representando muito mais do que um meio de hospedagem.

REFERÊNCIAS:

AGUIAR, Marlise Sanchotene de. **Um olhar sobre o palimpsesto urbano: processo de formação e diferentes construções no tempo de um patrimônio arquitetônico às margens do Canal São Gonçalo (Pelotas/RS)**. 2009. 153 f. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre-RS, 2009.

ANJOS, Marcos Hallal dos. **Estrangeiros e Modernização: a cidade de Pelotas no último quartel do século XIX**. Pelotas: Ed. Universitária/UFPel, 2000.

AVÉ-LALLEMANT, Roberto. **Viagem pelo Sul do Brasil no ano de 1858**. Tradução: Teodoro Cabral. Rio de Janeiro: Instituto Nacional do Livro, 1953.

BACH, Alcir Nei; GUTIERREZ, Ester Judite Bendjouya. O Patrimônio Agroindustrial: as fábricas de compotas de pêssego e suas relações na produção do espaço urbano em Pelotas/RS nas décadas de 1940 a 1990. *In: ENCONTRO DE PÓS-GRADUAÇÃO – UFPEL*, XV. 2011, Pelotas/RS. **Anais [...]** Pelotas: Universidade Federal de Pelotas, 2011, p. 1-4. Disponível em: http://cti.ufpel.edu.br/siepe/arquivos/2014/MD_01461.pdf. Acesso em: 24 out. 2018.

BARBUY, Heloisa. **A Cidade-Exposição**. Comércio e Cosmopolitismo em São Paulo, 1860-1914. São Paulo: Editora da USP, 2006.

DE LEON, Zênia. **Pelotas, Casarões contam sua história**. Pelotas: D. M. Hofstätter, 1993.

ECHART, Liara Fagundes; MÜLLER, Dalila. Notas de pesquisa: os arrendamentos do grande Hotel (Pelotas/RS). *In: LOPES, Aristeu E. M.; SILVA, Daniele G. G.; ARAÚJO, Vinícius C. D. de (Orgs.). História e mídias: diálogos (im)prováveis*. Porto Alegre, RS: Editora Fi, 2017 (E-book).

GILL, Lorena Almeida. Verbete: Higiene. *In: LONER, Beatriz A.; GILL, Lorena A.; MAGALHÃES, Mario O. (Orgs.). Dicionário de história de Pelotas*. Pelotas: EdUFPel, 2010.

LOPES, André Luís Borges. **A modernização do espaço urbano em Pelotas e a Companhia Telefônica Melhoramento e Resistência (1947-1957)**. 2007. 130 f. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre-RS, 2007.

MAGALHÃES, Mario Osório. **Os Passeios da Cidade Antiga**. Guia histórico das ruas de Pelotas. 2. ed. rev. Pelotas: Armazém Literário, 2000.

MICHELON, Francisca Ferreira. A cidade como cenário do moderno: representações do progresso nas ruas de Pelotas (1913-1930). **Biblos**, Rio Grande, n. 16, 2004.

MIRANDA, Cássia. Verbete: Iluminação. *In: LONER, Beatriz A.; GILL, Lorena A.; MAGALHÃES, Mario O. (Orgs.). Dicionário de história de Pelotas*. Pelotas: EdUFPel, 2010.

- MONTEIRO, Charles. Entre história urbana e história da cidade: questões e debates. **Oficina do Historiador**, Porto Alegre, EDIPUCRS, v. 5, n.1, p. 101-112, jan./jun. 2012. Disponível em: <http://revistaseletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/oficinadohistoriador/article/view/11835/8320>. Acesso em: 12 set. 2018.
- MÜLLER, Dalila. **“Feliz a população que tantas diversões e comodidades goza”**: espaços de sociabilidade em Pelotas (1840-1870). 2010. 338 f. Tese (Doutorado em História) – Unidade Acadêmica de Pesquisa e Pós-Graduação, Universidade do Vale do Rio dos Sinos, São Leopoldo-RS, 2010.
- MÜLLER, Dalila. **A Hotelaria em Pelotas e sua Relação com o Desenvolvimento da Região: 1843 a 1928**. 2004. 158 f. Dissertação (Mestrado em Turismo) – Universidade de Caxias do Sul – UCS, Caxias do Sul-RS, 2004.
- MÜLLER, Dalila; HALLAL, Dalila Rosa. Cartões-postais: a sociabilidade em Pelotas através das imagens – início do século XX. **Rev. Humanidades**, Fortaleza, v. 28, n. 2, p. 248-267, jul./dez. 2013. Disponível em: <https://periodicos.unifor.br/rh/article/view/6493>. Acesso em: 18 jun. 2018.
- Olhares sobre Pelotas. Pelotas, 14.11.2011. Facebook: Olhares sobre Pelotas. Disponível em: <https://www.facebook.com/Olharessobrepelotas>. Acesso em 12 jun. 2018.
- OSORIO, Fernando. **A Cidade de Pelotas**. 3. ed. rev. Pelotas: Armazém Literário, 1997. vol. 1. (Coleção Cidade de Pelotas, 1).
- PESAVENTO, Sandra Jatay. Cidades visíveis, cidades sensíveis, cidades imaginárias. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 27, n. 53, p. 11-23, jan./jun. 2007. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/rbh/v27n53/a02v5327.pdf>. Acesso em 12 jun. 2018.
- PIRES, Mário Jorge. **Raízes do Turismo no Brasil**. Hóspedes, Hospedeiros e Viajantes no Século XIX. São Paulo: Manole, 2001.
- ROSA, Gilson Justino da. **Imigrantes Alemães 1824-1853**. (Códice C333 do AHRG). Porto Alegre: Est Edições, 2005, p. 203. AHRGS.
- RUBIRA, Luís (Org.). **Almanaque do Bicentenário de Pelotas**. Volume 1: fac-símile da “Revista do 1º Centenário de Pelotas / João Simões Lopes Neto”, textos diversos e fotografias da cidade. Santa Maria/RS: Pró-Cultura-RS/Gráfica e Editora Pallotti, 2012.
- SILVA, Fernanda Oliveira da. Verbete: Instituto de Higiene. *In*: LONER, Beatriz A.; GILL, Lorena A.; MAGALHÃES, Mario O. (Orgs.). **Dicionário de história de Pelotas**. Pelotas: EdUFPEl, 2010.
- SOARES, Paulo Roberto Rodrigues. **Del Proyecto Urbano a la Producción del Espacio**: morfología urbana de la ciudad de Pelotas, Brasil (1812-2000). 2002. 507 f. Tese (Doutorado em Pensamiento Geográfico y Organización del Territorio) – Facultad de Geografía e Historia, Universitat de Barcelona, Barcelona, 2002.

SOARES, Paulo. Verbetes: Saneamento. *In*: LONER, Beatriz A.; GILL, Lorena A.; MAGALHÃES, Mario O. (Orgs.). **Dicionário de história de Pelotas**. Pelotas: EdUFPEl, 2010.

TURNATURI, Gabriella. As metamorfoses do divertimento citadino na Itália unificada (1870-1915). *In*: CORBIN, Alain. **História dos Tempos Livres**. O advento do lazer. Tradução: Telma Costa. Lisboa: Teorema, 2001, p. 203-27.

UEDA, Vanda. Verbetes: Telefones. *In*: LONER, Beatriz A.; GILL, Lorena A.; MAGALHÃES, Mario O. (Orgs.). **Dicionário de história de Pelotas**. Pelotas: EdUFPEl, 2010.

VARGAS, Jonas Moreira. **“Os Barões do charque e suas fortunas”** Um estudo sobre as elites regionais brasileiras a partir de uma análise dos charqueadores de Pelotas (Rio Grande do Sul, século XIX). São Leopoldo: Oikos, 2016.

VARGAS, Mariluci Cardoso de. Verbetes: Transportes. *In*: LONER, Beatriz A.; GILL, Lorena A.; MAGALHÃES, Mario O. (Orgs.). **Dicionário de história de Pelotas**. Pelotas: EdUFPEl, 2010.

VIEIRA, Sidney Gonçalves; PEREIRA, Óthon Ferreira; TONI, Jakson Silvano de. A Evolução Urbana de Pelotas: um estudo metodológico. **História em Revista**, Núcleo de Documentação Histórica – UFPEl, Pelotas, n. 1, p. 21-34, setembro de 1994, p. 27-8.

Periódicos:

ALMANACH DE PELOTAS, ano 3, 1915.

ALMANAK DO RIO GRANDE DO SUL, 1898.

Correio Mercantil, 04.02.1892, p. 2; 06.03.1897, p. 2; 06.10.1899, p. 1; 07.12.1901, p. 4; 08.08.1888, p. 2; 19.10.1878, p. 2; 24.07.1888, p. 2.

Diário de Pelotas, 01.01.1886, p. 2; 17.07.1888, p. 4; 18.01.1885, p. 2; 4; 18.01.1885, p. 4.

Diário do Rio Grande, 04.06.1857, p. 1; 11.02.1857, p. 2; 12.07.1866, p. 3; 16.09.1854, p. 3-4; 16.10.1857, p. 2.

Diário Popular, 01.01.1898, Folhinha; 02.07.1912, p. 1; 02.09.1891, p. 3; 03.03.1916, p. 1; 03.07.1903, p. 2; 05.05.1909, p. 1; 08.12.1912, p. 2; 10.03.1909, p. 2; 11.08.1968, p. 1; 13.09.1910, p. 1; 13.10.1935, p. 4; 15.01.1943, p. 2; 15.11.1911, p. 7; 18.12.1908, p.1; 23.02.1907, p. 1; 24.04.1928, p. 3; 26.04.1906, p. 3; 27.12.1908, p. 2; 29.01.1911, p. 2; 31.07.1908, p. 2; 31.12.1899, p. 2.

O Libertador, 06.08.1928, p. 2; 24.09.1927, p. 2.

O Pelotense, 11.01.1855, p. 3; 14.05.1853, p. 7.

O Rio-Grandense, 02.11.1847, p. 4; 16.09.1848, p. 4; 26.10.1847, p. 4.

REVISTA PRINCEZA DO SUL. Pelotas: Euclides Franco de Castro, n. 9, ano 7, out 1951.

Documentos:

Registro de Óbito de Thomaz Gotuzzo. Livro 7 de Óbitos da Catedral São Francisco de Paula, 1872–1876, p. 116. Cúria Diocesana. Pelotas.

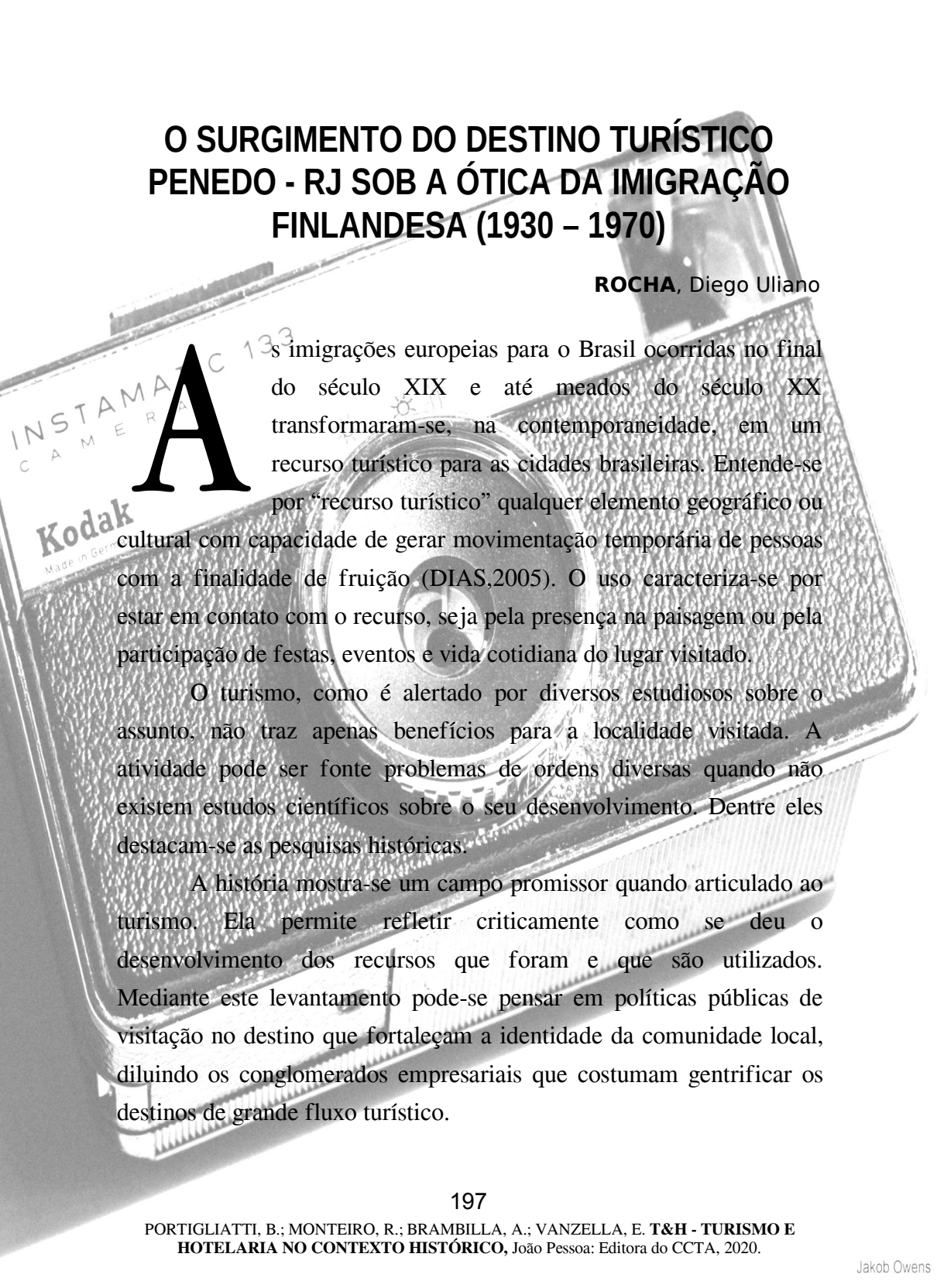
Registro de Óbito de Santyago Prati. Livro 16 de Óbitos da Catedral São Francisco de Paula, out.1890–mar.1892, p. 50. Cúria Diocesana. Pelotas.

Registro de Óbito de Caetano Gotuzzo. Livro 22 de Óbitos da Catedral São Francisco de Paula, 1925-1929, p. 22. Cúria Diocesana. Pelotas.

Testamento de Adolpho Hermam Schreiber (testamentado) por Oscar Schreiber (testamenteiro). Pelotas – 1º Cartório. Ano/1881. Arquivo Público do Rio Grande do Sul.

O SURGIMENTO DO DESTINO TURÍSTICO PENEDO - RJ SOB A ÓTICA DA IMIGRAÇÃO FINLANDESA (1930 – 1970)

ROCHA, Diego Uliano



As imigrações europeias para o Brasil ocorridas no final do século XIX e até meados do século XX transformaram-se, na contemporaneidade, em um recurso turístico para as cidades brasileiras. Entende-se por “recurso turístico” qualquer elemento geográfico ou cultural com capacidade de gerar movimentação temporária de pessoas com a finalidade de fruição (DIAS,2005). O uso caracteriza-se por estar em contato com o recurso, seja pela presença na paisagem ou pela participação de festas, eventos e vida cotidiana do lugar visitado.

O turismo, como é alertado por diversos estudiosos sobre o assunto, não traz apenas benefícios para a localidade visitada. A atividade pode ser fonte problemas de ordens diversas quando não existem estudos científicos sobre o seu desenvolvimento. Dentre eles destacam-se as pesquisas históricas.

A história mostra-se um campo promissor quando articulado ao turismo. Ela permite refletir criticamente como se deu o desenvolvimento dos recursos que foram e que são utilizados. Mediante este levantamento pode-se pensar em políticas públicas de visitação no destino que fortaleçam a identidade da comunidade local, diluindo os conglomerados empresariais que costumam gentrificar os destinos de grande fluxo turístico.

O presente estudo tem como objetivo fazer um levantamento exploratório sobre o desenvolvimento do turismo cultural em Penedo entre 1930 até 1970 desenvolvido em torno da imigração finlandesa que lá houvera. O corte temporal delimita o período de chegada do grupo em Penedo – RJ até o desenvolvimento consolidado do turismo por estes imigrantes.

A pesquisa será desenvolvida por meio da análise de jornais de época, livros de memória e depoimentos de pessoas qualificadas sobre a temática. Espera-se, com os resultados obtidos, fornecer subsídios para um olhar crítico sobre o desenvolvimento turístico em questão.

Este trabalho abrange a caracterização do grupo de imigrantes que vieram, as motivações que os levaram a imigrar e como a atividade turística surgiu neste processo. É abordado também o que foi desenvolvido como atrativo turístico por esta comunidade.

QUEM ERAM OS IMIGRANTES?

(...) entre nós havia poucos agricultores, a maioria era constituída por pessoas um “tanto malucas”. (...) Aquela minha frase; pessoas um “tanto malucas”, não é politicamente correta, mas, na minha opinião, o imigrante ou não regula bem, como os idealistas, moralistas, vegetarianos e religiosos, ou é aventureiro, buscando vida fácil ou está fugindo de alguma coisa. (AMPULA, 1997, p. 23-24)

A imigração é um tipo de deslocamento humano com algumas especificidades sociais. Este fenômeno não é restrito a um grupo determinado de pessoas: as imigrações aconteceram em diversos lugares, por motivos incomensuráveis. Os imigrantes finlandeses que vieram para Penedo, apesar de serem vistos por Fagerlande (2007) e

Carvalho (2014) como caso ímpar de imigração no Brasil, possuíam um desejo em comum com outros grupos que vieram para cá até 1930: o de fazer desta pátria a sua nova casa.

O caso apresentado se assemelha a descrição feita por Nélida Piñon ao escrever sobre a imigração galega no Brasil:

Chegaram para ficar, plantar árvores, ter filhos, e, sobretudo, para cavarem as suas próprias sepulturas (...). É uma contribuição extraordinária, porque não havia caminho de volta para eles. Eles até em seus sonhos pensaram algum dia regressar a suas terras. Mas de fato ficaram no Brasil. E foram tendo filhos. (PIÑON, 1994 p. 95)

Estes preceitos eram comuns a todas as imigrações europeias que houveram no Brasil, conforme coloca a pesquisadora Oliveira (2006). Havia uma busca por um novo lugar considerado paradisíaco onde pudessem começar uma vida diferente da qual levava no seu país de origem. O caso dos finlandeses não era diferente. Existia o interesse por parte do grupo migrante, conforme relatado por diversos pesquisadores e memorialistas, de fixar residência permanente no Brasil.

Além destas questões existiam outras motivações particulares ao grupo classificadas como “utópicas” por Sérgio Fagerlande. A utopia era descrita como o desejo de uma sociedade baseada em regras próprias que se assemelhavam a projetos e preceitos disseminados por Saint Simon, Charles Fourier e Thomas More. Eram entendidos desta forma pelo autor por defenderem um modelo de sociedade igualitária, impossível de ser alcançada.

Carvalho (2014) fala sobre o caráter diferenciado desta imigração, trazendo questões semelhantes às de Fagerlande (2007).

Segundo ela, estes finlandeses fogem ao mito construído sobre a imigração europeia no Brasil, entre os períodos de 1870 a 1930. O mito refere-se, a um “senso comum que prega, em geral, que os imigrantes fogem da pobreza em busca de ascensão social, e de que são eles camponeses pouco instruídos” (CARVALHO, 2014, p.47).

De acordo com a mesma autora citada no parágrafo anterior, os imigrantes que vieram ao Brasil eram financeiramente estáveis na Finlândia. Em geral, eles buscavam uma vida mais saudável e próxima da natureza, consoante as benesses propagadas por David Pennanenn na Finlândia. O referido personagem era um pastor luterano da cidade Ourivesi na Finlândia e um dos amigos mais próximos de Toivo Uuskallio. Foi o principal divulgador do projeto (CERQUEIRA, 2005, FAGERLANDE, 2007).

Já Toivo Uuskallio (1861 – 1969) é considerado por Hildén (1989), Lahteenmaki (1979), Fagerlande (2007), Carvalho (2014) e Praça (2016) como responsável por pensar, mobilizar e pôr em prática a imigração para Penedo – RJ.

No livro *Caminhada de oito léguas no Penedo* (1979), o pesquisador Olavi Lahteenmaki aponta algumas características de Toivo Uuskallio. Discorre sobre a importância de sua figura para a realização da imigração a Penedo. Pontua que para entender a colônia é necessário, primeiramente, conhecer quem foi Toivo Uuskallio. O autor relata que Uuskallio era um jardineiro-arquiteto de Antrea: “era ideólogo da colônia e seu primus motora”. Olavi Lahteenmki afirma que Uuskallio é percebido como alguém de “forte identidade idealística” e responsável pela criação da colônia Penedo.

Sobre a oratória de Uuskallio, Lahteenmaki observa:

(...) podia conquistar prosélitos para esta ideia grandiosa. Pra isso contribuiu a fama de excelente profissional e sugestivo modo de comportamento: etéreo e respeitoso, imagem e feição peculiar, além da capacidade de conhecer rapidamente diferentes pessoas e aptidão de falar e discursar. Até seus acirrados inimigos reconhecem mais tarde essas qualidades dele (LAHTEENMAKI, 1979, p. 23).

A palavra “prosélito” de acordo com o dicionário elaborado por Francisco Fernandes *et al.* (1999) pagão significa, entre outras coisas, “(...)aquele que adotou uma religião diferente da sua; indivíduo convertido a uma doutrina, seita, partido ou ideia, sectário, partidário, adepto”. As definições dessa palavra, junto à citação anterior, podem resumir a imagem feita por Olavi Lahteenmaki acerca de Uuskallio. Tratava-se de alguém articulado, com grande poder de retórica e de convencimento. Além disso, um homem perspicaz, capaz de reconhecer nos outros, aptidão de persuasão semelhante à sua, convencendo-os a trabalhar consigo. Toivo Uuskallio conseguia fazer com que os mais crentes renunciassem aos próprios ideais para aderir ao seu discurso (LAHTEENMAKI, 1979).

“Melhor caracterizando, Uuskallio era profeta original do idealismo e organizador do conceito Penedo” (LAHTEENMAKI 1979:29). A capacidade de persuasão de Toivo Uuskallio, bem como suas concepções são vistas por Olavi Lahteenmaki como fundamentais para a estruturação da colônia finlandesa no Brasil.

VINDA E ESTABELECIMENTO NO BRASIL

Diferente dos processos imigratórios financiados pelo governo brasileiro com a intenção principal de branqueamento da população e

substituição da mão de obra escrava, a imigração finlandesa para Penedo não teve nenhum tipo de incentivo governamental, tanto da Finlândia, quanto do Brasil. Houve uma organização própria para vinda e estabelecimento do grupo.

Toivo Uuskallio, conforme dito anteriormente, era a liderança a frente da organização. Ele foi o responsável por pesquisar o local para a fixação dos imigrantes nas terras brasileiras, assim como pela arrecadação financeira para tal empreitada. Inicialmente foi dado por parte dos interessados em imigrar um valor para a compra das terras no Brasil e para o início dos trabalhos agrícolas, principal caminho visto por Toivo Uuskallio para manutenção econômica da colônia.

O referido líder conseguiu com o valor arrecadado dar entrada, de forma financiada, em uma fazenda de café falida pertencentes aos monges Beneditinos, no Sul Fluminense, na cidade de Resende (atualmente município de Itatiaia). A contribuição financeira dos que imigraram, mais o dinheiro gerado pelo trabalho rural, feito na comunidade, não foram suficientes para terminar de pagar o financiamento das terras de Penedo e continuar a investir na produção agrícola. (HILDÉN, 1989; AMPULA 1997).

AS DIFICULDADES E O FIM DO PROJETO UTÓPICO

O dinheiro sempre foi, até o fim do projeto, uma dificuldade. Não havia grandes investidores. Isto levou a Toivo Uuskallio a contrair empréstimos e posteriormente, em 1942, a terminar o projeto e vender a fazenda Penedo.

Antes de seu término efetivo, Toivo Uuskallio, junto a uma comissão local dos imigrantes resolveu receber visitantes como um caminho para a arrecadação de fundos. No entanto, a agricultura

continuou sendo a aposta principal para a manutenção econômica do projeto:

A principal fonte de renda seria sempre a produção de enxertos de laranjeiras, mas não deveriam se dedicar a um só ramo, era necessário diversificar as atividades. Resolveu-se começar em pequena escala a criação de gado, suínos e avicultura. Era preciso aproveitar também os produtos florestais: lenha, carvão vegetal e madeira de lei. Cogitou-se a exportação de banana- passa e bucha para a Finlândia.

Na Casa Grande da Fazenda foi organizada uma pousada para receber hóspedes. (HILDÉN, 1989, p. 61)

FIGURA 1 - O Casarão



Fonte: Martii Aaltonen (1947)

A ideia embrionária de hospedagem remunerada foi desenvolvida com mais força por Toivo Uuskallio em Penedo diante da crise financeira no qual vivia a colônia. A recepção de hóspedes se tornou uma opção para ajudar a amenizar a situação.

A primeira residência dos imigrantes finlandeses em Penedo, o Casarão, foi transformado em uma hospedaria. Eva Hildén (1989) relata que inicialmente quem gerenciava a Casa Grande como pousada era o casal Aura e Erkki Lalla. Além de pertencerem a comissão para o reequilíbrio financeiro de Penedo, o casal possuía experiência nesta área. Trabalhavam neste setor na Finlândia.

Neste período a hospedagem era vendida junto com os serviços de alimentação. Estava incluso na estada café da manhã, almoço e jantar (AMPULA, 1997; VALTONEN, 1998). Conta Hildén (1989) que a diária no Casarão era de dez mil réis por dia e que, em geral, os hóspedes gostavam dos quartos e da comida. Apreciavam principalmente a limpeza. Segundo ela, a maior parte dos visitantes vinha das cidades com alta densidade demográfica. O motivo para se hospedar em Penedo era a busca por um lugar tranquilo, para descanso.

De acordo com o relato de Eila Ampula (1997) Toivo Uuskallio inicialmente captava pessoas para irem visitar Penedo. A escolha não era sem critérios. Segundo ela, Uuskallio procurava investidores para o projeto Penedo no Rio de Janeiro. Uma de suas práticas comuns era o envio destas pessoas para conhecer a fazenda. Nas palavras de Ampula (1997: 90) “ele [Toivo Uuskallio] ficou mais de vinte anos lá pelo Rio e o trabalho dele era procurar pessoas influentes, pessoas ricas, e jogar aquele papo”.

O PERÍODO DA PLAMED E O AUMENTO DAS ATIVIDADES DE HOSPEDARIA

Apesar dos esforços para salvar a fazenda e pagar a hipoteca, não possível impedir a sua liquidação (HILDÉN, 1989). Em 1942,

Toivo Uuskallio decidiu vender três quartos da fazenda para a firma suíça chamada Geigy do Brasil. A referida empresa fundou uma filial chamada “Companhia Agrícola Plamed”. Assim, Uuskallio conseguiu pagar as dívidas, devolver os investimentos de alguns imigrantes finlandeses e redistribuiu os lotes entre os que quiseram permanecer com as terras em Penedo (HILDÉN, 1989).

Após este episódio, a figura de Toivo Uuskallio ficou esquecida das conversas cotidianas, e quase já não se falava sobre ele (VALTONEN, 1998). Neste período houve um crescimento do número de imigrantes finlandeses que passaram a receber hóspedes.

A Plamed – Companhia de Plantas Medicinais – era uma empresa criada pela Geigy do Brasil para o cultivo de Plantas medicinais. A matriz é de origem suíça, especificamente, da cidade de Basileia. Foi fundada em 1758 por Johan Rudolf Geigy Gemuseus (1733 – 1793). Seu ramo de atuação era de produtos químicos diversos, assim como medicamentos. Conta Nilo Valtonen (1998) que seus donos eram judeus e vieram para o Brasil fugidos de perseguição durante a Segunda Guerra Mundial.

A intenção da empresa em Penedo era o cultivo de plantas medicinais e a fabricação de essências. Pretendia-se usar todos os habitantes da colônia para trabalhar na companhia (VALTONEN, 1998). Nilo Valtonen (1998) afirma que todos os imigrantes finlandeses em Penedo ficaram felizes com a notícia. O motivo

principal é que não seriam expulsos da fazenda. Também teriam emprego garantido pela Plamed. E ainda, receberiam de Toivo Uuskallio parte do dinheiro empregado no projeto. A venda efetiva da fazenda Penedo para a Plamed é datada em 1942.

Os atrativos turísticos nesta época eram as casas dos finlandeses que recebiam hóspedes. De acordo com Gustavo Praça (2018) desde as primeiras hospedagens ainda em 1929 até o final da década de quarenta os “veranistas” buscavam principalmente “simplicidade e integração com a natureza”. Havia também um público que procurava conhecer e conviver “entre aquela exótica gente nórdica”.

As hospedagens seguiam o modelo desenvolvido pelo Casarão Penedo na década de 1930. Possuíam um sistema de hospedagem com as refeições inclusas. Para Fagerlande (2015) a culinária e a convivência com os finlandeses eram o que motivavam a ida de viajantes à de Penedo. Os motivos de busca por tranquilidade e desfrute da natureza permaneceram desde a década passada. (HILDÉN, 1989).

Neste período, que coincide com a venda da fazenda para a Plamed, houve um aumento de imigrantes finlandeses que passaram a receber hóspedes. Conforme o relato de Sérgio Fagerlande (2018) a venda da fazenda trouxe prosperidade econômica para Penedo. Toivo Uuskallio pagou as pessoas que devia. A empresa cumpriu a promessa e empregou os finlandeses em suas atividades.

FIGURA 2 - Pensão dos Bertell na década de 1940. Foram uma das famílias que passaram a receber visitantes



Fonte: Institute of Migration Turku.

Estes acontecimentos possibilitaram a alguns imigrantes investirem em suas casas para o recebimento de hóspedes. O autor conta que neste período surgiram as seguintes hospedarias: família Bertell, D.Siiri, D. Hilja Hannonem e os Ikkellä. Conta Nilo Valtonen que no mesmo período, Liisa Uuskallio também passou a receber hóspedes em sua casa.

O FIM DA PLAMED E A ATIVIDADE TURÍSTICA COMO PROTAGONISTA

A Plamed ficou em Penedo até 1952. Os motivos para a saída estão relacionados ao fim da segunda Guerra Mundial e a incapacidade de adaptação das plantas à fazenda. Os dirigentes tinham o desejo de

voltar para a pátria de origem na Europa e as produções desenvolvidas em Penedo não estavam compensando os custos. (HILDÉN, 1989; VALTONEN, 1998).

As terras da fazenda foram então vendidas para duas empresas. A primeira parte foi vendida em 1952 para a associação de lazer dos bancários do Banco do Brasil chamada AABB – Associação Atlética do Banco do Brasil (HILDÉN, 1989; PRAÇA, 2018). O comprador, representante desta associação chamava-se Alippio Barreto Guimarães. Os compradores adquiriram a fazenda a fim de transformá-la em um loteamento para segundas residências de veraneio (HILDÉ, 1989).

Em 1956 a segunda parte do loteamento de Penedo foi feito pela empresa CAMPO – Companhia Auxiliar de Melhoramentos e Produção Ourívio. Foi construído um condomínio residencial chamado “Village D’Itatiaia. Os lotes eram menores dos que foram vendidos pela AABB. As propriedades tinham dois tamanhos para venda: 1000m² e 1500m². O valor inicial dos lotes era de 65 mil cruzeiros. (CORREIO DA MANHÃ, 1956)

A movimentação de “veranistas” assim chamados os turistas neste período pelos imigrantes finlandeses, aumentou por conta da divulgação dos lotes. De acordo com Gustavo Praça (2018) ainda nas décadas de 1950 e 1960 o interesse pela tranquilidade e natureza permanecia. A convivência com finlandeses, na opinião dele, ainda era a principal motivação para visitar Penedo.

O referido autor acrescenta que a rodovia Presidente Dutra promoveu o crescimento turístico da localidade. Este aumento se deu tanto na construção de casas de veraneio como no crescimento de visitantes de alto poder aquisitivo na região. Os turistas e novos habitantes ainda não traziam impactos ambientais negativos na

percepção dos moradores de imigração finlandesa. O aumento de visitantes era desejado e visto como algo positivo.

OS ATRATIVOS TURÍSTICOS

Neste mesmo período, houve também a ampliação de algumas práticas culturais destes imigrantes para os visitantes e moradores locais como o uso das saunas, o acesso ao clube finlandês o início da comercialização dos artesanatos. Apesar de terem sido desenvolvidos para o uso cotidiano em décadas anteriores é neste momento que eles passam a ser entendido como algo um produto a ser consumido pelos turistas. Os principais atrativos neste período eram: o Clube Finlandês, a sauna e os artesanatos.

O Clube Finlandês foi criado em 1943 com o intuito de ser um espaço para a realização de festividades na colônia. Valtonen (1998) conta em suas memórias que a ideia do clube surgiu após um carnaval, onde uma pessoa viu um espaço destinado a ser um galinheiro e pediu para usá-lo para dançar os quatro dias de carnaval:

Em fevereiro, ficou pronto o primeiro galinheiro. Na fazenda havia muita gente. Queriam dançar no carnaval. Mas, onde? Alguém viu o galinheiro pronto. Então pediram licença para usá-lo para dançar nos quatro dias de carnaval. Depois de contratarem a banda, comunicaram a realização do baile de carnaval. Desde sábado a noite, as pessoas começaram a chegar, descendo morro a baixo, mesmo com chuva. [...]Depois do carnaval, todos os finlandeses falavam de bailes e eram de opinião que tinha chegado o tempo para funcionar um clube com sala de baile. (VALTONEN, 1998, p. 110)

O grupo fundador da cooperativa decidiu ampliar as funções do espaço a ser construído. O lugar também seria um espaço de festividades dos imigrantes finlandeses em Penedo. Todos ajudaram para a construção do imóvel. Esta ajuda dada era feita por meio de quantias de dinheiro e trabalho na obra.

FIGURA 3 - Clube Finlandês no final da década de 1960



Fonte: Martii Aaltonen

A sauna conforme conta Carvalho (2014) é um elemento presente na cultura finlandesa. Ela tem a função de socialização. Era um elemento identitário comum entre os imigrantes finlandeses em Penedo neste período. De acordo com a autora, as famílias finlandesas consideravam o banho de sauna essencial para limpeza do corpo e da alma. Além disso, este ritual, para estes imigrantes, ajudava a relaxar o corpo e as tensões mentais (CARVALHO, 2014).

FIGURA 4 - Sauna em Penedo, 1952



Fonte: Institute of Migration, Turku.

Em Penedo, Gustavo Praça (2018) relata que todas as casas dos finlandeses tinham saunas. Não era uma coisa muito comum para os hóspedes. O que acabou se tornando um atrativo da localidade. Todos os meios de hospedagem que eram dirigidos por imigrantes finlandeses possuíam uma.

Pela ausência dos galhos de bétula, procurou-se usar ramos de eucalipto, entendido pelos imigrantes como substituto mais adequado. O uso desta planta fez também da essência de eucalipto uma tradição nas saunas da localidade. Acredita-se inclusive que a primeira sauna do Brasil foi trazida por estes imigrantes, mas isto não têm como ser provado (AALTONEN, 2018).

O surgimento do artesanato é contado como oriundo de uma demanda dos visitantes pelos objetos de uso cotidiano produzido pelos finlandeses. Estes imigrantes perceberam que alguns itens de uso doméstico tinham um valor excepcional para as pessoas que não

pertenciam a localidade. Logo, começaram a ser vendidos como artesanato e a representar a finlanidade do grupo para os que adquiriam os itens. Tornaram-se, até o fim da década de 60, uma alternativa de renda para alguns imigrantes finlandeses.

A imigrante Eeva Hohental (2018) conta em entrevista, como iniciou neste período a sua venda de geleias. O doce era preparado com as frutas da época na qual sua família cultivava no quintal. Inicialmente ela não possuía um ponto de venda. Ela passava nas hospedagens e no centro da cidade de Resende oferecendo o produto. Com o tempo, as pessoas passaram a procura-la para comprar suas geleias. Foi então que veio a possibilidade de criar uma pequena loja na porta de casa. Além das geleias, produzia-se licor também. Eeva Hohental conta que a geleia mais vendida era a de morango.

FIGURA 5 - Confecção de artesanato em bucha



Fonte: Martti Aaltonen.(196-)

Outros produtos que ganharam destaque neste período foram os produzidos por bucha. Esta planta, após secagem, era usada para a confecção de chapéus, bolsas, chinelos, entre outros. O cultivo da espécie foi iniciado por Toivo Asikainen. Os objetos produzidos por este material são um exemplo de artefatos com finalidade ordinária que passaram a ser souvenirs para turistas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Frente a esta multiplicidade de causas e possibilidades de mobilidade, torna-se importante conhecer este tipo específico de deslocamento entendido como imigração, assim como os grupos que o praticaram. Não se trata apenas de uma mudança de tempo e espaço. Este fenômeno, conforme aponta Oliveira (2006:4), é um “fantástico processo de mobilidade social”. Nele estão envolvidas diferentes gerações de uma mesma família, formação de identidades e de tradições, nacionalismos, choques culturais e demais questões que parecem ser infinitas, de acordo com cada lugar, situação e época.

Existem diversos casos de imigrações europeias datadas no início do século XX feitas para o Brasil que foram analisadas pela comunidade científica. Seyferth (2004), em seu artigo *A imigração no Brasil: comentários sobre a contribuição das Ciências Sociais*, faz uma coletânea de obras sobre imigrações que, no contexto nacional, tiveram ressonância no campo da sociologia. No entanto, sobre os finlandeses que desembarcaram no Brasil, ainda são poucos estudos. Os mais

significativos foram feitos por Sérgio Moraes Rego Fagerlande e Lila Almendra de Carvalho.

São expressivos, principalmente no Sul do Brasil, os lugares que se tornaram destinos turísticos por receberem algum tipo de imigração europeia. Há casos, como o da Oktoberfest, em Santa Catarina, relatado por Maria Bernadete Ramos Flores (1997) que os próprios brasileiros resgatam um fato passado para “inventarem” aos moldes tratados por Eric Hobsbawm tradições europeias para atrair visitantes.

É interessante perceber como um processo imigratório que remete a um deslocamento permanente proporcionou, a uma determinada região que recebeu, um fluxo de deslocamentos temporários a fim de vivenciar uma realidade cultural supostamente diferente de seu cotidiano.

Este parece ser o caso de Penedo - RJ. Diferente do que é relatado no estudo de caso feito por Flores (1997), o surgimento da atividade turística em Penedo teve intensa participação da comunidade imigrante. Eles viram na recepção de hóspedes uma alternativa econômica de melhor retorno financeiro e prestígio cultural de sua nacionalidade. Concomitante a isso, o processo de visitação transformou a ideia de nação contida nos imigrantes em um traço identitário para a comunidade e o destino.

Acredita-se que a forma como estes grupos desenvolveram meios para subsistência, de forma diferente do entorno das colônias, somando-se ao fato de serem estrangeiros, junto ao clima frio destas regiões, como é o caso de Penedo, lhes deu uma característica associada ao país de origem da comunidade imigrante. Isso fez com que estes lugares fossem procurados como uma possibilidade mais

acessível de ter a sensação de visitar a Europa sem sair do Brasil. É claro que são meras hipóteses que precisam de aprofundamento referenciado.

Penedo, desde o período mostrado neste trabalho permaneceu como uma destinação turística “finlandesa” no Brasil, mesmo sendo pequena a presença de finlandeses e de descendentes na localidade atualmente. Pode-se afirmar que esta identidade finlandesa adquirida pelo destino foi construída com intensidade determinante no período de estudo abordado neste trabalho.

REFERÊNCIAS

AALTONEN, Timo. Quantos são os finlandeses em Penedo? *In*: FAGERLANDE, Sergio Moraes Rego; AALTONEN, Timo. Penedo 90 anos. Histórias da colônia finlandesa. Rio de Janeiro: Edicon, 2018.

AMPULA, Eila. Eila: **Memórias da Imigrante**. Rio de Janeiro: Gráfica do Patronato Ltda, 1997.

BIONDI, Luigi. **Imigração**. *In*: ABREU, Alzira Alves de et al (coords.). Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro – Pós-1930. Rio de Janeiro: CPDOC, 2010.

CARVALHO, Lila Almendra Praça de. **Os finlandeses de Penedo: Uma viagem utópica em direção aos trópicos**. 2014. 113p. Dissertação (Mestrado de Ciências Sociais em Desenvolvimento, Agricultura e Sociedade). Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro – UFRRJ – RJ. Disponível em: < r1.ufrrj.br/cpda/wp-content/uploads/2014/10/UFRRJ_FINAL_LILA_opt.pdf >. Acesso em: 04/06/2016.

CERQUEIRA, Maria Aparecida Coutinho da Silveira. Suomalainen Penedo: história, identidade e territorialidades turísticas. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro – IHGB**, ano 166, n. 428, p. 85-114, jul./set. 2005. Disponível em: < https://ihgb.org.br/images/acervo/rihgb/indices/rihgb-151.pdf >. Acesso em: 20 mai.18

CRUZ, Armele Moura. A influência da etnicidade finlandesa no desenvolvimento do Turismo de Penedo. 2014. 96p. Monografia (Bacharelado em Turismo). Universidade Federal Fluminense - UFF. Rio de Janeiro, 2014. Disponível em: <http://www.repositorio.uff.br/jspui/bitstream/1/1060/1/309%20Armele%20Cruz.pdf >. Acesso em: 5 de out. 2016

DIAS, Reinaldo. **Introdução ao Turismo**. São Paulo: ed. Atlas, 2005.

FAGERLANDE, Sergio Moraes Rego. A utopia e a formação urbana de Penedo: A criação, em 1929, e o desenvolvimento de uma colônia utópica finlandesa no Estado do Rio de Janeiro. 2007. 228p. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ. Disponível em < http://livros01.livrosgratis.com.br/cp066484.pdf >. Acesso em: 6 /10/2016.

FAGERLANDE, Sergio Moraes Rego. **A construção das imagens turísticas. Tematização e cenarização em colônias estrangeiras no Brasil**. Rio de Janeiro: Rio Books, 2015.

FERNANDES, Francisco; LUFT, Celso Pedro; F. Marques, GUIMARÃES. **Superdicionário Língua Portuguesa**. 52 ed. São Paulo: Globo, 1999

FLORES, Maria Bernadete Ramos. **Oktoberfest: turismo, festa e cultura na estação do chopp**. Florianópolis: editora Letras Contemporâneas, 1997.

HILDÉN, Eva. **A saga de Penedo: A história da colônia Finlandesa no Brasil**. Rio de Janeiro: Fotografia Brasileira, 1989.

HOBSBAWM, Eric. Introdução: a invenção das tradições. In: HOBSBAWM, E.; RANGER, T. (Org.). A invenção das tradições. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1984. pp. 9-23.

HOHENTHAL, Eeva. Depoimento sobre Penedo e sua produção de geleias. [Entrevista cedida a] Diego Uliano Rocha. Penedo, 2018.

LÄHTEENMÄKI, Olavi. Caminhada de oito léguas no Penedo. In: AICHINGER, T. (org). **50 anos de Penedo: a Colônia Finlandesa – 1929-1979**. Penedo: Gráfica Escola Profissional Lar dos Meninos. 1979. 21-30. Meninos. 1979. p. 21-30.

MARCÃO, Renata Teodoro Lima dos Santos. A influência da globalização na formação da identidade cultural de localidades turísticas: um estudo de caso da colônia finlandesa de Penedo. 2009. Monografia (Bacharelado em Turismo). Universidade Federal Fluminense – UFF. Rio de Janeiro, 2009. Disponível em: <<http://www.repositorio.uff.br/jspui/bitstream/1/1060/1/309%2020Renata%20Marcao.pdf>>. Acesso em: 5 de out. 2016.

MASCARENHAS, Gilmar. Urbanização turística e a produção do lugar em Penedo. In: BARTHOLO, Roberto; Delamaro, Maurício; Badin, Luciana. Turismo e Sustentabilidade no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Garamond, 2005.

MIGRATION INSTITUTE OF FINLAND. **Photo Gallery**. Disponível:<<http://siirtolaisuusinstituutti.fi/en/archives/gallery>>. Acesso em: 15 dez. 2018.

NOVARTIS. Nossa História: História da Novartis. Novartis. Disponível em: <<https://www.novartis.com.br/sobre-novartis/nossa-historia>>. Acesso em: 20 de dezembro de 2018.

OLIVEIRA, Lúcia Lippi. Nós e eles: relações culturais entre brasileiros e imigrantes. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2006.

PIÑON, Néida. O que é a República dos Sonhos. In: SOSNEWSKI, Saúl; SCHARTZ, Jorge (Orgs.). Brasil: o trânsito da memória. São Paulo: Edusp, 1994. p.91-99.

PRAÇA. Gustavo. O agricultor filósofo: a colônia finlandesa de Penedo e seu entorno. Rio de Janeiro: edição independente, 2016.

PRAÇA, Gustavo. Depoimento sobre o turismo em Penedo. [Entrevista cedida a] Diego Uliano Rocha, 22 ago. 2018.

UUSKALLIO, Toivo. **Matkala kohti tropiikin taikaa. Na viagem em direção à magia do trópico.** Tradução de Alva Fagerlande (mimeo). Edição original: Helsinki: Otava, 1929.

VALTONEN, Nilo. **Sonho do Paraíso: Acontecimentos dos finlandeses no Brasil.** Penedo: Editora Gráfica do Patronato, 1998.

VENDE-SE um pedaço de natureza dando-se de graça um terreno em Village D'Itatiaia. Classificados. **Correio da Manhã**, Rio de Janeiro, p.10, 7 mar. 1956. Disponível em: < http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=089842_06&pesq=village%20d%20itatiaia>. Acesso em: 17 dez. 2018.

A “BIOGRAFIA CULTURAL” DE PATRIMÔNIOS DE RELIGIÕES DE MATRIZES AFRICANAS: a construção de um atrativo turístico

OLIVEIRA, Maria Amália Silva Alves de
PEIXOTO, Roberta

Os anos que antecederam os dois megaeventos esportivos sediados no Rio de Janeiro – Copa do Mundo da FIFA 2014 e Olimpíadas de 2016 – foram marcados por uma série de decretos municipais que transformaram manifestações e símbolos culturais, especialmente os que particularizam a forma de viver do carioca, em patrimônio de natureza imaterial. Esse processo tem como marco divisor a candidatura do Rio, por meio do dossiê "Rio de Janeiro: Paisagens Cariocas entre a Montanha e o Mar", ao título de Patrimônio Mundial da Humanidade na categoria Paisagem Cultural e cuja aprovação ocorreu em Sessão do Comitê do Patrimônio Mundial, realizada em São Petersburgo (Rússia), no dia 1º de julho de 2012. Por ocasião da elaboração do dossiê "Rio de Janeiro: Paisagens Cariocas entre a Montanha e o Mar", o então presidente do IPHAN defendeu que “(...) a valorização do patrimônio cultural se intensificará a partir da compreensão de seus significados históricos e de seus benefícios sociais e econômicos” (ALMEIDA, 2007), revelando assim que a concepção de patrimônio está agregada tanto aos usos e atividades dos espaços patrimoniais, quanto ao que

pode representar oportunidades econômicas. Nesta linha de raciocínio, a proposta candidatada buscou apresentar as propriedades paisagísticas dos locais e sua articulação com a vida cultural e natural, onde se encontram monumentos, fazeres, ecossistemas; e, assim, o Rio de Janeiro tornou-se a “primeira cidade” a ser nomeada Patrimônio Mundial na referida categoria. Em decorrência deste reconhecimento, a Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, por meio do Decreto Nº 35879 de 05 de Julho de 2012, dispõe sobre o Rio Como Patrimônio da Humanidade, criando o Instituto Rio Patrimônio da Humanidade – IRPH, que passa a deter, como uma de suas principais atribuições, a gerência do sítio reconhecido pela UNESCO como Patrimônio Mundial da Humanidade. No bojo deste processo, o samba, a bossa nova, o futebol, o carnaval de rua e as tradicionais festividades religiosas foram inscritas na lista de patrimônios de natureza imaterial da cidade do Rio de Janeiro. Essa e outras iniciativas, como a construção do marco referencial da gastronomia, esta levada a efeito em âmbito estadual, revelam um verdadeiro *boom* no estabelecimento de bens patrimonializados, em um momento em que Cidade se preparava para abrigar os megaeventos anteriormente citados.

Esse *boom* de bens patrimonializados foi ainda potencializado com as comemorações do aniversário dos 450 anos da cidade, que se expressa pelo Decreto nº 38.724, de 21 de maio de 2014, que instituiu o Programa de Valorização da Memória e da Cultura Popular Carioca - PRÓ-CARIOCA. Este Decreto, considerando o Decreto nº 38.146, de 5 de dezembro de 2013, que dispunha sobre as comemorações dos 450 anos da fundação histórica da cidade do Rio de Janeiro e tinha como

objetivo promover e incentivar as atividades e projetos alusivos à cultura, à memória e à identidade do povo carioca; considerou que o simbolismo do aniversário de 450 anos representava “ocasião de celebração da memória do Rio, de seus personagens, de seus múltiplos movimentos e expressões artísticas, e da diversidade das manifestações culturais e sociais do povo carioca, na condição de protagonista de sua história” e, neste contexto, apresentava “uma oportunidade de pesquisa e reflexão sobre a história da cidade, seu arcabouço artístico-cultural e seu patrimônio material e imaterial”. Neste processo de revisão e de reflexão sobre a história da cidade e seu patrimônio, foram alçados à categoria de patrimônio imaterial da Cidade do Rio de Janeiro. São eles: as Festas de Yemanjá, realizadas nas praias do Rio, em homenagem a Yemanjá, por meio do Decreto n° 35020 de 29 de dezembro de 2011, e a Umbanda, através da criação de um cadastro de terreiros, instituído pelo Decreto n° 42.557, de 07 de novembro de 2016.

As festas para Yemanjá são manifestações do calendário litúrgico das religiões de matrizes africanas voltadas para celebração do referido orixá, também conhecida como “Rainha do Mar”. Tais celebrações ocorrem nas praias do Rio de Janeiro em dois momentos específicos que vêm a ser a passagem de ano e o dia dois de fevereiro, dia dedicado à divindade. As homenagens recebidas por Yemanjá durante a passagem de ano envolvem milhares de pessoas que costumam oferecer flores brancas e presentes, despachando-os no mar, em distintas praias do Rio, sendo o ritual mais destacado o realizado na praia de Copacabana. Ainda em decorrência das celebrações de fim de

ano, variando entre os dias 27 e 30 do referido mês, a praia de Copacabana costuma receber carreatas oriundas do Mercado de Madureira, tradicional mercado popular localizado no bairro de Madureira, zona norte da Cidade. Tais carreatas congregam fiéis e devotos de Yemanjá que ao chegarem em Copacabana realizam nas areias da praia uma grande festa, com música, consultas e passes espirituais, além de outras manifestações comuns à prática das religiões aqui em análise. Já no dia dois de fevereiro, há várias celebrações, sendo a mais “famosa” a dos Filhos de Gandhy, onde há mais de cinquenta anos é feito um cortejo que sai em direção às águas da Baía de Guanabara no intuito de entregar presentes à Rainha do Mar.

“Terreiro” é a denominação corrente no senso comum para os espaços consagrados à realização das atividades das religiões de matrizes africanas. Peixoto (2018) informa que cada terreiro é organizado a partir de uma dimensão particular, fundada em uma rígida hierarquia pautada pelo princípio de senioridade. De acordo com tais princípios provém a determinação da função do espaço geográfico em espaço sagrado e espaço de vivência cotidiana. Citando Haesbaert (2013) e Rosendahl (2009), Peixoto (2018) esclarece que o espaço religioso corporificado nos terreiros pode ser compreendido em suas formas material e simbólica, pois enquanto espaço ritualmente construído, não acumula apenas tempos e informações, mas também intenções humanas. Tanto as festas de Yemanjá quanto os terreiros de Umbanda foram reconhecidos no processo de patrimonialização por meio de Decretos que destacaram o sincretismo religioso como uma

das formas de expressão da cultura afro-brasileira, sendo um motivo relevante - mas certamente não o único - para a preservação.

As festas de Yemanjá e os terreiros de umbanda inserem-se em um conjunto mais amplo de um sistema religioso de matriz africana, cuja biografia cultural, isto é, perspectiva teórico-metodológica que interessa-se pela análise acerca da variação da atribuição de significados a coisas e de como as experiências humanas se desenvolvem sucessivamente no decurso da vida social e do cotidiano; revela uma trajetória que se inicia com a desqualificação social daquilo que nos dias atuais é considerado patrimônio. Neste contexto, para além da transformação de uma religião marginalizada em elemento representante da cultura carioca, temos o resultado deste processo de ressignificação reafirmado na condição de atração turística; pois, ao ser transformado em patrimônio, geralmente, tais bens são integrados ao circuito de comercialização turística. A esse respeito, Pereiro e Fernandes (2018) esclarecem que

[...] patrimônio cultural é um conceito produzido nos inícios da década de 1980 no território francês que redefine os conceitos de folclore, cultura popular e cultura tradicional. O patrimônio cultural é entendido como a representação simbólica das identidades dos grupos humanos, isto é, um símbolo das comunidades que reforça as identidades, promove a solidariedade, cria limites sociais, encobre diferenças internas e conflitos, e ainda, constrói imagens da comunidade. (PEREIRO, X; FERNANDES, F, 2018)

Ainda de acordo com os autores anteriormente citados, na atualidade o debate em torno do patrimônio cultural envolve forte discussão sobre os valores sociais, e a patrimonialização revela um

processo de atribuição de novos sentidos, usos e significados a modos e formas de vida, saberes e conhecimentos sociais, assim como objetos. Os autores defendem a necessidade de analisar processos de patrimonialização inseridos na lógica cultural e econômica que o abrigam, pois, além de estar associado à institucionalização da cultura, obedecem a uma estratégia instrumental e pragmática permeada por negociações, lutas, conflitos e dialéticas que expõem a identificação, a ativação de memórias, valores inerentes a um momento histórico. Por este prisma, analisar processos de patrimonialização implica em percebê-los enquanto algo que não está naturalmente dotado de valor e sim, que cada grupo social atribui valor e significado que distingue aspectos da cultura material e imaterial alçando-os à condição de bem e, assim, são passíveis de serem patrimonializados. Essa perspectiva destaca a escolha dentre múltiplos elementos culturais, iluminando assim a existência de um processo social de seleção e atribuição de valores por parte dos distintos detentores de capital político, técnico, econômico e social.

Processos de atribuição de valor que culminam com a patrimonialização de bens, conforme já exposto, estão cada vez mais atrelados ao denominado turismo cultural, impondo uma perspectiva de análise denominada por Pereiro e Fernandes (2018) como produtivista ou mercantilista e na qual autores como Canclini (1989; 1999), Ashworth (1994), Kirshenblatt-Gimblett (2001) e Smith (2003) compreendem o processo como uma forma de produção de mercadorias que, em uma lógica de mercado, ativam o patrimônio cultural enquanto mercadoria voltada para a satisfação do consumo

contemporâneo. Em tal abordagem, os recursos patrimonializados são transformados em mercadorias necessárias ao funcionamento do sistema de produção pós-industrial, produzindo assim a espetacularização de lugares, bem como a interpretação do patrimônio enquanto uma estratégia de distinção grupal e territorial que utiliza os patrimônios assim selecionados como valor acrescentado pelo mercado.

Pelo exposto, a proposta do presente capítulo objetiva apresentar a trajetória histórica do atrativo turístico “sistema religioso de matrizes africanas”, cuja manifestação se dá, entre outras expressões, como as mencionadas aqui anteriormente, ou seja, as festas de Yemanjá e os terreiros de umbanda, pois embora não sejam os únicos bens patrimonializados oriundos do sistema religioso de matrizes africanas, ilustram um processo de ressignificação onde o bem é ativado em seu duplo aspecto, isto é, o de patrimônio e de atrativo turístico. Partimos assim da perspectiva de que tais processos estão intimamente relacionados e na atualidade explicam ainda uma nova forma de produção cultural, tal como defendido por Kirshenblatt-Gimblett, (2001) ao definir este processo como um meio pelo qual alguns locais se convertem em destinos turísticos. Neste propósito, o texto foi dividido em quatro seções, sendo a primeira voltada para uma contextualização teórica que visa não somente demonstrar a base teórica que orientou a presente reflexão, mas também contextualizar historicamente a trajetória das religiões de matrizes africanas no intuito de demonstrar as percepções acerca de tais sistemas de crenças. O segundo item descreve a metodologia utilizada, que se apoiou no referencial teórico da Antropologia e da Memória Social, utilizando a

pesquisa bibliográfica e documental. Usamos ainda o método da biografia cultural para refletir, organizar e construir as fases que compuseram o item intitulado “Contextualização teórica”. Em seguida, no item denominado “Resultados”, apresentaremos o entrecruzamento teórico e metodológico no sentido de iluminar as nuances de processos histórico-culturais de atrativos turísticos oriundos do sistema religioso de matrizes africanas e por fim, as considerações finais.

Contextualização teórica

Para Peixoto (2018), o “mal” é sempre identificado no outro e nunca autoproclamado, sendo uma concepção política a serviço de representar simbolicamente o que confronta o dominante, o que está em oposição ou à margem do status quo. De acordo com Novaes (1997, apud PEIXOTO, 2018), a ideia de “mal” é elaborada em torno de certos personagens e grupos sociais como se eles fossem “metáforas do mal, elementos disruptivos de uma negatividade absoluta” (NOVAES, 1997 apud PEIXOTO, 2018). É sob essa perspectiva que são inseridas as religiões negras e seus adeptos: Candomblé, Tambor de Mina, Batuque, Umbanda, Candomblé de Caboclo, Babaçuê, Cabula, Encantaria, Culto aos Egungun, Omoloko, Ifá, Pajelança, Catimbó, Terecô, Jarê, Xangô do Nordeste, Jurema, Toré, Xambá, Cura e um sem fim de denominações e configurações religiosas são popularmente sintetizadas e resumidas em um pastiche, sob os chamamentos genéricos de “macumba”, “feitiçaria”, “magia negra”, “baixo espiritismo”.

Tendo sido retiradas de seu contexto e enquadradas sob um pejorativo amálgama, foi empreendido um processo desqualificação da cultura afro-brasileira por meio de sua religiosidade. O termo “macumba” foi associado à prática de “magia negra” e “feitiçaria”, de modo que, ainda hoje, estes vocábulos carregam conotação negativa. De designação abrangente para qualquer religião afro-brasileira, sinônimo depreciativo de algo que ao mesmo é temido e desdenhado; a palavra macumba, nesse sentido, enuncia a acusação secular de que a fé proferida pelos escravizados e seus descendentes está a serviço do mal. Peixoto (2018) assinala que embora a tradição antropológica e o imaginário popular priorizem a Bahia como “terra do Candomblé”, as religiões de matrizes africanas têm presença significativa em todo território nacional. Neste panorama, as religiões de matrizes africanas jogam importante papel enquanto repositório de memórias e construção de identidades.

A memória é um elemento fundante no que tange a construção de uma identidade cultural. Halbwachs (2004) esclarece que o processo de construção das memórias não é meramente individual e as lembranças reaparecem “em função de muitas séries de pensamentos coletivos emaranhados” (2004, p.70). Para o autor, este processo é permeado por referências sociais, sendo as lembranças afetadas diretamente por palavras e ideias retiradas do meio em que determinado grupo social se manifesta. As normas sociais e culturais perpassam esse processo, influenciando a maneira como os membros dos grupos sociais interpretam a realidade, suas mensagens e seus

códigos. Como afirma Pollak (1989, p. 9), a memória é essa operação coletiva dos acontecimentos e das interpretações do passado.

A esse propósito, as comemorações oferecem exemplos pertinentes, uma vez que elas são objeto de "rememoração" social, cuja função é justamente a de impedir o próprio esquecimento. As utilizações sociais da memória são visíveis em comemorações, pois consagram os valores de uma comunidade. As comemorações buscam, nessa "rememoração" de acontecimentos passados, significações diversas para uso do presente. As festas dedicadas a Yemanjá estão sendo, no âmbito do presente trabalho, interpretadas como rituais de comemoração, que a despeito dos significados religiosos a elas atribuídas por seus praticantes, colaboram por reviver de forma coletiva um traço da memória da cultura dos escravizados e seus descendentes. Já os terreiros estão sendo aqui tratados como vestígios da materialidade das práticas constantes nos rituais religiosos. Tanto as festas de Yemanjá quanto “terreiros” dão suporte a uma memória que representam no presente a trajetória da referida cultura, sendo elementos que contribuem ativamente na reafirmação da identidade dos que se percebem como negros. Por outro lado, a construção e manutenção de memórias não se realiza somente através da materialidade de símbolos e comemorações que rememoram valores quer sejam religiosos ou não. Há outros atores que jogam papel relevante nesses processos, sendo um deles os meios de comunicação.

De acordo com Silverstone (2005, p.235), a mídia tem a peculiar capacidade de construir um passado tanto público quanto para o público. Para os teóricos construcionistas do jornalismo, como

Traquina (2005), o processo de elaboração das notícias não tem como método a simples reprodução da realidade. Tal como nos processos de memória, o produto resultante é também uma construção social, afetando e sendo afetado pelo meio em que se desenvolve. Os discursos não surgem de forma automática, mas são (re)construções elaboradas por sujeitos que selecionam os acontecimentos e as memórias a serem enunciados; assim, tal como sugeriu Pollak (1989), nesses processos há uma permanente negociação entre o que comunicar e o que silenciar.

As memórias selecionadas, veiculadas em notícias também selecionadas, contribuem para uma edição do mundo, desempenhando importante papel na construção do imaginário popular e das representações sociais. Para Silverstone (2005, p. 20), a mídia “filtra e molda realidades cotidianas por meio de suas representações singulares e múltiplas, fornecendo critérios e referências para a condução da vida diária, para a produção e a manutenção do senso comum”. Nesse sentido, quanto menor for a experiência direta do espectador com o tema, maior será a influência dos meios de comunicação em sua interpretação do acontecimento.

Em sua dimensão social e cultural, assim como política e econômica, os meios de comunicação contribuem para a variável capacidade de compreender o mundo, bem como de produzir e compartilhar seus significados. Se, como disse Pollak (1989), há uma permanente interação entre o vivido e o aprendido, o vivido e o transmitido, a mídia configura também um poderoso instrumento para a articulação da memória (SILVERSTONE, 2005, p.234), uma vez que

tem o poder de oferecer uma versão sobre os fatos, uma versão sobre a realidade e, não obstante, uma versão do passado.

Nesse sentido, as notícias são produtos de sua época e refletem o contexto em que são criadas. Conforme Silverstone (2005, p.21), elas dependem do senso comum, pois recorrem a ele para produção e reprodução; assim como o exploram e distorcem. Desta forma, notícias se alimentam da realidade e, simultaneamente, a constroem; são causa e efeito de desdobramentos sociais e participam a um só tempo enquanto matéria-prima e resultado.

Orientando-nos pelo anteriormente exposto, a partir de agora reconstruiremos a biografia cultural do sistema religioso de matriz africana utilizando-nos dos dados recolhidos em jornais para a pesquisa que deu origem ao presente capítulo, no intuito de demonstrar como esse sistema foi ressignificado e inserido na cadeia produtiva do turismo enquanto atrativo.

Construção social da macumba

Peixoto (2018) esclarece que o advento da República, do ponto de vista legislativo, é marcado por uma pretensa tentativa de laicização do Estado, posto que é promovida a separação entre os atos civis e os sacramentos e demais atos religiosos atrelados à Igreja Católica; também é empreendida uma maior fiscalização sobre os privilégios constitucionais desfrutados pela Instituição. A Constituição de 1891, além de dissolver o vínculo entre Igreja e Estado, instituiu medidas penais e sanitárias destinadas ao ordenamento do espaço público. É nesse âmbito que se dará a criminalização de práticas associadas à

feitiçaria, bem como de métodos de cura não científicos ou não cristãos, considerando-os, a partir de então, atentados contra a saúde pública, conforme podemos ver no Código Penal de 1890, sobretudo no Decreto nº 847, de 11 de outubro de 1890.

Nas primeiras décadas do século XX, é empreendido o recrudescimento dessa repressão. As práticas religiosas de origem negra ficam sob o jugo dos aparelhos coercitivos do Estado e, com o advento do Estado Novo, terá início um longo processo de cerceamento e invasão aos terreiros. No Rio de Janeiro, por exemplo, os assuntos relativos às religiões mediúnicas estariam submetidos à Jurisdição do Departamento de Entorpecentes e de Fraudes da Polícia, que tratava dos assuntos relativos à prostituição, às drogas e abuso de álcool, e ao jogo ilegal. Portanto, as práticas religiosas citadas encontravam-se ainda associadas a atividades marginais e desviantes (CAPONE, 2009, p.133).

No contexto de repressão às práticas mágicas populares, a imprensa desempenhou significativo papel. É comum encontrar nas páginas dos jornais distribuídos na primeira metade do século XX inúmeras denúncias de exercício de feitiçaria, curandeirismo e demais sortilégios. Tal como previsto em Constituição vigente à época, as manifestações de fé mediúnica eram tratadas e reportadas como crime. Aos olhos de uma sociedade que se pretendia moderna, esses comportamentos, além de um atentado à saúde pública, representariam a mentalidade de um povo inculto, atrasado e primitivo, afeito ao charlatanismo e à exploração de “crendices” populares.

Em matéria publicada pelo Jornal do Brasil, em 10 de julho de 1902, sob a manchete “BRUXARIA”, é possível identificar ritos iniciáticos e preceitos do Candomblé narrados como “crença estúpida”,

"quadro bizarro, divertido e triste ao mesmo tempo". A notícia em questão relata o episódio de uma busca policial motivada por inúmeras denúncias de civis sobre “trabalhos de feitiçaria” realizados em uma casa localizada na rua Senador Pompeu, na zona central do Rio de Janeiro. Ao adentrar a casa de Bernardina Maria da Rosa, denunciada sob a alcunha de "Bernardina do nó do cachorro", e retratada pelo jornal como "uma preta bahiana de forma alentada" e ainda como “alentada crioula”, o capitão Meira Lima, acompanhado de "seu 1º suplente, inspectores, agentes e representantes da imprensa". Esse, é um dos exemplos das várias notícias de mesmo teor coletadas.

Figura 1- Jornal do Brasil: Bruxaria



Fonte: Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional

O conjunto de notícias encontradas ao longo da pesquisa documental, ilustra o que Nascimento (2017, p.111) chamou de “classificação grosseira dos negros como selvagens e inferiores”, oriunda de um racismo institucionalizado de forma eficaz nos níveis oficiais de governo, assim como difuso e profundamente pungente no tecido social, psicológico, econômico, político e cultural da sociedade brasileira (NASCIMENTO, 2017).

Nesse sentido, a mídia enquanto produto de seu tempo, componente de debates interpessoais e constituidora da opinião pública, reproduz e emite discursos atados a estigmas e estereótipos. Segundo Borges (2012, p.181), emoldurar o Outro e o encerrar em figuras restritas é prática recorrente nos sistemas midiáticos. Com o poder de, ao se valer de um quadro comum de referências, instituir padrões operacionais (BORGES, 2012), a mídia reduz e sintetiza as muitas formas de ser e estar no mundo.

Com as informações midiáticas, erigimos o que acreditamos ser o outro, e a despeito da gradual mudança de representações que veremos no capítulo seguinte, as construções a respeito das religiões de matrizes africanas permanecem carregadas de discriminação. Nesse sentido, o apagamento dessas manifestações visa enfraquecer as redes de sociabilidade e está inserido em um projeto maior, de construção de uma Nação. Como parte das articulações de criação da identidade nacional, o silenciamento da cultura negra recai também sobre a religiosidade, vista por Nascimento (2017, p.25) como fonte e principal trincheira da resistência cultural do africano. O ideal nacional é, portanto, uma meta a ser realizada no futuro, por meio de sucessivos

processos de embranquecimento de pele e de cultura (NASCIMENTO, 2017; ORTIZ, 2012).

As religiões de matrizes africanas no projeto do mito das três raças

Ao longo da segunda metade do século XX observa-se uma gradual mudança nas representações coletivas a respeito das religiões de matrizes africanas. A partir dos anos de 1940, com ondas migratórias provenientes do Nordeste, acontecerá o que Bastide (1971) qualificou como "migração de ritos e deuses". De acordo com Capone (2009), muitos pais e mães de santo, em busca de novos espaços para estabelecer seus cultos, irão em direção ao Sudeste, instalando-se primeiramente em áreas periféricas do Rio de Janeiro e, mais adiante, em São Paulo. Soma-se a esse movimento a legalização das práticas religiosas influenciada, em grande parte, por uma busca nacionalista com o objetivo de inserção do povo em âmbito político. A partir do pós-Guerra, com o fim do Estado Novo, a Umbanda – representando uma forma de acomodação seletiva entre os polos fundantes (PRANDI, 1991) – adquire caráter nacional.

Peixoto (2018) registra que a Umbanda surge no Rio de Janeiro ainda na primeira metade do século XX. Destacada como legítima religião nacional, posto que seu corpo litúrgico resulta do encontro de tradições africanas, kardecistas, católicas e ameríndias. Tal percepção estava em consonância com a ideia de um Brasil oriundo de três raças que se “encontram” constituindo-se como uma multifacetada opção religiosa (SOUZA, 2011 apud PEIXOTO, 2018) ao oferecer uma

diversidade de elementos simbólicos que vão desde a tradicional origem negra às mais recentes influências espiritualistas e esotéricas.

Cultuando “figuras nacionais associadas à natureza, à marginalidade, à condição subalterna em relação ao padrão branco-ocidental”, (SOUZA, 2011 apud PEIXOTO, 2018) pontua que a Umbanda se desenvolveu em um momento de discussão sobre a construção de uma identidade brasileira. Composta por elementos do imaginário popular – o Caboclo apegado à natureza, o Preto Velho cordial e de prosa mansa, o Malandro das ruas cariocas –, é observável um movimento para relacionar a Umbanda às características do “homem brasileiro” (Fry, 1982 apud Peixoto, 2018). Não por acaso, desde sua formação, é possível falar em um processo de “branqueamento” dos elementos de origem negra e um sistemático alinhamento ao que se pretendia “cultura nacional”.

É também a partir dos anos 1940 que serão fundadas diversas federações umbandistas em busca de legitimação, sendo a mais significativa delas a Federação Espírita Umbandista, criada em 1952 por Tancredo da Silva Pinto, que “defendia uma umbanda 'popular', que reivindicasse suas origens nas tradições africanas” (CAPONE, 2009, p.134).

Sendo oriunda do encontro de tradições africanas, espíritas e católicas, e embranquecida em suas práticas, a Umbanda já se encontra consolidada sob o status de religião brasileira por excelência, estando em consonância com a ideologia da mestiçagem, na qual “o que era mestiço, torna-se nacional” (ORTIZ, 2012, p.41).

Na pesquisa documental realizada a partir de consulta aos periódicos disponibilizados digitalmente pela Fundação Biblioteca Nacional na plataforma Hemeroteca Digital Brasileira, mais especificamente em consulta ao Jornal do Brasil, no período entre 1940 a 1949 são encontradas 10 ocorrências da palavra candomblé, entretanto já nenhuma delas entre as páginas policiais. Chama a atenção uma nota, datada de 10 de dezembro de 1948, em que se anuncia o lançamento do jornal “Quilombo”, chamado pela publicação de “o periódico dos negros”. Fundado por Abdias Nascimento, o jornal seria responsável por “combater o racismo e pugnar por uma vida melhor para o negro brasileiro”, trazendo em sua edição de estreia um texto de "Edison Carneiro ensinando 'Como se desenrola uma festa de candomblé na Bahia'".

A partir dos anos 1950, a maioria dos termos relacionados às religiões afro-brasileiras aparecerá cada vez menos em contextos depreciativos. Em larga escala figurarão nas páginas de cultura, em anúncios de peças teatrais, em notas sobre criações literárias ou até mesmo nos classificados, com buscas por espaços para realização de cultos ou vendas de estabelecimentos comerciais relacionados a artigos religiosos. Em 20 de outubro de 1950, o Jornal do Brasil anuncia, em sua coluna dedicada às peças teatrais, que naquela mesma data o Teatro Popular Brasileiro realizaria um ensaio público que constará de vários números de nosso populário inclusive folia de Reis, caboclinhos, escola de samba, maracatu, côco, bumba-meu-boi e capoeira, além de cenas de macumba e candomblé.

De acordo com a publicação, o grupo teatral em questão tinha por objetivo "a utilização do *folklore* brasileiro no palco". Outra associação entre religiões afro-brasileiras e folclore é vista em registro do dia 22 de setembro de 1957, na coluna "Folclore". Sob o título de "Candomblé", a nota anuncia o livro homônimo de José de Medeiros. De acordo com o jornal, trata-se de uma obra "completamente original dentro da nossa bibliografia etnográfica, onde a imagem é o ponto máximo e intencional do autor", que apresenta "de maneira tão movimentada, os diversos movimentos da iniciação fetichista dos negros baianos". Mais tarde, em nota de 26 de junho de 1964, também em seção dedicada a produções artísticas, podemos encontrar novamente menção ao termo "candomblé" em contexto folclórico. Trata-se das pinturas do baiano Sálvio de Oliveira, a serem expostas no corredor de uma churrascaria, e cujo trabalho chama atenção porque "desenha com nanquim-cera utilizando temas folclóricos, explorando sobretudo o candomblé". Desta forma, o candomblé é divulgado enquanto elemento folclórico e a Umbanda, porque embranquecida, ganha status de religião.

As religiões de matrizes africanas divulgando o mito da democracia racial

Peixoto (2018) coloca que as décadas de 1960 e 1970 foram marcadas por um período de vital efervescência no plano da cultura e das mentalidades; de modo que foram significativas as mudanças em relação aos modos de vida e aos códigos intelectuais. São os anos da contracultura, mas também dos governos ditatoriais. E embora em

posições antagônicas, Estado e contracultura colaboram para o desenrolar de um movimento inverso ao observado na primeira metade século: o pertencimento ao candomblé dito puro, mais africanizado, torna-se fonte de prestígio na sociedade brasileira.

De acordo com a autora anteriormente citada, duas vertentes passam a desdobrar-se, sendo uma delas a exaltação da “cultura do outro”, do “exótico”, do “popular” e, a outra vertente que se desenrola no âmbito político, envolvendo uma mudança de atitude em relação à África. É nesse espaço temporal que países africanos estão em processo de descolonização e a abertura de possíveis novos mercados interessa ao Estado brasileiro; de modo que em 1964 é assinado o primeiro acordo comercial entre Brasil e Senegal e, em 1965, o governo envia uma missão comercial a seis países da África Ocidental, inaugurando a política comercial com os países africanos não-lusófonos (CAPONE, 2009, p.139 apud PEIXOTO, 2018).

A autora supra citada continua demonstrando que o estreitamento de relações comerciais entre Brasil as nações africanas também inaugura uma reformulação da política nacional em relação às religiões de matrizes africanas que passam a simbolizar uma origem cultural que mais revela proximidades do que distâncias, a fé que descende da África poderia simbolizar um importante trunfo diplomático. É também dos anos ditatoriais que data o surgimento da Empresa Brasileira de Turismo (EMBRATUR). A sua criação em 1966, durante o regime militar, pode ser entendida, para além de seus objetivos relativos à ordenação de uma política nacional de turismo,

como importante veículo de manipulação sobre a imagem do país no exterior, já então manchada pelo golpe de 1964 e suas práticas abjetas.

Com o intuito de forjar e comunicar uma imagem de Brasil, notadamente marcada pelo mito da democracia racial, a fé de matrizes africanas passa a simbolizar a ideia de "brasilidade" e, de acordo com Capone (2009, p.140), tal qual o carnaval e o samba, o Candomblé começa a ser proposto pelo turismo como uma das atrações folclóricas nacionais.

Também inseridas nesse contexto estão as políticas patrimoniais empreendidas a partir da segunda metade do século XX. O Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN, atual IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), desde a sua fundação em 1937, é a principal instituição de preservação da memória nacional; sendo reconhecido notadamente pela salvaguarda dos bens materiais, especialmente das edificações religiosas católicas, das cidades históricas, das construções militares e da arte barroca. Entretanto, por longo tempo, a mesma atenção não foi dispensada às manifestações de matrizes africanas e suas representações materiais. No entanto, é a partir dos anos 1970 que esse panorama começa a mudar, quando passa a ser questionada a vertente patrimonial conhecida como de "pedra e cal" e são empreendidos estudos sobre o folclore nacional, trazendo debates sobre as religiões afro-brasileiras. Pouco a pouco são alargadas as concepções a respeito do que se constitui como patrimônio cultural nacional, mas é somente na década de 1980 que se dará o primeiro tombamento de templo religioso não católico: em 31 de maio de 1984, o terreiro Casa Branca do Engenho

Velho (*Ilê Axé Iyá Nassô Oká*) é o primeiro monumento de origem negra a ser considerado Patrimônio Histórico do Brasil, sendo tombado pelo IPHAN em 14 de agosto de 1986 (Peixoto, 2018).

Não por acaso, os meios de comunicação também expressam essa mudança de perspectiva em relação aos cultos afro-brasileiros. O que antes era crime alarmado nas páginas policiais, passa a ser espetáculo folclórico, legitimamente nacional, nas páginas de cultura. Enquanto produto de seu tempo, a mídia, então materializada em uma imprensa sob o jugo da censura, empreende o seu relato sobre a realidade tendo como método, nas palavras de Türcke (2010), “inflar o banal, simplificar o complicado, chamar a atenção pública para determinados conteúdos e desviar de outros”.

Um exemplo da transformação das representações midiáticas ocorridas nessa época é a matéria publicada ao dia 14 de janeiro de 1970, sob o título "Cardeal ainda não sabe se abre a igreja do Bonfim durante os ritos da lavagem", onde é exposto que, apesar das solicitações da Superintendência de Turismo, o cardeal Dom Eugênio Sales não é a favor da abertura da igreja durante a tradicional Lavagem do Bonfim porque "as mulheres do candomblé invadem o templo e costumam 'dar o santo', ofendendo os costumes católicos".

A análise das menções colhidas nos jornais selecionados, no período entre os anos 1970 e 1979, somam 849 menções ao termo "umbanda" e 1.233 ao termo “candomblé”. Em todas as referências é possível encontrar considerações impensáveis para os períodos anteriores, como por exemplo o seguinte trecho: "não se trata de uma característica das classes populares, (...) é uma generalização entre

pobres e ricos, ignorantes e cultos, gente do interior ou da cidade”, publicado em matéria sobre a “arte mágica dos banhos”.

Dentre as milhares de referências, uma em especial destaca a mudança no tratamento da mídia às questões relativas as práticas religiosas de matrizes africanas. Trata-se de uma reportagem a respeito de Menininha do Gantois, célebre Ialorixá baiana, e a festa de comemoração de seus 80 anos. Em matéria elogiosa, Maria Escolástica da Conceição Nazaré, a Mãe Menininha, é reverenciada por sua sabedoria, beleza e credibilidade entre os que a procuram. Entre seus filhos de santo e consulentes estavam artistas, intelectuais e políticos.

Desta forma, é possível perceber através das notícias e matérias publicadas na mídia que, pelo viés do folclore, o sistema religioso de matriz africana foi utilizado na afirmação de uma identidade e divulgação de uma imagem do Brasil que se assentava no projeto que definia o País através da positividade da miscigenação e democracia racial.

A fase mercantil dos bens patrimonializados oriundos do sistema religioso de matrizes africanas

Oliveira (2018) chama a atenção para a narrativa construída pela prefeitura da cidade do Rio de Janeiro por ocasião da candidatura e preparação da Cidade para os jogos olímpicos de 2016. A autora argumenta que a parte geográfica da cidade do Rio de Janeiro denominada Zona Sul foi socialmente construída em oposição às demais regiões da Cidade como espaço habitado pelas elites cariocas. Tal espaço foi historicamente associado a cultura praiana, a moda, a

beleza, a diversão, a segurança e foi assim apropriada como representação da própria cidade do Rio de Janeiro, da Cidade Maravilhosa. Nesta construção histórico-cultural, os denominados subúrbios, ou seja, bairros que compunham a zona norte, assim como os bairros localizados no centro da Cidade foram associados ao inverso do que representava a zona sul.

Ainda de acordo com Oliveira (2018), no início dos anos 90 novas dinâmicas atuam no contexto social carioca em decorrência de uma reorganização estrutural do tráfico de drogas e armas. Neste novo cenário, emerge a discussão política e social sobre as denominadas favelas, pois a disputa pelo controle da venda de drogas se acirra também nos morros da zona sul. No Rio de Janeiro, o termo favela corresponde à denominação popular atribuída aos espaços utilizados para moradia de parte da população majoritariamente composta por ex-escravizados e seus descendentes. Inicialmente, esses espaços eram localizados em morros, especialmente os do centro da cidade, mas com o decorrer do tempo, morros da zona sul também foram sendo ocupados por esta população que gradativamente era marginalizada.

A marginalização da população habitante destes espaços ocupados favoreceu a percepção da mesma como um todo à bandidagem, à violência, assim como a associação da favela a abrigos e esconderijos de traficantes de drogas. Neste contexto, segundo Oliveira (2018) desenvolve-se uma “cultura do medo”, redefinindo as relações dos cariocas com o território; e entre si, alterando a sociabilidade de outrora. A Cidade Maravilhosa, até então percebida como aberta e hospitaleira apresenta-se agora cercada por portões, guaritas e grades,

dependente de seguranças e vigias e, assim, a Cidade Maravilhosa passa a ser também reconhecida como “cidade partida”, conforme denomina Ventura (1994).

Por ocasião dos megaeventos, a “cidade partida” carecia de uma nova imagem, pois desta imagem dependeria a atração de visitantes para os jogos que estavam por ocorrer. No bojo de tal necessidade, é instituído um processo de ressignificação cuja dialética incidia em atrair os visitantes e ao mesmo tempo usar os jogos como promoção de uma nova identidade carioca. Este empreendimento social e, especialmente, político, se manifesta através da construção da “cidade olímpica”, levado a efeito pela Prefeitura do Rio de Janeiro, na gestão do Prefeito Eduardo Paes (2009-2012 e 2013-2018). Este projeto foi apoiado em discursos voltados para a produção de uma imagem de Cidade onde a coesão da população, a atenção a serviços públicos até então tratados como precários nas Zonas Norte e Oeste, a apropriação simbólica de espaços até então à margem do Estado (como as favelas) e em uma identidade carioca que qualificavam a Cidade para sua própria população e para o mundo.

Apoiada em análise de matérias jornalísticas produzidas e veiculadas pela Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP), entrevistas publicadas com o prefeito Eduardo Paes, vídeos publicitários sobre a Cidade do Rio de Janeiro veiculados no período que antecedeu os jogos olímpicos; Oliveira (2018) demonstra que a construção da cidade olímpica, para além da materialidade das obras de infraestrutura urbana, difundiu uma imagem da cidade construída sob configurações narrativas que

veiculavam a coesão social, a democracia racial, o encurtamento de distâncias sociais entre os bairros que compõem a Cidade e demais estereótipos como alegria, a hospitalidade, a festividade como elementos da identidade carioca.

Neste contexto, inserimos o que no presente capítulo está sendo denominado “*boom* de bens patrimonializados” no âmbito municipal. Entre os anos de 2007 e 2017, período que abriga uma série de megaeventos na cidade do Rio de Janeiro, tais como Jogos Pan-americanos, Jornada Mundial da Juventude Católica, Copa do Mundo e os Jogos Olímpicos; foram registrados 47 dos 53 bens culturais de natureza imaterial que constituem o patrimônio cultural carioca. Paradas (2015) destaca que este conjunto de bens representam quatro aspectos culturais cariocas, ou seja, o futebol, o carnaval, a boemia e a praia, elementos estes que segundo a autora se entrelaçam à própria identidade nacional; entretanto, detendo-nos especificamente no caso dos bens objeto da presente análise, isto é, festas de Yemanjá e terreiros de umbanda, defendemos que ambas manifestações foram selecionadas pela biografia cultural das religiões de matrizes africanas, pois reside nesta trajetória a memória, significado e sentido que se desejava agregar a narrativas sobre a Cidade produzida pelo discurso oficial da prefeitura carioca.

Desta forma, a inserção destes bens na condição de patrimônios imateriais da cidade do Rio de Janeiro não está sendo aqui interpretado apenas como vitória de movimentos e grupos sociais interessados em iluminar, preservar determinada memória e sim, como estratégia do poder público, onde a Prefeitura em tela se utilizou de referências e

memórias a fim de forjar uma identidade que simulasse a sensação de sentimento de pertencimento.

Pereiro e Fernandes (2018) afirmam que o turismo é também uma construção cultural do olhar. Apoiando-se nas conceituações teóricas das imagens turísticas como forma de representação dos destinos turísticos, dos turistas e de outros agentes sociais; os autores anteriormente citados argumentam que as imagens turísticas não são apenas instrumentos mecânicos e funcionais do marketing turístico, são também um instrumento semiótico, uma linguagem e um discurso ideológico sobre as identidades sociais e coletivas. Neste sentido, tais processos refletem uma complexa trama entre as dinâmicas econômicas, políticas, sociais e culturais que quando apoiados em eficientes elaborações discursivas revelam a dimensão e potencialidade do fenômeno turístico no que tange a construção de representações que se pretendem identitárias.

METODOLOGIA

A metodologia que orientou o presente capítulo incidiu sobre pesquisa bibliográfica e documental que, apoiados no referencial teórico-metodológico denominado “Biografia Cultural”, buscou dar conta de extenso período de tempo no intuito de então descrever como o processo de inscrição de dois bens na lista de patrimônios imateriais da cidade do Rio de Janeiro fornece elementos para demonstrar a trajetória histórica e cultural de bens qualificados no mercado enquanto atração turística. Neste processo, a pesquisa bibliográfica foi aqui pensada tal como defendida por Oliveira (2007) que informa ser

essa uma modalidade de estudo e análise de documentos de domínio científico tais como livros, periódicos, enciclopédias, ensaios críticos, dicionários e artigos científicos. Embora a pesquisa bibliográfica tenha como principal finalidade proporcionar aos pesquisadores o contato direto com obras, artigos ou documentos que tratem do tema em estudo, no presente trabalho, a pesquisa bibliográfica tornou-se ainda mais relevante por possibilitar o diálogo entre as referências teóricas e a pesquisa documental.

Além da leitura e análise da bibliografia que compõe a trajetória dos sistemas religiosos de matrizes africanas, a consequente reflexão deste processo foi dialogada com a pesquisa documental realizada. Oliveira (2007) esclarece que a pesquisa documental: “caracteriza-se pela busca de informações em documentos que não receberam nenhum tratamento científico, como relatórios, reportagens de jornais, revistas, cartas, filmes, gravações, fotografias, entre outras matérias de divulgação” (p. 69). Já Cellard (2008) destaca que ao privilegiar uma abordagem mais ampla de documento, a Escola de Annales, uma das linhas teóricas da História, estende, para além do texto dos arquivos oficiais, a noção de documento. Desta forma, segundo o autor anteriormente citado, o conceito de documento passa a ser: “tudo o que é vestígio do passado, tudo o que serve de testemunho, é considerado como documento ou ‘fonte’” (CELLARD, 2008, p. 296). E mais: “pode tratar-se de texto escritos, mas também de documentos de natureza iconográfica e cinematográfica, ou de qualquer outro tipo de testemunho registrado, objetos do cotidiano, elementos folclóricos etc.” (p. 297).

Conforme proposto por Cellard na obra citada, no presente trabalho tratamos como documento a mídia impressa e utilizamos os periódicos disponibilizados digitalmente pela Fundação Biblioteca Nacional na plataforma online Hemeroteca Digital Brasileira, que dispõe em seu acervo jornais, revistas, anuários, boletins e demais publicações seriadas. Entre os incontáveis periódicos disponibilizados pela Hemeroteca Digital, optou-se por utilizar o Jornal do Brasil, editado na cidade do Rio de Janeiro e em circulação até os dias atuais. Fundado em 1891, esta publicação foi por muito tempo considerada o principal veículo de imprensa do Brasil, sendo conhecido pela alcunha de "Popularíssimo". Sendo de circulação nacional, no começo do século XX chegou a expedir a maior tiragem da América do Sul; e relatava como proposta ser um órgão de imprensa popular, ao mesmo tempo em que assegurava o apoio aos poderes públicos para a sustentação da ordem e da autoridade legal.

Na plataforma disponibilizada pela Biblioteca Nacional foram pesquisadas as menções aos termos: “feitiçaria”, “macumba”, “candomblé”, “umbanda”, “mandinga”, “magia negra” e “baixo espiritismo”; nos espaços temporais dos seguintes períodos: 1900 – 1909; 1910 – 1919; 1920 – 1929; 1930 – 1939; 1940 – 1949; 1950 – 1959; 1960 – 1969; 1970 – 1979; 1980 – 1989. Tal opção metodológica foi a escolhida por entendermos ser a que dá conta de apresentar o período histórico que envolve as ressignificações sociais pelo qual passou o sistema religioso em análise, conforme apresentado anteriormente.

Desta forma, partindo de uma reflexão sobre os estudos da Cultura Material e concordando que objetos ou coisas habitam, assim como nós, um mundo social, o foco da bibliografia analisada recaiu sobre a circulação e a biografia do sistema religioso de matriz africana, buscando assim elucidar os contextos sociais de sua existência que tornam-se poderosas fontes de informação. Como já afirmado, a perspectiva teórico-metodológica da “biografia cultural das coisas” interessa-se pela reflexão acerca da variação da atribuição de significados a coisas e do como as experiências humanas se desenvolvem sucessivamente no decurso da vida social e do cotidiano. Nessa perspectiva, o significado das coisas não está necessariamente inserido nas formas e, sim, no modo como nos relacionamos com as coisas e, especialmente, nas distintas posições sociais que as coisas ocupam em nossas trajetórias e vidas.

Em termos metodológicos, a adoção de tal perspectiva implica em desviarmos a atenção de sobre como os significados dos objetos são construídos ou representados socialmente e nos atentarmos para como coisas ou objetos são determinantes em nossa vida diária. Tal visão, sugerida por Appadurai (2010), recai sobre a percepção de que não podemos desconsiderar que coisas ou objetos são também possuidores de uma vida social e que, assim como as pessoas, possuem uma biografia cultural e social. Appadurai (2010) enfatiza ainda que a biografia é apropriada para coisas específicas, enquanto passa por

mãos, contextos e usos diferentes, acumulando, desta forma, uma biografia específica ou mesmo um conjunto de biografias.

A metodologia que orientou as reflexões e análises que embasam o presente artigo, favoreceu a compreensão da inclusão dos bens Festas de Yemanjá e Terreiros de Umbanda na lista de patrimônios culturais de natureza imaterial da cidade do Rio de Janeiro enquanto manifestações culturais ressignificados no âmbito da biografia cultural do sistema religioso de matrizes africanas com o intuito de sua apresentação como capital simbólico capaz de agregar a um discurso oficial uma imagem turística idealizada para os jogos olímpicos, conforme resultados expostos no próximo item.

RESULTADOS

Tendo como objetivo apresentar a trajetória histórica do atrativo turístico sistema religioso de matrizes africanas, foi utilizado o caso da inscrição das festas de Yemanjá e dos terreiros de umbanda na lista de bens patrimônios imateriais da cidade do Rio de Janeiro, por considerar que ambos ilustram um processo de ressignificação onde o bem é ativado em seu duplo aspecto, isto é, o de patrimônio e de atrativo turístico; produzimos uma biografia cultural de tal sistema reconstituída através de fontes documentais, revisão bibliográfica e o processo de patrimonialização de um conjunto de bens de natureza imaterial da cidade do Rio de Janeiro, pois a relação entre religiosidade, identidade e processo de mercantilização foi interpretada a partir da noção de que as festas de Yemanjá e os terreiros de umbanda ao serem tratados tal como preconiza a metodologia da biografia cultural, ou

seja, como coisas ou objetos, favorece a apreensão da trajetória histórico-cultural percorrida por eles.

No pensamento antropológico não é algo novo a percepção e análise de objetos como portadores de trajetórias e agentes de circulação social; entretanto, quando aplicada a bens que são inseridos como produtos no mercado turístico, do ponto de vista metodológico, a estratégia de seguir os objetos a partir dessa noção, torna relevante a proposta, pois os significados dos objetos estão inscritos em seus usos, seus diversos percursos sociais e evidencia o quanto a circulação dos mesmos é capaz de elucidar contextos sociais.

A biografia cultural das religiões de matrizes africanas evidencia fases. Em seu momento inicial, as religiões de matrizes africanas foram estigmatizadas e passíveis de repressão policial; contudo, reside nesta fase a construção e fortalecimento de tradições que remontam acontecimentos do passado que une os escravizados e que foram, pela memória e prática de rituais transmitidos aos seus descendentes (Peixoto, 2018). Desta forma, a memória coletiva africana foi sendo disseminada, construindo a cultura que posteriormente é identificada como cultura brasileira, sendo o símbolo dessa transformação a adoção da umbanda como religião oriunda de matriz africana “genuinamente” brasileira. Ao serem compartilhadas com um grupo social mais amplo, as religiões de matrizes africanas são inseridas em uma outra fase de sua biografia cultural, pois tais religiões passam a ser valorizadas e ressignificadas pela memória da sabedoria, de um conhecimento que mesmo religioso implica na percepção de que todo um grupo social retirado de sua cultura e local de origem, se

mantiveram fortalecidos por comungarem um sistema religioso constituído sob a mesma base.

Tal processo de ressignificação teve forte influência do setor turístico através da propaganda promovida pela EMBRATUR. Apoiada nas narrativas sobre a nação, construídas pelos discursos do poder oficial e veiculados na mídia impressa por meio de jornais, como demonstrado ao longo desse capítulo, a EMBRATUR ao veicular o sistema religioso de matriz africana como um dos aspectos folclóricos do Brasil, fortaleceu um imaginário sobre o país. Neste aspecto, defendemos que o turismo, tal como argumentam Pereiro e Fernandes (2018) pode ser interpretado como uma “maquinaria discursiva que produz representações sobre a nação e os grupos humanos, influencia as versões da história e as identidades culturais” (p.357).

Nos processos sociais como os aqui descritos, a análise do papel do turismo na biografia cultural das religiões de matrizes africanas revela como elementos representativos de tal sistema religioso, no caso aqui iluminando as festas de Yemanjá e os terreiros de umbanda, foram inseridos em um contexto que responde a necessidades econômicas, mas sob a égide do status de bens inscritos na lista de patrimônio municipal.

A inscrição dos bens anteriormente citados na lista de patrimônios aponta para a inserção dos mesmos em uma fase desta biografia cujos meandros dão conta que como toda construção cultural, os valores que estão em jogo em cada momento das “carreiras biográficas” de objetos materiais e simbólicos são modificados,

reinterpretados e ressignificados ao longo do tempo evidenciando o dinamismo social e cultural dos grupos. Nestes processos de construção social, onde o turismo é utilizado como elemento de divulgação e circulação de lugares, alteridades e narrativas que o conjunto de negociações oriundas das relações de poder em seu mais amplo aspecto, produzem como consenso.

O “boom de patrimonializações” ocorridas no âmbito da cidade do Rio de Janeiro, no qual estão inseridos os processos de registro das Festas de Yemanjá e dos terreiros de umbanda, demonstram através da construção da biografia cultural das religiões de matrizes africanas, que na atualidade processos de ressignificações são formas de produção cultural onde a positivação de tal bem são elaboradas considerando seu duplo aspecto, isto é, o de patrimônio e de atrativo turístico. Em tal perspectiva, patrimônio e turismo são duas categorias de análise que muito esclarecem sobre os contextos sociais, pois ao iluminá-los ao longo das biografias culturais, apreendemos em aspecto mais amplo os valores que estão em jogo para os grupos sociais que os produzem e, paralelamente, é possível descrever como determinado recurso é transformado em atrativo turístico.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A proposta deste capítulo foi a de descrever a biografia cultural das religiões de matrizes africanas como o intuito de apresentar como as Festas de Yemanjá e os terreiros de umbanda foram inseridos na lista de registros de patrimônio da Cidade do Rio de Janeiro. Considerando que a inserção na referida lista de bens

patrimonializados ocorreu por ocasião da preparação da Cidade para o recebimento dos megaeventos e sob a produção de um discurso oficial da prefeitura da cidade do Rio de Janeiro onde a valorização da “essência” do ser carioca residia na diversidade cultural que abrangia toda a Cidade e não somente parte dela; partimos da hipótese que tal contexto apresentava o que Kirshenblatt-Gimblett, (2001) denomina como uma nova forma de produção cultural, ao afirmar que determinados bens ou coisas são socialmente destacados para serem alocados na condição de atração voltada para a prática turística.

Com essa hipótese, inspiradas na teoria e metodologia da biografia cultural das coisas defendida por Appadurai (2010), recuperamos em jornais selecionados para esse fim, as notícias produzidas sobre as religiões de matrizes africanas ao longo de nove décadas. A classificação deste material facultou a possibilidade de análise do mesmo a partir de fases que bem evidenciam a mudança nos discursos sobre as referidas religiões, que passaram de práticas perseguidas e silenciadas para elemento representativo da cultura e identidade nacional.

Nesta trajetória, o turismo teve papel importante, pois enquanto atividade que prevê a divulgação de lugares turísticos, veiculou e consolidou a imagem de um destino turístico onde as religiões de matrizes africanas representavam, um aspecto da cultura popular desse destino turístico. A imagem folclorizada destas religiões, ainda que prejudicial ao conjunto da luta por representatividade de seus praticantes, favoreceu a permanência da mesma no imaginário social mais amplo e posteriormente, com o protagonismo de distintos

movimentos sociais que ao reivindicarem direito e visibilidade para seus bens, disputam espaços nas listas de patrimônios imateriais.

Nesse contexto de disputas e conflitos, o discurso oficial da prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, pautado na narrativa da inclusão social e de acionamento de valores acerca da identidade carioca, ao inserir as Festas de Yemanjá e os terreiros de umbanda na lista de bens de patrimônio imaterial da Cidade, já o faz na perspectiva da hipótese aqui defendida, ou seja, destacando um bem para fins também de comercialização turística, pois o período de preparação da Cidade para os megaeventos foi também um momento de acionar elementos do “nós e dos outros” produzindo uma alteridade cuja prática turística é capaz de circular e promover.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, L. F. **O futuro é a paisagem**. O Globo, 11 jul. 2007. Disponível em: <<http://www.cultura.gov.br/noticias>>. Acesso em Outubro de 2016.

APPADURAI, A. Introdução: Mercadorias e a política de valor. In: _____ (Org.). **A vida social das coisas**: as mercadorias sob uma perspectiva cultural. Niterói: Editora da Universidade Federal Fluminense, 2010. p. 15-87.

ASHWORTH, G. “From History to Heritage – From Heritage to Identity”. In: ASHWORTH, Gregory e LARKHAM, Peter (org.). **Building a New Heritage**. London: Routledge, 1994. pp. 13-30.

BASTIDE, R. **As religiões africanas no Brasil** – Contribuição para uma Sociologia das Interpenetrações de Civilizações. Ed. Pioneira - USP, São Paulo, 1971.

BORGES, R. Mídia, Racismos e Representação do Outro. In: Roberto Carlos da Silva Borges e Rosane Borges (org.). **Mídia e racismo**. Petrópolis, RJ: DP et Alii; Brasília, DF: ABPN, 2012.

CANCLINI, N. **Las culturas populares en el capitalismo**. México: Nueva Imagen, 1998.

CANCLINI, N. **Culturas híbridas**. Estrategias para entrar y salir de la modernidad. México: Grijalbo. 1990

CAPONE, S. **A Busca da África no Candomblé**: tradição e poder no Brasil. Rio de Janeiro, Ed. Pallas, 2009.

CELLARD, A. A análise documental. In: POUPART, J. (Ed.). **A pesquisa qualitativa**: enfoques epistemológicos e metodológicos. Petrópolis: Vozes. 2008.

FRY, P. **Para Inglês Ver**: Identidade e Política na Cultura Brasileira. Ed. Zahar, Rio de Janeiro, 1982.

HAESBAERT, R. O território e a territorialidade. In: Denise Pini Rosalem da Fonseca, Sonia Maria Giacomini (org.). **Presença do Axé** - Mapeando Terreiros no Rio de Janeiro. Ed. PUC, Rio de Janeiro, 2013.

HALBWACHS, M. **A memória coletiva**. São Paulo; Centauro Editora, 2004.

IPHAN. Rio de Janeiro: paisagens cariocas entre a Montanha e o Mar. In: _____. **Dossiê de Candidatura do Rio de Janeiro à Lista de Patrimônio da Humanidade**. Brasília, 2012.

KIRSHENBLATT-GIMBLETT, B. **Destination culture**: tourism, museums, and heritage. Berkeley: University of California Press, 1998.

NASCIMENTO, A. **O Genocídio do Negro Brasileiro**: Processo de um Racismo Mascarado. 1ª reimpressão da 2ª Edição – Ed. Perspectiva, São Paulo, 2017.

NOVAES, R. As Metamorfoses da Besta Fera: O Mal, a Religião e a Política entre Trabalhadores Rurais. In: BIRMAN, P; NOVAES, R; CRESPO, S (org.). **O Mal à Brasileira**. EdUERJ, Rio de Janeiro, 1997.

OLIVEIRA, M. **Como fazer pesquisa qualitativa**. Petrópolis: Vozes. 2007.

OLIVEIRA, M. A. S. A. **Memória e identidade em processos de turistificação de lugares**. Revista Patrimônio e Memória. São Paulo, Unesp, v. 14, n. 2, p. 49-74, julho-dezembro, 2018.

ORTIZ, R. **Cultura Brasileira e Identidade Nacional**. Ed. Brasiliense, São Paulo, 2012.

PARADAS, A. C. **Narrativa, História e Memória Carioca a partir de seus Patrimônios Imateriais**. Intercom – Sociedade Brasileira de Estudos Interdisciplinares da Comunicação XXXVIII Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação – Rio de Janeiro, RJ – 4 a 7/9/2015

PEIXOTO, R. **Das Páginas Policiais à Espetacularização da Fé**: As Religiões de Matrizes Africanas ao Longo do Século XX. Dissertação (Mestrado em Memória Social) – Programa de Pós-Graduação em Memória Social, Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2018. Disponível em <<http://www.repositorio-bc.unirio.br:8080/xmlui/bitstream/handle/unirio/12074/DISSERTA%C3%87%C3%83O%20ROBERTA%20PEIXOTO%20entrega-1-79.pdf?sequence=3&isAllowed=y>>.

PEREIRO, X; FERNANDES, F. **Antropologia e Turismo**: Teorias, métodos e praxis. PASOS/RTPC, Tenerife. 2018. Disponível em <<http://www.pasosonline.org/Publicados/pasosedita/PSEedita20.pdf>>.

PRANDI, R. **Os candomblés de São Paulo**: a velha magia na metrópole nova. HUCITEC: Editora da Universidade de São Paulo, 1991.

PREFEITURA O RIO DE JANEIRO. **Decreto Nº 35879** de 05 de Julho de 2012.

POLLAK, M. **Memória, Esquecimento, Silêncio**. Estudos Históricos, Rio de Janeiro, vol. 2, n. 3, p. 3-15, 1989.

ROSENDAHL, Z. A Dimensão do Lugar Sagrado: ratificando o domínio da emoção e do sentimento do ser-no-mundo. In: CARNEIRO, S.; SANT’ANNA, M. J. G. (org.). **Cidades: Olhares e Trajetórias**. Ed. Garamond, Rio de Janeiro, 2009.

SILVERSTONE, R. **Por que estudar a mídia?** Edições Loyola, São Paulo, 2005.

SOUZA, A. R. Baianos, novos personagens afro-brasileiros. In: PRANDI, R. (org.). **Encantaria Brasileira: O Livro dos Mestres, Caboclos e Encantados**. Ed. Pallas, Rio de Janeiro, 2011.

SMITH, Melanie K. (2003): **Issues in Cultural Tourism Studies**. London: Routledge.

TRAQUINA, Nelson. **Teorias do Jornalismo** - Porque as notícias são como são. Florianópolis: Ed. Insular, 2005.

TÜRCKE, C. **Sociedade Excitada: Filosofia da Sensação**. Ed. Unicamp, Campinas, 2010.

VENTURA, Z. **Cidade partida**. São Paulo: Cia das Letras, 1994.

MEMÓRIA ORAL E TURISMO – O CASO DO PADRE SÓRIO⁸

DALLA CORTE, Daniela Zottele
TRAVERSO, Luciana Davi
GLASENAPP, Sirlei

Este capítulo de livro busca um resgate de um momento da história do município de Silveira Martins, localizado no Rio Grande do Sul, a partir de um fato que é lembrado até os dias atuais, após cem anos de sua ocorrência. Tal fato é descrito pelo assassinato de um padre, na colônia de imigrantes italianos, o qual não teve uma solução, sendo que seus assassinos não foram identificados, e o motivo continua sendo algo intrigante e desconhecido. O que ainda se comenta pelas ruas da cidade, é que o Padre Sório, antes de falecer, havia lançado sobre a cidade uma maldição, fato este que não possui registros empíricos, porém sua importância não deve ser deixada de lado, pois há a crença de muitos moradores de que ela exista e que explicaria as dificuldades apresentadas pelo município até a atualidade.

Acredita-se que este fato seja de suma importância para a comunidade local, podendo ser considerado um fator de identidade da mesma, por ser lembrado pelos moradores: os mais antigos e pelas gerações mais novas, além de ultrapassar as fronteiras do município,

⁸ Agradecemos à professora Marilu Marin que, embora tenha partido durante a construção deste trabalho, foi fundamental para a realização do mesmo. Nosso carinho e nossa gratidão, eternamente!

pois muitas pessoas de outras localidades também já ouviram histórias contadas sobre ele. Por ser um fato sem solução, é considerado um enigma, onde apenas são apontadas hipóteses sobre os prováveis assassinos, e seus motivos, despertando ainda mais a curiosidade das pessoas, mexendo com os imaginários e o tornando uma história cheia de mistérios e tabus. Deste modo, acredita-se que tal história possa ser vista como um patrimônio cultural imaterial do município de Silveira Martins; assim sendo, não pode cair no esquecimento, devendo ser estudada, lembrada e cada vez mais repassada para as gerações mais novas, para que assim possa ser perpetuada através da manutenção destas memórias, ganhando a sua real importância, para se possível e viável, ser utilizada para alavancar o desenvolvimento turístico do Município.

Contextualização histórica e conceitual

Para atender ao que está sendo proposto neste trabalho, foram abordados na revisão bibliográfica, os seguintes temas: as origens de Silveira Martins; a provável história do Padre Sório; a importância de resgatar e repassar a história; a relação entre o patrimônio cultural e o turismo.

As origens de Silveira Martins

Silveira Martins é considerada uma cidade histórica por ser o Berço da Quarta Colônia de imigração italiana no Rio Grande do Sul.

Está situada a 283 km da capital Porto Alegre e sua história teve início no ano de 1875, com a unificação da Itália e a necessidade

de ocupação da região da serra da província de São Pedro do Rio Grande do Sul. Anteriormente, com a chegada das primeiras levas de imigrantes italianos na Colônia de Campo dos Bugres, Dona Isabel e Conde D'Eu, hoje Caxias do Sul, Garibaldi e Bento Gonçalves, estavam formadas as três primeiras colônias de imigração italiana no Rio Grande do Sul. Porém com a intenção de fazer a América, muitos italianos continuaram a vir para o Brasil, sendo que havia aqui, a necessidade de povoar a Serra de São Martinho. Desta forma, Dom Pedro II e Gaspar de Silveira Martins decidiram pela ocupação destas terras, que faziam divisa a norte e nordeste com a intendência de Santa Maria da Boca do Monte, surgindo assim, mais uma colônia de imigração italiana no Rio Grande do Sul, consolidada em 1877 e chamada inicialmente de *Cittá Nuova*, depois de *Cittá Bianca* e mais tarde de Silveira Martins, em homenagem ao seu intercessor no império, o senador Gaspar de Silveira Martins. Desta forma, a cidade emancipada em 1989 e que deu origem aos demais municípios que compõem a Quarta Colônia, possui várias belezas que podem ser aproveitadas para a atividade turística, como casas antigas, igrejas, capitéis, monumentos, festas, vinhos, santos, gastronomia típica italiana, belezas naturais como vales e cascatas, além de sua vasta e interessante história, como esta que está sendo resgatada neste artigo.

A história do Padre Sório

Ao chegarem na colônia, onde hoje se encontra a cidade de Silveira Martins, pelo final do ano de 1877, os imigrantes encontraram vários obstáculos, o que fez com que as famílias se organizassem em comunidades, como forma de resistência às dificuldades, como falta de

alimentação, moradias e higiene. Por serem muito católicos, sentiam falta de um sacerdote que lhes desse conforto espiritual e que ministrasse os sacramentos. Segundo Vésicio (2001, p. 55) a morte era uma companheira constante e, com a falta de um padre, esses católicos sentiam-se abandonados por toda a civilização, sendo inconcebível morrer sem receber absolvição. Neste contexto, os imigrantes decidiram se unir para buscar um padre para exercer tais funções; porém, este deveria falar o italiano para facilitar a comunicação. Após três anos, vieram para o Brasil dois padres: Vittore Arnoffi e Antônio Sório. O primeiro foi designado para a sede, Silveira Martins, enquanto o segundo ficou em Vale Vêneto. Porém o contentamento dos imigrantes durou pouco, pois logo iniciaram problemas de relacionamento entre o Padre Sório e a Comunidade de Vale Vêneto, sendo que ele já desejava mudar-se para Silveira Martins, fato que ocorreu em 25 de abril de 1884, com a morte do Padre Arnoffi. As desavenças apenas multiplicaram-se com a sua mudança para a sede, pois o comportamento do padre era considerado inadequado, com desconfianças que havia desonrado uma moça, além de boatos de se envolver com mulheres casadas (VÉSCIO, 2001).

O Padre Sório continuou indo ao Vale, porém a comunidade não o queria mais como sacerdote, sendo que os colonos do Vale enviaram uma petição ao presidente da Província descrevendo os motivos pelos quais não o queriam, entre eles, citavam “seu comportamento inadequado, que chegava a falta de decoro” (VÉSCIO, 2001, p. 59). Os colonos queriam um sacerdote que respeitasse os princípios religiosos da comunidade, porém o povoado não tinha

autonomia, dependendo da sede para tal, sendo que chegaram a pensar em abandonar o local, em busca de outro onde pudessem viver conforme a sua fé.

A insistência dos colonos do Vale em ter um padre residente é uma ação onde se misturam o sagrado e o profano, a fé e os interesses materiais. A presença do sacerdote é a presença de uma autoridade que legitima as ações da comunidade. Com a ajuda do padre, os colonos do Vale queriam a autonomia administrativa [...] a fé e o progresso material, viabilizado pela autonomia política (VÉSCIO, 2001, p. 61).

Estas desavenças e descontentamentos tiveram um final trágico para o Padre Antônio Sório, que foi castrado e acabou vindo à óbito. Relatos contam que no dia do crime, o Padre Sório deixou a casa paroquial em direção a Linha Base para exercer suas funções, e que, na volta, foi esperado por três ou quatro indivíduos, que aguardavam de tocaia, a uma distância de mais ou menos quinhentos metros da Igreja Matriz de Santo Antônio. Esses homens, segundo Véscio (2001, p. 30), “saltaram sobre o seu cavalo agarrando sua rédea e lançando o sacerdote no chão, atingiram-no com pontapés, pisaram seu corpo, bateram-lhe com relhos, infringindo-lhe severos ferimentos”. Ainda segundo Véscio (2001), o Padre foi imobilizado, sendo que depois de tirarem-lhe as roupas, utilizando duas pedras, esmagaram-lhe os testículos. “A violência do ataque foi tão brutal que o Padre ficou em estado lastimável, não podendo erguer-se do chão, ali permanecendo até que um trabalhador da colônia ouvindo seus gemidos, deu o alarme” (VÉSCIO, 2001, p. 31). O Padre foi levado para a cidade ainda consciente, mas nada quis revelar sobre os agressores, e segundo

relato coletado por Vécio (2001) Sório teria dito que se permanecesse vivo os delataria, mas caso morresse, “perdoaria a todos” (VÉSCIO, 2001, p. 39). Em outro relato coletado pelo autor, a maldição é mencionada, de forma que Sório havia amaldiçoado a cidade a permanecer sem desenvolvimento (VÉSCIO, 2001). O fato é que “os ferimentos do baixo ventre tiveram conseqüências trágicas” (VÉSCIO, 2001, p. 31), sendo que no dia 2 de janeiro de 1900, três dias depois da agressão o Padre acabou morrendo, sem denunciar o fato às autoridades. As testemunhas que o socorreram e auxiliaram, disseram que os ferimentos foram causados pela queda do cavalo, o que explicaria a ausência de processo criminal e a identificação dos autores do crime, e sem condenações, permanecendo o crime no anonimato e seus autores, totalmente impunes.

Se Sório perdoou seus agressores e assassinos, não se sabe, porém o que é lembrado até os dias atuais pelos moradores de Silveira Martins, é a maldição, que fora por ele lançada sobre o município, para que o mesmo nunca se desenvolvesse. Como motivação para o crime, Vécio (2001) aponta duas versões, sendo uma que considera o crime justificado pelo comportamento inadequado do sacerdote que não era considerado um bom padre e havia, possivelmente, desonrado uma moça; portanto, essa seria uma espécie de punição merecida para um crime de honra. A outra versão defende a inocência da vítima, onde o Padre teria sido um santo que morreu na defesa de seu rebanho, enfatizando a violência sem razão ou motivo, e culpando a Maçonaria pelo ato brutal, pois comentava-se que o padre atacava muito esta instituição.

Ainda segundo Vécio (2001), a Maçonaria seria a força de oposição mais forte contra a Igreja Católica, havendo relatos de brigas do Padre com as autoridades de Silveira Martins, as quais pertenciam à Loja Maçônica local. Assim, o que intriga mais na história deste crime é esta contradição e o mistério que ronda seus fatos. A complexidade dos motivos do crime foi enfraquecida pelo tempo e pelo silêncio em torno dele. Por todas essas razões, o crime do Padre Sório até hoje permanece sendo um enigma.

Figura 1: Padre Antônio Sório.



Fonte: Acervo Museu Municipal de Silveira Martins

A importância de resgatar e repassar a história

Quando se refere ao fato da morte e da maldição do Padre Sório, deve-se levar em consideração, primeiramente, que a maior

parte desta história está na memória das pessoas, e que é repassada de geração em geração, onde o pai contou para o filho, que contou para o neto e assim sucessivamente, apesar de haverem, ainda, alguns registros da época, documentando o ocorrido. Porém, para este trabalho, a maior relevância encontra-se exatamente, no que a população conhece sobre o episódio e que foi contado pelos antepassados, oralmente, a partir das memórias, e da importância que ainda hoje a comunidade atribui ao fato.

Neste sentido Thompsom (1992 apud VÉSCIO, 2001, p. 33) destaca a importância da história oral, das entrevistas e dos depoimentos como fontes históricas, salientando o valor dessa matéria-prima no enlaçamento de tempos e classes diferentes. Porém, Duby (1998 apud VÉSCIO, 2001, p. 29) ressalta a difícil tarefa do historiador ao tratar com o material encontrado em fragmentos de lembranças, no imaginário e na memória da tradição oral. No que se refere à memória, pode-se dizer que:

Filosoficamente (Memória) significa a capacidade de reter um dado da experiência ou conhecimento adquirido e trazê-lo à mente; e esta é necessária para a constituição da experiência e do conhecimento científico. Toda a produção do conhecimento se dá a partir de memórias de um passado que é consolidado no presente (MAGALHÃES, 2005, p. 28).

Considerando o fato como parte da história da cidade de Silveira Martins, pode-se concluir que se trata de uma memória histórica, sendo que:

A memória histórica constitui um fator de identificação humana, é a marca ou sinal de sua cultura. Reconhecemos nessa memória o que nos distingue e o que nos aproxima. Identificamos a história e os seus acontecimentos mais marcantes, desde os conflitos às iniciativas comuns. E a identidade cultural define o que cada grupo é e o que nos diferencia uns dos outros (MAGALHÃES, 2005, p. 29).

Além disto, trata-se de uma memória coletiva, que pertencente a um grupo, a uma comunidade, onde muitos (e não apenas uma pessoa) lembram-se do que os pais ou os avós contaram. Trazendo isto para o nosso fato: que pelo ano de 1899, um Padre da então colônia de imigração italiana, denominada de Silveira Martins, foi cruelmente assassinado, não delatando seus agressores, mas amaldiçoando a colônia por toda a sua existência, sendo esta uma memória que não é minha, pois não ocorreu comigo, portanto, uma memória social, ou dita histórica, segundo Halbwachs (1990).

Para que tal fato não caia no esquecimento, pela sua importância enquanto parte da história do município, é que se deve buscar revivê-lo, pois aqui entra a função social da história, que é resguardar do esquecimento, tais fatos importantes, seja pela tradição oral ou escrita, no que se refere Thompson (1992, p. 20):

Toda história depende, basicamente, de sua finalidade social. Por isso é que, no passado, ela se transmitia de uma geração a outra pela tradição oral e pela crônica escrita, e que, hoje em dia, os historiadores profissionais são mantidos com recursos públicos, as crianças aprendem história na escola, florescem sociedades amadoras de história, e os livros populares de história estão entre os mais vigorosos *best-sellers*.

Ainda para Thompson (1992), até o século passado, a história era essencialmente política, procurando descrever as lutas pelo poder e as grandes figuras históricas, como percebe-se:

Antes deste século, o enfoque da história era essencialmente político: uma documentação da luta pelo poder, onde pouca atenção mereceram as vidas das pessoas comuns, ou as realizações da economia ou da religião, a não ser em tempos de crise, como a Reforma, a Guerra Civil Inglesa, ou a Revolução Francesa. O tempo histórico dividia-se segundo reinados e dinastias (THOMPSON, 1992, p. 22).

Sendo que, pode-se perceber a explicação para tais atitudes, no que se refere o autor:

Até mesmo a história local preocupava-se mais com o governo do distrito ou da freguesia do que com o dia-a-dia da vida da comunidade e das ruas. Isso se devia, em parte, porque os historiadores, eles mesmos pertencentes às classes que administravam e governavam, consideravam ser isso o que mais importava (THOMPSON, 1992, p. 22).

Desta maneira, o que se pode concluir, é que o desafio da história oral relaciona-se, em parte, com essa finalidade social da história (THOMPSON, 1992, p. 21), ou seja, transmitir estes fatos do dia-a-dia, pertencente à estas pessoas comuns da sociedades, que até então eram privadas da história tradicional, às futuras gerações, para que estes não se percam no tempo e nem caiam no esquecimento. Deve-se ter claro que tais fatos um dia ocorreram e se ainda são lembrados, é porque fazem parte da história social da comunidade onde ocorreu.

A relação entre o Patrimônio Cultural e o Turismo

Segundo o artigo 216, da Constituição Federal de 1988, estão classificados como patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza

material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se inclui:

I- as formas de expressão; II- os modos de criar; III- as criações científicas, artísticas e tecnológicas; IV- as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais; V- os conjuntos paleontológico, ecológico e científico (BRASIL, 1988).

Sendo que o primeiro parágrafo deste artigo assegura que o Poder Público, com a colaboração da comunidade, promoverá e protegerá o patrimônio cultural brasileiro, por meio de inventários, registros, vigilância, tombamento e desapropriação, e de outras formas de acautelamento e preservação. Ainda tomando como base o artigo 216 da Constituição Federal de 1988, onde refere-se ao patrimônio imaterial:

Os Bens Culturais de Natureza Imaterial dizem respeito àquelas práticas e domínios da vida social que se manifestam em saberes, ofícios e modos de fazer; celebrações; formas de expressão cênicas, plásticas, musicais ou lúdicas; e nos lugares (como mercados, feiras e santuários que abrigam práticas culturais coletivas) [...]. O Patrimônio Cultural Imaterial é transmitido de geração a geração, constantemente recriado pelas comunidades e grupos em função de seu ambiente, de sua interação com a natureza e de sua história, gerando um sentimento de identidade e continuidade, contribuindo para promover o respeito à diversidade cultural e à criatividade humana. É apropriado por indivíduos e grupos sociais como importantes elementos de sua identidade (BRASIL, 1988).

Desta forma, o fato histórico ocorrido na cidade de Silveira Martins, há 116 anos, mas que ainda hoje é lembrado e contado na cidade, poderia ser visto como um patrimônio cultural imaterial, e como tal, ganhar maior importância dentro desta comunidade, para que não seja esquecido, pois devemos lembrar que o Padre Sório, além de ter sido um dos primeiros sacerdotes a vir para o município (enquanto este ainda era colônia de imigração italiana), foi uma figura importante, visto que presidiu a Sociedade de Mútuo Socorro Umberto I, além de ser o idealizador da Igreja Matriz Santo Antônio de Pádua.

Figura 2: **Igreja Matriz Santo Antônio de Pádua – 1889:** pode-se ver o padre Antônio Sório, de chapéu e batina (o segundo da direita para a esquerda), juntamente com alguns imigrantes italianos, registrando a imagem da igreja matriz recém edificada.



Fonte: Centro Pesquisas Genealógicas – Nova Palma - RS.

De acordo com Magalhães (2005), a memória não deixa com que a identidade de um povo caia no esquecimento, pois os fatos

podem ser revividos a qualquer momento, passados para o conhecimento de outras pessoas e assim sucessivamente.

A identidade cultural e a memória reforçam-se mutuamente. Conhecemos as nossas raízes, distinguimos o que nos une e o que nos divide. [...] Através da memória e da construção da identidade de um povo, surge o turismo com a perspectiva de preservar a cultura e fazer dela um produto turístico que tem uma demanda específica, pois quem procura esse tipo de turismo que outro tipo de atração que é conhecer o Patrimônio Cultural daquela localidade (MAGALHÃES, 2005, p. 30).

Segundo Dias (2006, p. 73), atualmente, a definição de patrimônio, além dos valores históricos, artísticos, científicos, educativos e políticos, incorpora outros, que se relacionam com o território e com a construção da identidade cultural de uma população. Assim sendo, pode-se perceber a história do Padre Sório como um patrimônio local, pois ainda hoje alguns moradores relacionam as dificuldades encontradas no município à suposta maldição lançada pelo Padre há mais de um século. De acordo com o mesmo autor, os principais aspectos que poderiam configurar o patrimônio seriam sintetizados da seguinte maneira:

- a) O patrimônio está relacionado à cultura em seu sentido amplo, bem como ao ambiente natural;
- b) O patrimônio está fundamentalmente relacionado com o passado de um povo, é uma herança, faz parte de um legado cultural;
- c) O patrimônio apresenta eficácia simbólica, refere-se a uma realidade cultural que supera o objeto ou a ação em si – manifestações tangíveis e intangíveis do patrimônio – e converte-se em uma representação da comunidade que o herdou e o detém, bem como de seu passado, a fim de tornar-se um símbolo de identidade dessa comunidade (DIAS, 2006, p. 77).

Desta forma, o que se conclui, segundo Dias (2006), é que o patrimônio tem uma essência histórica, que não é estática, pois seu significado sofre interpretações em decorrência de diferentes realidades socioculturais de acordo com as especificidades do presente. Sendo assim, pode-se afirmar que, um bem não é patrimonial em si, pois essa é uma categoria socialmente construída e, como tal, está sujeita a redefinições diretamente relacionadas a realidades socioculturais distintas (DIAS, 2006, p. 79).

Ao entrar na relação entre o turismo e a cultura, Hall (1997 apud TOMAZZONI, 2009, p. 100) afirma que o turismo pode ser estudado e compreendido como um campo social que estabelece profundas relações com a cultura. Assim sendo, pode-se afirmar que:

A história das comunidades é elemento essencial do turismo de base cultural. Para a produção da oferta turística, é preciso definir claramente a identidade da região, considerando as origens étnicas das comunidades, a fim de analisar a coerência entre as raízes históricas e as manifestações culturais. Essa identidade é definida em função de hábitos, costumes, tradições e se expressa por elementos como dialetos, estilos de vestir, crenças, religiões, métodos de trabalho e valores morais. A hospitalidade é um elemento importante, pois representa a forma de receber, de acolher e de satisfazer o visitante. Como elemento essencial do turismo, que evoca e dá sentido à identidade, destaca-se a animação cultural, manifestada pela música, pelas descrições orais e escritas e pelas encenações artísticas (TOMAZZONI, 2009, p. 101).

No mesmo sentido de Tomazzoni, pode-se citar outra concepção:

A relação existente entre cultura e turismo é visivelmente notada quando o turismo se apropria das manifestações culturais, da arte, dos artefatos da cultura. Por sua vez, a cultura também se apropria do turismo no que diz respeito a formatação das expressões culturais para o desenvolvimento do turismo. Surge aí, então, um turismo especial voltado para a cultura (MAGALHÃES, 2005, p. 30).

Dessa maneira, pode-se afirmar que:

Turismo cultural é o acesso a esse patrimônio cultural, ou seja, à história, à cultura e ao modo de viver de uma comunidade. Sendo assim, o turista cultural não busca somente o lazer, repouso e boa vida. Caracteriza-se, também, pela motivação do turista em conhecer regiões onde o seu alicerce está baseado na história de um determinado povo, nas suas tradições e nas suas manifestações culturais, históricas e religiosas (MOLETTA, 1998 apud MAGALHÃES, p. 30-31).

Os recursos turísticos culturais são, assim, elementos que apresentam uma determinada ‘potencialidade’ para se tornarem atrativos turísticos culturais, caso sejam devidamente aproveitados (COSTA, 2009, p. 50). Ainda para este autor, foi a partir da década de 1970, que o conceito de patrimônio cultural passou a ser visto de maneira mais abrangente, incluindo as manifestações de natureza imaterial, que se relacionam à identidade, à memória e à ação dos grupos sociais.

Assim, todos os elementos de natureza material ou simbólica que compõem o patrimônio cultural de determinada população devem ser tomados como recursos que poderão ser utilizados como fonte de atração do turismo cultural (COSTA, 2009, p.50).

METODOLOGIA

O presente trabalho parte de um estudo exploratório, que segundo Gil (1999) possibilita uma maior familiaridade com o tema, podendo ser uma primeira etapa para novos estudos. Como objetivo, propõe-se responder duas perguntas:

- a) Os atuais moradores consideram importante o Padre Sório (sua figura e sua história), de modo a considerar sua História como um Patrimônio Cultural do Município?
- b) Esta história está sendo repassada às gerações mais novas, dando assim uma continuidade nesta memória?

Como técnica de pesquisa, optou-se pela aplicação de questionários auto-aplicados, com questões fechadas, entre os moradores da sede (centro) do município de Silveira Martins com faixas etárias distribuídas entre: 15 e 25 anos; 26 e 36 anos; 37 e 47 anos; 48 e 58 anos e acima de 59 anos, buscando observar o nível de conhecimento destes acerca do fato, bem como analisar a continuidade da história e sua importância na atualidade. Para Gil (1999, p. 128) o questionário é uma técnica de investigação que objetiva “conhecer as opiniões, crenças, sentimentos, interesses, expectativas, situações vivenciadas, etc”, de forma que este encaixa-se plenamente nos objetivos propostos aqui. Além disto, a aplicação de questionários abrange um maior número de pessoas; permite maior flexibilidade para serem respondidos; preserva o anonimato e ocasiona um menor contato entre o entrevistado e a opinião do pesquisador (GIL, 1999). Ao todo foram distribuídos 120 questionários, sendo que 100 voltaram respondidos, 09 em branco e 11 não retornaram. Duas perguntas pediam uma justificativa, do tipo “por que” do “sim” ou do “não”, ao

passo que nem todos os entrevistados as justificaram. No final do questionário, foi deixado um espaço em branco, denominado comentários, para que o entrevistado pudesse opinar, se assim desejasse, com sua percepção pessoal do fato, objetivando uma maior compreensão por parte do pesquisador acerca do imaginário e importância da população sobre o mesmo.

Para análise e tratamento dos dados utilizou-se o software SPHINX, com apoio na estatística descritiva, sendo que esta “se constitui num conjunto de técnicas que objetivam descrever, analisar e interpretar os dados numéricos de uma população ou amostra” (FONSECA, MARTINS, 2011, p. 101).

Local da pesquisa

Silveira Martins está situada a 283 km da capital Porto Alegre, iniciando sua história no ano de 1875, com a unificação da Itália e a necessidade de ocupação da região da serra da província de São Pedro do Rio Grande do Sul. Foi emancipada em 1989 e é conhecida historicamente como Berço da Quarta Colônia de Imigração Italiana no Rio Grande do Sul. Segundo Censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) de 2010, Silveira Martins possui uma população total de 2.449 habitantes, distribuídos em uma área territorial de 119.287 km², o que implica numa densidade demográfica de 20,68 habitantes por km². Destes 2.449 habitantes, 1.091 reside em área urbana e 1.358 reside em área rural, enquanto 1.222 são mulheres e 1.227 homens, sendo que o total de população que diz interesse a este

estudo, pela soma, ficou estimado em 2.036 (população acima de 15 anos de idade) (IBGE, 2010).

RESULTADOS E DISCUSSÃO

A partir da tabulação dos dados coletados, pode-se perceber que a maioria dos respondentes são do sexo feminino – 69%, enquanto 31% é do sexo masculino. Quanto as faixas etárias dos entrevistados, a distribuição ficou conforme tabela 01:

Tabela 1 – Faixa etária dos respondentes

Idade	Frequência	%
Entre 15 e 25 anos	36	36,0%
Entre 26 e 36 anos	17	17,0%
Entre 37 e 47 anos	16	16,0%
Entre 48 e 58 anos	14	14,0%
Acima de 50 anos	17	17,0%
Total observado	100	100%

Vale ressaltar que a ideia era atingir em maior número o público mais jovem, de modo a averiguar se a história do padre Sório continua sendo repassada. Quanto ao nível de escolaridade, obteve-se os seguintes resultados: 6% tem ensino fundamental incompleto; 10% ensino fundamental completo; 26% ensino médio incompleto; 16% ensino médio completo; 31% ensino superior e 11% outro (pós-graduação, mestrado, doutorado), quanto a ocupação profissional, foi possível observar que 35% são estudantes; 1% são do lar; 15% são aposentados; 7% são agricultores; 6% são autônomos; 13% são funcionários de empresas privadas e 23% são funcionários de empresas públicas. Quando questionados sobre o tempo de residência em Silveira Martins, 50% nasceu no município; 10% reside no município

há menos de 10 anos; 22% reside no município entre 10 e 20 anos; 8% reside no município entre 21 e 30 anos e 10 % reside no município há mais de 31 anos. Visto que os descendentes de imigrantes italianos compõem a maioria da população de Silveira Martins, julgou-se pertinente, conhecer a descendência dos respondentes, sendo que as respostas ficaram distribuídas entre: 84% são descendentes de imigrantes italianos e 16% não são descendentes de imigrantes italianos.

A partir deste ponto do questionário, onde a busca é mais conhecimento sobre os entrevistados, entra-se no que se refere ao objeto desta pesquisa, ou seja, a história do Padre Sório. Quando questionados de se sabiam quem era o Padre Sório, obteve-se o seguinte resultado: 70% respondeu que sim e 30% que não. Quanto a conhecerem a história do Padre Sório, 1% não respondeu; 75% responderam que conhecem a história e 24% não conhecem a história.

Tabela 2 – Conhecimento da História do Padre Sório

História	Frequência	%
Não resposta	1	1,0%
Sim	75	75,0%
Não	24	24,0%
Total observado	100	100%

Outro fator que julgou-se relevante ser conhecido, é a fonte, ou seja, com quem o entrevistado teve conhecimento da história do Padre Sório, sendo que: 21% não responderam; 16% tiveram conhecimento pelo avô/avó; 21% por pai/mãe; 32% por conhecidos/amigos; 3% pela escola e 7% outro (bibliografia, seminários). Neste ponto, nota-se que a história ganha novos propagadores, ou seja, o que antes era uma

história contada em família, atualmente perde muito seu espaço para novos contadores: pessoas amigas e conhecidos.

Quanto à importância, o entrevistado foi questionado se considerava o Padre Sório e sua história importantes para o seu município, onde 11% não respondeu; 62% considera importante e 27% não considera importante. Para esta questão, perguntou-se o por quê (sendo que 53 pessoas justificaram e 47 deixaram em branco), sendo destacadas no quadro 01 as respostas mais pertinentes ao estudo:

Quadro 01: Justificativas dos motivos pelos quais a história é (ou não) considerada importante

Justificativas dos entrevistados que consideram a história importante
O Padre Sório era uma liderança da época e um dos idealizadores da Igreja Matriz Foi uma personalidade silveirense Foi uma figura expressiva para a história de Silveira Martins É um fato que marcou a época e foi passado de geração para geração, onde muitos acreditam na maldição lançada sobre o município Todos os aspectos que auxiliam no processo de construção de identidades, de preservação da memória e do resgate histórico-cultural são importantes Está associada à cultura do município, onde qualquer desgraça é culpa da praga (maldição) É uma história que faz parte da memória da comunidade Segundo a lenda, o desenvolvimento do município está impedido pela maldição Segundo contam, ele foi morto injustamente por um erro que não cometeu
Justificativas dos entrevistados que NÃO consideram a história importante
Não tenho conhecimento sobre a história Ele rogou a praga para Silveira Martins não crescer mais Não se deve alterar os princípios da cidade apenas por causa de um padre É uma história triste que mancha a história do município Ele envolveu-se com pessoas femininas e da maçonaria Acho a história muito fantasiosa Um indivíduo, por mais importante que seja, não determina os rumos coletivos do município

Observa-se, inclusive, que, embora um dos entrevistados que não considere a história importante, ele acredita na maldição sobre a cidade. Sobre o conhecimento da maldição lançada pelo Padre Sório sobre o município, 5% não responderam; 78% responderam ter conhecimento e 17% não ter conhecimento. Questionando se estas pessoas consideram que esta maldição afeta de alguma forma o desenvolvimento do município, 16% não responderam, 25% acreditam que afeta o desenvolvimento; 43% acreditam que não afeta; 14% acredita que a maldição tenha funcionado em tempos passados, mas hoje não mais e 2% outra (governos incompetentes, não conheço e não acredito em maldições).

Quanto ao possível local do ataque, foi perguntado se os entrevistados tinham conhecimento que há uma árvore que simboliza as proximidades do local do crime, 5% não responderam; 78% responderam que tem conhecimento e 17% que não tem conhecimento. Quanto à importância, perguntou-se se consideravam que a árvore tinha valor histórico e deveria ser preservada: 10% não responderam; 57% consideram que tem valor histórico e deve ser preservada e 33% responderam que não. Esta questão, também pedia uma justificativa da resposta, sendo que 54 pessoas justificaram e as respostas mais relevantes, foram:

Quadro 02 – Justificativas sobre a (não) preservação da árvore

Justificativas dos entrevistados que acreditam que a árvore tenha valor histórico e deva ser preservada

Lá ocorreu uma história
É um fato histórico que deve-se preservar para que outras gerações conheçam
Deve ser um ponto histórico para Silveira Martins
Ninguém vai mexer sabendo que tem uma maldição
Faz parte da história do Padre Sório
Por fazer parte da cultura do município e porque pode se tornar um atrativo turístico que poderia ajudar no desenvolvimento do município
Por ser um símbolo histórico para o município
Simboliza as proximidades de um local onde ocorreu um fato histórico
Pode desenvolver a visitação no local
Por uma questão de memória e de construção simbólicas das origens do município
Ela é um dos poucos marcos de toda a história
La é parte do nosso passado cultural, parte da história e poderá virar ponto de visitação
A árvore representa o ponto de referência do local onde aconteceu o crime
Simboliza uma parte da vida do Padre Sório
É um dos pontos de referência ainda existentes de toda essa história
Muitos já tentaram cortar a árvore e ela continua viva, mesmo estando no chão
Por ser o marco de onde aconteceu o fato naquela época; pois o entorno dela e a própria árvore registram esse acontecimento histórico. **Ela sofreu uma queda no aniversário de 25 anos do município, devido a um vendaval e continua florescendo**

Justificativas dos entrevistados que acreditam que a árvore não tenha valor histórico e não deva ser preservada

Não conheço a árvore, nem o padre e nem a maldição
Nem todos acreditam pois a história aconteceu há muito tempo
Só uma árvore que marca um acontecimento ruim, não teria porque não derrubar
É apenas uma árvore como outra qualquer, ela não vai virar ponto turístico
Tem valor histórico, mas acho que não deveria ser preservada pois no local há uma lavoura
Porque ela já caiu e não tem nada a ver
É apenas algo isolado
Não é um fato que engrandeça o município
A árvore não é o principal da história

Finalizando o questionário, foi deixado um espaço para “comentários”, não obrigatório, na finalidade que os respondentes pudessem expressar sua opinião pessoal. Obtiveram-se 32 comentários, de conteúdos bem diversificados, sendo que de forma sucinta os mais pertinentes serão aqui descritos. Algumas pessoas colocaram não poder comentar por não terem conhecimento sobre o fato. Alguns gostariam de saber sobre a história, a maldição, ter maiores esclarecimentos sobre a história do Padre Sório e os porquês de sua morte. Sobre a maldição ou praga lançada sobre Silveira Martins, alguns não acreditam que o não desenvolvimento do município deva-se à ela, mas sim por causa dos moradores e governantes, além das rivalidades políticas; há quem espere que ela acabe para que o município possa prosperar, acreditando assim, ter algo que a ligue ao atual momento de pouco desenvolvimento. Há também quem ache que esta história é muito fantasiosa e quem acredite ser um tabu para a sociedade silveirense. Muitas pessoas utilizaram a palavra “importante”, no sentido da importância da história para o município onde ocorreu, de resgatá-la, registrar os momentos que compõem a história do município, para que as novas gerações tenham conhecimento e as memórias dos antepassados não se percam. Algumas sugestões foram deixadas, de modo que quem não conheça passe a conhecer a história e também no intuito de que esta memória não se perca. Para tal, algumas pessoas acreditam que deva ser estudada junto à comunidade e pois é esta que tem o conhecimento sobre o assunto; que haja um maior estudo sobre o

assunto para que se saiba um pouco mais a respeito, já que ao certo ninguém sabe o que realmente aconteceu; que ela seja repassada aos alunos nas escolas, juntamente com a história do município, no intuito de que não se perca; que seja elaborado um seminário sobre o assunto, com maiores informações. Ainda, mas não menos importante, há quem acredita que esta história e outras que ainda são lembradas (memória oral), devam ser resgatadas e inventariadas, por fazerem parte do acúmulo cultural da comunidade, que juntamente com a paisagem e o conteúdo humano, têm grandes potenciais turísticos, e mais além, há quem pensa que deva-se envolver e mobilizar os órgãos públicos para que a árvore seja tombada como patrimônio histórico, pois esta história desperta a curiosidade do visitante.

Buscou-se, também, dentre as faixas etárias pesquisadas, conhecer em números os respondentes que possuem conhecimento sobre a história do Padre Sório, sendo que: na faixa etária disposta entre 15 e 25 anos, observa-se que há uma percentagem muito próxima entre os que conhecem a história (17%) e os que não conhecem (19%). Porém quando comparadas as outras faixas etárias, pode-se notar que a história do Padre Sório não vem sendo repassada como antes, ou seja, está se perdendo. Como podemos perceber, em comparação feita entre os entrevistados, os que não conhecem a história por faixa etária, de 15 a 25 anos são 19%; de 26 a 36 anos são 0%; entre 37 e 47 anos 1%; entre 48 e 58 anos 2% e acima de 59 anos 2%.

Tabela 3 – Faixa etária x conhecimento da história

Idade x história	Não respostas	Sim	Não	Total
Entre 15 e 25 anos	0,0%	17,0%	19,0%	36,0%
Entre 26 e 36 anos	0,0%	17,0%	0,0%	17,0%
Entre 37 e 47 anos	0,0%	15,0%	1,0%	16,0%
Entre 48 e 58 anos	1,0%	11,0%	2,0%	14,0%
Acima de 59 anos	0,0%	15,0%	2,0%	17,0%
Total	1,0%	75,0%	24,0%	100%

Outro dado bastante relevante para o estudo, encontra-se na importância dada ao Padre Sório e sua história, sendo que observou-se também que na faixa etária entre 15 e 25 anos, a maioria 16%, não considera importante, enquanto 13% considera que seja importante para o município. Por outro lado, 49% dos moradores com idades igual ou superior a 26 anos, consideram este padre e sua história importantes para o município, e para apenas 11% não tem importância.

Tabela 4 – A importância do Padre Sório e sua história para o município

Idade x importância	Não resposta	Sim	Não	Total
Entre 15 e 25 anos	7,0%	13,0%	16,0%	36,0%
Entre 26 e 36 anos	0,0%	17,0%	0,0%	17,0%
Entre 37 e 47 anos	1,0%	11,0%	4,0%	16,0%
Entre 48 e 58 anos	3,0%	8,0%	3,0%	14,0%
Acima de 59 anos	0,0%	13,0%	4,0%	17,0%
Total	11,0%	62,0%	27,0%	100%

No que se refere a maldição que acredita-se ter sido lançada pelo Padre Sório sobre o município, observa-se que a maioria já ouviu em algum momento sobre ela – tanto as pessoas de mais idade, quanto as mais jovens, conforme segue na tabela:

Tabela 5 – Conhecimento sobre a maldição

Idade x maldição	Não resposta	Sim	Não	Total
Entre 15 e 25 anos	3,0%	21,0%	12,0%	36,0%
Entre 26 e 36 anos	0,0%	14,0%	3,0%	17,0%
Entre 37 e 47 anos	1,0%	15,0%	0,0%	16,0%
Entre 48 e 58 anos	0,0%	12,0%	2,0%	14,0%
Acima de 59 anos	1,0%	16,0%	0,0%	17,0%
Total	5,0%	78,0%	17,0%	100,0%

Quanto ao conhecimento de que ainda existe uma árvore que representa as proximidades do ataque ao Padre, a maioria também afirma ter conhecimento, como pode-se observar:

Tabela 6 – Conhecimento sobre a árvore e o local

Idade x conhecimento	Não resposta	Sim	Não	Total
Entre 15 e 25 anos	4,0%	21,05%	11,0%	36,0%
Entre 26 e 36 anos	0,0%	15,0%	2,0%	17,0%
Entre 37 e 47 anos	1,0%	15,0%	0,0%	16,0%
Entre 48 e 58 anos	0,0%	11,0%	3,0%	14,0%
Acima de 59 anos	0,0%	16,0%	1,0%	17,0%
Total	5,0%	78,0%	17,0%	100,0%

Ainda no sentido de percebimento da importância dada pelos entrevistados ao fato, questionou-se se consideravam que a árvore tinha valor histórico e deveria ser preservada, sendo que as proporções ficaram da seguinte forma:

Tabela 7 – Importância histórica e preservação da árvore

Idade X marco	Não resposta	Sim	Não	Total
Entre 15 e 25 anos	6,0%	15,0%	15,0%	36,0%
Entre 26 e 36 anos	0,0%	13,0%	4,0%	17,0%
Entre 37 e 47 anos	1,0%	11,0%	4,0%	16,0%
Entre 48 e 58 anos	2,0%	7,0%	5,0%	14,0%
Acima de 59 anos	1,0%	11,0%	5,0%	17,0%
Total	10,0%	57,0%	33,0%	100,0%

Em valores totais, a maioria dos entrevistados - 57% consideram que sim, ela tem valor histórico e portanto deve ser sim preservada; enquanto 10% não respondeu e 33% acredita que não. Observa-se aqui, que a faixa etária mais nova, entre 15 e 25 anos, fica empatada quanto esta questão, enquanto as outras faixas etárias, continuam em sua maioria privando pela importância e preservação da história, e também do que pode-se considerar ser o marco das proximidades do local do crime.

CONCLUSÃO

Um dos objetivos desta pesquisa estava em responder a pergunta: “Os atuais moradores consideram importante o Padre Sório (sua figura e sua história), de modo a considerar sua História como um possível Patrimônio Cultural do Município”? Neste ponto, conclui-se que os moradores do município consideram sim o Padre Sório e sua história importantes, sendo que a maioria dos entrevistados (75%) tem conhecimento, e mais que isto, respondeu considerar de fato importante para o município. Aqui, pode-se citar também algumas das

justificativas dadas para esta importância que lhe foi atribuída, ao ser retratada como “parte da própria história do município, como sendo parte da cultura e até mesmo associando a história a um processo de construção de identidade”. Inclusive pode-se observar a preocupação expressa por muitos no resgate desta história, para que não seja um fato que com o tempo venha a se perder. Quanto ao Padre Sório, sabe-se que deixou como legado principal ao município de Silveira Martins, a idealização e o início da construção da Igreja Matriz Santo Antônio de Pádua, fato este que o torna uma figura de suma importância para o município. Outro ponto relevante, está no fato da maioria ter conhecimento do local que marca as proximidades do crime (78%), sabendo que lá ainda existe uma única árvore solitária em meio a uma lavoura de soja, e de uma maioria (57%) considerar ser importante a preservação desta árvore, onde alguns justificaram ser um ponto histórico. O fato é que deve-se preservar toda e qualquer história passada, como forma de conhecimento cultural da comunidade que a presenciou, desta forma, acredita-se que a “História do Padre Sório” possa constituir um Patrimônio da sua comunidade e do município que a vivenciou, visto que quanto a suposta maldição, observa-se que, embora a maioria (43%) não acredite que ela afete o desenvolvimento do município, muitos acham que ela é relevante ou que em tempos passados tenha sido, mexendo ainda com o imaginário de muitos.

Outro objetivo desta pesquisa estava em averiguar se esta história está sendo repassada às gerações mais novas, dando assim uma continuidade nesta memória. Neste ponto, observou- um maior conhecimento nas faixas etárias acima de 26 anos de idade (que somou

58%), enquanto que na faixa etária entre 15 a 25 anos, apenas 17% afirmou conhecer a história e 19% não conhecê-la (!% não respondeu), deixando-nos uma questão: será que este conhecimento está realmente se perdendo? Desta forma, percebe-se que são necessárias medidas para que a história do Padre Sório não caia no esquecimento, sendo que a sua transformação em um Patrimônio Cultural Imaterial, seja, talvez uma das formas mais eficientes para que esta memória não se perca, visto que desta forma, poderá ser inserida nas salas de aula como parte da história do município. Outra perspectiva a ser vislumbrada a partir deste ângulo, refere-se a “exploração” desta história (enquanto um Patrimônio) pelo turismo, atividade que também perpetuaria a história às futuras gerações.

REFERÊNCIAS

- BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**: promulgada em 5 de outubro de 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em 28 jun. 2013.
- COSTA, Flávia Roberta. **Turismo e patrimônio cultural**: interpretação e qualificação. São Paulo: Senac. Ed. SESC SP, 2009.
- DIAS, Reinaldo. **Turismo e patrimônio Cultural** – recursos que acompanham o crescimento das cidades. São Paulo: Saraiva, 2006.
- FLICK, Uwe. **Introdução à pesquisa qualitativa**. 3. ed. Porto Alegre: Artmed, 2009.
- FONSECA, Jairo Simos da; MARTINS, Gilberto de Andrade. **Curso de estatística**. 6. Ed. São Paulo: Atlas, 2011.
- GIL, Antônio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 5. Ed. São Paulo: Atlas, 1999.
- HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais LTDA, 1990.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - Censo 2010. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?codmun=432065>>. Acesso em 23 jun. 2016.
- MAGALHÃES, Cláudio Batista. Memória e identidade: aspectos relevantes para o desenvolvimento do turismo cultural. **Caderno Virtual de Turismo**, Vol. 5, n. 3, 2005, p. 27-33.
- SILVEIRA MARTINS – História da Cidade. Disponível em: <<http://www.ferias.tur.br/informacoes/8209/silveira-martins-rs.html>>. Acesso em 16 abr. 2010.
- TOMAZZONI, Edegar Luis. **Turismo e desenvolvimento regional**: dimensões, elementos e indicadores. Caxias do Sul, RS: EducS, 2009.
- THOMPSON, Paul. **A voz do passado**: história oral. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.
- VÉSCIO, Luiz Eugênio. **O crime do Padre Sório**: Maçonaria e Igreja Católica no Rio Grande do Sul 1893-1928. Santa Maria: Editoraufsm, 2001.

PATRIMÔNIO LINGUÍSTICO, PAISAGEM E CULTURA: abordagem à linguagem do escritor-turista Raul Brandão para uma descrição histórica da Ilha da Madeira

REBELO, Helena

Este artigo baseia-se na comunicação oral apresentada na II Jornada CIERL: Turismo e Culturas Insulares, evento realizado em 2016, no Colégio dos Jesuítas, na Universidade da Madeira. Desenvolve uma reflexão interdisciplinar no domínio dos Estudos Regionais e Locais, ligando, entre outras áreas, Património Linguístico, Estudos de Paisagem e Turismo.

Um turista – se não for reincidente, isto é, repetente – é um viajante que passa de um local familiar, rotineiro e conhecido para outro desconhecido, imaginado e cheio de promessas. Deixa a casa para um quarto, numa hospedaria, numa pensão, numa residencial, num hotel, num hostel, num – terminologia mais recente – “alojamento local”. Substitui, temporariamente, um território e uma paisagem natural ou humanizada por outros relevos, espaços e cenários. Deixa de ver as pessoas com que se cruza diariamente. Confronta-se com alternativos modos de estar e de encarar a vida, marcados por singulares usos, costumes, tradições, etc. Pode mesmo ter de fazer frente a uma nova realidade linguística: ou a outra variedade diatópica



ou a uma outra língua. Após a viagem, terá, forçosamente, uma opinião fundada na sua vivência de turista. Finda a experiência turística, se a contar ou escrever, o relato da viagem pessoal é linguisticamente construído, tornando-se numa história que pode fazer História. Se for escritor (escritor-turista), profissional ou não, a sua produção será comumente considerada Literatura de Viagem. Se não o for, por não se dedicar à Literatura, será um turista-escritor. Poderá não atingir o patamar da produção literária, mas as novas plataformas de comunicação-publicação, facilitadas pela Internet, permitir-lhe-ão atingir a divulgação. Num caso ou no noutro, a escolha do vocabulário, em particular dos adjectivos, é determinante para compreender se o turista apreciou ou não o local que visitou. As suas descrições, sobretudo as paisagísticas, são construções linguísticas pessoais que funcionarão para os leitores (turistas virtuais) como boa ou má publicidade, incentivando ou desmotivando outros a fazerem o mesmo, visitando ou não o local descrito (cf. Tabela 1).

Tabela 1. Linguagem: Turista/ Escritor/ Leitor

Escritor-turista ou turista-escritor	Leitor-turista virtual
Experiência – Vivência	Leitura
Desconhecimento	Desconhecimento
Visão – Apontamentos – Escrita	Reconstrução imaginária
Conhecimento	Conhecimento

Linguagem => a base da história

Fonte: Helena Rebelo, 2019

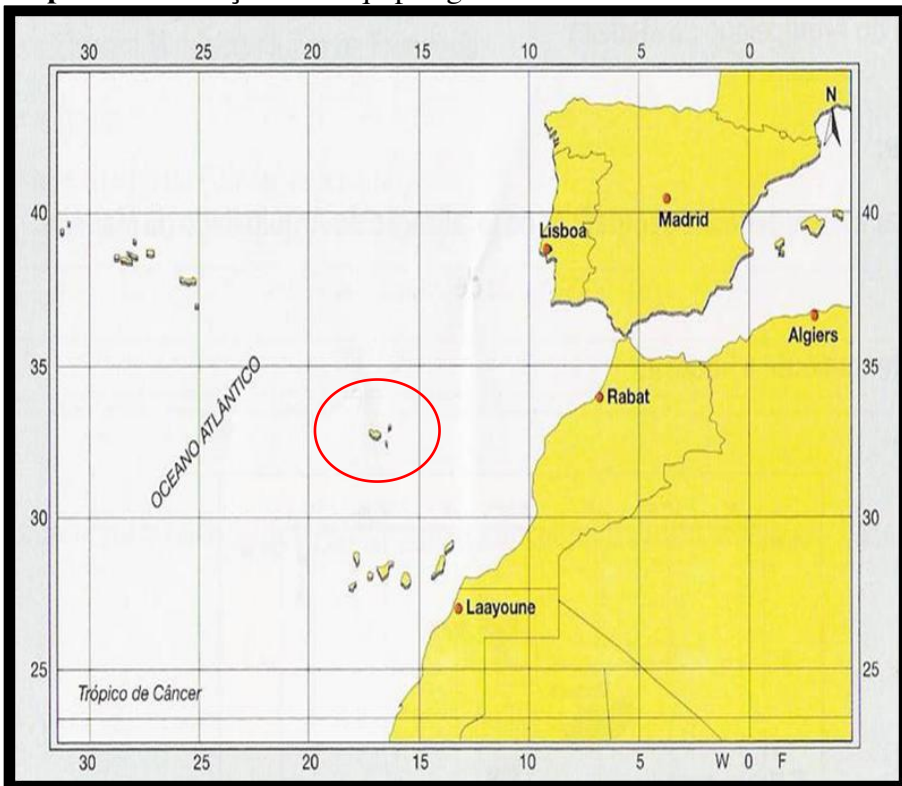
Essas construções linguísticas individuais, baseadas nas experiências pessoais, opõem-se a outras consideradas comuns porque da comunidade e padronizadas como as dos guias turísticos (REBELO, 2017). As de carácter pessoal surgem, normalmente, num momento de “pós-viagem” e as padronizadas situam-se numa fase de “pré-viagem”.



A análise linguística dos relatos dos escritores-turistas e dos turistas-escritores deveria ser determinante para os intervenientes na área do Turismo, mas nenhum agente, nem os políticos responsáveis por esse domínio, parece interessado nisso. Os decisores preferem, por um lado, encomendar descrições forjadas, porque pagas, a figuras públicas (nada credíveis para leitores atentos) e solicitar, por outro, uns inquéritos de resposta fácil (com cruces) para obter dados estatísticos, como a ocupação hoteleira, o número de passageiros de um aeroporto, o número de cruzeiros num ano, etc. Consideram que estes dados dão conta do turismo de um local e do alcance que tem. Ora, a observação dos factos comprova que o que é determinante é a opinião que um turista – sobretudo com a faceta de escritor: seja ele escritor-turista ou turista-escritor – constrói e que divulgará. Logo, a Linguística deveria ter, neste âmbito, um papel determinante. Trata-se da Linguística Aplicada ao Turismo ou a disciplinas afins como o *Marketing*, a Publicidade, os Estudos da Paisagem. Os linguistas deveriam ter uma função crucial para discernir as reais opiniões produzidas que nem sempre são coincidentes com as pretendidas, daí as pagas serem improdutivas. Porque soam excessivamente bem não revelam ser verdadeiras e um potencial turista informado que as leia saberá que não servem de ponto de referência para organizar uma viagem ao local. Mais do que encomendar opiniões, os agentes ligados ao Turismo Local deveriam obter reais opiniões para analisar elementos positivos a incrementar e os negativos a combater. É aqui que interessa considerar, por exemplo, pontos de vista como o de Raul Brandão (2011) que fez História, quando se fala em personagens ilustres que visitaram, no

passado, a ilha da Madeira (cf. Mapa 1. Localização do Arquipélago da Madeira no círculo desenhado), tendo dela deixado um testemunho.

Mapa 1. Localização do Arquipélago da Madeira



Fonte: Extraído de *Espaço Geo. À Descoberta da Madeira. Guia de Aprendizagem*, Porto, Asa, 2006

Porém, no meio académico madeirense, e no jornalístico também, sobressai que as palavras de Raul Brandão sobre a ilha da Madeira, a maior e mais povoada do arquipélago, foram muito negativas e, por isso, a opinião dele é desvalorizada em detrimento de outras consideradas como positivas. Não será por acaso que o escritor português Ferreira de Castro merece algum destaque com a indicação

de “Esquina do Mundo” para o Golden Gate, um café histórico do Funchal, ou que há, numa rua não muito distante, uma estátua para o escritor portuense Júlio Dinis, assim como placas comemorativas para um ou outro escritor que foi passando pelo Funchal, enquanto a presença de Raul Brandão não deixou vestígios palpáveis: nem placas, nem estátuas, mesmo se publicou um livro. Porém, falou das belezas da ilha e, acima de tudo, do Funchal, caracterizando esta cidade como um “anfiteatro”, classificação ainda hoje muito popularmente recorrente em guias turísticos.

Nos últimos anos, a propósito do tipo de pesquisa linguística acima referido, tem-se observado a temática da “paisagem madeirense” para desenvolver investigação sobre o assunto, relacionando-a, sobretudo, com o Património Linguístico e algumas manifestações patrimoniais de outros géneros (natural, cultural, económico, etc.). Consequentemente, a pesquisa que se tem desenvolvido neste âmbito subdivide-se, essencialmente, em dois pontos aparentemente opostos, mas, na verdade, complementares porque um pressupõe a “desconstrução linguística de descrições paisagísticas” e o outro a “construção linguística de descrições paisagísticas”. Podem sistematizar-se do seguinte modo as duas linhas que orientam esta pesquisa.

Realiza-se a desconstrução, pela análise linguística e discursiva, da paisagem idealizada em reportagens dedicadas ao arquipélago que vão saindo em revistas, de vários tipos, com ampla distribuição, em



particular a nível nacional. Tem-se verificado que o discurso é padronizado: as descrições paisagísticas tornam-se bens patrimoniais comunitários. A desconstrução da paisagem, quando idealizada para “inglês ver”, tem interessado porque se multiplicam as descrições de paisagens destacadas nos roteiros turísticos de reportagens jornalísticas, assim como a vertente cultural que lhes está associada. Transmitem uma ideia generalizada da Região Autónoma da Madeira (RAM), coincidindo no modo como é olhada e descrita. A linguagem empregue tende a ser repetitiva. Os termos tradicionais sobressaem. Esta tipologia suscita algumas das questões para as quais se procuram resposta. Com mais tempo, vão comparar-se descrições mais antigas (de há 50, 60 e mais anos) com as mais recentes e registar marcas do património que desapareceu ou está a desaparecer. A escrita profissional de guias ou jornalistas dedicados ao turismo ganha contornos sedutores para corresponder às intenções de quem terá encomendado a reportagem ou de quem a terá patrocinado. A linguagem serve, então, para “vender” paisagens e cultura. É essencialmente para desmistificar isso que se desconstroem as descrições idílicas, inclusive as imagens paradisíacas. Por exemplo, a paisagem do Curral das Freiras vista da Eira do Serrado aparece, nessas descrições, sempre límpida e sem qualquer nuvem, mas é sabido que, muitas vezes, não se vislumbra o vale porque está “forrado”, o que não vem referido nas reportagens. Porém, deveria vir por ser essa paisagem “fantasmagórica”, de nevoeiro mais ou menos denso, que também tem



o seu encanto, havendo turistas que a apreciam, embora impeçam a vista panorâmica do Curral das Freiras.

Relativamente ao plano da construção linguística, empreende-se a construção da paisagem individual, solicitada a falantes locais desafiados a descreverem o que a visão lhes transmite, pela descrição espontânea e impressionista, com gravação e passagem do discurso oral para a escrita, podendo a descrição oral e a correspondente transcrição virem acompanhadas de fotografia ou de desenho, sendo este realizado por crianças que ainda não sabem escrever. Esta vertente da investigação permite entender que cada indivíduo reconstrói a paisagem que observa à sua maneira. Os indivíduos, habitantes locais, são desafiados a gravarem uma descrição de uma paisagem familiar em alguns minutos, de modo espontâneo e sem qualquer preparação. Aqui, as questões também são muitas. O que vê cada um? O que destaca? Que nomes dá ao que contempla? O que há de caracteristicamente regional? Neste exercício, pretende-se, posteriormente, analisar o discurso individual de um olhar não treinado, procurando observar a linguagem que é usada e os termos regionais que dela se destacam. O facto de a gravação vir transcrita possibilita entender os ténues laços dos dois registos linguísticos: o oral e o escrito, para os confrontar com as descrições dos profissionais de turismo (guias e jornalistas) que reconstróem uma paisagem à medida do turista, não tendo o mesmo olhar que o autóctone. As imagens fotográficas que complementam as descrições individuais para essas construções também são alvo de



atenção porque, frequentemente, não “idealizam” (focando, embelezando, etc.) o que dão a ver e que consta da descrição pessoal realizada. Nestas produções descritivas, destacam-se, nomeadamente, os nomes dos lugares (Por exemplo, no centro do Funchal, fala-se na “casa da luz” para a Empresa de Electricidade e é interessante pensar que “a luz pode ter casa” ou no “mercado dos lavradores” – numa terra onde não parece haver “lavradores”, já que o termo nem é muito usado, aparecendo mais o de “vilão”).

Assim sendo, seguindo estes dois planos (construção e desconstrução linguísticas), procura-se olhar para a paisagem regional (natural, cultural, etc.) existente através da linguagem, ou seja, as “paisagens linguísticas” que não correspondem forçosamente à paisagem exterior porque aquelas são representações desta e, por isso, apresentam variação. Observam-se os modos como é “vista” (a paisagem parece sempre implicar visão e contemplação) através da linguagem verbal, desejando estudar o Património Linguístico Regional, nomeadamente por meio das representações paisagísticas. É, sobretudo, no âmbito deste segundo ponto, o das “construções paisagísticas individuais” que se insere o presente artigo sobre a linguagem que Raul Brandão usou para descrever a Madeira da década de 20 do século XX, que ele visitou após ter passado algum tempo nos Açores. O testemunho de Raul Brandão situa-se nesta vertente da “construção linguística” porque é a sua “visão” (termo usado no subtítulo dedicado à ilha da Madeira, em *Ilhas Desconhecidas*) que



importa estudar para verificar, pela linguagem empregue, se é realmente negativa a ideia da ilha da Madeira por ele transmitida, o que é, repetidamente, dito em conversas informais com madeirenses que conhecem a obra ou ouviram falar dela. Um turista-escritor pode “vender” um paraíso, mas apenas o fará se a sua experiência for positiva, independentemente das campanhas publicitárias pagas pelos agentes ligados ao Turismo. Que visão transmitiu Raul Brandão da Madeira, enquanto ilha, e do Funchal, como capital desta? Será apenas negativa, como se costuma ouvir dizer? Por que razão é oficialmente “apagada”? A sua “visão” não será tão valiosa como a de outros escritores-turistas que passaram pelo arquipélago? Pode a linguagem de Raul Brandão, do século XX, ajudar a “vender” o destino Madeira, cem anos depois?

O Turismo, as campanhas publicitárias e o turista: linguagens coincidentes?

No século XXI, na ilha da Madeira, o turismo tem múltiplas vertentes e vive-se uma fase de massificação em que a cultura pode ter um papel relevante a jogar na diferenciação turística. Há quem já conheça as paisagens e o património, necessitando de outros elementos para regressar ao destino. Para quem vem pela primeira vez, tudo é diferente. Os guias escritos têm, então, relevância porque aconselham, orientam, conduzem os visitantes que se lançam no desconhecido com essas recomendações (Rebello, 2017). Verifica-se que está quase tudo

nas palavras e importa, por isso, estudar a linguagem desses guias turísticos, dos desdobráveis, dos mapas, etc. Os intervenientes na construção do discurso turístico são essencialmente três: promotores, publicitários e turistas (cf. Figura 1).

Figura 1. Esquematização dos intervenientes na construção do discurso turístico

PROMOTORES (INTENÇÃO)	Divulgar um destino	Vender um “paraíso” LUCRO
PUBLICITÁRIOS (PREOCUPAÇÃO)	Colorir uma realidade	Escolher as palavras LUCRO
TURISTAS (VIVÊNCIA)	Viver a experiência IMPRESSÕES	<u>Relatar a vivência</u> <u>VISÃO=OPINIÃO</u>

Fonte: Helena Rebelo, 2019

Quem promove e paga a feitura de campanhas publicitárias quer divulgar um destino porque a intenção é marcadamente económica: o lucro da “venda” de um lugar essencialmente para passar férias. Para isso, é indispensável contactar especialistas, normalmente publicitários, que vão transformar aquele lugar num autêntico “paraíso” (espaço maravilhoso e virtual), dando cor à realidade. Para que esta campanha se faça, será indispensável escolher muito bem as palavras das descrições. Também poderá organizar-se com imagens ou música, mas



a linguagem verbal é indispensável para quem tem a preocupação de lucrar com a idealização de um território que terá de cativar o visitante, o turista. A experiência deste será determinante para o sucesso das campanhas publicitárias. A realidade que vai encontrar terá de corresponder minimamente à descrição idílica que lhe fizeram. Se houver um desfasamento entre ambos, a sua opinião negativa contaminará qualquer campanha futura.

A intenção de repetir (ou não) a experiência depende da correspondência entre a antevisão (facultada pelos guias e as campanhas) e a da vivência. A (re)construção de um local por um indivíduo será sempre ou positiva (desejando repetir a experiência) ou negativa (não pretendendo repetir a experiência). Por exemplo, o relato de Raul Brandão em *Ilhas Desconhecidas*, datado de 1924-1926, é tido como pouco elogioso da ilha da Madeira. Contudo, uma leitura atenta das suas impressões, fundadas na visão, revelam que o seu posicionamento não é assim tão depreciativo quanto se diz ser. As palavras que emprega para descrever elementos madeirenses: as paisagens, a cultura, o património, o clima e as pessoas do século XX evidenciam uma evolução do seu ponto de vista, havendo detalhes muito positivos, em particular no início da estada, e outros negativos, no fim dela. Esta dualidade revela a autenticidade da opinião dada livremente e não encomendada. Analisam-se as suas construções linguísticas relacionadas com a ilha da Madeira para entender que tudo está nas palavras, nomeadamente nos adjectivos qualificativos.



Vindo dos Açores, com um clima diferente do madeirense, Raul Brandão deseja encontrar luz, na Madeira. Escreve-o explicitamente. Ao permanecer na ilha, encontra-a. Descobre, então, que a luz madeirense é quente e ele anseia por uma “luz fria”: a do Norte de Portugal, remetendo para a infância. Tudo parece estar nas qualidades da luz. Os dois atributos opostos fazem com que haja uma precisão distintiva que vai determinar a opinião do escritor-turista. Aprecia, todavia, alguma natureza da ilha. Gosta tanto que põe a hipótese pessoal de morrer na Madeira (2011, 194): “uma casinha perdida dentro da floresta (...) para acabar a vida ignorada (...) mergulhando a minha velhice friorenta na luz radioactiva e estendendo o meu cansaço à sombra das árvores (...)”, “a cidade, em baixo, cheia de lumes, lembra uma maravilhosa constelação”, “cismo e olho”, “vem-me uma saudade... (...) Tenho saudades do Inverno.”. Raul Brandão encontra o que procurava: luz, mas não do tipo de luz que pretendia (luz fria), uma vez que, na Madeira, a luz é quente. Os qualificativos são, então, imprescindíveis para compreender o que os turistas desejam, resta saber interpretá-los e essa tarefa será a dos linguistas que podem ajudar na promoção turística de um local em que interessam descrições reais e não artificiais. Quem, dos leitores de Raul Brandão, mais precisamente *de Ilhas Desconhecidas*, procurar “luz quente” ficará com vontade de conhecer, pessoalmente, a ilha da Madeira e confrontará a construção linguística do escritor com o seu próprio discurso, reconstruindo as descrições, baseando-se na sua experiência.



Os qualificativos nas descrições linguísticas de Raul Brandão sobre a ilha da Madeira

Como ficou dito, um turista é um viajante que deixa um local, normalmente o da residência permanente, para outro que vem conhecer – descobrir – ou por lazer ou por outro motivo qualquer, como os profissionais (no último quartel do século XX, a Madeira viu chegar muitíssimos docentes continentais) ou os motivados por doenças (no século XIX, os ares madeirenses eram recomendados para curas de diversos males). A divulgação das experiências relatadas dará a um pequeno ou grande público, depende do alcance mediático do divulgador, a sua visão do local que “experimentou”. Nos séculos XIX e XX, eram sobretudo figuras públicas: escritores, políticos, etc., que, de passagem pelo arquipélago em viagens transatlânticas, transmitiam impressões do local em relatos, de viva voz, a próximos ou a outras figuras importantes. Acontecia, não raras vezes, que as escreviam, *a posteriori*, em livros, a partir de notas que iam tirando *in loco*. Assim sucedeu com Raul Brandão, em 1924-1926. Isso ainda acontece no século XXI, em 2019, e continuará, decerto, a acontecer, mas a tipologia das figuras públicas de referência alterou-se. Hoje, importam as opiniões de jogadores de futebol, músicos, artistas de diversas áreas que aparecem na televisão, etc. Há também campanhas de promoção cinematográficas. São-no, por exemplo, os mais recentes filmes de Woody Allen, pago para realizar uma produção cinematográfica num determinado local. Aliás, há uns anos, surgiu a ideia de o contratar para promover Lisboa ou o Porto, mas a contrapartida financeira exigida pelo realizador americano era tão elevada que a ideia depressa morreu. Recentemente, o Porto Santo, a menos povoada ilha do arquipélago



madeirense, foi um local de realização de um filme português, com um final trágico, tendo, apesar disso, conseguido patrocínios locais para a promoção turística. Estes meios juntam-se à divulgação realizada pelas agências de viagem, com catálogos, brochuras, desdobráveis, etc. Além disso, existem também outros como a Internet, os eventos desportivos, etc. Cabe dizer que a divulgação que cada turista faz de um local pode aumentar ou diminuir a valorização do local que “descobriu”, fazendo com que outros venham (porque é relatada uma experiência tendencialmente positiva) ou não venham (porque há uma experiência marcadamente negativa a ser transmitida).

Assim, a maior publicidade de um local continua a ser o contar as experiências, a vivência “de boca a orelha” (Não será de “boca a boca”, como se costuma dizer.). Este é o melhor meio publicitário porque considerado verdadeiro: conta quem sabe e esteve lá. Como ficou claro, o relato escrito por Raul Brandão sobre a ilha da Madeira é tido como negativo, ainda hoje, por muitos madeirenses, mas lendo e relendo as páginas que escreveu sobre a ilha não é a ideia com que se fica. É o que se vai procurar demonstrar, através da síntese de uma análise linguística realizada. O texto deste turista-escritor é descritivo e marcado por uma evolução (do prazer de descobrir ao cansaço por já conhecer), devido a diversos condicionamentos como o fim da viagem e o desejo de regressar a “casa”.

Antes de mais, nas suas palavras, há vestígios do Património Cultural e do Património Linguístico Madeirense, dando a conhecer o que é característico e individualizante do local, das pessoas, das paisagens, etc. Já em 1924-1926, a par dos vocábulos portugueses do nível comum, dá conta de termos especificamente madeirenses que, em 2019, ainda se usam. É o caso de: “socalcos” – “poios”, “água” –

“levada”, “lavradores” – “vilão”, “palácios” – “quintas” e “casas colmadas”. Refere designações apenas locais (regionalismos) como “semilha” (“cestas de batata-doce ou de semilha (a grafia é distinta da empregue no século XX, mas pode evidenciar um pormenor de pronúncia, já que a fonética do [i] madeirense, em alguns contextos, é particular)”. Há, no entanto, elementos que têm hoje designações locais que ele não menciona. No século XX, um madeirense não emprega “povoaçõezinhas” ou “aldeiazinhas”, mas usa “sítios”, “lugares”, “freguesias” para referir os locais da sua terra. Dificilmente falará de “gelosias” (“em gelosias ciumentas”), preferindo “tapa-sóis” ou “bilhardeiras”. Quanto ao domínio cultural, fica-se a saber que tipos de transporte havia no século XX e que, em grande parte, desapareceram no XXI. Indica a “rede”; fala em “boieiro”, “carro de bois” / automóvel (Funchal), em “barca”, em “cesto de verga que o homem guia, impele ou detém, manobrando com os pés” e em “cursões” (corça/ corsa), entre outros. Verifica-se, então, que o património, linguístico e cultural, identificado por Raul Brandão subsiste, quase todo, um século depois, pois é referenciado em 2019, como se comprova com “poios”, “levadas”, “lugares, sítios, freguesias”, “palácio, quintas” e “casas de colmo”, “vilões”, “batata/ semilha”, “carros” (automóveis e autocarros), “carros de cesto” (carro de vimes) e “carreiros”: termos familiares a qualquer residente na ilha da Madeira no século XXI. As descrições linguísticas da autoria de Raul Brandão são riquíssimas para a investigação sobre o Património Linguístico e Cultural madeirense. Decidiu-se começar por analisar os adjectivos que o escritor-turista emprega para responder à questão de fundo: Até que ponto estes elementos linguísticos aparentemente dispensáveis (os adjectivos são, por regra, considerados como acessórios) se tornam imprescindíveis ou facultativos nas



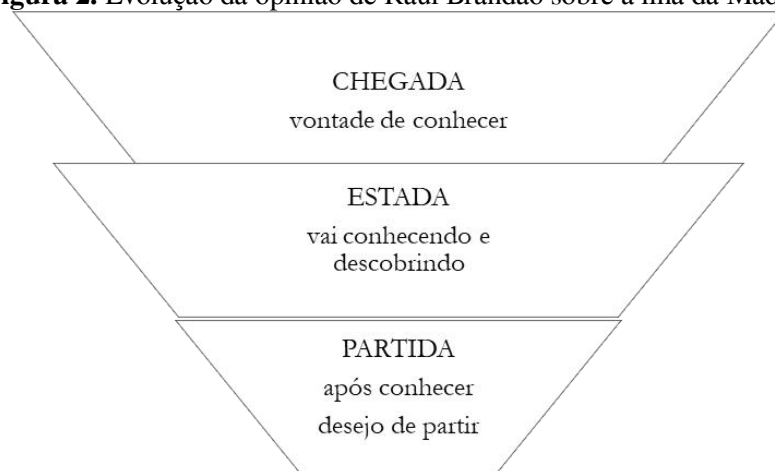
descrições paisagísticas e na opinião turística que este escritor-turista emite?

Começando pelo título da obra (*Ilhas Desconhecidas*), observa-se que “desconhecida” indica não o ponto de vista dele depois da viagem, mas antes dela ocorrer porque “não as conhecia” e “nunca as tinha visitado”. É esta a situação em que se encontrará a maioria dos leitores da obra, ficando a conhecer as ilhas açorianas e a da Madeira através do intermédio de Raul Brandão. A opção por determinados qualificativos condiciona a visão do turista, recorrendo a um juízo ou positivo ou negativo. Por exemplo, nas revistas da Transportadora Aérea Portuguesa, numa campanha publicitária registada em 2016 – cujo texto principal da campanha era: “Descubra a Madeira/ MADEIRA/ Alguma vez visitou uma ilha encantada? Praias de areia vulcânica, piscinas de água salgada, experiências únicas e uma exuberante Floresta Laurissilva. Descubra como um vulcão deu lugar a um paraíso.” – a ilha da Madeira é apresentada como “encantada”, isto é, “que tem encanto” porque é “mágica” (foge à realidade, apontando para o sonho, o mundo onírico). É apresentada como um território onde a rotina não existe porque se coloca num mundo de encanto e magia. Os dois qualificativos (o da publicidade e o do título do livro de viagem) dão ao leitor a possibilidade da descoberta (positivo: “encantada” – “que tem encanto” / negativo com o prefixo “des-”: “desconhecida” – não conhecida, nunca vista), procurando atraí-lo. Reencontram-se os dois lados nas palavras de Raul Brandão em *Ilhas Desconhecidas*, já que, em 1924, de barco, viajando dos Açores para o Continente, contacta com a ilha da Madeira no fim da viagem (viagem com dois sentidos: “visita turística”

e “a própria vida”). Observando a linguagem apresentada, sublinha-se uma evolução da opinião de Raul Brandão que é marcada por um decrescendo (cf. Fig. 2).

Pelo relato, sabe-se que o barco chega à ilha ao anoitecer, a 13-08-1924 e que fica duas semanas. Como num diário, o autor descreve o que fez a 14-08-1924, 15-08-1924 e 24-08-1924. Se as primeiras descrições são detalhadas, as últimas aglutinam dados, nomeadamente localidades. Como escreveu o texto final a partir de notas, há pormenores que falham: troca, por exemplo, a sequência entre Jardim do Mar e Paul do Mar, logo de início. A partida da ilha dá-se a 29-08-1924, também por mar. Raul Brandão é um turista aparentemente solitário que vai dando conta dos locais que visita, mas a sua qualidade de escritor fará com que seja um escritor-turista bastante preocupado com a obra estética porque o discurso é marcadamente para dar a ver. Neste texto com cerca de cem anos, verifica-se que a realidade o tocou e a descrição que faz dela é uma reconstrução em que os adjectivos dão conta do texto literário que produz com descrições paisagísticas. A visão da ilha da Madeira que transmite é dupla: negra e colorida, descrendo-a como tal. Delineia os espaços e as pessoas, caracterizando-os. A linguagem é usada para realçar o que o impressionou, positiva e negativamente. Seria importante averiguar, na imprensa escrita da época, o impacto das palavras publicadas pelo escritor-turista, mas esse é outro estudo a fazer. A visão da Madeira deste escritor-turista evolui ao longo de três fases: chegada, estada e partida, correspondendo a estada à saturação.

Figura 2. Evolução da opinião de Raul Brandão sobre a ilha da Madeira

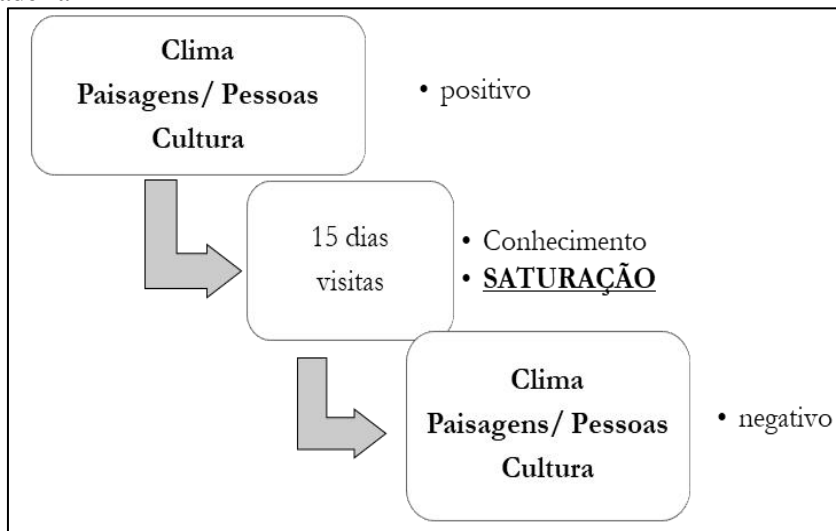


Fonte: Helena Rebelo, 2019

De momento, da análise linguística do relato, compreende-se que as expectativas de Raul Brandão não foram completamente alcançadas. Porém, ele gostou tanto da ilha que pôs a possibilidade de, aí, ficar a viver e permanecer para morrer. Apenas quem aprecia um determinado local pode colocar esta hipótese. Logo, a ideia disseminada de que a visão de Raul Brandão é completamente negativa não é verdadeira. O que é curioso é verificar que a opinião negativa de Raul Brandão se prende com o turismo estrangeiro da Madeira, sobretudo na cidade do Funchal, do século XX. Em particular, tem a ver com a influência dos ingleses no território e da sobrevalorização dessa língua estrangeira, assim como da política turística dos agentes desta área económica na época. Em suma, a descoberta da ilha por Raul Brandão permitiu-lhe construir uma visão, uma impressão, uma opinião, passando por uma evolução que fica registada pela saturação da vivência (cf. Figura 3). O escritor-turista Raul Brandão vai do desconhecido para o conhecido, indo, progressivamente, do positivo

para o negativo, sublinhando, no entanto, muitos dados positivos da ilha, apesar do cansaço que revela sentir pelo desejo que tem de regressar a casa.

Figura 3. Evolução do posicionamento de Raul Brandão face à ilha da Madeira



Fonte: Helena Rebelo, 2019

Há, por isso, citações que ilustram esta dualidade. Algumas emitem um juízo favorável como na descrição genérica do primeiro confronto com o local em que as cores indicam também uma gradação evolutiva (do cinzento ao doirado e do doirado ao índigo): “Nunca mais me esqueceu a manhã virginal da Madeira, e as cores que iam do cinzento ao doirado, do doirado ao azul – índigo – nem a montanha entreaberta saindo do mar diante de mim, a escorrer azul e verde...” (2011, 179). Outras expressam juízos desfavoráveis como na que continua a anteriormente indicada com a primeira impressão: “E a costa caminha, direito a mim, cada vez mais violenta e mais negra. Mete medo.” (2011, 180). Os adjectivos servem para realçar estes juízos



aparentemente opostos, mas de algum modo complementares porque raramente se gosta ou desgosta, totalmente, de uma realidade local (cf. Tabela 2). Frequentemente, numa crítica negativa, podem surgir dados positivos, sendo o contrário também viável.

Tabela 2: Breve levantamento de citações com juízos positivos e negativos

	JUÍZO POSITIVO	JUÍZO NEGATIVO
CLIMA	“Tudo me surpreende: o calor, a luz forte” (181), “na Madeira todos os climas são possíveis, desde o do Norte, cheio de frio, até ao tropical – e recolho uma variedade de quadrinhos que só eles formariam um volume compacto...” (187)	“começa a erguer-se diante de mim uma coisa azulada e indistinta com uma grande nuvem cinzenta acachapada em cima” (180), “o céu da Madeira anda quase sempre nublado” (183).
PAISAGENS	“vão aparecendo casinhas isoladas entre jardins, e as largas folhas das bananeiras ainda em botão roxo ou onde pende já todo o regime amadurecido. Lá do alto descobre-se enfim o majestoso anfiteatro” (183)	“Esta paisagem não se contenta com duas ou três árvores, o ar fino e pouco azul derretido: é exigente e pesada. É materialista e devassa. Ao mesmo tempo é bela. (...) as palavras pouco exprimem nestes casos.” (184)
PESSOAS	“Uma luzinha se acende na imensa solidão e na mancha cada vez mais opaca. É o homem, subvertido, duas vezes isolado entre a montanha e o mar. É uma alma. E essa pequenina luz humana chega a ser para mim extraordinária de grandeza: é uma estrela que me faz cismar.” (181)	“Surgem homens com grandes chapéus de palha para vender bordados, colares falsos de coral, cestos de fruta” (195)
CULTURA	“Para viajar no interior da Madeira só há dois processos cómodos – o da rede suspensa por uma vara às costas de dois homens, que caminham apegando-se a paus, e o carro de bois. Mas a rede faz sono, o carro é melhor.” (187)	“Todas as noites não pude pregar olho. Duas, três horas sem dormir. Na rua passam guitarras e rodam automóveis com mulheres. A noite é uma volúpia e o ar deste clima tropical uma carícia logo que desaparece o Sol.” (185)

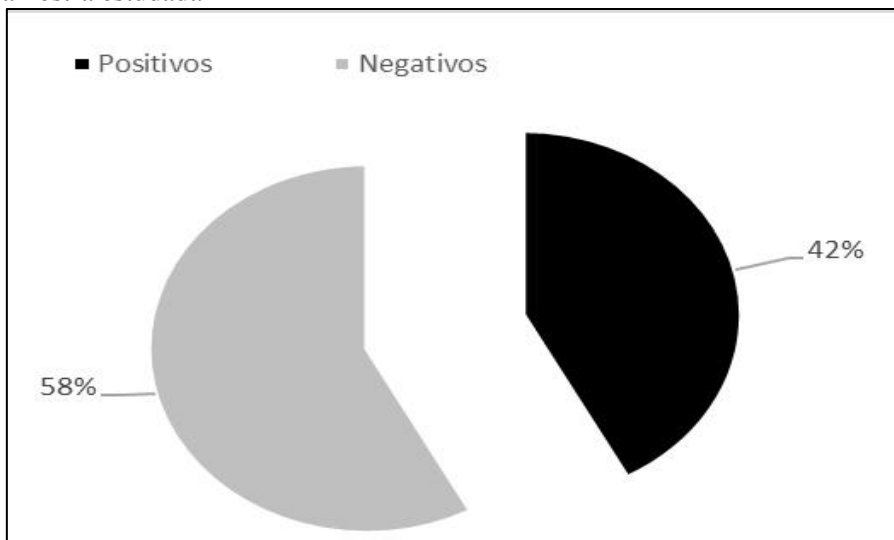
Fonte: Helena Rebelo, 2019



Realizou-se um exercício linguístico, para uma amostra. Para a constituir, extraíram-se, aleatoriamente, alguns excertos sobre o “clima”, as “paisagens naturais” (paisagens), as “paisagens humanizadas” (as pessoas) e a “cultura”, a fim de se contabilizarem os adjectivos presentes em função do valor que adquirem no contexto em que são usados. O breve levantamento desses elementos linguísticos para a ilha da Madeira da tabela 2 comprova a existência de alguns com cunho positivo para a valorização, com, por vezes, sobrevalorização da realidade descrita, e outros com um pendor negativo destinado a desvalorizar os elementos visionados. Não se faz aqui um estudo estatístico como o que ocorre, por exemplo, em “Reflexões sobre o uso do adjectivo na Gazeta de Lisboa (1715-1815)” de Susana Fontes, nem uma análise com revisão bibliográfica como em “O papel do adjectivo na construção da metafunção interpessoal” de Jane Suely Souza de Araújo. A intenção, aqui, não é desenvolver teoria sobre o assunto, já que muitas são as obras gramaticais de referência que abordam esta classe de palavras. Indicam-se, a título exemplificativo, *Moderna Gramática Portuguesa* de Evanildo Bechara, *Gramática da Língua Portuguesa* de Pilar Vázquez Cuesta e Maria Albertina Mendes da Luz, *Nova Gramática do Português Contemporâneo* de Celso Cunha e Lindley Cintra, *Gramática da Língua Portuguesa* de Maria Helena Mira Mateus *et al.* e *Gramática da Língua Portuguesa* de Mário Vilela. O que se pretende é observar o uso dos adjectivos em contexto para expressar um juízo de valor. Através desta classe de palavras (e não só), Raul Brandão ou valoriza e sobrevaloriza (juízo positivo) a realidade madeirense que descreve ou a desvaloriza (juízo negativo).

Verifica-se que estas duas apreciações recaem sobre os mesmos elementos: clima, paisagens, pessoas e cultura (cf. Figura 3 e tabela 2). No cômputo geral, das citações extraídas aleatoriamente do texto de Raul Brandão (cf. tabela 2 e gráfico 1), para a totalidade dos adjetivos registados relativamente ao binómio positivo/ negativo, contabilizam-se 42% para o lado positivo e 58% para o negativo. A distância, quanto à percentagem, entre uns e outros não é grande: uma diferença de 16%. Verifica-se que tanto uns como os outros surgem, por vezes, nos mesmos excertos, lado a lado, como se o escritor-turista conseguisse extrair sempre o bom e o menos bom de algo.

Gráfico 1. Percentagens de qualificativos positivos e negativos registados na amostra estudada



Fonte: Helena Rebelo, 2019

Deste exercício, conclui-se que 1) os adjetivos, frequentemente tidos como desnecessários, se tornam indispensáveis numa construção linguística dedicada ao Turismo porque podem designar vivências



completamente distintas (cf. “luz quente”/ “luz fria”); 2) a realidade local madeirense atrai e repela o escritor-turista; 3) no que toca às pessoas e às paisagens, acentua-se o lado negativo apenas quando ele se refere à vertente urbana interligada com o Funchal citadino e o positivo para a rural, numa visão dual ou dupla: dentro e fora do Funchal. Posto isto, discorda-se de quem apenas vê no relato de Raul Brandão uma crítica negativa à ilha da Madeira.

O escritor-turista chega a propor que o destino Madeira se torne um lugar de cura para crianças continentais (de Lisboa) doentes, que as entidades competentes deveriam enviar para este território. Nas suas descrições linguísticas, os adjectivos, ou grande parte deles, são essenciais e não acessórios. Considera-se que, com eles, apresenta uma visão complexa, dando conta do que gosta e não gosta, havendo uma certa honestidade, já que o discurso não lhe foi encomendado. É genuíno, mesmo se o texto é uma construção literária: uma visão pessoal com valor estético, quase uma “pintura linguística” pelo colorido dado, sobretudo, pelos adjectivos.

No século XXI, o Turismo e as entidades responsáveis pelo sector têm muito a aprender com relatos como o de Raul Brandão. Em vez de contratarem artistas a quem pagam para, nas páginas pessoais da Internet, “dizerem bem” do arquipélago ou de pedir a turistas à chegada ou na partida para responder a inquéritos de cruzinhas, deveriam analisar relatos linguísticos explicativos para compreender o que correu bem e o que correu mal, agindo, politicamente, em conformidade. Para isso, é necessária a análise linguística dos “testemunhos” reais que se possam recolher. Uma experiência turística num local terá sempre duas



vertentes (positiva/ negativa). Esconder a que menos interessa impossibilita a aprendizagem. Acredita-se que a Linguística tem um papel decisivo a desempenhar na área do Turismo, nomeadamente na criação e na análise de ferramentas que compilem opiniões de turistas. Torna-se imprescindível estudar as circunstâncias do turista (idade, estado de saúde, entre outros parâmetros), a motivação, as expectativas, as experiências, a duração da permanência, etc. Compreende-se isso ao analisar a linguagem do relato de Raul Brandão. É, claramente, condicionada pelo facto de ele ser idoso, de estar no fim da viagem marítima (e da própria vida), de querer luz, mas “fria”, sendo o clima da Madeira, concentrado no Funchal, onde passou mais tempo, excessivamente “quente” para ele, daí preferir o campo. Não aprecia o turismo inglês e sente um apelo saudosista muito forte para regressar a casa (também metáfora da “infância”). Não será por acaso que a última palavra do relato da viagem é “Portugal” (para significar o “Continente Português” de onde é, sem incluir as ilhas, os dois arquipélagos portugueses por onde tinha andado a viajar).

REFERÊNCIAS

ARAÚJO, Jane Suely Souza de “O papel do adjetivo na construção da metafunção interpessoal”, *Língua Portuguesa, Estudos Lingüísticos*, vol. II, DIOS, Ángel Marcos (ed), Salamanca: Ediciones Universidad de Salamanca, 2014, pp. 107-118.

BECHARA, Evanildo, *Moderna Gramática Portuguesa*, Rio de Janeiro: Lucerna, 2002.

BRANDÃO, Raul, “Visão da Madeira”, *Ilhas Desconhecidas. Notas e Paisagens*, Lisboa: Quetzal, 2011, pp. 179-199.

CUNHA, Celso e CINTRA, Lindley, *Nova Gramática do Português Contemporâneo*, Lisboa: Sá da Costa, 1989.

Espaço Geo. À Descoberta da Madeira. Guia de Aprendizagem, Porto, Asa, 2006.

FONTES, Susana, “Reflexões sobre o uso do adjetivo na *Gazeta de Lisboa* (1715-1815)”, *Língua Portuguesa, Estudos Lingüísticos*, vol. II, DIOS, Ángel Marcos (ed), Salamanca: Ediciones Universidad de Salamanca, 2014, pp. 383-398.

MATEUS, Maria Helena Mira *et al.*, *Gramática da Língua Portuguesa*, Lisboa: Caminho, 2003.

REBELO, Helena, “Paisagens Turísticas da Ilha da Madeira como Construções Linguísticas: Bens Patrimoniais Comunitários?”, in *Estudos de Paisagem*, Julho de 2017, Instituto de História Contemporânea da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, vol II, 2017, pp. 160-177.
<https://ciplisboa2017.wordpress.com/programa/>

VÁZQUEZ CUESTA, Pilar e Maria Albertina Mendes da Luz (1988), *Gramática da Língua Portuguesa*, Lisboa: Edições de 70.

VILELA, Mário (1995), *Gramática da Língua Portuguesa*, Coimbra: Almedina.

https://pt.wikipedia.org/wiki/Raul_Brand%C3%A3o, consultado a 14-10-2016.

RESURGIMIENTO DEL TURISMO EN IBIZA, ESPAÑA (1939 - 1958)

RAMÓN-CARDONA, José
SÁNCHEZ-FERNÁNDEZ, María Dolores

En la actualidad, Ibiza tiene más de 144.000 personas residiendo en los 572,56 km² de superficie de la isla, según datos del Instituto Nacional de Estadística (INE), y conviven con tres millones anuales de turistas, cuya presencia se concentra principalmente en los meses de la temporada alta (mayo a octubre). El desarrollo turístico ha causado cambios drásticos, habiendo un antes y un después del turismo en el paisaje, la economía y la sociedad local. Del siglo de historia que tiene el turismo en la isla, las primeras épocas son fundamentales para entender la evolución posterior, la situación presente y la imagen de Ibiza en el exterior.

Durante el primer tercio del siglo XX se produjo la aparición del turismo como sector económico, aunque con un peso marginal en la economía local y la inmensa mayoría de los residentes no se implicaron en el sector (Ramón & Serra, 2014b), siguiendo con las actividades previas (principalmente agricultura y ganadería). Tras la debacle que representó la Guerra Civil Española, seguida por la II Guerra Mundial y los años de embargo internacional, el turismo consiguió resurgir, esta vez para dominar la economía de la isla. Son catorce años los necesarios para recuperar los niveles anteriores a la Guerra Civil, pero la pobreza experimentada hace que el nivel de implicación de la

población sea muy superior y el desarrollo muy acelerado. Este periodo coincide con la fase de implicación del ciclo de vida del área turística descrito por Butler (1980) y en Ibiza puede considerarse que esta fase llega hasta la abertura del aeropuerto en 1958 (Ramón & Serra, 2014a).

Según datos del INE referentes a los censos de la época, la población de derecho era de 35.441 habitantes en 1940 y de 34.339 habitantes en 1960, dando como resultado una pérdida de población del 3,11% vía emigración. La pobreza de la posguerra forzó la emigración y la agricultura para la exportación y el turismo no eran suficientemente importantes como para evitar la salida de población. Los municipios con datos menos negativos son los dos con presencia del incipiente turismo, Ibiza ciudad y Sant Antoni. Los testimonios de la gente hacen pensar que los años de la guerra y la postguerra fueron la época más dura de todo el siglo XX para los ibicencos, sufriendo fuertes restricciones de bienes y servicios. Esta es la última etapa de la historia de la isla en que el sector primario es predominante en la economía local, a pesar de que mucha población, especialmente jóvenes, se implican en el nuevo sector de forma muy entusiasta.

El objetivo de este capítulo es describir la evolución del turismo en los años cuarenta y cincuenta, intentando entender las actitudes de los ibicencos y los motivos que les llevaron a implicarse en el nuevo sector económico. Cabe indicar que a partir de los años cincuenta las fuentes documentales aumentan significativamente por dos motivos: la cercanía temporal facilita que las personas que vivieron esa época sigan vivas, y existe un aumento de las personas conscientes de la trascendencia de documentar ese momento y la sociedad local.

Este hecho permite disponer de mayor información para entender la sociedad local, aunque siempre con las limitaciones que conllevan las fuentes secundarias y los testimonios de personas de edad muy avanzada basados en recuerdos de su juventud.

Resurgimiento del Turismo

Entre finales de los años cuarenta y finales de los cincuenta se produce la recuperación de los avances alcanzados en los años treinta y perdidos con la Guerra Civil Española, la II Guerra Mundial y la posguerra, y se crea un potente sector turístico que a finales de los años cincuenta ya no sólo es importante para la economía local sino que se está convirtiendo en la principal fuente de ingresos de la isla (Cirer, 2004). En un estudio publicado en *Diario de Ibiza* en el año 1956, y referente a 1955, se cuantificaban unos ingresos netos por turismo de más de 41 millones de pesetas, mientras que los ingresos por exportaciones sobrepasaban ligeramente los 37 millones de pesetas (Ramón, 2001).

Entre 1936 a 1950 se produjo un paréntesis provocado por la Guerra Civil Española, la II Guerra Mundial y los primeros, y más duros, años de posguerra, embargo internacional y política autárquica. A su vez se pueden diferenciar dos partes dentro de este periodo: de 1936 a 1946 los avances del periodo 1931-1936 se hunden, y sólo queda alguna pensión abierta y la presencia esporádica de algún extranjero. A partir de 1946 se producen intentos de recuperar lo que se ha perdido a causa de las guerras, a pesar de los fuertes problemas económicos y legales que padece el sector. El esfuerzo de los

empresarios locales y la relajación de diversas normativas permitieron que en 1950 se recuperaran las cifras de 1935.

A partir de 1950 el sector turístico recupera y continúa por la senda que había iniciado antes de la Guerra Civil: aumenta la oferta de plazas, regresan los artistas e intelectuales que abandonaron la isla en 1936 y aparecen los beatniks (un movimiento contracultural antecesor de los hippies de los sesenta). Esta década se caracteriza por el liderazgo turístico y cosmopolitismo de la bahía de Sant Antoni, capital de facto de la isla, y por el predominio de los turistas franceses, más acostumbrados a viajar por libre que otras nacionalidades europeas. A partir de 1955 aumenta el crecimiento de la llegada de turistas a causa del establecimiento de líneas directas con la península durante el verano. En 1958, con la apertura del aeropuerto se produce un nuevo aumento en la velocidad de crecimiento del sector y un cambio en el tipo de turismo que llega a la isla, empezando el turismo de masas que viaja con paquete turístico (Cirer, 2004).

La agricultura se recuperará en esta época, llegando a los niveles de antes de la guerra en 1950 (Cirer, 2004) y viviendo una buena década en los cincuenta. Pero a finales de esa década se produce su caída definitiva y en los años sesenta, con la patata inglesa, tiene su último momento de prosperidad antes de convertirse definitivamente en un sector residual, dejando al turismo como único motor de la economía (Cirer, 2002). Desde entonces la agricultura y ganadería tienen una presencia muy minoritaria y su producción está destinada a atender la demanda de hoteles y restaurantes de la isla.

En cuanto a las actitudes de los residentes, en esta época hay un cambio importante respecto a las décadas anteriores y es que la mayor parte de la población toma conciencia de las ventajas del turismo y empieza a implicarse en el sector.

La Posguerra

La Guerra Civil Española (1936-1939), la II Guerra Mundial (1939-1945) y el posterior embargo (1945-1950) al que la comunidad internacional sometió a España en protesta por la dictadura de Francisco Franco (Cirer, 2004; Ramón, 2001) causaron la desaparición del turismo. Años de trabajo para levantar el sector se habían perdido y era preciso volver a empezar desde la nada. La posguerra y el periodo de autarquía fueron una lucha de unos pocos empresarios por recuperar lo perdido y en 1950 se consiguió igualar y superar las cifras de antes de la Guerra Civil (Ramón, 2001). Hans Hinterreiter residió en Ibiza antes de la guerra (de 1934 a 1936) y cuando regresó en 1939 encontró una situación que describe de la siguiente forma: "En Ibiza todo estaba mucho más triste. [...] Todos los extranjeros estaban ausentes durante estos primeros años. Sólo recuerdo dos alemanes y yo [...]. Más adelante, en la década de los cincuenta, llegaron algunos de los alemanes que habían salido" (Planells, 1986, p. 120).

La década de los cuarenta podría denominarse 'la década perdida', pues entre la II Guerra Mundial, el posterior embargo a España y la situación económica europea, el panorama resultante era de parálisis turística casi total. De esta época sólo hay algunos datos anecdóticos, de poca trascendencia más allá de reflejar la situación

social existente y, sobre todo, el talante de las nuevas autoridades en materia turística, que era más bien de recelo hacia la llegada de veraneantes. El régimen franquista, en su primera etapa, se caracterizó por una actitud totalmente cerrada a la afluencia de visitantes procedentes del exterior (Ramón, 2001). Muestra del nuevo talante es el bando de la Delegación Gubernativa, de 4 de julio de 1941, sobre los baños de mar que recordaba la obligación que tenían los ciudadanos de acudir a la playa separados, en función de los sexos, incluso las parejas casadas. Y se advertía: "Se dispondrá la debida vigilancia para el cumplimiento de la distribución acordada y se castigarán las infracciones" (Ramón, 2001, p. 69).

La actitud del régimen franquista hacia los visitantes extranjeros en esos primeros años se debía a dos elementos. En primer lugar había miedo a la infiltración de espías de otros países y a una posible invasión que metiera a la España, oficialmente neutral, en el corazón de la II Guerra Mundial. Al igual que en el resto de países europeos declarados neutrales, el miedo a una invasión por parte de uno de los bandos beligerantes era constante y la vigilancia era muy fuerte. Por ejemplo, no podían fotografiarse las costas ni las fuerzas armadas (cuarteles, equipos o personal) y los controles fronterizos eran minuciosos. En segundo lugar, la moral conservadora de inspiración nacional-católica estaba en su apogeo y la preocupación por el riesgo de un efecto imitación entre la población local hizo que hubiera un control estricto del comportamiento y vestimenta de los turistas. En agosto de 1945 aparecía en el *Diario de Ibiza* una gacetilla que, haciendo una introducción favorable sobre el turismo termina

advirtiendo sobre sus efectos sobre la moral y las costumbres locales: "Ni andamos tan alicaídos que pudiera extasiarnos ver convertido en casa de... huéspedes sin decoro nuestro solar honrado. Lo cual no es mera fantasía escrupulosa. No cabiendo olvidar, con nuestra dignidad, que todo lo extravagante y dislocado tiene pegadizas influencias, y viniendo de fuera, con afeites de moda y de presunto señorío, más. [...] ¿Quieren sugerir estas líneas una postura de hostilidad frente al turismo? No. De simple vigilancia. Sobre lo advenedizo en quienes corresponda, y de propia conducta, previniendo inadecuadas complacencias y simiescas imitaciones, en el estado llano" (*Diario de Ibiza*, 12 de agosto de 1945).

Este texto representa de forma bastante adecuada la opinión hostil que una parte importante de los poderes locales de la posguerra tenía acerca del turismo (Ramón, 2001). Por suerte con el paso de los años las opiniones hostiles fueron sustituidas por apoyos entusiastas, especialmente cuando las autoridades del régimen fueron conscientes de la importante entrada de divisas que implicaba el turismo internacional.

La situación hotelera durante estos años era lamentable. Desde 1936 y hasta el final de la II Guerra Mundial los hoteles de la ciudad estuvieron ocupados militarmente; los de Santa Eulària cerrados, y sólo los de Sant Antoni permanecieron abiertos. Los únicos hospedajes que funcionaban en la ciudad eran Fonda la Marina y Fonda del Comercio, establecimientos de pequeñísima capacidad y larga tradición como hospedería. Las autoridades y demás personas que visitaban la isla tenían que pernoctar en Sant Antoni por carecer de alojamientos de

calidad en Ibiza capital (Cirer, 2004; Planells, 1984; Ramón, 2001). El motivo causante de esta situación hay que buscarlo en los hechos sucedidos en septiembre de 1936, durante los primeros meses de la Guerra Civil. En esas semanas una incursión de milicianos republicanos causo la muerte de un centenar de personas y el bando nacional respondió con un endurecimiento de la represión, ocupando hoteles de la capital para su uso como tribunales militares, entre ellos el Gran Hotel. El pueblo de Sant Antoni quedó fuera de las acciones violentas de los milicianos republicanos gracias a la actuación de diversas personas del pueblo, entre ellos los carabineros, y posteriormente también quedo fuera de las represalias de los militares nacionales (Ramón & Serra, 2013b).

En junio de 1946, se reinauguró el antiguo Gran Hotel con el nombre de Hotel Ibiza. El cambio de nombre se debía a que ya no cumplía los estándares de “Gran Hotel”. Sus nuevos responsables lograron que la ciudad contase con un hotel de calidad, pero económicamente fue un desastre debido a la situación económica general de la isla y el país. Por aquel entonces todos los productos básicos estaban racionados, pero los hoteles, al no disponer de cupo alguno, debían abastecerse en el mercado del estraperlo (mercado ilegal de reventa de productos básicos), con precios muy elevados. Además había problemas con el agua corriente, la corriente eléctrica, etc. unido a unos precios bajísimos de los alojamientos, incluso para aquella época. Debe tenerse en cuenta que las tarifas estaban reglamentadas y constantemente inspeccionadas (Cirer, 2004; Ramón, 2001). El 1 de junio de 1950, se hizo cargo de la explotación Antoni

Planells Ferrer que intento capear los problemas hasta que ocho años más tarde tuvo que dejar la gestión por razones de salud. El propio Planells cuenta que: "a más clientela surgieron más dificultades. A la mayoría de las que tenían mis antecesores se sumaron un mercado completamente desabastecido que me obligo a traer ensaladas y otros productos de Barcelona, y ternera de Mallorca; falta de personal profesional; al no haber pan por estar racionado, tener que comprar bollos de pastelería; la competencia desleal, de casas particulares y establecimientos no legalizados, que alquilaban habitaciones a cinco pesetas, etc. Por si esto fuera poco, el Excmo. Ayuntamiento colocó un guardia municipal, al que ayudaban gratuitamente algunos 'puritanos' frente al Hotel Ibiza, en la confluencia de la avenida Bartolomé Ramón con el paseo de Vara de Rey. La finalidad de esta vigilancia era mantener 'la moral' de algunos ciudadanos que no veían en el turismo su salvación" (Planells, 1984, p. 276).

La competencia ejercida por casas particulares no era desdeñable y se calcula que hasta un 50% de los veraneantes optaban por alojarse en viviendas. La denuncia que hace Antoni Planells de la competencia desleal muestra que muchos ibicencos vieron en los turistas y visitantes de la época una fuente de ingresos que les ayudara a combatir la pobreza que aun arrastraba la isla. Las carestías provocadas por la posguerra y el embargo, junto con la moral franquista y las medidas de mantenimiento de esta moral, causaron que hasta muy entrados los años cincuenta apenas se produjera un crecimiento perceptible de la industria turística (Cirer, 2004; Ramón, 2001). Además, la situación era diferente en la capital y en Sant Antoni.

Antonio Planells lo cuenta así: "El baile de sociedad y los clubes nocturnos estaban prohibidos en la isla de Ibiza, en cambio en San Antonio se bailaba todas las noches en la terraza de un café, cercano al ayuntamiento de dicha villa. Tampoco a las señoras se les molestaba por su modo de vestir, y no pasaba nada. O mejor dicho, si pasaba con muchos clientes de nuestro Hotel [Ibiza] que habían ido de excursión a San Antonio, algunos pedían la cuenta y se marchaban a dicha villa porque allí había 'playa'" (Planells, 1984, pp. 276-279).

El hecho de que los carabineros y el Ayuntamiento de Sant Antoni hicieran todo lo posible para que la guerra tuviera el mínimo impacto en el pueblo, permitió que sus establecimientos permanecieran abiertos y las normas referentes a la moral pública se relajaran enormemente. Esta diferencia hizo que el liderazgo que había tenido la capital en los años treinta se perdiera en favor de Sant Antoni. El liderazgo de Sant Antoni se mantuvo con mucha claridad hasta los años del boom turístico, destacando dentro de este periodo los años cincuenta (Ramón & Serra, 2013b).

El 21 de septiembre de 1947 se produjo el restablecimiento de la línea Ibiza-Barcelona inaugurada en 1909 e interrumpida en 1936 por la Guerra Civil. Este servicio era fundamental para los residentes y para la llegada de turistas. Pero las comunicaciones seguían siendo escasas y los problemas de suministros e infraestructuras limitaban el futuro del turismo (Cirer, 2004; Ramón, 2001; Torres, 1961). A partir de 1949 aparecieron algunas normas que facilitaron la actividad turística. Muchas veces los cambios no se reflejaban en un reglamento publicado en el Boletín Oficial del Estado sino en instrucciones a los gobernadores civiles para que aplicaran la normativa existente con

poco rigor o simplemente la ignoraran (Cirer, 2004). El incumplimiento de normativas en base a instrucciones internas o no escritas es una práctica habitual de la época y sigue existiendo en la actualidad como una forma de evitar situaciones políticamente incómodas sin contradecirse oficialmente.

En 1950 las camas ofertadas eran 481, mientras que en 1935 eran 473 (Ramón, 2001). Habían reabierto algunos establecimientos, otros no volvieron a abrir y se abrieron algunas pensiones nuevas, el resultado es que en 1950 se estaba en el punto en que se había quedado el desarrollo turístico antes de la Guerra Civil (Cirer, 2004). La estancia media en la capital era de 4,3 días, debido a que la mayoría de los clientes eran comerciantes o representantes desplazados a la isla por negocios. En Sant Antoni la estancia media se situaba en 11,2 días, la normal en un destino puramente turístico. En Santa Eulària, la estancia media era de 20,8 días, alterada por artistas y escritores que utilizaban los hoteles o pensiones del municipio como residencia en sus largas estancias en la isla (Ramón, 2001).

La década de los cincuenta

El levantamiento del embargo de la ONU a España, en 1950, propició un aumento en el número de viajeros llegados a la isla y a finales de los años cincuenta el turismo era el sector con mayor peso en las exportaciones de la isla (Ramón 2001). En el periodo 1958-1964, se produjo la transición definitiva de una economía en la que conviven las exportaciones de productos agrícolas con el turismo a una economía fuertemente dependiente del turismo (Cirer, 2004).

Entre 1950 y 1955 se hubo un significativo aumento de las plazas ofertadas, doblándose la oferta de alojamiento (1.014 camas). Además los nuevos establecimientos eran de un tamaño mucho mayor y de una categoría superior a la planta hotelera anterior. Entre 1955 y 1960 la oferta de plazas turísticas se triplicó, llegando a las 1.836 habitaciones y 3.357 camas (Cirer, 2004; Ramón, 2001). Si tenemos en cuenta el número de turistas alojados en hoteles en 1960 (24.402) y que en ese año el número de estancias registrado fue de 269.178, obtendríamos un número de estancias por turista de 11,03 días y una ocupación media de cama/año de 83,31 días, que para las camas totalmente turísticas llegaría a significar ocupaciones medias por temporada de más del 85% (Ramón, 2001). Planells lo comentaba: “Es a partir de 1955 cuando Eivissa [Ibiza capital], Sant Antoni, Santa Eulària, se abren a una incipiente actividad. Construcciones de chalets y locales, sin pausa, sin apenas capital, van moteando las bahías. Muchas de las casas, algunas de dos alturas en Figueretes y Es Viver, que cobijarían a tantos beatniks y artistas se construyen en estos momentos” (Planells, 2002, p. 14).

Los primeros datos fidedignos de entradas de turistas son del año 1954. De los años anteriores no hay más que algún testimonio aislado y datos muy indirectos (Cirer, 2004). Por ejemplo, José Zornoza (1964) mencionaba el año 1947 como el primero en que reaparece algún turista en Ibiza después de la guerra y los empresarios de Sant Antoni ponen a 1950 como inicio del turismo porque fue cuando llegó a ese pueblo el primer grupo organizado. Cirer (2004) y Planells (1984) estimaban que entre 1950 y 1953, nunca llegaron a

Ibiza más de 5.000 turistas por año. Pero a partir de 1955, con el establecimiento de las líneas marítimas de verano, y de 1958, con la apertura del aeropuerto, se produce una aceleración en el crecimiento del número de llegadas. Zornoza (1964), utilizando datos de pasajeros llegados a Ibiza, realiza las estimaciones del total de turistas para algunos años: 10.572 turistas en 1954, 18.663 turistas en 1957 y 31.722 turistas en 1960.

Entre los turistas extranjeros, la nacionalidad dominante en un primer momento era la francesa. Hasta 1957 los franceses eran más del 25% del total de turistas, pero después fueron perdiendo presencia en favor de los ingleses (Cirer, 2004), que llegaban masivamente en vuelos chárter fletados por los turoperadores. El hotelero Vicent Juan Guasch rememora los orígenes del turismo francés: "A finales de los años cuarenta y con motivo de un acontecimiento religioso de carácter internacional que tuvo lugar en Barcelona, Voyages Fram de Toulouse llevó a miles de franceses a Cataluña [...]. A esas personas se les dio a conocer el Mediterráneo español. En los comienzos de aquel programa, Ibiza representó un corto periodo, un intermedio. Los clientes viajaban en tren desde París y sus alrededores hasta Toulouse, a veces hasta Perpignan, y después continuaban en autocar hacia Barcelona para seguir hasta Ibiza en barco. En esa época, la frecuencia de viajes en barco desde Barcelona a la isla era de uno semanal. Los franceses se sintieron atraídos por el encanto y el embrujo de Ibiza. [En Ibiza] había unas auténticas ganas de intercambio de culturas, costumbres, idiomas. En esa época, Ibiza ofrecía un tipismo, una tranquilidad, una hospitalidad. En resumen, la isla constituía un lugar irresistible, con sus

gentes abiertas, tolerantes, y con un verdadero deseo incontenible de empezar la apertura. Al mismo tiempo, los ibicencos querían comunicarse con el mundo exterior y, como sus principales visitantes eran los franceses, la Alianza Francesa obtuvo un enorme éxito" (Ramón, 2001, pp. 80-81).

Aunque los franceses eran mayoritarios, en esa época los turistas que llegaban a Ibiza tenían un perfil muy cosmopolita. El mercado alemán comenzó a emerger también en la década de los cincuenta, concretamente a partir de 1956. La prodigiosa recuperación económica que, sólo diez años después de terminada la II Guerra Mundial, comenzaba a experimentar Alemania hizo que fuera aumentando la cantidad de alemanes que salían de nuevo a pasar sus vacaciones fuera del país. Los turistas alemanes llegaban en grupos que primero volaban hasta Palma y después continuaban en barco hasta Ibiza. La principal característica de los alemanes era su elevado poder adquisitivo (Ramón, 2001).

Si los años cincuenta se caracterizaron por el predominio de los turistas franceses, seguidos de los españoles, la zona que concentraba el turismo de la isla era Sant Antoni. Hasta 1960 la bahía de Sant Antoni concentraba entre la mitad y dos tercios de las plazas de la isla (Cirer, 2001, 2004) y casi monopolizaba el crecimiento en plazas y turistas (Buades, 2004). Esta fue la primera zona en desarrollarse turísticamente, y ya tenía una importante presencia de turistas a finales de los años cincuenta, pero en las décadas posteriores su crecimiento fue más moderado que el de otras zonas como Sant Josep o Santa Eulària. Durante los años cincuenta y principios de los sesenta, Sant

Antoni era la capital económica de la isla y jóvenes de toda la isla trabajaban durante los meses de verano en las empresas de Sant Antoni. Como consecuencia de su primacía en el sector, también era el punto de entrada en la isla de las últimas novedades en ocio y productos de consumo. El periodista Fernando-Guillermo de Castro comentaba como era la bahía de Sant Antoni a finales de los cincuenta: "En Sant Antoni se puede decir que se conocía y se trataba todo el mundo. Los lugareños alternaban con los residentes extranjeros, que eran pocos, y con los veraneantes peninsulares habituales; incluso con algunos turistas con los que se mezclaban en bares y salas de fiestas. San Antonio era la capital turística de la isla, sin menoscabo de la ciudad y de Santa Eulària" (de Castro, 2003, p. 33).

Antonio Hormigo, ibicenco que vivió y trabajó en el Sant Antoni de los años cincuenta, recuerda que los primeros turistas que llegaron a Sant Antoni después de la guerra eran "los franceses del Club de los Argonautas, y que estaban en Can Tarba" (Planells, 1980, p. 185), además comenta que "muy pronto llegó el progreso y a nosotros nos encantaba que se construyeran muchos hoteles, porque Sant Antoni crecía" (Planells, 1980, p. 187). Antonio Hormigo puede considerarse un ejemplo de una de las primeras generaciones de ibicencos que adoptaron una forma de vida a imitación de los extranjeros que residían o visitaban la isla. Estos ibicencos se caracterizaban por tener un nivel de estudios que se reducía a la enseñanza obligatoria y lo que habían leído por su cuenta, hablaban a un nivel básico diversos idiomas, y trabajaban en actividades vinculadas al turismo. Desgraciadamente, como consecuencia de la situación social causada por la Guerra Civil y

la posguerra, la formación especializada era inexistente y las personas con formación universitaria escasísimas, más aún con formación en gestión empresarial.

Pero no todo eran voces entusiastas y los extranjeros que llegaron a la isla buscando un lugar de residencia tranquilo y económico empezaban a preocuparse por los cambios que sufría la bahía. Hans Hinterreiter comenta que "en 1953 yo estaba asustado por la inflación. Sant Antoni estaba inaugurando ya la época del turismo. Vi que se construían los primeros hoteles en la bahía y yo necesitaba otro rincón" (Planells, 1986, p. 121).

En 1955 se establecieron servicios extraordinarios de transporte marítimo con el exterior en los meses de verano (julio, agosto y septiembre). Este hecho permitió aumentar de forma significativa las llegadas de turistas pero tuvieron una consecuencia inesperada, incrementaron la estacionalidad del turismo. De los 24.402 turistas que se alojaron en establecimientos hoteleros en 1960, el 65% lo hizo en los meses de julio, agosto y septiembre, aquellos en los que había disponibilidad de billetes. Este incremento de la estacionalidad hizo que los hoteleros ibicencos optaran por cerrar los establecimientos en invierno y abrir sólo durante los meses de verano (Cirer, 2004). Aunque a partir de 1955 se aumentó la frecuencia de los buques que unían Ibiza con la península, la calidad del servicio ofrecido con estos barcos era claramente mejorable (Lee, 1975).

En los años cincuenta, el aeropuerto era un objetivo deseado por la población local ya que era visto como una mejora imprescindible. Esta instalación fue posible por los fondos procedentes

de la Administración Central, pero también por las aportaciones particulares que muchas personas y empresas realizaron de forma totalmente desinteresada. En realidad, en aquella época la Administración difícilmente realizaba una obra pública de estas características si la población del lugar no colaboraba con dinero o recursos (Ramón, 2001).

El aeropuerto de Es Codolar fue construido en 1936, debido a la Guerra Civil, como aeródromo militar de emergencia pero permaneció como aeródromo principalmente militar hasta el 1 de junio de 1958, cuando se abrió al tráfico comercial (Cirer, 2004; Ramón, 2001; Soriano, 1996). Posteriormente se realizaron muchas mejoras en el aeródromo con el objetivo de convertirlo en un aeropuerto totalmente operativo. A partir de 1964 el aeropuerto de Ibiza pudo empezar a operar con normalidad, aunque los vuelos internacionales no pudieron aterrizar en el aeropuerto hasta que se habilitó la aduana en 1966 y el aeropuerto adquirió la categoría de internacional (Cirer, 2004). Con la apertura del aeropuerto al tráfico internacional, el turismo de masas contratado por turoperadores comenzó a llegar en grandes volúmenes, iniciándose el boom turístico de los años sesenta (Ramón & Serra, 2013a).

A partir de 1958 la situación general mejoró. Los años anteriores a 1958 llegaban entre 13.000 y 14.000 personas, y en 1958 se produjeron casi 19.000 llegadas (Ramón, 2001). Otro cambio importante que sucedió en 1958 fue que el turismo predominante pasó de ser el francés a ser el inglés, el cual se ha mantenido hasta la actualidad. Mientras el volumen de turistas franceses evolucionaba

despacio (aumentan un 24% entre 1955 y 1960), la apertura del aeropuerto de Ibiza facilitó enormemente la llegada de ingleses (aumentan un 170% entre 1955 y 1960), incrementando su presencia en la isla de forma muy importante (Tabla 1).

Tabla 1. Evolución de las llegadas de turistas (1955-1960).

País de Origen	1955		1960		Var. 1955/1960
	Turistas	%	Turistas	%	
Reino Unido	2.633	18,70%	7.092	29,06%	169,35%
España	3.348	23,77%	5.878	24,09%	75,57%
Francia	3.969	28,18%	4.918	20,15%	23,91%
Alemania	2.139	15,19%	3.175	13,01%	48,43%
Suiza	471	3,34%	559	2,29%	18,68%
Estados Unidos	268	1,90%	445	1,82%	66,04%
Bélgica	374	2,66%	371	1,52%	-0,80%
Suecia	257	1,82%	492	2,02%	91,44%
Otros	624	4,43%	1.472	6,03%	135,90%
Total	14.083		24.402		73,27%

Fuente: Zornoza (1964) y elaboración propia.

Algunos autores (Cirer, 2004) consideran que el cambio en la nacionalidad predominante tiene que ver con el medio de transporte empleado por los turistas. Los franceses llegaban en barco desde Barcelona, mientras que los ingleses llegaban en avión. Otros autores consideran que el cambio del turismo francés por el inglés a finales de los cincuenta puede considerarse causa de la irrupción masiva de turoperadores británicos, dejando en un puesto testimonial al turismo galo, cuyo país carecía de turoperadores con el empuje necesario (Buades, 2004; Ramón, 2001). Probablemente ambos elementos estén relacionados, ya que los mayoristas suelen usar para sus paquetes

turísticos el transporte aéreo y con la apertura del aeropuerto de Ibiza era un destino adecuado para los turoperadores. Si a esto sumamos que los franceses y españoles venían mayoritariamente por libre, mientras que los ingleses y alemanes venían mayoritariamente en viajes organizados, se entiende que a partir de 1958 se produjera un importante incremento del número de turistas y un cambio en las nacionalidades predominantes.

Comunidad Bohemia y Antisistema

En Ibiza, los años cuarenta no significan un paréntesis especialmente significativo dentro del arte contemporáneo de la isla, como muestra el hecho de que en 1939 regresa Will Faber y Hans Hinterreiter. Los pocos extranjeros que regresan tras la Guerra Civil y la II Guerra Mundial van conformando una nueva forma de vida que ya será claramente rupturista a finales de los cincuenta. Artistas, rock, jazz, marihuana, bohemios, existencialistas, generación *beat*, dejarán paso a la explosión mediática de los hippies en los años sesenta (Planells, 2002).

En los cincuenta regresa Erwin Broner y llegan nuevos artistas para vivir y trabajar en la isla (Planells, 2002). Estos nuevos residentes tienen presencia en las plazas y terrazas de los pueblos de la isla. Las bondades de la isla que atrajeron a los extranjeros son enumeradas de forma clara por diversas personas. “El paraíso existía, tenía nombre (Ibiza) y era accesible con una beca de estudiante” (Planells, 2002, p. 16). Charles Orloff comentaba: "mi llegada a Ibiza fue debida a unos amigos que me dijeron que la isla era muy bonita y tremendamente

barata, mientras estaba esperando una exposición en Italia. [...] Desde 1951 he estado ya siempre en Ibiza, excepto algunos viajes" (Planells, 1980, p. 173). Hans Hinterreiter comentaba de su llegada a la isla: "Estando en Mallorca, un hotelero mallorquín me habló tan mal de Ibiza que no pude resistir la tentación de visitarla. Cuando vi la mole de la ciudad de Ibiza quedé cautivado. Nunca he visto otra más bonita. Estuve solamente catorce días. Pero la belleza de la isla y sus bajísimos precios estaban ya dentro de mi memoria. Ibiza era cuatro veces más barata que Suiza, y yo no tenía dinero" (Planells, 1986, p. 119).

Los extranjeros que llegaban a la isla buscaban "calor, sol, el mar desinfectante, bebidas frescas y una peseta barata" y "enseguida nos sentimos en casa" (Lee, 1975). Pero se encontraban mejor que en sus casas: de su casa huyeron pero de aquí no se movían hasta que no recibían una oferta mucho mejor (Planells, 2002) o la evolución de la sociedad ibicenca hacia mucho mejores otros lugares para vivir. Josefina Rodríguez cuenta la experiencia que vivieron Ignacio Aldecoa, ella misma y la hija de ambos, Susana, cuando llegaron a la isla por primera vez: "Aunque ya conocíamos algunos puntos de la costa andaluza, levantina y catalana, Ibiza significó para nosotros el descubrimiento del Mediterráneo soñado. El Mediterráneo de las novelas y las películas. Un paraíso imaginado que nunca habíamos sospechado tan cercano. La isla era el resumen de todo lo que se nos negaba en el Madrid de aquella época. Un clima moral relajado. Un ambiente social cosmopolita de verdad. Extranjeros que vivían un exilio voluntario en las calas azules de la isla, ajena todavía a la agresión turística multitudinaria" (de Castro, 2003, p. 10).

Todos estos atractivos hicieron que se produjera una explosión de arte, de vida bohemia, a finales de los años cincuenta y durante los años sesenta (Ramón & Serra, 2013a). Ibiza cobijaba una o varias colonias de creadores internacionales, que frecuentaban Es Viver, Figueretes, Dalt Vila, La Marina, Sant Antoni y Santa Eulària. A título de anécdota se puede comentar que el agrónomo, militar retirado y ex-vicecónsul honorario de Holanda Hans van Praag, que residió durante años en Bali e Ibiza afirmaba que "Bali e Ibiza son completamente diferentes, pero tienen idéntico ambiente artístico, bonito, y con gente muy amable. Ahora allí, y aquí hay muchos turistas. Mi primera impresión cuando llegué a Ibiza es que el aire era como el de Bali. Allí también había muchos artistas: pintores, escultores, músicos" (Planells, 1980, p. 100).

El ambiente bohemio de Ibiza era frecuentado por extranjeros y españoles pertenecientes al mundo del arte, y se caracterizaba por la convivencia e ignorancia mutua de distintas ideologías, profesiones y orígenes, por situaciones aparentemente contradictorias y por un fuerte aislamiento del resto de la sociedad ibicenca, más tradicional y culturalmente atrasada. El poeta catalán Francesc Parcerisas afirmaba, refiriéndose a la falta de contacto entre la comunidad local y la comunidad foránea y a que la cultura que se genera en la isla no se muestra en la isla: "muchos son extranjeros, pocos son ibicencos, y se crea, en ocasiones una auténtica barrera idiomática entre las dos comunidades. Gente como Villangómez son desconocidas para casi todos los extranjeros, ¿qué extranjero puede haber leído a Villangómez

en catalán? Pocos extranjeros lo conocen y lo leen. Y a veces viceversa. Son compartimentos estancos" (Planells, 1980, p. 26).

Jerry Hoke ejemplifica el típico extranjero radicado en la isla: "reconozco que no estoy metido dentro de la cultura de los ibicencos, no hablo vuestro idioma, aquí todos me hablan castellano o inglés y nos entendemos perfectamente. Y así llegamos a un punto que yo vivo mi vida y ellos viven la suya. Me tratan bien, me aprecian" (Planells, 1980, pp. 39-40).

En aquella "Ibiza high Fifties" (Lee, 1975, pp. 148-159), el bullicio de La Marina o Santa Eulària ya era motivo de reportajes en numerosos semanarios nacionales y europeos. París-Ibiza era un trayecto habitual entre los numerosos escritores franceses, holandeses, alemanes, norteamericanos, algunos de los cuales formaban parte del ya respetado grupo COBRA (Dotremont, Hugo Claus, Corneille, Appel). Charles Orloff describe la vida que llevaban en aquellos años los artistas que residían en las islas: "Cuando llegué había en la isla algunos americanos y algunos alemanes, más escritores y poetas que pintores. Ahora es al revés. [...] Por la noche nos encontrábamos todos en la ciudad, para charlar, sin barreras de nacionalidad. Llegamos a reunirnos nueve nacionalidades, y todos teníamos como característica común la pobreza. Las consumiciones se las pagaba cada cual, y cada uno fumaba su tabaco. Vivía yo en Ibiza, con cincuenta dólares al mes. [...] Y nada de propinas. Cierto es que tampoco las esperaban" (Planells, 1980, p. 173).

Por si la complejidad del fenómeno no era suficiente, en los años cincuenta existían diversos ambientes sociales. Por una parte

existía la capital, que concentraba la mayor parte de los artistas bohemios, siguiendo con la tradición iniciada en los años treinta, y era foco de atracción social de la población local de parte de la isla. Sant Antoni tenía menos artistas pero era más cosmopolita y turística, en definitiva era el destino para *snoobs* y ciertos personajes que vivían de fiesta en fiesta. Sant Antoni era el foco de atracción de la población local que vivía en la parte de poniente de la isla y el entorno en el que aparecieron los ‘palanqueros’: "El mundo cosmopolita, *snoob*, de San Antonio carecía de vías de comunicación directa con el mundillo bohemio, artístico, que se había formado, que se estaba desarrollando en la ciudad, y cuya culminación constituiría realmente un hito histórico en los anales ibicencos referidos al arte y la cultura" (de Castro, 2003, p. 75).

Finalmente en el resto de la isla, salvo algunos extranjeros que vivían apartados del mundillo de Sant Antoni o de la capital, perduraba una sociedad con un carácter más autóctono y con menos influencias externas. Las personas mayores seguían trabajando en la explotación agraria familiar y los jóvenes buscaban trabajo en el sector turístico, principalmente en la bahía de Sant Antoni y otras zonas turísticas que empezaban a desarrollarse.

Muchos de estos artistas compartían la visión romántica de una isla idílica donde las posibles deficiencias que padecía la población eran vistas como parte del exotismo del Mediterránea (Rodríguez, 2003), tal y como comentaba Carlos Sansegundo al llegar a la Isla: "Una vez aquí pude sentir de cerca la gran libertad que ofrece Ibiza, libertad donde hasta el saber era libre" (Museu d'Art Contemporani,

1992, p. 39); o Hans Laabs: "cuando llegué a Ibiza, sentí en seguida que era el sitio que yo buscaba para olvidar un siglo de hierro, fuego y desgracias" (Planells, 1986, p. 30). Era paradójico comprobar como muchos artistas que habían vivido el régimen nazi afirmaban tener libertad en un estado dictatorial como era la España franquista. La única explicación es la desconexión de estos artistas con la sociedad ibicenca y la relajación de la represión franquista en Ibiza. El franquismo apoyó o al menos toleró el arte contemporáneo en la mayoría de los casos y sólo lo reprimió cuando era obvia la vinculación entre arte y contestación política (Rodríguez, 2003). Estos testimonios, amplificados una década después por los titulares de la prensa sobre el movimiento hippie en la isla, fueron fundamentales para vender la imagen de Ibiza como una isla paradisíaca (Azpelicueta, Ramón & Serra, 2015).

En los años cincuenta se produce un hecho que tendrá gran relevancia para el desarrollo turístico, la aparición de los beatniks. Se trata de un movimiento juvenil aparecido por aquella época en California (EE.UU.) que se caracteriza por seguir la cultura *beat*, la cual se basa en las ideas expresadas por los escritores de la Generación Beat. Probablemente, los beatniks descubrieron Ibiza a través de artículos de prensa aparecidos en Estados Unidos y cuyos autores los escribían desde Ibiza (Ramón, 2001). Los beatniks se autoexcluían del 'sistema' llevándolos a huir de toda acción colectiva u organizada, por lo que su individualismo, llevado hasta las últimas consecuencias, limitaba su actividad a pequeños grupúsculos marginales (Granjon, 1985; Phillips, 1995).

Aunque la importancia numérica y las actividades de los beatniks fueron poco visibles al mezclarse con los artistas e intelectuales, su presencia en la isla desde 1955 hasta bien entrados los sesenta resulto importante para dar a conocer la isla a los miembros del movimiento hippie. Los hippies, buscando los mismos enclaves que los beatniks, llegaron a Ibiza en gran número y dejaron una poderosa influencia en los años sesenta. La principal diferencia entre los beatniks y los hippies es el extremo individualismo de los primeros frente al espíritu comunitario y tribal de los últimos (Ramón, 2001).

En resumidas cuentas se puede afirmar que en los años cincuenta se produjo la llegada de la segunda oleada de intelectuales y artistas a la isla, tras la de los años treinta. Esta segunda remesa vino atraída por la difusión que realizaron los visitantes de los años treinta en determinados ambientes culturales. A su vez, esta segunda oleada abrió las puertas a una tercera oleada en la que se integraban los hippies y una multitud de artistas e intelectuales con un nivel inferior al de las dos primeras oleadas (Ramón & Serra, 2013a).

Actitudes de los Residentes

La extrema pobreza sufrida por la población local en los años cuarenta, junto con los cambios que estaba viviendo el sector a nivel mundial (vacaciones pagadas, aviación comercial moderna, etc.), generó un gran entusiasmo por el sector turístico entre los residentes, especialmente entre los más jóvenes. En el primer tercio del siglo XX, la población llevaba una vida austera, pero con claras mejoras respecto a periodos anteriores, pero en la posguerra el embargo comercial vivido hizo que, por necesidad, los ibicencos buscaran una salida a su

situación por cualquier vía, incluido el nuevo sector de la ‘economía de los visitantes’. Los más entusiastas fueron los más jóvenes. Hay que tener en cuenta que eran personas cuya vida, hasta ese momento, había estado casi monopolizada por la Guerra Civil y la posguerra. Para ellos no había un pasado bueno y cualquier cosa que les alejara de la situación vivida en los años cuarenta era magnífica y deseable.

Si la posguerra hizo que los residentes buscaran en el turismo una salida a su situación, los cambios en las sociedades occidentales (generalización de las vacaciones pagadas, aviación comercial moderna, viajes organizados, creación de grandes clases medias, etc.) convirtieron una actividad reservada a unas élites en algo al alcance de muchas personas, y al aumentar el volumen de potenciales turistas aumento el atractivo del sector como actividad económica. Es decir, los ibicencos se empezaron a implicar en el turismo de forma significativa debido a una necesidad imperiosa, la pobreza generada por la posguerra, y a una mejora de las perspectivas del sector a causa de los cambios en las sociedades emisoras. El turismo ya no era visto como algo coyuntural o una moda pasajera, sino como una actividad con futuro y rápida expansión que era explotable por personas con una baja formación técnica.

La Administración fue abandonando las posturas más conservadoras posteriores a la Guerra Civil con el paso de los años. El régimen consideraba el turismo un mal necesario para obtener las divisas que financiaban las importaciones (Cirer, 2004). El hecho de que la presión del régimen fuera menor hizo que la isla se convirtiera en "una discreta sala de espera para escritores, críticos de arte y artistas

nacionales" (Planells, 2002, p. 39), es decir trabajaban y residían, al menos parte del año, en Ibiza a la espera de mejores tiempos, con más libertad, en las grandes ciudades de la península. La situación que encontraban en Ibiza es descrita por Josefina Rodríguez, esposa de Ignacio Aldecoa, en el prólogo de un libro de su marido: "En Ibiza nos sentimos inmersos en la libertad. Libertad en las conductas personales. Libertad en las costumbres. Libertad respetada y aceptada con naturalidad por los isleños. Parecía que habíamos encontrado 'la felicidad'. Peligrosa palabra que hay que escribir entre comillas" (Aldecoa, 1995).

La combinación de todos estos factores hizo que la sociedad local tuviera una actitud muy favorable al turismo y a los cambios que vivía la isla en ese momento. Se cometieron errores en el desarrollo inicial del sector turístico por falta de experiencia y conocimiento pero la prioridad era abandonar la situación vivida en la posguerra. El entusiasmo de los pioneros del turismo tuvo un apoyo creciente por parte de los ciudadanos y la administración. Si cabe indicar que hubo tres grupos de residentes diferenciados por sus opiniones y acciones hacia el turismo: los extranjeros, los ibicencos que viven del campo y los ibicencos implicados en el sector turístico.

La comunidad de residentes extranjeros, formada por artistas, intelectuales, beatniks y otros individuos que simplemente buscan una vida más tranquila y apacible. Esta comunidad es muy heterogénea, tiene comportamientos muy transgresores, incluso para sus sociedades de origen, y no se relaciona ni muestra interés por la población autóctona: "Si Ibiza ha sido Babel alguna vez -como pretenden muchos

reportajes que emplearon esta imagen- fue entonces, es decir, a finales de los cincuenta y a principios de los sesenta. [...] Pues digno de lector atento es no confundir masa turística [...] con mesa artística, con taller creativo, con terraza alocada e imaginativa" (Planells, 2002, p. 40).

Identificados o no como beatniks, gran parte de estos extranjeros comparten sus señas de identidad, desde el rechazo a la forma de vida de la clase media hasta un elevado grado de individualismo, que les hará mantenerse al margen de cualquier acción colectiva organizada, lo cual les facilitará llevar una vida tranquila durante el franquismo al no representar una amenaza para el régimen (Cerdà & Rodríguez, 1999). La falta de contacto con los ibicencos evita conflictos entre las dos comunidades y en los pocos puntos en los que se produce una cierta concurrencia de ambos grupos sociales se convierten en elemento de admiración para los jóvenes de la isla.

Los ibicencos más tradicionales seguían viviendo del campo. Una parte aún significativa de la población local seguía viviendo de la agricultura, tal y como hacían durante el primer tercio del siglo XX. Esta parte de la población local se caracterizaba por estar compuesta principalmente por personas mayores que habían vivido toda la vida del campo y les costaba no sólo adoptar los cambios sino también entenderlos. Las personas mayores habían vivido la expansión de la agricultura y ganadera para la exportación de principios de siglo y creían que tras el paréntesis de la guerra y la posguerra esa situación regresaría, algo que no sucedió. En relación con el turismo, lo valoraban positivamente por la entrada de dinero que representaba para la isla y por las posibilidades de empleo para la gente joven que

implicaba, pero no entendían su rutina de trabajo ni estaban totalmente convencidos de su viabilidad a largo plazo. A partir de los años cincuenta, la población dedicada a la agricultura se irá reduciendo al ritmo en que estos individuos se vayan jubilando o muriendo, ya que ellos no cambian de sector económico y entre las nuevas generaciones no hay incorporaciones al sector, más allá de casos anecdóticos. A partir de los años setenta, la agricultura ya sólo será una actividad complementaria o un hobby para el fin de semana. Este abandono de la agricultura y ganadería es muy visible debido a la expansión del bosque en las tierras de labranza durante el último medio siglo.

Los ibicencos implicados en el sector turístico. Este grupo estaba formado principalmente por los empresarios que empezaron a creer en el sector en décadas anteriores, nuevos empresarios que buscan en el turismo mejores beneficios y un gran número de jóvenes que quieren vivir mejor que sus padres y progresar. Hay que tener en cuenta que el sector industrial nunca fue apreciable en Ibiza y el sector primario vivió su último periodo de relativa bonanza en los años cincuenta, lo cual limitaba las alternativas laborales de la población joven. Si a ello sumamos que las personas dedicadas a la agricultura o la pesca tenían niveles de vida prácticamente de subsistencia y que en aquella época los trabajos en el sector servicios (esencialmente turismo) se encontraban en expansión y eran mucho mejor pagados, además de tener mayor “glamor” entre la población, es fácil comprender que muchos jóvenes buscaran su futuro profesional y vital vinculado al turismo.

A partir de los años cincuenta, muchos jóvenes al terminar los estudios obligatorios realizan cursillos de idiomas o de restauración a la vez que empiezan a trabajar como camareros, recepcionistas, guías turísticos, conductores de autobuses, taxistas, etc. Algunos de ellos trabajaban en temporada baja en las obras de construcción de hoteles, completando los ingresos que obtenían en verano. La implicación de estos ibicencos con el turismo no se resumía a trabajar en el sector, muchas veces en condiciones lamentables, sino que también vivían dentro del turismo: frecuentaban los establecimientos de ocio enfocados a los turistas, se bañaban en las playas frecuentadas por los turistas, etc. Planells lo comenta en los siguientes términos: "ibicencos ambiciosos pedían créditos para construir hoteles, mientras por las noches y a escondidas, aprendían inglés y amor libre, alemán y gestión de empresa, francés y libertad de pensamiento" (Planells, 2002, p. 31).

Un ejemplo del grado de inmersión de los jóvenes de la época en el ambiente turístico son los "palanqueros", que abundaban en Sant Antoni. Los "palanqueros" eran jóvenes que trabajaban en el sector turístico y se relacionaban con los turistas tanto en el trabajo como fuera de él. Frecuentaban los bares de copas con más presencia de turistas y tenían relaciones con chicas extranjeras. Es la concreción del mito del "Don Juan y la Sueca" que se popularizó durante los años del boom turístico español. Antoni Hormiga comenta el inicio de los "palanqueros": "Nuestras primeras relaciones con las turistas se solían limitar a hacer acto de presencia en Can Tarba. Aquello fue el nacimiento de los palanqueros, expresión que se hizo famosa años más tarde. [...] Por lo que recuerdo, los primeros turistas eran de una

mediana edad, con jovencitas de unos cuarenta años y jovencitas de menos años..." (Planells, 1980, p. 185). En realidad, los "palanqueros" eran una consecuencia de la inexperiencia y falta de profesionalidad de la época, al no tener asumido que el turismo era una actividad económica que requería trabajadores y empresarios con ética y cualificación. Tampoco tenían asumido que el trabajo en el sector turístico era una profesión a largo plazo y veían este trabajo como una forma de financiar el ocio y acceder a las chicas extranjeras. Otro ejemplo de falta de formación y profesionalidad fue la ausencia de visión a largo plazo de los empresarios, que implicó una débil reinversión y la obsolescencia de la oferta, cuyos efectos más importantes se notaron a partir de 1980 en Sant Antoni y Figueretas con una oferta degradada y una demanda basada en el turismo británico de borrachera.

Conclusiones

En los años cuarenta y cincuenta, los residentes empezaron a implicarse en el turismo de forma significativa debido a una necesidad imperiosa, la pobreza generada por la posguerra, y a una mejora de perspectivas del sector a causa de los cambios sociales en los potenciales países emisores. Con el desarrollo turístico se produjeron cambios de un profundo impacto ya que se pasó de una sociedad tradicional a la vanguardia social mundial y de una sociedad poco compartimentada a una sociedad con compartimentos estancos que permiten que personas físicamente vecinas sean desconocidas. No sólo no había contacto entre los ibicencos y los extranjeros, sino que incluso

los diversos grupos de extranjeros no mantenían casi ningún contacto. Planells lo comenta: "Parece increíble que los intelectuales de la época no se hubieran conocido, pero fue así: Ibiza siempre ha respetado esta forma estanca de comportamiento, estos microclimas humanos, las universales pequeñeces cotidianas..." (Planells, 2002, p. 33).

La compartimentación e ignorancia mutua facilitó un ambiente de libertad y tolerancia. El escritor Peter Kinsley habla de la población local en los siguientes términos: "los ibicencos me gustan especialmente, más que los de la península, porque son tolerantes. Hacen su vida, y dejan a los demás hacer la suya. Eso es una buena cualidad. Son muy tranquilos con los extranjeros..." (Planells, 1980, p. 84). La situación vivida en los cincuenta fue descrita muy bien por de Castro: "Constituía Ibiza un lugar único, punto insólito de nuestra extensa geografía nacional. Insólito, digo, por la libertad de costumbres al uso, por el libertinaje [...] con que se comportaba una parte de la sociedad; el sector integrado por los extranjeros y por algunos peninsulares residentes [...]. Los ibicencos, en su inmensa mayoría, permanecieron inmunes a las modas extranjeras, enriscados en sus creencias y tradiciones ancestrales, pero sin escandalizarse tampoco por lo que veían sus ojos, ni, mucho menos, meterse a corregir yerros o pecados del prójimo. Esta, además, había sido una actitud suya histórica. Por otra parte, el clero, asombrosamente, permaneció neutro, atento sólo a su real feligresía, sin parar mientes en lo que hacía la gente extraña a la *civita Dei*. [...] Por otro lado, Ibiza quedaba muy a trasmano de Madrid, y tenía escasas comunicaciones con la satrapía de

Palma de Mallorca, donde residía el gobernador civil y jefe provincial del Movimiento" (de Castro, 2003, pp. 172-173).

Como puede apreciarse, las actitudes de los residentes en esta época se caracterizan por sus similitudes con las de los años treinta. Una parte importante, pero cada vez menor, de la población autóctona permanecía aun al margen del sector, viviendo del campo. Otra parte de la población autóctona, en rápido crecimiento, está compuesta por jóvenes con fuerte implicación en el sector. Los artistas e intelectuales extranjeros son pocos y permanecen apartados de la sociedad local y la actividad turística. Los comentarios críticos son escasos y no muestran una oposición al turismo, más bien son neutrales. Sólo hay críticas significativas en los primeros años cuarenta y por parte de individuos vinculados al régimen, pero pronto desaparecen o se atenúan.

Ibiza en los años cuarenta y cincuenta es un buen ejemplo de la influencia que posee la situación económica de la región en la implicación y el fomento de actitudes positivas hacia el turismo por parte de los residentes, como ya indicaron algunos autores (Allen, Hafer, Long, & Perdue, 1993; Lankford, 1994; Perdue, Long, & Allen, 1990). Las actitudes positivas hacia el sector turístico, combinadas con amplios niveles de tolerancia y respeto hacia las costumbres de los visitantes, son fundamentales para impulsar un potencial destino turístico. Estos elementos, junto con el paisaje, son los que hicieron posible que Ibiza se impulsara a la esfera internacional como destino turístico. La parte negativa de esta época es la inexperiencia en turismo y en gestión empresarial por parte de la población local, lo cual generó problemas y errores que aún son presentes en las zonas turísticas de la

isla: masificación y falta de planificación urbanística; infraestructuras obsoletas; problemas sociales, etc.

REFERENCIAS

- Aldecoa, I. (1995). *Cuentos completos*. Madrid: Editorial Alfaguara.
- Allen, L. R., Hafer, H. R., Long, P. T., & Perdue, R. R. (1993). Rural residents' attitudes toward recreation and tourism development. *Journal of Travel Research*, 32(1), 27-33.
- Azpelicueta, M. C., Ramón, J. & Serra, A. (2015). Mythical references in the tourist image: The case of Ibiza. *European Journal of Tourism, Hospitality and Recreation*, 6(1), 39-55.
- Buades, J. (2004). *On Brilla el Sol. Turisme a Balears abans del Boom*. Eivissa: Res Pública Edicions.
- Butler, R. W. (1980). The concept of a tourist area cycle of evolution: Implications for the management of resources. *The Canadian Geographer*, 24(1), 5-12.
- Cerdà, J., & Rodríguez, R. (1999). *La repressió franquista del moviment hippy a Formentera (1968-1970)*. Eivissa: Res Pública Edicions.
- Cirer, J. C. (2001). Evolució de l'oferta de places turístiques a Eivissa i Formentera (1950-2000). *Estudis sobre turisme a Eivissa i Formentera 2*, 73-93. Eivissa: Editorial Mediterrània-Eivissa.
- Cirer, J. C. (2002). *L'economia d'Eivissa i Formentera en el segle XX*. Palma de Mallorca: Edicions Documenta Balear S.L.
- Cirer, J. C. (2004). *De la fonda a l'hotel. La Gènesi d'una Economia Turística*. Palma de Mallorca: Edicions Documenta Balear S.L.
- de Castro, F. G. (2003). *La isla perdida. Memoria de una época de Ibiza*. Eivissa: Editorial Mediterrània-Eivissa.
- Diario de Ibiza*. Consultado el 28 de febrero de 2019 de:
<https://www.diariodeibiza.es/>
- Granjon, M. C. (1985). *L'Amérique de la contestation. Les années soixanta aux Etats Unis*. Paris: Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques.
- Instituto Nacional de Estadística (INE). Consultado el 28 de febrero de 2019 de:
<http://www.ine.es>
- Lankford, S. V. (1994). Attitudes and perceptions toward tourism and rural regional development. *Journal of Travel Research*, 24(3), 35-44.
- Lee, L. (1975). *I Can't Stay Long*. London: Penguin Books.

- Museu d'Art Contemporani (1992). *Grupo Ibiza 59. Passat i Present*. Eivissa: Museu d'Art Contemporani.
- Perdue, R. R., Long, P. T., & Allen, L. (1990). Resident support for tourism development. *Annals of Tourism Research*, 17(4), 586-599.
- Phillips, L. (Ed.) (1995). *Beat Culture and the New America: 1950-1965*. New York, NY: Whitney Museum of Art.
- Planells, A. (1984). *Ibiza y Formentera, ayer y hoy*. Barcelona: Antonio Planells Ferrer.
- Planells, M. (1980). *Ibiza, la senda de los elefantes*, volumen I. Palma de Mallorca: Antigua Imprenta Soler.
- Planells, M. (1986). *Ibiza, la senda de los elefantes*, volumen II. Barcelona: Ediciones Obelisco S. A.
- Planells, M. (2002). *El nacimiento de Babel -Ibiza años 60-*. Eivissa: José Ferrer y Vicent Guillamó.
- Ramón, E. (2001). *Historia del turismo en Ibiza y Formentera. 1900-2000*. Eivissa: Genial Ediciones Culturals.
- Ramón, J. & Serra, A. (2013a). Historia social del desarrollo turístico en Ibiza (décadas de 1960 y 1970). Análisis desde perspectivas historiográficas. *Investigaciones Turísticas*, 5, 86-109.
- Ramón, J. & Serra, A. (2013b). Tolerancia y desarrollo turístico: Sant Antoni en los años cincuenta. *CULTUR: Revista de Cultura e Turismo*, 7(2), 132-156.
- Ramón, J. & Serra, A. (2014a). Historia del turismo en Ibiza: Aplicación del Ciclo de Vida del Destino Turístico en un destino maduro del Mediterráneo. *PASOS: Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 12(4), 899-913.
- Ramón, J. & Serra, A. (2014b). Inicios del turismo y actitudes de los residentes: El caso de Ibiza (España). *Estudios y Perspectivas en Turismo*, 23(1), 1-22.
- Rodríguez, R. (2003). *Avantguarda artística i societat a Eivissa (1933-1985)*. Eivissa: Res Pública Edicions.
- Soriano, F. (1996). *Pequeña historia del turismo en las Baleares*. Palma de Mallorca: Bitzoc.
- Torres, J. (1961). Las comunicaciones marítimas con Ibiza. *Boletín de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Palma de Mallorca* nº 630.

Zornoza, J. (1964). El turismo en Ibiza, factor importantísimo de su economía. *Boletín de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Palma de Mallorca* nº 644.

REPRESENTAÇÕES E PRÁTICAS: o processo de construção do turismo às margens do lago de Itaipu no final do século XX

CAMARGO JUNIOR, Mauro C. Vaz

A formação de uma região envolve a constante ressignificação das fronteiras e da população local, ela se constitui na constante disputa de poderes sobre a configuração dos espaços físicos e também da memória sobre a trajetória de uso e ocupação do território. Os projetos de turismo acirram e evidenciam estes embates em torno das construções de representação local e regional, pensada para uma divulgação comum e com objetivos comerciais. As transformações dos signos de representação e da identidade local, com interesses turísticos, são caracterizadas por Françoise de Choay como “recursos de embalagens”:

estados e municípios a eles recorrem, de forma reservada e discreta ou abertamente, em razão de suas opções sociais e políticas, mas sobretudo de acordo com a natureza (dimensões, caráter, recursos) do produto a ser lançado e segundo a importância relativa da renda que se espera obter (CHOAY, 2001, p.221)

O valor atribuído aos atrativos turísticos é o que torna esta atividade socioeconômica uma lente de estudo significativo para debater o processo de constituição das imagens e das paisagens turísticas, assim como as modificações que o processo de implementação do turismo acarretara nas práticas culturais destas localidades, como a

invenção e de patrimônios, identidades e tradições. Construções simbólicas que, apesar de serem difundidas como pacíficas convenções sociais, revelam embates pelo direito de se fazer ver e se sentir representado. Tais problemáticas serão pensadas neste estudo em sua aplicação no chamado “Extremo oeste do Paraná”.

A área que está representada sob esta denominação conta com quinze municípios, postados às margens do rio Paraná, a maior parte destes possui características parecidas, como emancipações relativamente recentes, datadas a partir da década de 1950. A região está localizada a aproximadamente 600 km da capital do Estado, Curitiba, um distanciamento físico que se estende às relações de pertencimento.

O Paraná teve a ocupação do seu território permeada por diferentes fluxos migratórios ao longo de séculos e a área em questão se constituiu, até a metade do século XX, como uma das últimas fronteiras agrícolas a serem rompidas, sendo inclusive pauta para que no governo de Getúlio Vargas fosse criado o Território Federal do Iguçu, entre 1943 e 1945, uma administração que teria como finalidade a ocupação e defesa das fronteiras.

Tal preocupação tem relação direta com o uso que se fazia daquelas terras para a extração de erva mate por argentinos e paraguaios em parceria com o capital inglês. Segundo esta visão, até o início do século XX a população regional era formada por estrangeiros e pelos chamados “caboclos”. Estes seriam uma população despreparada para fazer a modernização do campo, justificativa pautada pelo discurso racial dominante no início do século XX e que

fortalecia ideias como a miscigenação como fator de degeneração da população e a supremacia europeia no “processo de civilização”.

Com base nesta argumentação que se fortaleceu na região a figura do “colono”, um migrante idealizado que seria descendente de alemães ou italianos. Essa preferência se apoiava na imagem de uma cultura mais “civilizada” e “desenvolvida” que trariam das experiências familiares de plantio em pequenas propriedades. Com base nessa visão estereotipada, e mesmo excludente, é que se incentivou a migração de uma população que vivia no Rio Grande do Sul.

Essa valoração serviu a construção de espaços de memória em que havia a idealização destes migrantes, uma imagem utilizada para fins políticos e econômicos, tornando-se discursos oficiais de prefeituras que buscavam por meio dessa identidade criar pertencimentos para suas populações. Isto aproximava mais estes municípios de outros estados do sul do que do projeto de identidade do próprio Paraná, que forjada ao longo de séculos, era fortemente influenciada pelos movimentos artísticos do início do século XX, em que as buscas pela especificidade do Estado eram centralizadas nas miscigenações de brancos, negros e indígenas, mas com uma predominância da figura do lusitano.

Ainda como características comuns, pode-se apontar que são cidades de baixa densidade demográfica e com uma economia baseada na pecuária e no plantio mecanizado, sobretudo de soja. Uma exceção entre elas é a cidade de Foz do Iguaçu que tem fortalecido o setor de serviços, comércio e turismo. Segue abaixo uma representação mínima dos dados destas localidades:

Tabela 1 – informações sobre as cidades do Extremo Oeste do Paraná

Cidade	Emancipação	População
Foz do Iguaçu	1914	255.900
Guaíra	1951	30.669
Marechal C. Rondon	1960	46.799
Medianeira	1960	41.830
São Miguel do Iguaçu	1961	25.755
Terra Roxa	1961	16.300
Santa Helena	1967	23.425
Missal	1981	10.474
Santa Terezinha	1982	20.834
São José das Palmeiras	1986	4.102
Diamante do Oeste	1989	4.878
Entre Rios do Oeste	1989	3.922
Pato Bragado	1990	4.049
Itaipulândia	1992	9.027
Mercedes	1993	4.608

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - Censo 2000

Como é perceptível na tabela, após um primeiro momento de formação de municípios na década de 1960, houve uma série de emancipações na década de 1980, que se deve em grande medida à construção da usina hidroelétrica de Itaipu, iniciada em 1973. O projeto desenvolvido durante a ditadura militar brasileira estava dentro dos planos de desenvolvimento nacional e da realização de grandes obras, acelerando o mercado de empregos, a ocupação regional e também a ampliação da produção energética para o desenvolvimento industrial. Em uma região majoritariamente rural e de economia agrícola, o grande fluxo de trabalhadores para a obra, assim como a política empregada para a retirada da população local das terras próximas ao rio, são capítulos centrais desse processo e serão aqui levados em conta.

Uma das alterações de maior visibilidade decorrentes desse processo é a geográfica, com o alagamento de larga faixa de terras para formação do lago de abastecimento da usina, essa obra de dimensões faraônicas modificou também o ritmo dos fluxos migratório, ocupação do espaço e mesmo o crescimento socioeconômico. Outra forma de intervenção econômica foram as indenizações pelo alagamento das áreas, os chamados royalties, remessas de dinheiro divididos percentualmente segundo a área afetada, suas parcelas foram previstas para serem pagas em três décadas após a construção do reservatório e esta verba representa para algumas cidades a principal arrecadação.

Ainda no processo referente a instalação de Itaipu, as ideias presentes no Plano de aproveitamento das margens do lago são centrais para o debate sobre turismo e imagem regional. Trata-se de um documento onde estão contidas propostas como a construção de parques de lazer nas margens do rio que comportam praias artificiais, área de banho e camping, estes locais foram pensados prioritariamente para atender a população regional, mas também que se desenvolvessem como instrumento para a atividade turística. Segundo o geógrafo Edson Souza: “toda a infra-estrutura turística começou a ser montada a partir de 1982 pelos municípios com apoio técnico e financeiro da Itaipu” (2000, p.236). Algumas dessas praias já estavam em funcionamento em 1983 (ano do represamento do rio Paraná) e atraíram um grande número de frequentadores, na maioria das cidades envolvidas e regiões próximas, incluindo cidadãos paraguaios que vivem do outro lado da

margem. Nesse sentido, a temporada de verão era responsável por uma movimentação incomum do comércio nestas pequenas cidades e distritos.

A construção destas praias possui algumas leituras que as entendem como parte de uma política compensatória, que viria a minimizar as tensões geradas pelo alagamento, como o conflito por terras, impactos ambientais, alagamento de vilas e o deslocamento de famílias. Esse discurso de uma espécie de “ressarcimento” foi visivelmente reproduzido na imprensa local, como podemos apresentar no trecho do jornal A Semana, de 1984, onde se lê: “de um lado, a tristeza de ver a terra fértil sendo tomada pela água (...) de outro lado a alegria e esperança nas praias artificiais e a expectativa de que o turismo possa devolver-nos tudo aquilo que a água tomou” (SOUZA, 2000, p.235). Parte das políticas de turistificação implantadas na área se engendraram a partir desta “retórica da perda”, apontando o turismo como uma oposição ao alagamento.

A rentabilidade e a aceitação destes balneários às margens do rio Paraná, logo as transformou em foco para investimentos por parte das prefeituras, que buscaram oferecer estruturas físicas para os visitantes, como quiosques, churrasqueiras e banheiros, em algumas inclusive trabalhos de jardinagem e paisagismo. Ao longo dos anos esses lugares se tornaram centro de atração de turistas, alterando a representação e os discursos sobre região e as práticas de lazer da população local, tornando-se inclusive uma alternativa ao litoral e outros destinos de férias e mesmo de passagem de novo e carnaval.

Com essa projeção da prática do turismo alguns municípios iniciaram estudos para criar atividades para complementar o calendário, até então focado no veraneio, e uma das formas encontradas de fazer isto foi com o incentivo para realização ou recriação de festas étnicas e gastronômicas.

Essa demanda de construção de signos de identificação local neste período tem grande influência de um contexto mais amplo de desvalorização da representação nacional construída na ditadura de 1964. Projetos de imaginário que se constituíram, segundo o historiador Luiz Felipe Falcão:

reconhecendo certas disparidades sociais e econômicas, bem como algumas variações culturais, sempre considerou as passageiras e superficiais, creditando-as à especificidade local do processo de colonização, A dimensão continental do território ou a ação recalcitrante de indivíduos e setores da população que se recusavam a uma integração definitiva no seio do país. Com isto, aqueles projetos acabaram por servir muito mais como um involucro para conter as gritantes desigualdades (FALCÃO, 2000, p.150).

A dificuldade desta identidade, considerada “pasteurizada” pelo autor, em encontrar maiores sentimentos de representação se somou à valorização das especificidades locais, impulsionados pela globalização e pelas mudanças na forma de se relacionar com as identidades nacionais. Como afirma Stuart Hall, “um tipo diferente de mudança estrutural transformou as sociedades modernas no final do século XX, fragmentando as paisagens culturais de classe, gênero, sexualidade, etnia, raça e nacionalidade” (HALL, 1995, p.9). Nesse processo afloraram, como afirmou Antônio Firmino da Costa, as identidades

culturais diferentes, específicas, fragmentadas ou mesmo marcadamente particularistas em vez de se desintegrarem tendem a se proliferar, multiplicar e acentuar (COSTA, 2002).

Esta busca por diferenciação encontrou campo fértil na expansão da chamada “indústria do turismo” e a busca constante pelo exótico vai “dar o tom” nas construções dos projetos de turismo das cidades em questão. Festas, monumentos e práticas ligadas a temática étnica são vistas com ênfase em cidades como Missal, Mercedes Medianeira e Marechal Cândido (Foram institucionalizadas nestas cidades a Deutsches Fest em Missal e a Oktoberfest em Rondon e Mercedes e a Festa Fratelli D'Italia em Medianeira) que mantém projetos desse formato. É também nessas localidades que há maiores incentivos e também conflitos decorrentes deste tipo de construção. Tais processos não ocorrem sem embates entre grupos, memórias ou símbolos, como trabalha Antônio Arantes:

A construção simbólica das paisagens de história como mercadorias inclui um complexo jogo de imagens de si e de lugar no qual a vila ou povoado, seus habitantes e a própria natureza – (...) - assumem marcas visíveis de identificação e nexos próprios das redes mundiais de paisagens exóticas para o consumo global (ARANTES, 2000, p.66).

No processo para que uma localidade se torne um atrativo turístico, alguns signos são exaltados em detrimento de outros. No caso de Marechal Cândido Rondon envolveu a reabilitação da “germanidade”, valorização que está diretamente relacionada ao contexto de transformações econômicas ligadas à implementação do plantio de soja, que virou o principal produto da localidade. Isto fez

com que ocorresse uma inversão da elite local onde, como afirma Ilse Von Borstel, proporcionou-se uma (re)valorização da imagem do “colono alemão” que meados da década de 1970 era associado ao atraso e à ignorância. Segundo a autora, a carga pejorativa destes termos só veio a declinar quando:

A agricultura foi mecanizada através de incentivos estaduais e federais, ocorrendo uma produção acentuada das culturas da soja e do trigo, com altas taxas de produtividades nas terras, produzindo-se para o mercado interno e externo. O fenômeno possui vínculos estreitos com a penetração definitiva das relações capitalistas no campo. Foi desse modo que o colono com lavoura mecanizada, passando da produção familiar para a produção exportadora e, com os “bolsos cheios” para gastar no comércio urbano, fez com que os adjetivos utilizados para os designar fossem revistos ou senão mudados (QUEIROS, 2006).

A escolha do mote germânico remete à narrativa positivada sobre os primeiros anos da organização empreendida pela empresa colonizadora Madeireira Rio Paraná (MARIPA) e uma propalada seleção de migrantes por sua ascendência germânica. A questão foi tratada anteriormente neste texto e na historiografia sobre a região, problematizada por autores como Marcos Stain (2003) e Robson Laverdi (2003) que demonstram que esta versão ignora os demais fluxos migratórios e a população já estabelecida na área. O projeto municipal de turismo, aqui posto, se baseou no processo de construção identitária e turística da cidade catarinense de Blumenau. O polêmico projeto adotado na cidade paranaense trazia algumas iniciativas como a

criação de uma festa étnica (Oktoberfest), isenção de IPTU para casas em estilo alemão, mantendo o discurso do “resgate” das “tradições germânicas”. Além disso, é visível que esta iniciativa parte de um grupo conservador ligado a organizações como Rotary e Lions Clube que representam uma fração da elite local, estas características podem ser parte da explicação para a forma de absorção pela população.

As festas com pratos gastronômicos considerados exóticos são um fenômeno que se prolifera a partir do sucesso de formatos como as festas do leitão e do boi no rolete (Pratos considerados como “típicos”, o primeiro da cidade de Toledo e o segundo de Marechal Cândido Rondon), oficializadas nas décadas de 1980 e 1990, que eram associadas às comemorações de aniversário das cidades; inicialmente eram voltadas para o público local, mas com o passar dos anos foram ressignificadas sob a alegação de atrair visitante de cidades vizinhas. A partir do molde destas outras festas com motes exóticos, em especial nos emancipados após a formação do lago de Itaipu, já pensados para o turismo, como o Dourado assado no Carrossel, em Itaipulândia, e o Cupim Assado, em Pato Bragado, entre outras que buscam um diferencial ou na forma de preparo ou na escolha do insumo. Estes eventos e seus símbolos passaram, inclusive, ao status de signos representativos da municipalidade, presentes em souvenirs e cartões postais.

Tais narrativas sobre os municípios, construídas pelos eventos acima descritos, estão em meio aos embates de identificação ou

valorização de grupos, mas são comumente travestidas em discursos que as apresentam como uma finalidade primordialmente econômica. Ou seja, são apresentadas como elemento gerador de renda para o município e região, mesmo assim a aceitação não é sempre um consenso, demandando diálogo para que suas pretensões sejam mais do que dados e projetos. Afinal, como define o antropólogo Antônio Arantes, “o turismo é uma prática que mobiliza recursos e investimentos voltados para o agenciamento de espaços e para a prestação de serviços que são dirigidos a consumidores em trânsito” (ARANTES, 2000, p.69) e a intervenção espacial na cidade é moldada de acordo com a participação da população local nas festas, na construção de simulacros arquitetônicos e mesmo na adesão da representação local.

No processo de turistificação da região, os planejamentos aplicados à área se revelam elementos fundamentais para análise da questão. Essas intervenções se mostravam muito mais efetivas no âmbito do poder municipal até a segunda metade da década de 1990 e encontraram uma visão alternativa e por vezes concorrente ou dominante quando passaram a vigorar projetos regionais, estaduais e federais. Estes trouxeram uma visão externada dos embates locais, propondo outras significações e adequações pautadas em perspectivas consideradas técnicas.

Nesse sentido, algumas das questões importantes sobre a construção dos discursos dos planos regionais eram: a diferença entre a

população regional e do restante do estado, um alegado abandono por parte do poder público e o pouco espaço político para representantes regionais. A proposta de regionalização do turismo teve grande apoio nas décadas de 1980 e 1990, quando houve a votação, e derrota, de um projeto de lei que previa a efetivação da demanda separatista, tramitado na Câmara dos Deputados em Brasília no ano de 1993.

O processo foi elemento de problematização sobre quem seriam os paranaenses e quais os limites do estado. O tema do pertencimento ao estado se tornou central nas eleições de 1994, como pode ser visto nas propostas dos candidatos sobre a integração estadual e desenvolvimento das regiões. Jaime Lerner, o vencedor da disputa eleitoral, apresentou em seu plano de governo uma série de atividades que objetivavam estabelecer interações inter-regionais, traduzido em seu slogan “O Paraná de Todos”, que recorria a elementos de valorização das representações locais.

Dois projetos se destacam no intuito de realizar essa articulação, o de “Integração do Turismo” e aquele que ficou conhecido como “Integração do MERCOSUL”. Este último pretendia criar uma estratégia de integração econômica que abrangeria as fronteiras de Guaíra com o Paraguai e de Foz do Iguaçu com o Paraguai e Argentina, criando portos secos, incentivando a agricultura, transporte, pequenas indústrias e contando ainda com o projeto de transformar a área de fronteira em um referencial para o MERCOSUL.

Já o plano de turismo se enquadrava na política desenvolvida em âmbito nacional com o projeto de municipalização do turismo. Tratava-se da valorização das iniciativas locais a partir de uma política que se propunha pensar as especificidades e demandas “de baixo para cima”, delegando as funções organizativas para órgãos municipais. Ela se diferenciava da política anterior, que trazia uma visão do planejamento nacional, pensando as regiões como elementos a serem enquadrados em um discurso maior. A aplicação desta lógica demonstrou a fragilidade causada pelo isolamento de iniciativas municipais, pois dificultava a capacidade de atração de turistas para pequenas cidades no interior, principalmente aquelas com pouca “tradição turística”. Assim, nas primeiras análises do projeto nacional se apresentam adequações no sentido de pensar as práticas de forma regionalizada, o que logo vai ser aplicado no Paraná.

Ao iniciar a análise para a implantação da proposta em 1995, a PARANATUR apontou para a divisão do estado em cinco regiões temáticas: os Campos Gerais, a Costa Norte, o Litoral, o Vale do Iguaçu e a Costa Oeste. Segundo o secretário Silvio Magalhães Barros “cada um tem uma tendência natural” (O PRESENTE, 23/02/1996), com isso cada uma tenderia a se desenvolver segundo sua vocação. Contudo, as diretrizes apontadas não necessariamente agradavam e abrangiam os projetos locais de representação já existentes nestes recortes geográficos. A região aqui em questão passava a ser chamada de Costa Oeste e, segundo o plano, seria o polo estadual do turismo de

natureza e, para tornar-se um destino consolidado, foram planejadas iniciativas que incluíam o aproveitamento das praias artificiais, a realização dos “Jogos Mundiais da Natureza” e a construção de parques de temáticos.

Essa relação acabava por propor uma ressignificação de símbolos, pois o maior atrativo desse projeto seria o lago artificial de Itaipu que, para parte da população local, ainda era depositário das memórias do alagamento. Além disso, os elementos étnicos cada vez mais recorrentes nos planos municipais não estavam contemplados na proposta estadual que mantinha em consonância com o projeto nacional. As iniciativas municipais buscaram justificar sua viabilidade no discurso de que serviam à profissionalização da prática do turismo, assim como para fins de manutenção da cultura local e não apenas comerciais.

Os planejamentos da secretaria estadual seriam pautados por estudos de mercado e ações promocionais objetivas, movimento que se tornava mais visível com o desenvolvimento e execução dos “Jogos Mundiais da Natureza”. Tratava-se de um evento esportivo que tinha como principal mote o contato com a natureza, silenciando a memória dos impactos ambientais causados pelo represamento do rio para formação do lago. Pode-se pensar nessa iniciativa como uma forma de “transformar” o lago em um “patrimônio natural”, ligado à imagem de preservação ambiental, ao “verde”, como se não fosse artificial.

O evento tinha como finalidade divulgar a região e foi promovido na parceria entre o governo do Estado do Paraná e um consórcio espanhol, que prestou consultoria e executou as obras. Katia

Bortolotti, profissional de Educação Física que estudou e participou da organização dos jogos, apresenta o consórcio da seguinte forma:

BCA – Engenharia & Consultoria São Paulo e GFE – Associats Consultors Barcelona, que surgiu após a Olimpíada de Barcelona (...) um consórcio privado, organizado como uma rede de empresas (...) especializada em um aspecto diferente: esporte, marketing, desenvolvimento urbano, organização de eventos complexos. MB&A – Millet. Biosca I Associats, Barcelona (BORTOLOTTI, 2004, P.11).

A empresa escolhida transparecia a projeção esperada, trazia consigo para além do evento esportivo um projeto de reurbanização nos moldes das ocorridas em Barcelona durante a organização dos Jogos Olímpicos de 1992, dada as devidas especificidades de cada um dos lugares. O evento serviria para divulgar o turismo não apenas para a comunidade externa, mas também para os moradores; e uma das formas de fazer isto seria pelo viés da rentabilidade econômica. Podemos perceber na nota do jornal O Presente, da cidade de Marechal Candido Rondon, onde estava que “o turismo poderá movimentar mais de um bilhão por ano no Oeste do Paraná” (O PRESENTE, 25/07/1997). Nota-se que a posição da mídia era de apoiadora e dava ênfase ao discurso da complementação da economia.

Com uma grande visibilidade na imprensa escrita e televisionada e o investimento do governo estadual (que injetou 75 milhões de reais) o evento tornou-se realidade em toda a região da chamada Costa Oeste, com as provas em modelo de circuito ou etapas.. Os jogos se iniciaram na cidade de Foz do Iguaçu e terminaram em Guaíra, onde ocorreram competições de canoagem, balonismo, mountain bike, entre outros esportes. Para abrigar as provas, foram

construídas bases náuticas, onde ocorreram shows e serviam também como pontos de passagem para algumas competições. Essas bases construídas na beira do lago nas localidades de Guaíra, Porto Mendes (distrito de Marechal Cândido Rondon), Entre Rios do Oeste, Santa Helena, Itaipulândia e Foz do Iguaçu, tiveram o custo médio de 1,2 milhões de reais.

A realização dos jogos pode ser considerada como ponto de inflexão para o projeto Costa Oeste. Em paralelo ao evento houveram cursos da área de turismo para a profissionalização da população local, pensando a demanda por trabalhadores como garçons, camareiras, cozinheiros, recepcionistas, entre outras funções. Para os proprietários foram oferecidos cursos e seminários sobre gerenciamento de atrativos rurais e de natureza, que formariam um roteiro, mas esta proposta teve uma adesão menor que a esperada. Faziam parte das expectativas em torno deste projeto a criação de parques temáticos, que não foram concretizados.

O ideário sobre a região passou por uma nova modificação em 2002, quando ocorreu a troca da gestão do governo estadual. Foi reelaborado o projeto de turismo integrado e, com isso, rearranjadas as estruturas de turismo. Esta mudança não representava apenas uma estratégia de marketing ou de investimento, significava também um novo discurso sobre o estado e, por consequência, sobre a região. Essa discussão é um importante elemento para pensarmos como o turismo, enquanto imagem de divulgação do local, está posto como área de confronto discursivo. Deste embate surge então a um novo projeto regional, nomeado Caminhos do turismo Integrado do Lago de Itaipu,

estruturado não mais pelos estudos feitos em Curitiba pela PARANATUR, mas pela organização dos empresários locais com auxílio do poder público.

Esse novo plano de ação foi formado dentro do Conselho de Desenvolvimento dos Municípios Lindeiros ao Lago de Itaipu, essa instituição que reúne representantes das prefeituras dos municípios atingidos pela formação do lago e que discute ações conjuntas para estas localidades. Os estudos técnicos foram feitos através de um convênio entre a associação de municípios e o Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (SEBRAE), Fundação de Estudos e Pesquisas Socioeconômicas (FEPESE) e a Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). Foi apresentado o projeto com nome inicial de Roteiros Turísticos Integrados da Costa Oeste, sendo que no decorrer das atividades foi modificado para uma designação que fizesse referência à Usina binacional, ação necessária para conquistar apoio desta instituição.

O que se percebe é que não houve um abandono completo da proposta de uma Costa Oeste paranaense, mas foram feitas modificações de acordo com os interesses do empresariado e do poder público municipal, incluindo, por exemplo, monumentos e estabelecimentos comerciais antes desconsiderados, houve também a adequação à regionalização do turismo.

As modificações ficaram mais visíveis na primeira tiragem de matérias de divulgação, lançadas em dezembro de 2003. Nelas, a representação regional tirava ou aparecia descolada de um discurso estadual, trazendo novamente símbolos locais dos municípios banhados pelo lago de Itaipu, como percebemos na composição abaixo:

Figura 1 - Mapa Animado do Lago de Itaipu



Fonte: Acervo Pessoal do autor (2005)

A região apresentada como uma paisagem criada para o consumidor em trânsito busca representar as cidades como componentes de um mosaico, pensado sob o prisma do turismo. É o caso do vale do Itajaí descrito por Flores e Campos no estudo intitulado Carrosséis Urbanos:

Feita para o turista como cultura espetáculo para fruição e admiração, ela deve ser limpa, estetizada, harmônica, ecológica. Feita para ser contemplada, sua imagem é enquadrada num espelho. Presa na moldura, a cidade deve eliminar suas rugas, suas manchas, seus desalinhos (FLORES, CAMPOS, 2007).

Esse discurso romantizado apresenta a região de um ângulo que a torna desprovida de embates, as diferenças são apresentadas como harmônicas e pacíficas enquanto escondem complexos jogos de poder, pertencimentos e demandas. Essa narrativa “retocada” encontra reverberação nos roteiros, que são propostas constituídas de forma a fortalecer atrativos que de alguma forma se comuniquem. A opção da gestão técnica para a área foi de três roteiros turísticos, chamados: Caminhos Rurais e Ecológicos, Caminhos das Águas e Caminhos da Colonização. Os nomes dos roteiros apresentam a ideia de uma sequência, continuidade que pretendia transformar as cidades em locais para serem visitados em um percurso, sobretudo pensando nos turistas que desembarcam em Foz do Iguaçu e seguem pela rodovia PR-495.

O primeiro roteiro no projeto citado era destinado a organizar as atrações turísticas ligadas ao turismo rural, abrigando fazendas, hotéis rurais, pesque pagues e outros empreendimentos que seriam

abertos principalmente nos finais de semana. O público alvo eram turistas de curta estadia que aproveitariam o campo como local bucólico; era uma contraposição à construção do campo modernizador e mecanizado com o qual a região se divulgava em outros espaços.

O segundo roteiro tinha como mote principal a imagem do lago de Itaipu, que ocupa a centralidade do desenho sendo colocado então como o elo entre os municípios. Entre os atrativos estão incluídos as praias artificiais, parques aquáticos, passeios de barco e esportes náuticos, como rafting e canoagem. Esse plano pode ser entendido como uma das permanências dos investimentos do projeto Costa Oeste, assim como o aproveitamento das iniciativas da Usina de Itaipu às margens do rio Paraná, reafirmando narrativas e práticas construídas durante o processo de turistificação.

O último roteiro visava valorizar o turismo étnico, um dos grandes investimentos de algumas cidades da região, construídas em geral pela afirmação identitária de grupos locais. Este caminho apresenta relações mais complexas, como a inclusão da imagem dos índios Guarani Tekoaha Añetete no roteiro Caminhos da Colonização; como escreve Sarah Ribeiro, “a população regional em sua grande maioria, permanece ignorando a existência de índios por aqui”, mas em nome do exótico a imagem destes personagens é tratada de forma romantizada por parte do município. Cabe destacar que isto não foi acompanhado de tentativas de aproximação entre os indígenas e o restante da população. Inclui-se nesta construção ainda as festas gastronômicas e étnicas, pensadas segundo um calendário regional, e alguns museus e monumentos.

Em um tempo em que há uma demanda de memória e a cultura se torna um dos principais elementos de consumo, o turismo se apresenta como uma prática importante para o estudo das identidades e pertencimentos na sociedade. Por meio de pesquisas e aprofundamentos é possível visualizar na paisagem homogeneizada pela publicidade, os embates, construções e as diferentes recepções que encontram as práticas envolvidas pelo turismo.

A análise geral da trajetória dos projetos de turismo no lago da Usina Hidroelétrica de Itaipu não serve apenas para compreendermos os embates específicos daquela região, mas para perceber que a opção por um roteiro ou atrativo turístico está intimamente ligado a diferentes interesses e intensa negociação. Eles envolvem aspectos comerciais da valorização de produtos e serviços, assim como interesses do público consumidor baseados em experiências vividas e nas expectativas geradas pelo “produto” a ser consumido. De outro lado, temos as políticas e suas variações segundo as gestões públicas e privadas que dirigem as instituições, que devem ser compreendidas sem negligenciar as preocupações e os embates envolvendo as identidades e pertencimentos dos que convivem, moram ou frequentam o espaço e as memórias suscitadas pela exaltação de signos e discursos.

REFERÊNCIAS

AMADO, F.; FERREIRA, M. (org.) Usos e Abusos da História Oral. Rio de Janeiro: F.G.V., 1998.

ARANTES, Antônio Augusto. Paisagem de história: a devoração dos 500 anos. In: Projeto História. São Paulo, PUC/SP, 2000.

BARRETO, Flores; Banducci Jr, Álvaro(org). Turismo e identidade local – uma visão antropológica. 4aed. Campinas SP: Papirus 2001.

BACZKO, Bromislaw. Imaginação Social. In ENCICLOPÉDIA EINAUDI.: Imprensa Nacional/ Casa da Moeda, 1985.

BORDIEU Pierre. O poder simbólico. Tradução: Fernando tomaz. 4a ed. Rio de Janeiro: Bertrande Brasil,2001

CAMARGO JR, Mauro C. V. Caminhos ou descaminhos: o processo de turistificação no oeste do Paraná. Marechal Cândido Rondon, 2009 (graduação em história) – Universidade Estadual do Oeste do Paraná.

_____. Vai um Boi e Volta um Bife: O movimento pela criação do estado do Iguçu nas últimas décadas do século XX, 2011, dissertação – Universidade do Estado de Santa Catarina.

CANCLINI, Nestor Garcia. Culturas Híbridas. 4a ed. São Paulo: edusp,2006.

CASTELLS, Manuel. O Poder da identidade. Traduçã Klaus Brandini Gerhardt. 3a ed. V.2. São Paulo: Paz e Terra.

CHOAY, Françoise. A alegoria do patrimônio. São Paulo. Ed UNESP – 2001.

COSTA, Antônio Firmino.identidades culturais urbanas em época de Globalização. Revista Brasileira de Ciências Sociais, São Paulo, v.17, no48 fev.2002.

FEATERSTONE, Mike. Cultura de consume e pós-modernidade. Studio Nobel – SP,1995

FLORES, Maria Bernadete Ramos. Oktoberfest: Turismo, festa e cultura na estação do chopp. Florianópolis: Letras Contemporâneas, 1997.

FLORES, Maria Bernadete Ramos; CAMPOS, Emerson César de. Carrosséis urbanos: da racionalidade moderna ao pluralismo temático (ou territorialidades contemporâneas. In Rev. Bras. Hist. vol.27 no.53 São Paulo Jan./June 2007

FRANCO, Patrícia dos Santos. Cartões-postais:fragmentos de lugares, pessoas e percepções. Méis: história & cultura Caxias do Sul, v.5, n.9, p.25-62, jan./jun./2006

FREITAG, Liliane da Costa. Extremo Oeste Paranaense: História Territorial, Região, Identidade e (Re) Ocupação. Franca, 2007, UNESP – Tese em História

GONÇALVES, José Reginaldo Santos. A retórica da Perda: os discursos do patrimônio cultural no Brasil. Ed UFRJ-2002

HALL, Stuart. A questão da identidade cultural. Textos didáticos. Campinas, no 18, IFCH-Unicamp, dezembro de 1995.

HARTOG, Françoise. Regime de historicidade. História social, Campinas n. 3, 1996. Disponível em www.fflch.usp.br/dh/heros/.../hartog/hartog.html, acessado em 12 de junho de 2010

HOBSBAWM, E.; RANGER, T. A invenção das tradições. Tradução de Celina Cardim Cavalcante. 3a. Ed. São Paulo: Paz e Terra, 2002.

LAVERDI, Robon. Tempos diversos, vidas entrelaçadas: trajetórias itinerantes de trabalhadores na paisagem social do extremo-oeste do Paraná (1970-2000). Niterói, UFF, Tese de Doutorado, 2003.

ORLANDI, Eni Puccinell. Análise de discurso: Princípios e Procedimentos. Campinas, SP, 3a ed. 2001.

QUEIRÓS, Ilse Lorena Von Borstel Galvão. Tradição inventada para o lazer dos teuto-brasileiros. Jornal de Ciências humanas, educação e letras: Espaço Plural, Ed. especial 2osemestre 2006

RIBEIRO, Sarah Iurkiv g. Tibes. O horizonte é a terra: manipulação da identidade e construção do ser entre os guaranis no oeste do Paraná (1997-1997). Puc 2002.

SIMMEL, Georg. O estrangeiro [1908]. In: MORAIS FILHO, E. de (org.). Georg Simmel: Sociologia. São Paulo: Ática, 1983.

STEIN, Marcos Nestor. A construção do discurso da germanidade em Marechal Candido Rondon (1948-1996). Florianópolis, dissertação – Universidade Federal de Santa Catarina

SOUZA, E. B. C. Territorialidade Turística: a Região Costa Oeste do Paraná. In: Álvaro José de Souza; Edson Belo Clemente de Souza; Lourenço Magnoni Junior. (Org.). Paisagem Território Região em Busca da Identidade. Cascavel: EDUNIOESTE, 2000, v., p. 235-246.

URRY, John. O Olhar do Turista: lazer e viagens nas sociedades contemporâneas. São Paulo: Studio Nobel, 1990

ZUKIN, Sharon. Paisagens do século XXI: Notas sobre a Mudança Social e o Espaço Urbano. IN: O espaço da Diferença. ARANTES, Antonio (org). Ed Papirus.

JORNAIS

Oeste poderá movimentar mais de R\$ 1 bilhão por ano no turismo. Jornal O Presente, Marechal Cândido Rondon, 25 de jul 1997.

Secretário de turismo diz que se iniciativa privada não ajudar não haverá projeto costa oeste. Jornal O Presente, Marechal Cândido Rondon, 23 de fev 1996.

A RENDA DE BILRO NA TRAMA DO TURISMO: o caso da Prainha (Aquiraz-CE)

CAMELO, Priscila Medeiros
COELHO-COSTA, Ewerton Reubens

Ascendendo no cenário mundial desde 2009, o turismo vem apresentando crescimento expressivo pelo mundo. O ano de 2017 superou as expectativas no aumento do turismo mundial: foram 1.322 bilhões de chegadas internacionais pelo mundo, o que representa 7% de aumento comparado com o ano de 2016 (BRASIL, 2018). Em 2018, atingiu-se o número de 1,4 bilhões de chegadas internacionais – um aumento de 6% sobre o ano de 2017 –, e acredita-se que esse número vá crescer de 4% a 5%, até o fim de 2019 (SAMPAIO, 2019).

Ademais, o setor de viagens e turismo obteve, em 2018, o recorde de US\$ 8,8 trilhões de dólares injetados na economia mundial e foi responsável pela geração de 319 milhões empregos pelo mundo, equivalente a um em cada dez praças laborais, resultados que, aliás, superam a taxa de crescimento de 3,25% do PIB mundial (VIEIRA, 2019).

Dados provenientes de pesquisas comprovam que o Turismo no Brasil, em 2018, correspondeu a 8,1% do PIB (US\$ 152,5 bilhões), que o PIB turístico teve um crescimento de 3,1%, sendo um dos mais elevados na América do Sul, contabilizando o aporte de US\$ 6,2 bilhões de dólares em gastos de estrangeiros, e gerou a criação de 6,9 milhões de empregos o que corresponde a 7,5% do total de empregos gerados no país (VIEIRA, 2019).

Além disso, em 2018, o Brasil contabilizou a chegada de 11.694.562 turistas internacionais e 95.518.021 desembarques domésticos, onde se observou o crescimento da visitação a parques aquáticos e temáticos no Brasil e o posicionamento do Nordeste como destino número um para o turismo doméstico (BRASIL, 2019).

Partindo dos dados anteriores, observa-se que tratar de turismo é abordar relações complexas e que muitas vezes são observadas apenas pelas relações ligadas ao consumo. Por isso mesmo, há quem diga que o turismo pode ser um tipo de consumo destituído de significado (DA MATTA, 1996); que o turismo implica, em um sentido profundo, em consumir a essência do destino turístico e dos cidadãos (URRY, 1996); que os turistas são os mais vorazes consumidores, do tipo que não se importam com as comunidades visitadas, uma vez que exploraram culturas, lugares, pessoas, hospitalidade e coisas materiais.

Na literatura turística pode-se encontrar muitos estudos apresentando o consumo de culturas a partir de roteiros, atrativos e equipamentos turísticos. E o artesanato sempre salta aos olhos dos pesquisadores para justificar, por exemplo, o mercado de souvenirs – destacado elemento característico em gerar visibilidade durante o pós-viagem e importante vetor de desenvolvimento, emprego e renda nas comunidades turísticas.

É nesse ponto, de valorizar culturas, o trabalho e os ofícios de artesãos locais, que surge a discussão deste trabalho, colocando em foco a renda de bilros do distrito de Prainha (Aquiraz-CE), para reconstruir uma parte da história do turismo nessa localidade, a partir da iniciativa do poder público e da comunidade local, na tentativa de gerar desenvolvimento e resgatar uma tradição que vem se perdendo no

ostracismo E neste caso, em especial, o consumo torna-se o meio e não o fim (BARBOSA, 2003), para desenvolver a comunidade e alavancar o turismo.

A renda de bilros da Prainha, como as rendas produzidas em outras regiões, é dotada de significados, para quem produz e para quem consome o trabalho das rendeiras, o que a torna um elo de comunicação (MAFFESOLI, 2005). Aqui, tem-se o objetivo de reconstruir historicamente como o ofício da renda de bilros se institucionalizou para contribuir com o desenvolvimento do lugar e fortalecer aspectos do turismo cultural. O texto foi elaborado a partir de visita de campo e revisão da literatura.

Breves apontamentos sobre souvenirs e seu impacto na economia

A “indústria de recordações” (SCHLÜTER, 1998) é algo que surge na antiguidade. Sabe-se, por exemplo, que em períodos pré-helênicos viajantes retiravam pequenos pedaços de edifícios e estátuas para levar para casa como recordação (BOYM, 2002); e que as miniaturas do templo de Ártemis, em Éfeso, uma das sete maravilhas do mundo antigo, configuram entre os primeiros souvenirs produzidos em grandes quantidades desde aquele tempo onde (COELHO-COSTA, 2017, p.132), também, já se observava a presença de vendedores de souvenirs juntos dos atrativos famosos (COELHO-COSTA, 2017; WIDMAYER, 1991). Deste modo, torna-se o souvenir um elemento de considerável representatividade cultural, sobretudo no que tange aos produtos turísticos culturais (EJARQUE, 2005); e se considera que o consumo, por meio das compras, é encontrado na atividade turística

como parte importante da viagem (GOELDNER et al., 2002), desde a antiguidade.

O presente estudo utiliza-se do conceito de “souvenir” para identificar quaisquer produções consumidas durante viagens, de lazer e turismo, onde existe uma relação comercial e de consumo de produtos locais, repletos de simbolismo cultural, sendo estes adquiridos em espaços destinados a este fim.

Para conceituar esta categoria utilizou-se das ideias de representações socioculturais (NUNES, 2010; REIS, 2008; MACHADO, SIQUEIRA, 2008; MEDEIROS, CASTRO, 2007), da representação espacial dos souvenirs e estes últimos como produtos espaciais (SWANSON, 2004); da relação do souvenir como bem que carrega identidade cultural (PEACH, 2007); da ligação do souvenir com o marketing turístico (WICKS et al., 2004; SCHLÜTER, 1998), das análises sobre o consumo de souvenirs pelo aspecto experiencial (CHUNXIAO, TINGYUE, 2010); MITCHELL, ORWIG, 2002; WANG, 1999) e pelas análises das motivações para o consumo de souvenirs (SWANSON, HORRIDGE, 2004; OH et al., 2004; KIM, LITTRELL, 1999).

Ressalta-se ainda que alguns autores consideram pejorativo o uso do termo souvenir por considerarem que, “em grande parte, as críticas ao comércio de souvenirs giram em torno de sua inautenticidade e efemeridade” (MACHADO; SIQUEIRA, 2008, p.4). Gordon (1986) argumenta sobre essa questão quando coloca que os souvenirs não apresentam função clara nem significado concreto. Enquanto para Nyffenegger (2010), o souvenir é produto banal, às vezes ridicularizado, mas fácil de ser encontrado nas casas dos turistas, além de ser algo bastante consumido. Escalona (2006) completa,

apontando o baixo custo dos souvenirs e o excessivo apelo comercial desse tipo de produto em destinos turísticos.

Deste modo, cabe ressaltar que, pelas razões anteriores, observa-se na literatura turística o consumo de souvenir sendo abordado pelo termo genérico de consumo de artesanato (NEVES, 2010; TSCHA, MENDONÇA; TSCHA, 2009; BRUSLOTTE, 2009; RICCI, SANT'ANA, 2009; HORODYSKI, 2006; COSTA, 2006; ANGELO, 2006; CHIARAPPA, 1997).

O artesanato brasileiro se fortaleceu nas últimas duas décadas, mediante o destaque e crescimento da economia criativa, movimentando no mercado mais de R\$ 50 bilhões por ano, sendo responsável pelo sustento de 10 milhões de pessoas (BACCARINI, 2018). Estima-se que no Brasil, 10 milhões de pessoas vivem do trabalho do artesanato – da produção e da comercialização desses tipos de produtos (PAB, 2019).

Além disso, desde 1995, o setor do artesanato conta com política pública de incentivo, quando, por meio do decreto-lei nº 1.508, surge o Programa do Artesanato Brasileiro (PAB) que atua nos âmbitos federal, estadual e municipal para articular ações entre governo e entidades privadas, sendo o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, e Comércio Exterior (MIDC) o responsável por gerir essa atuação em conjunto com coordenações estaduais de artesanato (PAB, 2019).

Um breve perfil do artesão brasileiro pode ser apresentado da seguinte maneira: a maioria é do sexo feminino (77%), com faixa etária entre 50 e 64 anos (41%), seguida de 40 a 49 anos (27%), ressaltando-se que 80% dos artesãos brasileiros possuem 40 anos ou mais, e mais de 60% são casados. Em geral, 2 em cada 3 artesãos já realizaram algum curso (66%) na sua área específica de artesanaria;

aproximadamente 72% dos artesãos brasileiros atuam na área há mais de 10 anos, o que evidencia que há falta de interesse dos jovens pelas artesanias (AZAMBUJA, 2017).

O destaque do Nordeste brasileiro no setor do artesanato se dá quando essas atividades podem ser encontradas em 11 tipologias e 57 segmentações distintas (alimentos e bebidas, vestuário, acessórios, artigos de cama, mesa e banho, esculturas, jarros, mobiliários, peças em couro, etc.), estando essas tipologias e segmentações presentes em mais de 600 municípios nordestinos (BNB, 2002).

Estipula-se que a região nordeste ultrapassou os 3,3 milhões de artesões (SEBRAE, 2011) e que isso tem ligação direta com o gigantesco potencial turístico dos estados nordestinos, que oportunizam o desenvolvimento e crescimento do artesanato como atividade econômica (SEBRAE, 2011; SANTOS, 2007).

No Nordeste, o Ceará ocupa o segundo lugar em produção de artesanato, com 76,1% de seus municípios desenvolvendo artesanias, com destaque para cerâmica, tecelagem, bordados e rendas. Sergipe ocupa a primeira posição, uma vez que 86,7% de seus municípios apresentam desenvolvimento de artesanato (SEBRAE, 2011).

Santos (2007) apresenta dados históricos que demonstram que, ainda na década de sessenta, 650 mil indivíduos trabalhavam com artesanato no Ceará, mas que esse número reduziu para 400 mil no ano de 2007, estando a produção de artesanato presente em 40 municípios cearense.

O artesanato surge como fonte de emprego e renda para mais de 45 mil somente em Fortaleza – onde se destacam a feirinha da

Beira-Mar, o Mercado Central, o Centro de Turismo do Ceará (Emcetur) e a Central de Artesanato do Ceará (Ceart) como polos de demanda e oferta de artesanato na capital cearense: a Ceart desponta com o registro de seus 42 mil permissionários, outros 300 profissionais estão registrados na Emcetur (aqui se incluem comerciantes e artesãos), e funcionando há 36 anos, a feirinha da Beira-Mar, apresenta conta com 663 feirantes atualmente – contando com mais de oito mil pessoas envolvidas na fabricação e comercialização de produtos (VASCONCELOS, 2019).

O Centro de Artesanato do Ceará (CEART) é o órgão que executa o Programa Estadual de Artesanato no Ceará, buscando incentivar o desenvolvimento dessa atividade, gerar fomento e capacitar os artesãos nos aspectos de inovação, design, técnico e gerencial. À vista disso, o CEART é o órgão que representa os artesões cearenses no Programa do Artesanato Brasileiro que, em colaboração do Banco do Nordeste do Brasil (BNB), oferece o programa de desenvolvimento de artesanato e o CrediArtesão (SEBRAE, 2011); e, juntos com o Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas, colaboram para o desenvolvimento e crescimento do artesanato cearense, incentivando-o e valorizando-o como produto e atrativo turístico.

Aspectos históricos e socioculturais da renda de bilro

A renda de bilros, também conhecida como renda da terra, renda de almofada e renda de birro, é caracterizada por um elemento

que o próprio nome já sugere: o uso de bilros. Assim, a renda de bilro é feita a partir de um molde desenhado em papelão picado e fixado com alfinetes ou espinhos em uma almofada cilíndrica, distinguindo-se dos demais tipos de renda por suas particularidades (MAIA, 1980). No processo de elaboração dessa renda, os bilros, a almofada, o molde e os alfinetes (SILVA, PERRY, 2018) são instrumentos fundamentais.

Figura 1: Almofada com molde de papel e bilros com linhas coloridas para confecção da renda (Prainha, Aquiraz-CE).



Fonte: Autores (2019)

Figura 2: Bilros feitos de Buriti (Prainha, Aquiraz-CE).



Fonte: Autores (2019)

Figura 3: Espinhos de Mandacaru usados para prender os moldes na almofada para feitura da renda (Prainha, Aquiraz-CE).



Fonte: Autores (2019)

Figura 4: Detalhe da almofada com todos os elementos para feitura da renda.



Fonte: Autores (2019)

A Cartilha Me Ensina a Fazer Renda: princípios básicos da renda de bilros: histórico, elementos da renda, como fazer técnica básica, pontos básicos da renda (2015) descreve cada instrumento e ressalta a importância deles no sistema de produção artesanal da renda: o bilro corresponde a pequenas hastes cilíndricas, com 10 a 17 cm de comprimento, produzidas com diferentes tipos de madeira, que possuem uma esfera em suas extremidades, podendo estas variar em formato e tamanho, sendo a linha enrolada na parte mais alongada do bilro. Já a almofada serve de base e apoio para a produção da renda e são, geralmente, confeccionadas pelas próprias rendeiras, sendo o local onde se prende, por intermédio de alfinetes, os moldes (piques) da renda que será confeccionada. O diâmetro da almofada determina o tamanho máximo da peça a ser produzida. Por isso, quanto maior a peça, maior deve ser a almofada utilizada. Em relação aos materiais para preenchimento da almofada sabe-se que estes são preferencialmente de origem natural, como palha de bananeira, capim-colchão, barba-de-velho, entre outras fibras, mas há ainda as que se utilizam de materiais industrializados, como esponja. O molde, também denominado de pique, é o desenho da renda feito em um papel mais grosso, uma espécie de papelão. Este instrumento serve de gabarito e orienta a reprodução do desenho base na renda. O alfinete tem como finalidade prender o molde (pique) na almofada, bem como nortear e sustentar a linha e a renda que vai sendo entrelaçada. Atualmente, há rendeiras que usam alfinetes metalizados, produzidos a base de aço niquelado, mas em determinadas localidades pode-se ainda utilizar alternativas naturais para essa função, como espinhos de plantas.

Assim, a renda de bilros possui uma longa história, é encontrada em diferentes lugares e possui diversos modos de ser feita e

retratada. Afinal, desde as lendas do mundo mitológico de Minerva e Aracné, passando por Penélope até os dias atuais, a renda não é um tema recente ou localizado (KANITZ, VASCONCELOS, 2017).

O lugar de origem da renda de bilros apresenta controvérsias históricas – o único consenso é que ela teria aparecido no início da Idade Moderna. Há autores que alegam ter está surgido em Flandres (Bélgica), justificando tal percepção mediante a existência de um quadro de 1495, de Quentin Mesisys, que representa uma jovem fazendo renda em uma almofada. Entretanto, para outros estudiosos, a Itália seria o berço desse tipo de renda – onde Milão e Gênova disputam o lugar de origem como cidades mais prováveis (RAMOS & RAMOS, 1948).

Nessa disputa pela origem da renda de bilros entre a Itália e a Bélgica existem lendas famosas, como: uma versão veneziana relata que um marinheiro ofereceu à sua noiva um ramo de coral. Encantada com a planta, a jovem tentou imitar seus lindos nós com a agulha – e dessa forma a renda surge (RAMOS e RAMOS, 1948). Enquanto uma lenda de Flandres discorre sobre a promessa de uma moça pobre que estava noiva e fez voto à Virgem Maria para que sua família saísse da condição de miséria – e mediante o alcance da graça solicitada, a noiva renunciaria seu casamento; certo dia, enquanto andava pelo campo, a moça teve a visão de fios trançados em seu avental e quando voltou para casa se pôs a reproduzir o desenho com fios, criando assim a primeira renda que, por conseguinte, resolveu os problemas financeiros de sua família.

Um fato é que foi a Europa o continente de origem da renda de bilros, e a partir dele esta técnica artesanal se espalhou pelo mundo, sendo inserida no vestiário europeu de maneira exagerada e servindo

como símbolo de status e diferenciação social (RAMOS e RAMOS, 1948).

A existência da renda em Portugal pode ser comprovada a partir do registro de uma determinação de D. Sebastião, que data de 1560 (século XVI), que proíbe o uso desta em diversos elementos do vestuário, alegando gastos exorbitantes com o feitiço do vestuário (ALMEIDA, 1994).

Reis e nobres, rainhas e damas, sacerdotes e neófitos, todos utilizaram grandemente a renda no seu vestuário, quer exterior quer de uso interno, e o produto encareceu, tornando-se objeto de luxo para os que podiam utilizá-lo. A Revolução Francesa arrefeceu o ardor da moda, mas depois recrudescceu seu uso tão forte quanto antes. Todos se sentiam embelezados com as rendas: punhos, golas, “colerettes”, “fraises”, peitinhos, blusas, vestidos inteiros enroupavam numa nebulosidade vaporosa de contos de fada, nas festas fidalgas ao som das valsas vienenses, as silhuetas delgadas das donzelas, os talhes padronizados dos cavaleiros (MENDONÇA, 1959, p.43).

Sabe-se ainda que outros reis viriam a proibir o uso da renda, tais como Filipe II (século XVII) e D. João VI (século XVIII), também alegando seu uso ostensivo (ALMEIDA, 1994). Porém, o documento não especifica a qual tipo de renda o veredito se aplica, se a renda de agulha ou renda de bilro, uma vez que ambas já coexistiam por toda Europa.

Os séculos XVI e XVII foram os áureos tempos da produção da renda de Bilro em Portugal (SOARES, 1987), com produção concentrada no litoral, principalmente em Vila do Conde, Viana do Castelo, Nazaré, Peniche, Setúbal e nas ilhas da Madeira e Açores. Maia (1980) conta que o governo português incentivou o povoamento

do litoral açoriano e madeirense com promessas de vantagens que não foram cumpridas e acarretou que os homens criassem pequenas lavouras e desenvolvessem a pesca, deixando as mulheres cuidando dos afazeres domésticos e da tecelagem de rendas feitas com bilros.

Deve-se as mãos habilidosas de mulheres portuguesas que vieram ao Brasil, acompanhando seus maridos marinheiros durante colonização portuguesa, a chegada da renda de bilros ao Brasil (FLEURY, 2002). O que talvez justifique o ditado popular que diz que “onde há rede, há renda”, remetendo a expansão dessa técnica artesanal, assim como em solo lusitano, em áreas fluviomarinhas, contempladas pelo mar ou por rios. E, embora haja rendeiras e registro de renda de bilros por todo o país, o Nordeste destaca-se na prática da técnica artesanal – principalmente no início do século XVII, tornou-se uma arte nacional conservada até os dias atuais, com destaque na região litorânea e no sertão do Ceará (GIRÃO, 1984).

Logo, a figura da rendeira é personagem comum no Nordeste, sendo ela um elemento e/ou ícone representativo das tradições nordestinas que se mantem até os dias atuais, o que reforça a necessidade de se conservar essa prática artesanal datada de outras épocas. Na fala de Ramos e Ramos, portanto, a rendeira de bilro (1948), completa a imagem da paisagem natural litorânea e entre coqueiros e pescadores reforça sua imagem cultural quando se pode observar a transmissão de seus saberes e fazeres por meio da tradição oral e de seu ofício.

Mesmo distantes geograficamente e separados pelo oceano Atlântico, Portugal e Brasil mantiveram uma forte relação, com mais de 500 anos de história. Desta forma, desde a colonização os países vivenciam momentos de intensas trocas e influências que continuam os aproximando, seja pela língua mãe, aspectos religiosos e políticos,

hábitos de alimentação e o fazer artesanal (DIÁRIO DO NORDESTE, 2016).

Fleury (2002) comenta que o Sul do Brasil é referenciado como o primeiro centro receptor da renda de bilro, na metade do século XVIII, uma vez que se trata de uma região de forte imigração açoriana. Entretanto, há ainda uma versão que considera que, já no século XVII, era possível detectar uma forte influência holandesa no Nordeste.

Enquanto Maia (1980) acredita que a renda de bilros é o tipo de renda de maior abrangência no Brasil, podendo-se detectar polos de produção em Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Bahia, Minas Gerais, Santa Catarina, Rio de Janeiro e há ainda ocorrências dispersas desta renda nos Estados de Goiás e Pará. Essa renda se espalhou pelo litoral brasileiro, em áreas de orla marítima, culturalmente pobres e habitadas por pescadores (SOARES, 1987).

É possível afirmar que o Nordeste também construiu sua imagem com base na manifestação cultural da renda, sobretudo na renda de bilros, e esse fato pode ser observado a partir da existência de músicas, poemas, catálogos e fotografias de agências e operadoras de turismo, telenovelas, outdoors e demais formas de divulgação das tradições nordestinas – o que leva a renda de bilros a ser um ícone de “nordestinidade” (OLIVEIRA, 2014, p.17), mas que fortalece a imagem do Nordeste e do Brasil quando divulgada como produto desta Nação.

Deste modo, pode-se considerar que a renda de bilros se propagou por diversas localidades do Brasil, em virtude dos espaços geográficos, marcados por áreas de isolamento cultural, ou pela ausência de trabalhos para preencher as horas livres.

A maior concentração de rendeiras e de produção de renda de bilros ocorreu onde não havia indústrias instaladas ou em territórios não destinados a atividade da agricultura, tendo sido inicialmente desempenhada pelas mulheres mais pobres das comunidades, que geralmente eram esposas de pescadores, jangadeiros ou de trabalhadores braçais (SOARES, 2013).

Somente a partir do século XVII, é que a renda de bilros passa a adquirir características e abordar motivos tipicamente brasileiros (KANITZ; VASCONCELOS, 2017). Logo, a renda no Brasil passa por uma reconfiguração, absorvendo padrões e marcas da cultura local, como pode ser visto na imagem dos produtos abaixo:

Figura 5: Peças feitas com Renda de Bilros, Prainha, Aquiraz-CE.



Fonte: Autores (2019)

Atualmente, a renda de bilros continua presente em cidades litorâneas do Nordeste e no Sul Brasil. Contudo, como não poderia deixar de ser, essa atividade artesanal modificou-se, mediante contatos múltiplos e necessidade de adaptações que favorecessem o feitiço desta renda no território. Assim, ao longo de sua trajetória e aculturação no país é notório o emergir de novas práticas e representações culturais experienciadas pelos indivíduos e pelas rendeiras, o que tornou a renda de bilros um produto turístico do Brasil.

Prainha de aquiraz e a renda de bilros

A cidade de Aquiraz corresponde a um município brasileiro localizado no litoral leste do Ceará, a 32 km de Fortaleza, capital do Estado, ligando-se a esta por meio da Rodovia CE-040, CE-025 e BR-116. O município de Aquiraz conta com 72.628 pessoas, densidade demográfica de 150,50 hab/km², PIB per capita de R\$ 27.336,65, percentual das receitas oriundas de fontes externas 66,4%, Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) 0,641 e área da unidade territorial de 481,596km² (IBGE, 2017).

Ao que tudo indica, os índios foram os primeiros habitantes da costa litorânea de Aquiraz, tendo sido atraídos pela riqueza do rio Pacoti e pela possibilidade de viverem da pesca e do extrativismo no local. Somente em 1603, Aquiraz passa a ser domínio dos portugueses,

que iniciam o processo de posse do território, visando evitar invasões estrangeiras e de nativos (ANDRADE, 2008).

O termo Aquiraz vem do Tupi “Akiras”, que significa “água logo adiante”. O município carrega consigo relevância histórica, uma vez que foi a primeira vila da capitania do Ceará, tendo sido criada em seu território, em 1699, por ordem de El Rei de Portugal, tornando-se sede administrativa da capitania até o ano de 1726, quando perde a patente para Fortaleza (GOVERNO DO ESTADO DO CEARÁ, 2016). Infere-se, deste modo, que Aquiraz é resultado de fusões entre os primeiros habitantes do Brasil: índios, negros e portugueses.

Dá-se início em 13 de fevereiro de 1699, por meio de uma carta Régia, que o Rei de Portugal, visando “pôr termo às insolências e aos desmandos que aqui eram perpetrados pelos capitães-mores, senhores absolutos”, cria a primeira vila do Ceará, a ser instalada no povoado do sítio do Aquiraz, fundado pelo primeiro donatário, Estêvão Velho de Moura (MOURA DE ABREU, 2015, p. 44).

Aquiraz foi de suma importância para a Capitania do Ceará, pois na localidade encontrava-se o Porto do Iguape, o principal local de circulação de mercadorias. Moura de Abreu (2015) complementa que o Porto do Iguape desempenhou papel importante para a fixação de colonos na região, sendo estrategicamente atraente para as embarcações, devido a calmaria das águas de sua enseada e a grande disponibilidade de madeira para consertá-las.

A povoação de Aquiraz tornou-se mais intensa devido à seca que houve no sertão nordestino de 1790 a 1793, que aniquilou a

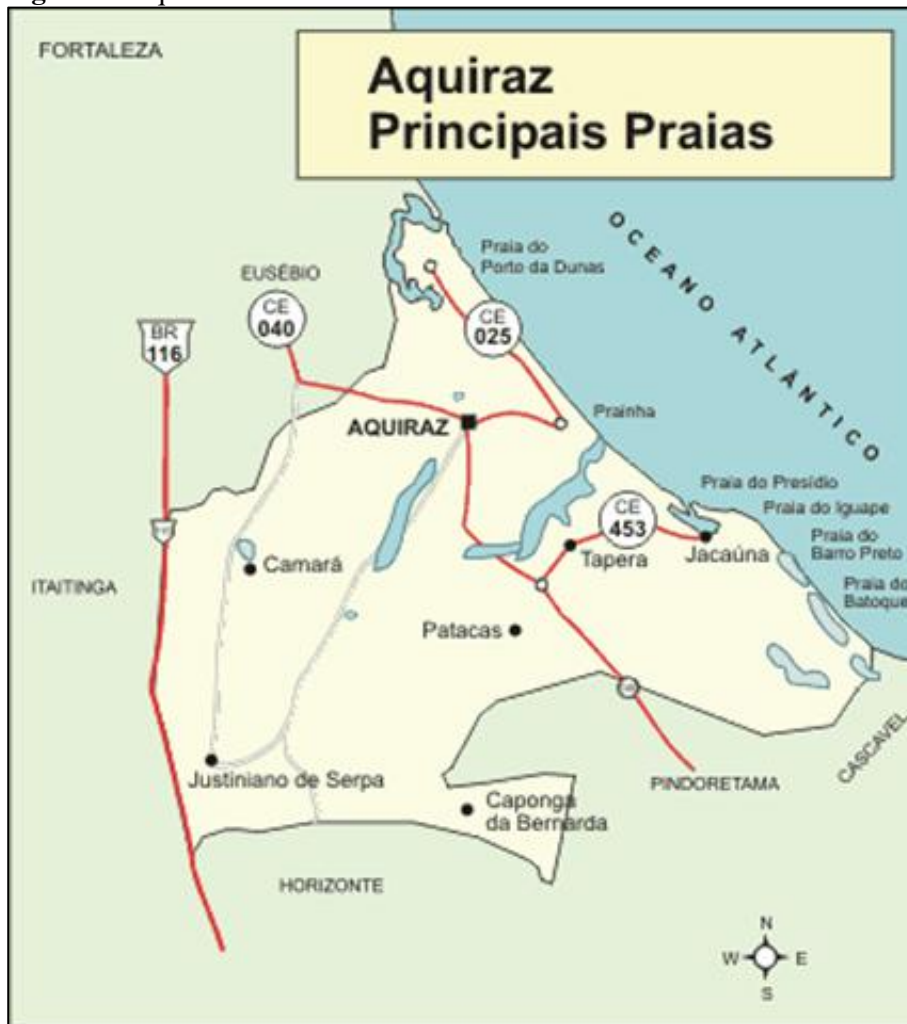
atividade pecuarista na região, suscitando o empobrecimento da classe abastada e sua migração, juntamente com a classe pobre, para as áreas litorâneas, buscando sobrevivência em vastas terras férteis, como Aquiraz (MOURA DE ABREU, 2015).

Aquiraz apresenta-se como polo histórico e cultural, sediando patrimônios materiais e imateriais do Ceará, apresentando edificações do século passado, como a Igreja Matriz construída 1769, e conservando atividades tradicionais como a pesca, artesanato, produção da farinha e engenhos. Além disso, trata-se de uma localidade turística, uma vez que apresenta 30 km de litoral e praias, além de riachos, lagos e rios – como o Pacoti e o Catu.

Nos últimos 40 anos, a localidade caracterizou-se por um processo de valorização de suas terras, mediante a urbanização, o veraneio e turismo, estando o Estado pouco preocupado com a sustentabilidade socioambiental do local, o que pode provocar a desestruturação sociocultural das comunidades e a degradação ambiental de alguns ecossistemas de Aquiraz (MOURA DE ABREU, 2015).

A urbanização e o turismo, sem uma gestão adequada, resultaram na ocupação de espaços litorâneos frágeis, tais como dunas, praias, falésias e lagoas, com também o crescimento acelerado do veraneio e do turismo de massa.

Figura 6: Aquiraz – Ceará.



Fonte: <http://www.aquiraz.ce.gov.br>

Assim, sem um ordenamento para ocupação da localidade, emergiram variados impactos ambientais e sócio-econômicos no espaço, como o aumento das áreas urbanizadas sem saneamento básico, que tem promovido a geração de efluentes, que são despejados no ambiente, principalmente nos recursos hídricos; a ocupação e a

especulação imobiliária que têm mudado a feição paisagística litorânea e comprometido a sustentabilidade ecológica de muitos ecossistemas, ameaçando a qualidade de vida da população costeira, a erosão da faixa de praia, dentre outros. Moura de Abreu (2015) tratando do crescimento urbano do litoral de Aquiraz, observa que ele se dá de maneira desordenada e rápida, e se fazem urgentes melhores medidas de planejamento territorial e de gestão para lidar com os impactos causados na região.

Na localidade, as atividades econômicas que mais se destacam são: agricultura de bases tradicionais; criação de animais, principalmente da atividade avícola; extrativismo mineral, que contempla a retirada de argila para produção de cerâmica e olarias, como também extração de areia das áreas de dunas para a construção civil; extrativismo vegetal, com foco na exploração da madeira, usada como fonte de energia, e da carnaúba; pesca, praticada de forma tradicional pela população de pescadores e o setor industrial, que vem se expandido no município, mediante o aumento de empresas inseridas em Aquiraz.

Dados do IBGE (2017) apontam que o município é composto pelos seguintes distritos: Aquiraz (sede), Camará, Caponga da Bernarda, Jacaúna, João de Castro, Justiniano de Serpa, Patacas e Tapera. Seis praias fazem parte do território do município, sendo elas: Porto das Dunas, Prainha, Presídio, Iguape, Barro Preto e Batoque. Diante deste cenário, o turismo tornou-se um vetor econômico de Aquiraz, devido a diversidade de praias e belezas naturais que constituem sua área litorânea, alavancando o segmento turístico de Sol e Praia. Dentre tantos atrativos, será aqui enfatizada a área geográfica deste estudo: a Prainha.

A descoberta do vilarejo da Prainha ocorreu por volta de 1942, mediante a instalação de uma base da aeronáutica, denominada de Ninho dos Gaviões, que se utilizava da área desabitada para treinamento dos aviões de caça; mediante a frequência dos soldados, instala-se no vilarejo desabitado um restaurante, o restaurante do Sr. Leôncio, e uma estrada para acesso dos integrantes da base aérea (RÊGO, 2013). A partir disso, Prainha torna-se frequentada e admirada por sua beleza natural, recebendo desde 1955 visitantes que se hospedavam nas casas simples e de humildes pescadores.

Prainha localiza-se na Barra do Rio Catu, entre as praias do Beach Park e Presídio, estando localizada a 28 km de Fortaleza e 5 km da sede do município de Aquiraz. Em Prainha, a principal atividade econômica corresponde à pesca artesanal e o artesanato, mais especificamente da renda de bilros, que acompanha a localidade por diversas gerações, convivendo paralelamente (RÊGO, 2013).

Por muito tempo, a Prainha foi uma comunidade de rendeiras e pescadores. Um lugar pequeno, pacato, iluminado por lamparinas, onde as casas dos seus moradores eram, na sua maioria, de palha e chão de terra batida, construídas à beira da praia (DRUMOND, 2011).

A localidade da Prainha iniciou-se com uma colônia de pescadores e mulheres rendeiras. Que viviam da pesca, da agricultura de subsistência, basicamente do milho, do feijão e da mandioca, atividade agrícolas praticadas ao redor da vila. De casas de palhas de coqueiro e chão batido, à beira da praia. Enquanto os pescadores iam para o mar nas suas jangadas sem nenhuma segurança e conforto, ficando em alto mar de seis a sete dias, suas esposas cuidavam dos filhos e da casa; completando o orçamento doméstico com trabalhos de almofadas (RÊGO, 2013, p.79).

Assim, compreende-se que a principal atividade econômica na Prainha foi a pesca artesanal e que associadamente a ela desenvolveu-se entre as mulheres, há muitas gerações, a produção de renda de bilros (DRUMOND, 2011). A autora ainda acrescenta que foi a pesca artesanal na Prainha que garantiu a sobrevivência das famílias da comunidade e que essa atividade era realizada em jangadas de piúba, um tipo de madeira leve, que eram fabricadas pelo próprio pescador. Infere-se deste modo que a renda se configurou na localidade como um complemento na renda mensal familiar, uma atividade extra realizada pelas mulheres da comunidade, além das suas obrigações diárias e domésticas e da atividade central: a pesca.

Desta forma, em Prainha, é possível identificar uma diferenciação entre o trabalho do homem, que envolve, sobretudo, a pesca, e o trabalho da mulher, que engloba as atividades domésticas e familiares, bem como o feitiço da renda nas horas disponíveis.

Até 1968, momento que marca a chegada de energia elétrica na vila conforme Drumond (2006) e Rêgo (2013), a Prainha correspondia a uma comunidade pacata de pescadores e rendeiras. Após a implantação de energia elétrica e melhoria das estradas e de transportes que davam acesso à comunidade, Prainha torna-se alvo do interesse imobiliário, atraindo casas de veraneios e turistas. Moura de Abreu (2015) acrescenta que os veranistas estavam insatisfeitos com a condição das praias de Fortaleza, que se encontravam poluídas e ocupadas por atores indesejados, e assim construíram residências secundárias em zonas praieiras de outros municípios próximos a capital cearense, como Prainha, Iguape e Porto das Dunas, em Aquiraz.

A Prainha é composta por 3Km de faixa de praia que dividi-se entre um espaço tradicional e um espaço amplamente criado para o turismo e o lazer de uma população advinda de fora (MOURA DE ABREU, 2015).

A área conhecida como Prainha Antiga localiza-se na barra do Rio Catu e contou para sua ocupação com uma colônia de pescadores e alguns remanescentes advindos do Porto das Dunas, possuindo atualmente um centro comercial, o centro das rendeiras, clubes, escolas e outros equipamentos destinados a atender a população local. É uma área irregular, conta com vias pavimentadas em pedra tosca, iluminação pública e tem a orla marítima marcada por barracas de praias e casas de veraneio.

Em contrapartida, a Prainha Moderna, apresenta um tratamento diferenciado, regularidade do traçado devido os loteamentos que foram implantados, presença de edifícios e condomínios fechados e existência de equipamentos de maior porte, como hotéis e pousadas. Verifica-se, portanto, que a Prainha Moderna se desenvolveu distante da área de residência dos pescadores e que com a especulação imobiliária, a praia foi invadida por loteamentos e hotéis, o que fez com que os pescadores tivessem que vender suas casas e morar cada vez mais distantes do mar. Assim, espaços que remotamente eram frequentados pelos pescadores e demais residentes locais passaram a atrair empreendimentos turísticos e de lazer, além de casas de veraneio.

Lemos (2011) cita que no Brasil, a maior concentração de rendeiras situa-se nos municípios de Aquiraz, Aracati, Beberibe, Itapipoca, Acaraú e Trairi. No entanto, no que envolve Aquiraz, sabe-

se que a produção e comercialização do artesanato concentra-se nos vilarejos litorâneos de Prainha e Iguape.

À vista disso, é possível apresentar o perfil dos atuais moradores de Prainha, por meio da ótica de Rêgo (2013), que afirma ser a vila, atualmente, habitada principalmente por pescadores, caseiros, pequenos comerciantes, empregados dos grandes hotéis que instalaram-se na área e em localidades próximas, restaurantes e barracas de praia, rendeiras e bordadeiras que produzem trabalhos artesanais.

Fica evidente que a trajetória da comunidade está intimamente ligada a figura da rendeira, que se mostra enraizada na memória e história de Prainha, principal polo de produção de renda de bilros no Ceará, sendo ela fonte de renda, de entretenimento e elo entre as mulheres da localidade.

Entretanto, embora reconheça-se que a renda de bilros é um importante fator de representatividade da Prainha e um produto turístico do município, uma vez que esta atraí os turistas que visitam a localidade, é relevante enfatizar que seu potencial cultural, social e econômico ainda é subaproveitado.

Centro das rendeiras da Prainha

Na Prainha, as rendeiras organizam-se em associações, visando um trabalho colaborativo, ou exercem a função individualmente. Em 1979, durante o governo de Virgílio Távora, com recursos do Programa Nacional de Desenvolvimento do Artesanato (PNDA) e através da Fundação do Serviço Social do Estado do Ceará

(FUNSESC), cria-se o Centro das Rendeiras da Prainha, com o objetivo de incentivar o trabalho de rendeiras locais, melhorar a renda das artesãs, diminuir a atuação dos atravessadores que comercializavam as rendas das rendeiras e incentivar o turismo na região.

Djau et al (2012), acrescentam que disseminação da atividade no município provocou a elevação da produção da renda de bilro, ocasionando a criação do Centro das Rendeiras para viabilizar a comercialização dos produtos das artesãs em outros mercados, assim como firmar acordos com outras entidades jurídicas para facilitar o acesso a esses mercados e aos financiamentos – e acredita-se que a construção do centro das rendeiras foi positiva, pois viabilizou uma melhor organização do trabalho das artesãs, concentrando-as em um único.

A construção do Centro das Rendeiras trouxe muitos benefícios para elas, por permitir que se reúnam em um mesmo local para vender os seus produtos, e por ter sido construído em um local estratégico de tráfego de turistas. Antes da construção do centro a produção da renda de bilro era realizada na residência das artesãs, que tinham que vender os seus produtos de porta em porta, ou na beira da praia. Com o centro, as rendeiras tiveram oportunidades de maior lucro e crescimento, que perdurou por um tempo (DJAU et al, 2012, p.14).

Infere-se assim que a construção do Centro, determina um marco na vida das rendeiras de Prainha-CE, tornando-se em atrativo valoroso para a área, uma vez que antes de sua construção a produção

da renda era restrita ao ambiente domiciliar, onde as mulheres dividiam-se entre os afazeres de casa e a feitura de sua renda na almofada de bilros.

Figura 7: Fachada do Centro das Rendeiras Luiza Távora, Prainha, Aquiraz – CE.



Fonte: Autores (2019).

O Centro das Rendeiras de Prainha teve como figura emblemática a primeira-dama Luiza Távora, que segundo relatos frequentava a Prainha e tinha boa relação com as rendeiras. Tal fato justifica o motivo do centro ter sido batizado de “Centro das Rendeiras Luiza Távora”, como forma de homenagear a atuação da ilustre senhora na defesa da valorização do ofício das rendeiras (DRUMOND, 2006; BRUSSI, 2009).

Figura 8: Entrada do Centro das Rendeiras Luíza Távora, Prainha, Aquiraz-CE.



Fonte: Autores (2019)

Para Lemos (2011, p.66) a primeira dama do Estado, Luíza Távora, representava um caráter “matriarcal” (mãe dos artesãos) ao investir em políticas públicas voltadas ao artesanato cearense. Djau et al (2012, p.12) citam que houve “participação do governo local na

criação do Centro, que ocorreu por iniciativa da primeira-dama Luiza Távora, no período do governo Virgílio Távora”.

Cabe ressaltar que, em 1989, o Centro das Rendeiras transformou-se em Associação, uma entidade civil sem fins lucrativos com o objetivo de formalizar ações de comercialização da renda de bilros pela comunidade, melhorar as condições de trabalho dos artesãos, buscar parcerias com outras entidades jurídicas, em Aquiraz e fora dela, e facilitar para as artesãs o acesso ao crédito junto às instituições financeiras (DJAU et al, 2012).

Figura 9: Rendeiras da Prainha exercendo seu ofício no Centro das Rendeiras, Prainha, Aquiraz-CE.



Fonte: Autores (2019).

O processo de mudança do Centro das Rendeiras em Associação ocorreu mediante consenso das rendeiras, tendo estas participado ativamente do processo com sugestões e opiniões. Conforme certidão de registro, DJAU et al (2012) afirma que a associação criada tem como finalidade: desenvolver atividades

socioculturais e trabalhos que valorizem a condição humana; promover aprimoramento, aprendizagem, proteção e divulgação do artesanato regional; realizar ações em escolas, cursos, exposições, festejos, dentre outros, que deem visibilidade e permitam o aprendizado e aprimoramento do artesanato.

Drumond (2006) descreve e caracteriza o primeiro Centro das Rendeiras de Prainha como equipamento com posição estratégica na área de fluxo de banhistas para o mar; e sua aparência rustica em madeira de carnaúba e coberta com palha de coqueiro, onde esteiras espalhadas servem como mostruário para as peças remetem a Prainha antiga.

O Centro das Rendeiras Luiza Távora foi instalado em uma praça de localização privilegiada no vilarejo, onde param ônibus e vans, e sua instalação proporcionou mudanças profundas na vida das rendeiras, uma vez que estas passaram a contar com um espaço permanente para a produção e comercialização das rendas (BRUSSI, 2009).

Entretanto, em 2008 os quiosques foram derrubados com a promessa de um 'Novo Centro das Rendeiras'. Assim, mediante solicitação da Prefeita, as rendeiras do centro foram transferidas para um outro local, ao lado do Restaurante do Leôncio, lugar bastante conhecido no vilarejo e considerado como primeiro bar do distrito.

Vale mencionar que tal fato viabilizou a dispersão de muitas rendeiras. Djauet al (2012) expõem que a falta de apoio da prefeitura de Aquiraz na manutenção do centro fez com que as rendeiras tivessem

que vender seus produtos em barracas improvisadas sob a areia, devido à deterioração do espaço construído.

Essa situação provocou uma divisão das rendeiras, uma vez que uma parte delas optou por continuar trabalhando na associação, e outra parte passou a ocupar o espaço de um bar/restaurante (Restaurante Leôncio) e pousada (Pousada Solar) para comercializar os produtos, ocasionando a redução do fluxo de turistas ao Centro das rendeiras, o que fez emergir a figura do bugueiro como uma espécie de atravessador, para quem as rendeiras pagavam uma comissão de 10% para que eles trouxessem clientes que comprassem produtos na Associação.

Todavia, em 28 de junho de 2016, o Governo do Estado, Camilo Santana, autorizou o início das obras para a construção do novo Centro das Rendeiras Luíza Távora, na Prainha, em Aquiraz. A nova unidade de produção e comercialização de artesanato conta com uma área total de 1.000m² e envolveu um investimento de R\$ 1.680.000,00, sendo composta por 38 boxes (GOVERNO DO ESTADO DO CEARÁ, 2016). A inauguração do novo Centro de Rendeiras da Prainha ocorreu no dia 21 de dezembro de 2017, estando este em pleno funcionamento.

É válido evidenciar que a atividade artesanal, mais especificamente a produção da renda de bilros, tem se sustentado na Prainha devido ao desenvolvimento turístico na localidade, e constituindo-se para a população feminina local como uma alternativa de renda. Antes disso, segundo Drumond (2011), o peixe pescado na vila era trocado por outros alimentos, principalmente por farinha, e os trabalhos em renda de bilros eram comercializados de forma

esporádica, tendo essas relações “comerciais” se transformam à medida que novos atores sociais passaram a fazer parte do contexto da Prainha.

Figura 10: Pátio interno do Centro das Rendeiras Luíza Távora, Prainha, Aquiraz-CE.



Fonte: Autores (2019)

Em vista disso, percebe-se que foi com o desenvolvimento do turismo, com presença de turistas estrangeiros e brasileiros atraídos para a localidade, que se expandiu o interesse pelas rendas feitas na Prainha e, conseqüentemente, essa expansão elevou a atividade artesanal desenvolvida na comunidade a condição de sustento e renda extra das rendeiras. Contudo, é pertinente mencionar que a renda de bilros, dentro do contexto da Prainha, apresenta conotações

diferenciadas, apresentando-se tanto como bem de valor cultural, como também econômico.

Outro fator que viabilizou a expansão da atividade artesanal na Prainha está relacionado ao baixo custo envolvido para produção da renda de bilros, já que boa parte dos materiais necessários e envolvidos com a produção são retirados da natureza e os instrumentos de trabalho construídos pelas próprias rendeiras (RIOS, 2015; DRUMOND 2006). Deste modo, o bilro é colhido em árvores. O enchimento da almofada é feito com folhas secas de bananeira e os alfinetes são espinhos de mandacaru.

A renda de bilros se institucionalizou na Prainha como sistema de produção artesanal que corrobora com o desenvolvimento local do município e os principais motivos que promoveram e viabilizaram essa tipologia artesanal na localidade foram: natureza nativa da atividade, necessidade de complementação da renda das famílias, demanda turística, acesso facilitado à matéria-prima e ao crédito, apoio do poder público e o clima local (DJAU et al, 2012).

Objetivando coletar mais informações sobre perfil socioeconômico das rendeiras e a atividade da renda de bilros, realizou-se uma pesquisa de campo, entre 27 de abril a 01 de maio de 2019, na Prainha, com 33 rendeiras associadas ao Centro das Rendeiras Luiza Távora. Utilizou-se como instrumento de coleta de dados um questionário estruturado. Dessa coleta surgem os seguintes dados:

Tabela 1: Perfil socioeconômico das rendeiras de Prainha, Aquiraz-CE.

Variáveis	Quantidade (n = 33)	%
Gênero		
Feminino	33	100,0%
Faixa Etária		
Acima de 63 anos	10	30,3%
De 30 até 40 anos	1	3,0%
De 41 até 51 anos	7	21,2%
De 52 até 62 anos	15	45,5%
Estado Civil		
Casada	10	30,3%
Divorciada	5	15,2%
Relacionamento sério	3	9,1%
Solteira	7	21,2%
Viúva	8	24,2%
Escolaridade		
Analfabeta	2	6,1%
Ensino médio completo	7	21,2%
Ensino médio incompleto	7	21,2%
Fundamental completo	7	21,2%
Fundamental incompleto	8	24,2%
Superior completo	2	6,1%
Renda Mensal (R\$)		
Acima de R\$ 1.250,00	1	3,0%
De R\$ 1.000,01 até 1.250,00	3	9,1%
De R\$ 250,01 até R\$ 500,00	1	3,0%
De R\$ 500,01 até R\$ 750,00	17	51,5%
De R\$ 750,01 até R\$ 1.000,00	11	33,3%

Fonte: Dados da Pesquisa.

De acordo a tabela 1, verifica-se que todos os 33 pesquisados são do gênero feminino, destes a predominância (45,5%) é de faixa etária entre 52 e 62 anos, 30,3% são casadas, 24,2% tem o ensino fundamental incompleto como escolaridade e a maioria, 51,5%, tem uma renda mensal entre R\$ 500,01 e R\$ 750,00.

Ainda, é importante informar que todos os pesquisados (100,0%), pertencem à associação de rendeiras da prainha e todas vendem seus produtos, principalmente, para turistas.

Tabela 2: Atividade da renda de Bilro – Caracterização.

Variáveis	Quantidade (n = 33)	%
Tempo dedicado a atividade da renda de Bilro		
De 8 a 11 anos	1	3,0%
De 14 a 17 anos	32	97,0%
Horas dedicado a atividade da renda de Bilro		
Até 1 hora	1	3,0%
De 2 até 4 horas	11	33,3%
De 5 até 7 horas	21	63,6%
Período dedicado a atividade da renda de Bilro		
Somente pela Manhã	2	6,1%
Somente à Tarde	3	9,1%
Manhã e Tarde	22	66,7%
Manhã, Tarde e Noite	6	18,2%
Outra atividade além de rendeira		
Sim	5	15,2%
Não	21	63,6%
Às vezes	7	21,2%
Atividade executa às vezes		
Auxiliar de Enfermagem	1	14,3%
Costura	1	14,3%
Diarista	2	28,6%
Pastelaria	1	14,3%
Pescaria	1	14,3%
Vende Avon e Lingerie	1	14,3%
Quantas pessoas na família fazem renda, além do pesquisado		
Acima de 9 pessoas	6	18,2%
Até 2 pessoas	8	24,2%
De 3 até 5 pessoas	10	30,3%
De 6 até 8 pessoas	4	12,1%
Ninguém. Apenas eu faço	5	15,2%

Fonte: Dados da Pesquisa.

De acordo a Tabela 2, comprova-se que a maioria dos pesquisados (97,0%) dedicam entre 14 e 17 anos a atividade de renda de Bilros, 63,6% dedicam entre 5 a 7 horas diariamente, a maioria

(66,7%) de suas manhãs e tardes à atividade; 63,6% não tem outra atividade além dessa, mas, dos 21,2% que informaram que às vezes realizam outra atividade, a mais citada, com 28,6%, foi a ocupação como diarista. Ademais, 30,3% das pesquisadas informam que entre 3 a 5 pessoas da sua família também fazem renda bilros.

CONCLUSÃO

Dentre as experiências vivenciadas com o turismo, considera-se que a produção e o consumo de artesanato é elemento presente na cadeia produtiva do turismo, o que coloca os souvenirs em lugares de destaque entre as atrações ofertadas em destinos turísticos.

Infere-se também que há uma relação direta dos souvenirs com a identidade local, uma vez que esta é aproveitada no mercado turístico como apelo de referência simbólica, para invocar identidades culturais a partir de saberes e fazeres (ofícios), e gerar interesses de consumo e renda.

A renda de bilros, como um souvenir turístico, cumpre um papel fundamental para a imagem do destino quando se converte em atrativo, além de ser fonte de arrecadação financeira e meio para o desenvolvimento local. É este o caso da Prainha, em Aquiraz-CE, que apresenta potencial no segmento das rendas, seja: pelo desenvolvimento histórico do ofício de rendeiras de bilros na região; pelo fato de a renda de bilros ser uma fonte de receita para as rendeiras e suas famílias; por poder extrair do meio ambiente da localidade elementos que viram utensílio para a produção desse tipo específico de renda; pela contribuição e apoio institucional e político em prol de

valorizar um ofício que vem se perdendo no ostracismo e pela boa aceitação da renda como produto turístico.

Constata-se com o estudo que a valorização do ofício de rendeiras foi motivo que levou o poder público a desenvolver políticas públicas para melhorar a situação de trabalho das rendeiras da Prainha e, por conseguinte, transformá-lo em atrativo turístico a partir da economia da experiência. A renda de bilros na Prainha, em Aquiraz-CE, passa então a contribuir com o desenvolvimento de pessoas e do destino, e as rendas produzidas ali se consolidam como souvenir de interesse no consumo de turistas.

A tradição do feitio da renda de bilros no Ceará, mais especificamente no distrito de Prainha, em Aquiraz, permanece viva. Embora seja possível inferir que esta tipologia artesanal tenha sofrido mudanças ao longo dos anos em relação ao seu processo de produção, ajustando-se as condições locais e buscando sobreviver na localidade.

A renda de bilros na Prainha encontrou raiz própria. Logo, reconhece-se e evidencia-se aqui a importância do vilarejo como importante e principal polo de produção da renda de bilros no Ceará – sendo esta reconhecida nacionalmente, por sua excelência, a partir da visitação turística.

No entanto, acredita-se que o desenvolvimento de outras atividades existentes na localidade, trouxeram consigo novas oportunidades de emprego, modernização, mas também a falta de interesse dos jovens em aprenderem e propagarem a técnica de feitio da renda de bilros. Esse fato ameaça e coloca em questão a sustentabilidade desta modalidade artesanal, que sobrevive até hoje

graças ao amor e labor de rendeiras que continuam rendando em suas almofadas. Deste modo, é necessário repensar e refletir sobre o futuro desta tradição secular, que sofre rupturas e forte possibilidade de desaparecimento na localidade.

Por fim, considerando a importância desta atividade artesanal como segmento estratégico da localidade e do Ceará, no que envolve a dinâmica social, geração de emprego, renda, atividade turística e perpetuação da cultura imaterial, ressalta-se aqui a necessidades de esforços conjuntos que possam viabilizar a sustentabilidade da renda de bilros neste vilarejo que incorporou o artesanato na sua história, economia, cultura e sociedade.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, C. A. B. de. **As Rendas de Bilros de Vila do Conde**. Vila do Conde: Associação para Defesa do Artesanato e Patrimônio de Vila do Conde/CMVC. 1994.

ANDRADE, R. I. L. de. **Dinâmicas e conflitos na zona costeira de Aquiraz: Porto das Dunas e Prainha em análise**. Dissertação de Mestrado. Fortaleza: Universidade Estadual do Ceará. 2008.

ANGELO, E.R.B. **A Identidade Cultural e o Turismo nas Discussões sobre o Artesanato das Rendas de Bilros**. Anais do IV SeminTUR – Seminário de Pesquisa em Turismo do MERCOSUL - Universidade de Caxias do Sul – Mestrado em Turismo, Caxias do Sul, 2006.

AZAMBUJA, B. S. de. **Artesanato - Perfil demográfico dos artesões**. Datasebrae. Disponível desde 07/04/2017, em: < <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:nGpHaHL19-MJ:https://datasebrae.com.br/artesanato/+&cd=1&hl=pt-BR&ct=clnk&gl=br> >. Acesso em 24/05/2019.

BACCARINI, M. **Mercado de artesanato movimentado R\$ 50 bilhões por ano no Brasil**. Pequenas Empresas & Grandes Negócios. Disponível desde 25/03/2018, em: <<http://abre.ai/Yih>>. Acesso em 24/05/2019.

BARBOSA, Lívia. Marketing etnográfico: colocando a etnografia em seu devido lugar. **Revista de Administração de Empresas**, v. 43, n. 3, p. 100-105, 2003.

BNB. Banco do Nordeste do Brasil. **Ações para o Desenvolvimento do Artesanato do Nordeste**. 2002. Disponível em: <<https://www.bnb.gov.br/>>. Acesso em 24/05/2019.

BOYM, C. **Curious Boym. Design works**. Princeton Architectural Press, New York. 2002.

BRASIL. MINISTÉRIO DO TURISMO. **Boletins da pesquisa de sondagem empresarial - 1a. Etapa/2019**. 2019. Disponível em: <<http://www.dadosefatos.turismo.gov.br/>>. Acesso em 24/05/2019.

BRASIL. MINISTÉRIO DO TURISMO. **Plano Nacional de Turismo - 2018-2022: “Mais Emprego e Renda para o Brasil**. 2018. Disponível em: <<http://www.turismo.gov.br/2015-03-09-13-54-27.html>>. Acesso em 24/05/2019.

BRUSLOTTE, R. “Yo soy nativo de aqui”: The Ambiguities of Race and Indigeneity in Oaxacan Craft Tourism. **The Journal of Latin American and Caribbean Anthropology**, Vol. 14, No. 2, 2009.

BRUSSI, J. D. E. **Da “renda roubada” à renda exportada: a produção e a comercialização da renda de bilros em dois contextos cearenses.** Dissertação de Mestrado. Brasília: Universidade de Brasília, 2009. Disponível em: < [https:// core. ac.uk/download/pdf/33551418.pdf](https://core.ac.uk/download/pdf/33551418.pdf) >. Acesso em 27/06/2019.

CARTILHA ME ENSINA A FAZER RENDA: PRINCÍPIOS BÁSICOS DA RENDA DE BILROS: histórico, elementos da renda, como fazer técnica básica, pontos básicos da renda (2015): Florianópolis: HB Editora Valorizando o Tempo. Disponível em: < <http://observamoda.org/wp-content/uploads/2017/11/Cartilha-Me-Ensina-a-Fazer-Renda.pdf> >.

CHIARAPPA, M. Affirmed Objects in Affirmed Places: History, Geographic Sentiment and a Region’s Crafts. **Journal of Design History**, Vol. 10, No. 4, Craft, Culture and Identity, 1997.

CHUNXIAO, C; TINGYNE, K. **Research on the Development of Tourism Souvenirs Based on Experience Design.** International Conference on System Science, Engeneering Design and Manufacturing Informatization. College of Computer Science and Information, Guizhou University. Yichang, China, 2010.

COELHO-COSTA, E. R. **GeoFoods. Los suvenires gastronómicos enlaactividad turística.** In: NORRILD, J. A (Org.), Gastronomía y turismo – Destinos con sal y pimienta. Centro de Investigaciones y Estudios Turísticos (CIET): Buenos Aires – Argentina. Primera edición: febrero 2017. p. 131-146. ISBN 978-987-42-2496-5. Disponível em: <[https://www.academia.edu/31393469/Gastronom% C3%A Da_y_ turismo_Destinos_con_sal_y_pimienta_Cap%C3%ADtulo_8_Geo_Foods._Los_ suvenires_gastron%C3%B3micos_en_la_actividad_tur%C3%ADstica](https://www.academia.edu/31393469/Gastronom%C3%A9Da_y_turismo_Destinos_con_sal_y_pimienta_Cap%C3%ADtulo_8_Geo_Foods._Los_suvenires_gastron%C3%B3micos_en_la_actividad_tur%C3%ADstica)>. Acesso em 24/05/2019.

COSTA, A.C. 2006. **Rumo à Economia Criativa: Artesanato e Turismo em Itabuna.** Anais do IV SeminTUR – Seminário de Pesquisa em Turismo do MERCOSUL, Universidade de Caxias do Sul – Mestrado em Turismo, Caxias do Sul, 2006.

DA MATTA, Roberto. **Torre de Babel: ensaios, crônicas, críticas, interpretações e fantasias.** Rocco, 1996.

DATASEABRAE. **Artesanato.** 2019. Disponível em: <<https://datasebrae.com.br/artesanato/#idade>>. Acesso em 24/05/2019.

DIÁRIO DO NORDESTE. **Fios de tradição. Rendas de bilros: Ceará e Portugal.** 2016. Disponível em: < <http://hotsite.diariodonordeste.com.br/especiais/fios-de-tradicao/> >. Acesso em 27/06/2019.

DJAU, M. A.; ROLDAN, V. P. S.; DE AQUINO CABRAL, A. C.; DOS SANTOS, S. M.; PESSOA, M. N. M.; MELO, F. V. S.; DA SILVA MELO, S. R. Artesanato de

renda de bilro e desenvolvimento local: uma análise do processo de institucionalização da atividade no município de Aquiraz, Ceará, Brasil. **DELLOS Revista Desarrollo Local Sostenible**, v. 5, n. 15, p. 1-22, 2012. Disponível em: < http://www.eumed.net/rev/delos/15/desarrollo_local_ceara_brasil.pdf >. Acesso em 27/06/2019.

DRUMOND, T. B. P. **Memórias, imagens e narrativas da prainha – Aquiraz-CE**. In: II Congresso Internacional de História da UFG/Jataí: História e Mídia. 2011. Disponível em: < <http://docplayer.com.br/12506854-Memorias-imagens-e-narrativas-da-prainha-aquiraz-ce.html> >. Acesso em 27/06/2019.

DRUMOND, T. B. P. **Tecendo Vidas: cultura e trabalhadas rendeiras da Prainha de Aquiraz-Ce**. Dissertação de Mestrado. Fortaleza: Universidade Federal do Ceará. 2006. Disponível em: < http://repositorio.ufc.br/bitstream/riufc/3349/1/2006_dis_tbpdrumond.pdf >. Acesso em 27/06/2019.

EJARQUE, J. **Destinos Turísticos de Exito – diseño, creación, gestión, marketing**. Milão: ed. Pirâmide, 2005.

FLEURY, C. A. E. **Renda de bilros, renda da terra, renda do Ceará: a expressão artística de um povo**. São Paulo: Annablume; Fortaleza: Secult. 2002.

GIRÃO, V. C. **Renda de Bilros**. Coleção do Museu Arthur Ramos. Fortaleza: Edições da Universidade Federal do Ceará. 1984.

GOELDNER, C. R.; RITCHIE, J. R. B.; MCINTOSH, R. W. **Turismo: Princípios, Práticas e Filosofias**. Porto Alegre: Bookmann, 2002.

GOVERNO DO ESTADO DO CEARÁ. Sala de imprensa/notícia”. Internet. Disponível em <http://www.ceara.gov.br/sala-de-imprensa/noticias/17104-governo-autoriza-obra-do-centro-das-rendeiras-luiza-tavora>>. Acesso em 27/06/2019.

HORODYSKI, G.S. **Artesanato dos Campos Gerais do Paraná**. Dissertação de Mestrado. Universidade do Vale do Itajaí. Balneário Camboriú, 2006. Disponível em: < <https://siaiap39.univali.br/repositorio/handle/repositorio/1288> >. Acesso em 27/06/2019.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Cidades**. 2017. Disponível em: < <http://www.cidades.ibge.gov.br/v3/cidades/municipio/2301000> >. Acesso em 27/06/2019.

KANITZ, H.; VASCONCELOS, G. O uso das rendas de bilros como elemento da identidade cultural para fomentar o turismo em ilha grande, Piauí, Brasil. In: **International Journal of Scientific Management and Tourism**, Córdoba, v. 3, n.3, 416

2º sem: 313-332. 2017. Disponível em: < <http://www.ijosmt.com/index.php/ijosmt/article/view/259/246> >. Acesso em 10/01/2019.

KIM, S.; LITTRELL, M. A. Predicting Souvenir Purchase Intentions. **Journal of Travel Research** 38: 153, 1999.

LEMOS, M. E. S. **O artesanato como alternativa de trabalho e renda. Subsídios para avaliação do programa estadual de desenvolvimento do artesanato no município de Aquiraz – CE.** Dissertação de Mestrado. Fortaleza: Universidade Federal do Ceará. 2011.

MACHADO, P.S. e SIQUEIRA, E.D. Turismo, Consumo e Cultura: significados e usos sociais do souvenir em Petrópolis-RJ. **Revista Contemporânea.** Nº10, v,1 2008.

MAFFESOLI, Michel. Cultura e comunicação juvenis. **Ritmos do imaginário, Recife: Editora Universitária-UFPE**, p. 173, 2005.

MAIA, I. **O Artesanato da Renda no Brasil.** João Pessoa: Editora Universitária. 1980.

MEDEIROS, F. B.; CASTRO, C. A Cidade e seus Souvenires: O Rio de Janeiro para o turista ter. **Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo.** v. 1, n. 1, p. 34-53, set. 2007.

MENDONÇA, M. L. P. de. Algumas considerações sobre rendas e rendeiras do Nordeste. In: **Boletim Antropologia** 3. Fortaleza: Imprensa Universitária do Ceará, 39-76. 1959.

MITCHEL, M.; ORWIG, R. Consumer Experience Tourism and Brand Bonding. **Journal of Product & Brand Management.** Vol.11 nº 1, 2002.

MOURA DE ABREU, M. La valorización del espacio para la transformación de la Costa de Aquiraz, Ceará, Brasil: el cambio del paisaje. In: **Apuntes**, Bogotá, v. 28, n. 1, 1º sem: 40-55. 2015. Disponível em: < <https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/revApuntesArq/article/view/17003> >. Acesso em 27/06/2019.

NEVES, S. C. **Produção, Circulação e Significados do Artesanato Pataxó no Contexto Turístico da Aldeia Coroa Vermelha, Santa Cruz Cabralia-BA.** Trabalho apresentado durante a 27ª Reunião Brasileira de Antropologia. Pará, 2010.

NUNES, F. **A Representação da Favela e seus Significados: o caso dos souvenirs “by Rocinha”.** In: PANOSSO NETTO; GAETA. Turismo de Experiência. São Paulo: ed. Senac, 2010.

OH, J.Y., CHENG, C., LEHTO, X.Y., O'LEARY, J.T. Predictors of Tourist's Shopping Behavior: examination of socio-demographic characteristics and trip typologies. **Journal of Vacation Marketing**. V.10, 2004.

OLIVEIRA, P. C. M. **Cultura, diversidade cultural e desenvolvimento**. In: GUIMARÃES, P. F. et al. (orgs). Um olhar territorial para o desenvolvimento: Nordeste. Rio de Janeiro: Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, 362-387. 2014.

PAB - Programa do Artesanato Brasileiro. Artesanato Brasileiro. **Programa do Artesanato Brasileiro**. Artesanato Brasileiro Governo Federal. 2019. Disponível em: <<http://artesanatobrasileiro.gov.br/pagina/1>>. Acesso em 24/05/2019.

PEACH, A. Craft, souvenirs and the commodification of national identity in 1970s' Scotland. **Journal of design history**, v. 20, n. 3, p. 243-257, 2007.

RAMOS, L.; RAMOS, A. **A renda de bilros e sua aculturação no Brasil: nota preliminar e roteiro de pesquisa**. Rio de Janeiro: Sociedade Brasileira de Antropologia e Etnologia. 1948.

RÊGO, R. C. R. **Análise da evolução das segundas residências no distrito da prainha, município de Aquiraz – Ceará**. Dissertação de Mestrado. Fortaleza: Universidade Estadual do Ceará. 2013. Disponível em: < <http://www.uece.br/mpgnt/dmdocuments/R%C3%8AGO,R.C.R.pdf> >. Acesso em 27/06/2019.

REIS, J.R. **“Lembrei-me de você”: o consumo de souvenirs atribuindo significado à viagem turística**. Anais do V Seminário da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo. Belo Horizonte, 2008.

RICCI, F; SANT'ANA, R. Desenvolvimento Turístico Sustentável: o artesanato local como alternativa na cidade de Santo Antônio do Pinhal, SP. **Revista CULTUR**, ano 03 – n. 01 – jan/2009. p.1-19. Disponível em: <<http://periodicos.uesc.br/index.php/cultur/article/view/244>>. Acesso em 24/05/2019.

RIOS, R. M. **Memórias Rendilhadas: Trajetórias e saberes das mulheres rendeiras de Raposa-MA**. Dissertação de Mestrado. Paraná: Universidade Federal do Paraná. 2015. Disponível em: < <https://www.acervodigital.ufpr.br/handle/1884/38150> >. Acesso em 27/06/2019.

SAMPAIO, V. **Crescimento do turismo mundial pode chegar a 4% em 2019**. Ministério do Turismo do Brasil. Disponível desde 22/01/2019, em: <<http://abre.ai/YiW>>. Acesso em 24/05/2019.

SANTOS, E. T. **Exportações de artesanato no Ceará no período de 2004 a 2006: desafios e oportunidades**. 96 f. 2007. Dissertação de Mestrado (Administração). Universidade de Fortaleza, Fortaleza, 2007.

SCHLÜTER, R. G. The role of t-shirts in the creation of tourist destination images. **Estudios y perspectivas en turismo**, v. 7, n. 1-2, p. 5-23, 1998.

SEBRAE. **Estudo setorial artesanato**. 2011. Disponível em: <<http://www.biblioteca.sebrae.com.br/bds/bds.nsf/E1B356515E8B5D6D83257625006D7DA>>. Acesso em 24/05/2019.

SILVA, V. L. F.; PERRY, G. T. Renda de Bilros: estudo de pontos tecidos nas regiões Nordeste e Sul do Brasil. In: **Moda Palavra e-periódico**, Florianópolis, v. 11, n. 21. 1º sem: 126-146. 2018. Disponível em: <http://www.revistas.udesc.br/index.php/modapalavra/article/view/10352/7182> >. Acesso em 10/01/2019.

SOARES, D. **Rendas e Rendeiras da ilha de Santa Catarina**. Florianópolis: Fundação Catarinense de Cultura. 1987.

SOARES, J. L. J. **Economia Criativa como estratégia de convivência com o semiárido cearense: o caso do artesanato renda de bilro**. Dissertação de Mestrado. Fortaleza: Universidade Federal do Ceará. 2013.

SWANSON, K. K. Tourists' and retailers' perceptions of souvenirs. **Journal of Vacation Marketing**, v. 10, n. 4, p. 363-377, 2004.

SWANSON, Kristen K.; HORRIDGE, Patricia E. A structural model for souvenir consumption, travel activities, and tourist demographics. **Journal of Travel Research**, v. 42, n. 4, p. 372-380, 2004.

TSCHA, E; MENDONÇA, J. R. C; TSCHA, C. R. **Intervenções em Atividades Culturais e os seus Aspectos Relacionais: o caso do artesanato**. Anais do V ENECULT - Encontro de Estudos Multidisciplinares em Cultura. Faculdade de Comunicação/UFBA, Salvador - BA, 2009.

URRY, John. **O olhar do turista: lazer e viagens nas sociedades contemporâneas**. São Paulo: Studio Nobel: SESC, 1996.

VASCONCELOS, B. **Artesanato gera emprego e renda para 45 mil pessoas em Fortaleza**. Diário do Nordeste. Negócios. Disponível desde 27/06/2019, em: <<https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/editorias/negocios/artesanato-gera-emprego-e-renda-para-45-mil-pessoas-em-fortaleza-1.2116489> >. Acesso em 28/06/2019.

VIEIRA, R. **Turismo responde por 8,1% do PIB Brasil; veja dados globais**. Panrotas - economia e política. Disponível desde 06/03/2019, em: <<http://abre.ai/YiY>>. Acesso em 24/05/2019.

WANG, Ning. Rethinking authenticity in tourism experience. **Annals of tourism research**, v. 26, n. 2, p. 349-370, 1999.

WIDMAYER, P. **Zwischen Kitsch und Kunsthandwerk - Souvenirs, eine Gestaltungsaufgabefür Designer?** In: Design Zentrum Bremen (Ed.) Die innoventa Musikanten. Wie die Bremer Stadtmusikantenunter die Designer felen. WopswederVerlag, Bremen, 1991, p. 104-108.

AS QUINTAS COMO PATRIMÔNIO CULTURAL NA REGIÃO DEMARCADA DO DOURO

BRAMBILLA, Adriana
BRAMBILLA, Luciana
VANZELLA, Elídio

O turismo demanda uma análise profunda em todas as complexidades que o envolvem e, por isso, considera-se imprescindível entender o modo como o turismo e a cultura se articulam, pois, como analisa Pérez (2009,6), “é muito difícil, explicar a cultura como processo sem ter em atenção o turismo, assim como os contatos culturais que o mesmo origina”, o que implica entender que o respeito à diversidade cultural é fundamental para o desenvolvimento dessa atividade.

A cultura é um dos principais fatores de viagem e o segmento turístico em que predomina o interesse cultural é denominado de turismo cultural, que pode abranger atividades desenvolvidas pelo turista como: visitas aos museus e monumentos históricos, participação em festas populares e festivais folclóricos, visitas aos locais onde se possam saborear comidas típicas e onde seja possível entrar em contato com a produção de bebidas típicas. Assim, dentre essas atividades pertencentes ao turismo cultural, o foco desse estudo está ligado ao turismo do vinho, o enoturismo.

As atividades turísticas ligadas à produção do vinho constituem-se hoje para muitos países alternativas para o desenvolvimento regional, como é o caso de Portugal, um país representante do Velho Mundo, que, quando alia sua grande tradição vinícola ao turismo, cria uma oportunidade ímpar de crescimento, promovendo prosperidade com a geração de benefícios socioeconômicos.

Ao propor um diálogo entre a cultura e o turismo, o presente estudo tem o intuito de analisar a relação entre a cultura local, ligada à produção do vinho, e o desenvolvimento do enoturismo nas Quintas da Região Demarcada do Douro (RDD). A escolha dessas Quintas como objeto de estudo justifica-se pelo fato dessas propriedades serem as protagonistas na história de uma região vinícola reconhecida mundialmente.

Entre as diversas regiões vinícolas do país, a Região Demarcada do Douro se destaca pela sua tradição no cultivo da vinha, na produção do Vinho do Porto, por ser mundialmente conhecida pelo fato de ter sido a primeira região demarcada do mundo e pelas características socioculturais que a fizeram ser considerada patrimônio da humanidade pela UNESCO (*United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization*). Nesta região, o vinho pode ser considerado como fator de fixação e identidade nacional desde os primórdios da Região do Douro. O vinho faz parte da alma do Douro, é um bem que lhe pertence, é a sua cultura (RODRIGUES e PÉREZ, 1998). Neste sentido, partindo do pressuposto de que a Região Demarcada do Douro, por sua cultura do vinho, pode ser considerada uma prática de

excelência internacional que servirá de referência a muitas regiões vinícolas, buscamos responder à questão central: como o enoturismo desenvolvido nas Quintas da Região Demarcada do Douro se relaciona com a cultura local?

As Quintas exercem um domínio muito grande sobre a Região do Douro e sua atuação não se restringe ao vinho, pois essas propriedades estão impregnadas da cultura duriense. Elas são parte fundamental da identidade local e estudar as Quintas meramente como estabelecimentos onde ocorre a vitivinicultura pode gerar uma visão reducionista e totalmente incompleta. Por isso, a preocupação que se coloca nesse estudo é a discussão do enoturismo como uma atividade turística que traz benefícios econômicos, mas que, ao mesmo tempo, deve respeitar e incentivar a preservação do patrimônio cultural material e imaterial. Nesse sentido, este estudo tem como objetivo analisar a articulação entre o turismo e a cultura, na Região Demarcada do Douro, com enfoque sobre o papel das Quintas na compreensão do fenômeno do enoturismo que ocorre no território duriense.

Vinho, turismo e cultura

O vinho desperta o interesse de pessoas dos mais diversos países, com as mais diversas ocupações profissionais, e tem lugar de destaque nas culturas contemporâneas, em especial na literatura. O vinho se diferencia das demais bebidas e se destaca, pois é o único que tem despertado tantas reflexões em diversos momentos da história da civilização, a exemplo dos gregos da Antiguidade que honraram seus

heróis e veneraram seus deuses, em torno do vinho (CAUBRIÈRE e GÓMEZ, 2010).

O vinho é o protagonista da dinâmica do enoturismo e, segundo Asero e Patti (2009), representa um valor econômico e cultural como parte do patrimônio de um local. Pivot (2007) considera que o vinho tem uma dimensão cultural, que abrange não só a cultura da vinha, como também do espírito, uma vez que, o vinho está na memória mítica e alimentar do ser humano. Neste contexto, o vinho adquire uma dimensão que ultrapassa os aspectos econômicos, revelando uma configuração central na história humana (PIVOT, 2007).

Ao se associar o interesse da sociedade pelo vinho com a vontade de viajar, conhecer outros locais e ter contato com outras culturas, o turismo exerce um papel de grande interesse nas regiões que se dedicam ao cultivo da vinha e à produção do vinho. A esse segmento turístico dá-se o nome de enoturismo que se encontra, evidentemente, relacionado com os processos de produção e comercialização do vinho, englobando o cultivo das uvas, a sua produção e, claro, a degustação, mas enxergá-lo apenas sob essa óptica seria um equívoco. Desta forma, o enoturismo, ou turismo do vinho, pode ser entendido como uma atividade turística marcada pelo encontro das tradições com a modernidade no que se refere principalmente às tecnologias adotadas para a vitivinicultura.

Por isso, tem-se o entendimento que o enoturismo não pode ser discutido apenas sob o enfoque mercadológico, uma vez que suas especificidades e o interesse despertado por este tipo de turismo advêm da sua ligação com a cultura do vinho, do interesse dos visitantes pelo

patrimônio das regiões vinícolas, pelas tradições locais e pela forma de viver das pessoas dessas regiões. Sugerimos que deve haver uma mudança de foco nas definições, que se concentram exclusivamente nas questões mercadológicas do enoturismo, para uma compreensão da vitivinicultura ligada aos valores culturais, como orientam Williams e Kelly (2001) que veem o enoturismo como a procura dos enoturistas por vivências autênticas, próximas da cultura local do destino visitado. Para os autores, o surgimento e o crescimento do enoturismo está diretamente relacionado com a valorização das tradições e das memórias coletivas tão características da sociedade atual.

Segundo Inácio e Cavaco (2010), o surgimento do enoturismo ocorreu após a Segunda Guerra Mundial, mas somente nos anos 1990 é que se tornou conhecido com essa denominação, a partir do Movimento de Turismo do Vinho na Itália, em 1993, na qual os produtores de vinho recebiam os visitantes para conhecerem as suas propriedades e degustarem seus vinhos.

Um dos aspectos relevantes do turismo do vinho é o interesse pelo contato direto com os produtores. A presença destes durante a visita é um diferencial na atividade. Percebe-se ainda, o interesse dos visitantes pela história dos trabalhadores e moradores locais, por conhecer os seus contextos socioculturais e a forma de viver de seus antepassados.

Embora venham ocorrendo diversas transformações na vitivinicultura, muitas tradições têm sido mantidas ou resgatadas em prol do turismo, a exemplo das festas das vindimas que sofreram

modificações naturais do decorrer do tempo e que poderiam ser até mesmo esquecidas se não fosse o interesse despertado pelo enoturismo.

Assim, o planejamento da atividade turística do vinho não deve apenas considerar a criação e expansão da demanda pelos produtos do turismo do vinho, mas também, preservar e promover as características culturais como forma de garantir a continuidade da atividade. Isso implica que os responsáveis pela atividade devem considerar em primeiro lugar a questão cultural.

Sendo assim, entendemos o enoturismo como um nicho do turismo cultural, que pode acontecer em área urbana ou rural, mas que está ligado às tradições, aos legados dos ancestrais de uma determinada região. Destaca-se também que mesmo podendo ocorrer em áreas urbanas, prevalece no enoturismo a ideia camponesa, o imaginário relacionado ao campo. O protagonista, ou seja, a razão principal do enoturismo, que é o vinho, tem sua origem na ruralidade, e, portanto, está sempre ligado à vida rural.

As Quintas de enoturismo na Região Demarcada do Douro

A atividade vinícola quando associada ao turismo traz importantes contribuições para o crescimento sócioeconômico: o vinho motiva os turistas a interessarem-se pela história local, estimulando o interesse na preservação do patrimônio cultural das regiões visitadas (GETZ, 2000). Neste contexto, temos Portugal, um país ligado à tradição vitivinícola, em que a história do país está intrinsecamente ligada ao vinho.

Entre as várias regiões vinícolas portuguesas, temos a Região Demarcada do Douro, conhecida mundialmente pela produção do Vinho do Porto e por ser patrimônio da humanidade. Com base nos documentários de Barreto e Pontes (2010) e de Botelho (2003) fica evidenciado que tudo no Douro está ligado ao vinho: as memórias, os costumes, a sobrevivência. No intuito de estudar a cultura associada à produção vinícola e a sua importância relacionada ao turismo na Região do Douro, é fundamental compreender o papel do vinho na afirmação da identidade cultural, pois este faz parte da história, da religião e da alimentação local. Mas, esse desenvolvimento turístico só poderá existir e perpetuar, se essa valorização for internalizada, pois não há território sem algum tipo de identificação e valorização simbólica do espaço pelos seus habitantes (HAESBAERT, 2004), então se a valorização for uma imposição externa, de forma instrumental, com o único intuito de atrair receitas, não se sustentará. Para que seja sustentada a diferenciação dos produtos tem de estar diretamente ligada ao modo de vida local, que no caso do vinho deve integrar a natureza e a cultura locais.

Assim, reforça-se o interesse do presente estudo, ao centrar-se nas Quintas de enoturismo, como locais onde se desenvolve a agricultura, e ao mesmo tempo, se desenvolvem serviços para atender aos visitantes, desempenhando um papel importante quando preservam e respeitam os valores e as histórias regionais. As Quintas da Região Demarcada do Douro podem ser definidas como propriedades de grande potencial turístico, representativas da identidade vitivinícola duriense, com produção e/ou comercialização de vinhos e voltadas a

prestar serviços turísticos representativos da identidade histórico-cultural e paisagística da Região do Douro (Plano de Desenvolvimento Turístico do Vale do Douro- PDTVD, 2007-2013).

Para entender a Região Demarcada do Douro, é imperativo observar as suas Quintas, essa forma de ocupação da área rural que marca a paisagem, em grande parte, preenchendo os espaços vazios entre as aldeias (Pereira, 2002). Mesmo com as mudanças nos processos, trazidas pela tecnologia, desde o cultivo da uva até a produção do vinho, muitas Quintas da região mantém certas tradições, como o corte das uvas manual, a pisa, a vindima e as festas, muitas vezes, realizadas nos lagares antigos, o que constitui um forte apelo às viagens enoturísticas ao Douro.

O surgimento do termo Quinta pode remeter à Idade Média, quando as terras eram entregues pela Coroa aos agricultores a troco de uma renda ou de um tributo de um quinto da sua produção (PINHO, 2012). De acordo com Ferreira (1999) os termos quintana e quinta, assim como casais, eram subunidades agrícolas formadas dentro das vilas, compostas pelas habitações dos proprietários ou cultivadores, por pomares, pelas terras lavradas, por soutos, pelas vinhas, entre outros. O vocábulo quinta procede do português arcaico quintã que, juntamente com outras formas de propriedade, como o casal, derivou da desagregação da vila romana (FERREIRA, 1999). A autora explica que uma hipótese proposta por Sampaio em 1976, aponta para que o vocábulo quinta possa proceder da divisão romana em *Cardo/Decumanus*, sendo esta a quinta parcela. Este tipo de divisão

pode ter sido aplicado à *villa* resultando a quinta de uma forma de agrimensura agrária (FERREIRA, 1999).

Até o século XVIII grande parte das Quintas do Douro eram propriedades das ordens monásticas arrendadas aos cultivadores, com predomínio dos Mosteiros de São João de Tarouca e de Santa Maria de Salzedas, na Região Demarcada do Douro (PINHO, 2012). Durante a Época Moderna, o termo quinta generalizou-se passando a existir mais unidades independentes, adquiridas pela pequena nobreza ou pela burguesia, que desta forma tornavam visível o seu estatuto social (FERREIRA, 1999). Depois da filoxera muitas casas foram abandonadas e nunca mais voltaram a ser habitadas, outras se mantiveram com pouca manutenção, e outras ainda, foram reformadas para melhorar as condições de conforto dos convidados (FERREIRA, 1999), como por exemplo, as casas de Quintas voltadas ao enoturismo. Segundo a autora, no século XX algumas casas já tinham ampliado sua estrutura, com laboratório próprio e escritório, para além da modernização que foi surgindo ao nível da produção como as cubas de vinificação de cimento ou aço inoxidável.

Apesar de não haver uma especificação rígida da estrutura de uma Quinta, normalmente esta é composta pela casa do proprietário e um conjunto de dependências de serviço que auxiliam a produção, indo desde as dependências destinadas aos trabalhadores, passando pelo lagar, adega, armazém, frisqueira (ou garrafeira) e abrigando espaços de cultos religiosos com capelas. Portanto, a estrutura é complexa e demanda um grande investimento que pode ser financiado

totalmente, ou em parte, pelas receitas advindas das atividades enoturísticas.

METODOLOGIA

A pesquisa foi dividida em duas fases: a primeira constitui-se em uma pesquisa bibliográfica e documental, apresentada na primeira parte deste trabalho, e a segunda em uma pesquisa empírica qualitativa. A pesquisa bibliográfica e documental foi realizada em livros, artigos científicos, documentos e sites da internet que abordassem as questões temáticas relacionadas à Cultura, ao Turismo, ao Enoturismo e à Região Demarcada do Douro. A segunda etapa foi realizada através da coleta de dados primários baseados em entrevistas realizadas nos meses de janeiro e fevereiro de 2019 com os gestores das Quintas de enoturismo localizadas na Região Demarcada do Douro. No total, o estudo envolveu quatro Quintas, cujos representantes se dispuseram a participar das pesquisas.

A escolha pela técnica de entrevista teve como critério o fato de que as entrevistas são fundamentais quando se quer conhecer práticas, crenças e valores, “pois permitem ao pesquisador coletar indícios dos modos como cada um dos entrevistados percebe e significa sua realidade” (DUARTE, 2004).

Entre os atores do enoturismo, a nossa opção recaiu em tomar como objeto de estudo as Quintas. Esta nossa opção teve como embasamento o fato dessas construções constituírem parte vital do território duriense. Por isso, considerou-se que conhecer a percepção e representação das Quintas sobre as questões que envolvem a cultura e o

enoturismo da Região, pareceu fundamental, uma vez que suas ações têm influência direta sobre o modo de vida daquele território e sobre a organização do enoturismo.

A escolha pela técnica de entrevista teve como critério o fato de que as entrevistas são fundamentais quando se quer conhecer práticas, crenças e valores, “pois permitem ao pesquisador coletar indícios dos modos como cada um dos entrevistados percebe e significa sua realidade” (DUARTE, 2004).

Para a realização da entrevista foi utilizado um formulário com o intuito de coletar as informações necessárias para se responder ao objetivo proposto. A sua elaboração foi resultado de pesquisa bibliográfica e documental sobre o tema. O formulário foi construído considerando que seria uma orientação fundamental para a realização da pesquisa empírica, de modo que contemplasse as questões necessárias.

DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

As discussões sobre a cultura associada à produção vinícola e ao enoturismo originaram-se do entendimento do turismo do vinho como um nicho turístico, que se baseia no conhecimento das práticas culturais relacionadas à vinha e ao vinho. Com efeito, a discussão sobre o enoturismo na Região Demarcada do Douro não poderia se limitar ao enfoque mercadológico, uma vez que suas especificidades e o interesse despertado por este tipo de turismo advêm da sua ligação com a cultura do vinho e do interesse dos visitantes pelo patrimônio das regiões vinícolas e pelas tradições locais.

No Douro, o modo de vida das pessoas é o grande responsável pelas atividades da vinha e do vinho, e foi graças ao trabalho da gente duriense que hoje a região pode desenvolver o enoturismo, e, portanto, seria impraticável que essa forma de viver fosse excluída de todo o processo. Julgou-se assim primordial saber sobre a participação da comunidade nas Quintas, ou seja, se a mão-de-obra contratada seria local. Nessa questão todos os entrevistados informaram que empregam moradores da própria região em que estão estabelecidas as propriedades e que a contratação de pessoas de outras regiões ou de outros países só ocorre quando não há mão-de-obra local suficiente.

Mas, a participação comunitária não pode se restringir à oferta de empregos, uma vez que, o que de fato demonstra o envolvimento da sociedade é a participação nos processos decisórios que envolvem a cultura ligada ao vinho e ao turismo na Região. Esse envolvimento só ocorre se for acompanhado pelo Poder Público cujo papel é o de conduzir o enoturismo estando ciente de que esta atividade tanto pode enfraquecer como fortalecer a influência das comunidades locais nas decisões que afetam suas próprias vidas, e esse fortalecimento só será possível se estas populações puderem reivindicar mais autonomia através de uma participação ativa que depende, em grande parte, do apoio das instâncias oficiais.

A ligação entre a cultura, o vinho e o turismo na Região Demarcada do Douro, precisa ser reconhecida pelo Poder Público e intensificada nas Quintas de enoturismo, de forma que se desenvolvam projetos que contribuam para a preservação da cultura duriense, no contexto da vitivinicultura. Como um espaço de representações

socioculturais marcadas pelas relações entre proprietários, funcionários, comunidade e enoturistas, as Quintas da Região Demarcada do Douro dependem diretamente da valorização das tradições e das memórias coletivas para desenvolverem o enoturismo.

De acordo com os entrevistados, há um interesse por parte das Quintas em investir em projetos voltados à cultura local, mas, a condição que colocam seria a coparticipação do setor público. Esta posição é de consenso entre os sujeitos entrevistados, justificando que não teriam condições financeiras de desenvolver projetos por conta própria. Por isso, ratifica-se que a participação do setor público é vital na preservação e nas ações de incentivo à cultura ligada ao vinho e ao enoturismo. Na verdade, a tríade Poder Público, Iniciativa Privada (*Trade*) e Sociedade é essencial e imperativa para que o enoturismo se desenvolva de forma plena e satisfatória, pois, só com uma relação harmônica, os efeitos benéficos do enoturismo poderão ser potencializados e os impactos negativos minimizados ou, se possível, eliminados. Se as ações forem unilaterais, o resultado, desse isolamento e distanciamento entre esses três pilares, será insatisfatório para todos, com consequências negativas para a população de uma forma geral.

Uma mudança já é perceptível no que se refere à comunidade, pois, segundo os três respondentes, o enoturismo tem proporcionado uma maior oferta de opções culturais, contribuindo para minimizar a falta de alternativas culturais à disposição dos habitantes, pois o que tem ocorrido é um aumento na oferta de atrativos ligados à cultura local a serem usufruídos pelos durienses.

Os entrevistados afirmam que os principais interesses dos enoturistas são os de conhecer as atividades ligadas à vitivinicultura e ao patrimônio cultural ligado ao vinho, e que uma das grandes expectativas desses turistas é o de poder conversar e ter contato direto com o proprietário e sua família, o que para algumas Quintas é uma dificuldade, tendo em vista que, muitas vezes, esses estão ocupados ou até ausentes da propriedade, resolvendo questões administrativas. Ao serem questionados como buscam solucionar essa dificuldade, dois responderam que procuram estar presentes e disponíveis sempre que possível, indicando alguém da família para receber os visitantes e os outros dois explicaram que treinam seus funcionários para que recebam da melhor maneira possível os enoturistas e que transmitam o conhecimento sobre a Quinta, seus vinhos e suas histórias, procurando assim preencher essa lacuna que advém do interesse em conhecer as tradições, o patrimônio cultural material e imaterial durante essas visitas. O turista do vinho tem entre seus objetivos conhecer a história das famílias proprietárias e os modos de vidas dos moradores, uma vez que suas motivações não se restringem ao vinho, mas abrangem também o conhecimento das práticas culturais da região visitada.

Um dos grandes desafios enfrentados na atualidade é a turismofobia, um movimento contra a prática do turismo de massa que emana da população local indignada com as consequências negativas dessa forma de turismo. Nesse caso, mesmo considerando que o enoturismo não se configura como um turismo de massa buscou-se conhecer a opinião dos entrevistados sobre uma possível rejeição da população local ao enoturismo. Todos os entrevistados consideram que

não há rejeição e que na verdade o que há é o interesse da comunidade pelo enoturismo, uma vez que a atividade promove a geração de empregos, estimula a oferta de serviços e atrativos culturais, além de propiciar o resgate da autoestima, principalmente mostrando aos mais jovens a riqueza cultural da Região Demarcada do Douro.

Portanto, o enoturismo praticado nas Quintas da Região Demarcada do Douro constitui um importante aliado na articulação entre a cultura, o vinho e o turismo, já que suas bases estão estabelecidas em torno de atividades ligadas aos modos de vida da região, e atua como forte impulsionador da geração de emprego, da proliferação de novos negócios em torno do patrimônio local, como a gastronomia e o artesanato.

Mesmo diante desse cenário favorável à preservação do patrimônio cultural, a projeção é de crescimento constante do enoturismo, e por isso é fundamental que seja organizado, de modo a evitar que se torne um turismo massificado, é importante estar atento para que a cultura local não fique exclusivamente a serviço do turismo, pois como adverte Pérez (2009), o patrimônio cultural visto em função dos interesses mercantis e explorado com esse objetivo, pode incorrer na criação de artificialidades e afetar de forma prejudicial às identidades locais.

A este respeito fica evidente a importância da visão dos gestores das Quintas em relação à cultura, de modo a não terem uma visão meramente instrumental. Por isso ao serem questionados, todos os respondentes expressaram sua preocupação com a preservação da cultura da região independentemente do enoturismo, uma vez que, para

três respondentes, a sua ligação com o modo de vida local vem das gerações anteriores devido à ligação afetiva com o vinho como parte integrante das relações familiares. Um dos respondentes ainda destacou que a preocupação com as tradições durienses existe muito antes do investimento no enoturismo, mas que os recursos gerados pela atividade turística se tornaram um facilitador na manutenção e revitalização das Quintas que exigem um investimento considerável.

Em resumo, prevalece a preocupação legítima, ou seja, não instrumental da cultura por parte dos entrevistados e a compreensão de que o enoturismo pode ser um grande aliado na conservação das propriedades e no investimento em melhorias, além do turismo propiciar mais condições para o desenvolvimento da Região Demarcada do Douro de forma ordenada, protegendo o patrimônio duriense e resgatando tradições relegadas a um segundo plano.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo teve como objetivo principal discutir a articulação entre o turismo e a cultura, na Região Demarcada do Douro, com enfoque sobre o papel das Quintas na compreensão do fenômeno do enoturismo que ocorre no território duriense. Considera-se que a administração das Quintas no panorama turístico não deve se restringir ao uso instrumental da cultura, pois se faz necessário considerar outros fatores que resguardem a identidade da região. Uma visão puramente mercantilista dessas propriedades como meros alojamentos turísticos, poderia levar a um processo de autofagia com consequências desastrosas a médio e longo prazo, uma vez que, na ânsia desenfreada

por transformar as Quintas em locais meramente turísticos, acabar-se-ia perdendo as identidades regionais, ofertando produtos massificados e indistintos. Essa massificação poderia levar a uma “fuga” dos turistas que buscavam em suas viagens aquilo que se tornou raro no turismo, e nos setores econômicos mundiais em geral, ou seja, a diferenciação, que reflete os modos de vidas locais. A gestão do enoturismo no Douro deve ter como um de seus pilares as dimensões culturais e rurais, uma vez que essas propriedades constituem um acervo de imenso valor, e não nos referimos apenas aos prédios, aos instrumentos e às ferramentas, mas também à história das famílias proprietárias e das comunidades durienses. Por outro lado, tem-se a visão que a manutenção de uma casa de Quinta demanda um investimento alto e o enoturismo constitui um aliado importante na geração de renda para a preservação dos patrimônios material e imaterial dessas propriedades. É neste contexto que discutimos o papel das Quintas como protagonistas do enoturismo na Região do Douro, uma vez que suas ações têm influência direta sobre o modo de vida daquele território e sobre a organização do enoturismo. Podemos afirmar que enquanto o vinho é o protagonista do enoturismo, a Quinta é a protagonista da Região Demarcada do Douro.

A análise realizada mostra que, no Douro, a ligação dos gestores com a cultura ultrapassa o interesse econômico, pois estes se relacionam com a cultura de uma forma afetiva e veem o patrimônio cultural duriense como uma extensão de seus laços familiares. Para os entrevistados, o enoturismo, por estar intimamente conectado à vitivinicultura, que é uma expressão cultural da região, contribui para a

manutenção das Quintas através dos recursos gerados com as atividades turísticas e contribui para a permanência dos moradores em suas regiões ao possibilitar um incremento na oferta de empregos e na geração de renda, ao mostrar o interesse dos visitantes pelas práticas regionais. Diferente de outros tipos de turismo que, por não terem relação direta com as práticas locais, acabam fazendo com que os habitantes mudem de atividades profissionais, o enoturismo realizado no Douro fomenta as formas de trabalhos típicos da região, promovendo o desenvolvimento sem a descaracterização local.

Assim, com base nas análises realizadas pôde-se perceber que na Região Demarcada do Douro, o enoturismo assume um papel importante no desenvolvimento regional e na criação de empregos, corroborando com as ideias de Costa e Kastenzholz (2009), pois as práticas do meio rural e a própria paisagem passam a ser valorizadas (Tulik, 2003), levando à fixação do homem no campo, dando oportunidades de formação profissional e de emprego aos jovens, com a conseqüente redução do abandono das áreas rurais.

No caso da Região Demarcada do Douro, as Quintas em estudo tiveram de adequar suas estruturas para desenvolverem as atividades de enoturismo. Pelo fato de essas Quintas serem muito antigas, as estruturas não foram construídas especificamente para o enoturismo. As adaptações das estruturas das quintas do Douro, ao mesmo tempo em que podem ser um empecilho, exigindo investimentos em reformas para o atendimento dos visitantes, tornam-se um diferencial por apresentarem construções típicas da região, contribuindo para a valorização do patrimônio cultural. De fato, as Quintas estudadas

possuem, em sua maioria, uma ambientação tradicional constituída por móveis e objetos de decoração herdados pelas famílias responsáveis pelas propriedades.

A este respeito fica evidente estudo que a relação do entrevistado com a Região Demarcada do Douro tem relação direta com sua visão da cultura, especificamente no que se refere à preservação do patrimônio e com a visão não instrumental da cultura, podemos assim entender que os proprietários das Quintas pesquisadas veem o enoturismo a serviço da cultura, o que demonstra uma tendência de preservação das práticas culturais.

REFERÊNCIAS

- ASERO, V.; PATTI, S **From wine production to wine tourism experience: the case of Italy.** Aawe Working Paper. nº. 52. (2009).
- BARRETO, A.; PONTES, J. As horas do Douro. Documentário em DVD. Portugal. 2010.
- BOTELHO, J. Viagem ao coração do Douro. Documentário em DVD, Portugal. 2003
- CAUBRIÈRE, C. D.; GÓMEZ, M. T. R. El vino: La vitalidad de un tema literario recurrente. In GÓMEZ, M.T.R (org.). **En torno al vino estudios pluridisciplinares, Proyecto de investigación ón análisis del discurso del vino.** Universidad de Valladolid. 2010.
- COSTA. A.; KASTENHOLZ, E. O enoturismo como fator de desenvolvimento das regiões mais desfavorecidas. **Atas do 2º Congresso Lusófono de Ciência Regional em conjugação com o 1º Congresso de Ciência Regional de Cabo Verde, com o 15º Congresso da Associação Portuguesa de Desenvolvimento Regional e com o 3º Congresso de Gestão e Conservação da Natureza.** Cabo Verde. 2009
- DUARTE, R. Entrevistas em pesquisas qualitativas. **Revista educar.** Curitiba: editora UFPR. v. 24, p. 213-225, 2004
- FERREIRA, N.M.F.C. **Quintas do Douro: as arquiteturas do vinho do Porto.** Porto: Flup, 1999.
- GETZ, D. **Explore wine tourism: management, development & destinations.** New York: Cognizant Communication Corporation, 2000.
- HAESBAERT, R. **O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.
- INÁCIO, A. I.; CAVACO, C. Enoturismo em Portugal: forma de desenvolvimento regional e afirmação local. **Revista turismo e desenvolvimento,** Portugal, 2010.
- PDTVD (s/d). Plano de Desenvolvimento Turístico do Vale do Douro 2007 a 2013. Disponível em: http://www.ccdr-n.pt/sites/default/files/ficheiros_ccdrn/missaodouro/pdtdvd_2007_2013.pdf. Acesso em 10 jan 2020.
- PEREIRA, G. Por um Arquivo Histórico do Vinho do Porto. In **Actas do Seminário. Os Arquivos do Vinho em Gaia e Porto.** 2002
- PÉREZ, X. P. **Turismo cultural: uma visão antropológica.** Tenerife: Aca y Pasos, RTPC, 2009.

PINHO, M.C.G.O.A. Casas de quinta no Douro – proposta para um manual de intervenção. **Dissertação mestrado em engenharia civil.** Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto. Porto, 2012.

PIVOT, B. **Dicionário Sentimental do Vinho. Alfragide:** Casa das Letras. 2007.

RODRIGUES, J.; PÉREZ, X. C. V. **Arte de cister em Portugal e Galiza.** Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian. 1998.

TULIK, O. **Turismo rural. Coleção abc do turismo.** São Paulo: Aleph, 2003.

WILLIAMS, P.; KELLY, J. Cultural wine tourists: product development considerations for british columbia's resident wine tourism Market. **International journal of wine marketing**, Vol.13 (3), pp.59-77, 2001.

AS DEFINIÇÕES DE TURISMO DA OMT: uma contribuição à história do pensamento turístico

PAKMAN, Elbio Troccoli

A motivação principal que inspirou a elaboração das reflexões aqui apresentadas no presente livro sob a forma de ensaio tem sido a experiência do autor como professor do curso de Turismo da Universidade Federal da Paraíba (UFPB), ao longo de quase duas décadas. O texto é fruto das reflexões sobre as resistências encontradas em praticamente todos os alunos, ao entendimento do lugar e das funções das definições nas ciências e, em particular, para entender a(s) definição(ões) de turismo.⁹

Objeto, definição e ciência no turismo – a interdependência

Uma ciência, para existir como tal, precisa de um objeto bem delimitado. A definição do objeto é parte constitutiva e deve preceder a teorização científica, que se vê limitada na ausência daquele. As discussões correntes em torno da multi-, pluri- e trans-disciplinaridade do turismo enquanto ciência em formação, ou ainda, enquanto obstáculo para atingir o

⁹ Assim, fica o agradecimento aos alunos do curso que, indiretamente, contribuíram para que este texto fosse escrito: Ana Virgínia Barros de Lima, Anna Quintilham Eunecke, Bárbara C. S. Oliveira, Camilla C. Brito Mendonça, Christiane N. Souza, Danilo U. Q. Diniz, Fernanda Daniela Rocha, Jordana Andrade, Jyn Araújo*, Lara Santana S. Nóbrega, Mariana Mayer F. Sousa, Marta Rocha Lima, Silvonetto O. da Silva, Tâmisa Suellen Santos e Vivian Maitê Castro.

O reconhecimento está dirigido também a minhas colegas Adriana Brambilla, Ana Valéria Endres, Daniela Lucena, Fabiane Nagabe, Marcleide Pederneiras e Mariana Bueno de Andrade-Matos, pelo diálogo contínuo e estímulo, bem como às ex-alunas e hoje docentes Anna Karla Cavalcante Moura e Cibelle Batista Gondim. A todos elos o reconhecimento pelo coleguismo estimulante, pelo profissionalismo e pelo bom exemplo dado às novas gerações.



estatuto de ciência, revestem-se de alcance restrito na medida em que contornam a questão essencial de responder à pergunta fundamental: *o que é o turismo?* Afirmar que o mesmo pode ser abordado de diversos pontos de vista, com diferentes interesses e metodologias, não resolve o ponto crucial de esclarecer o que ele é. A confusão conceitual na área do Turismo é grande, e parece distante o momento em que se disporá de conceitos básicos, consensuais e de ampla aceitação.

Todo pesquisador do turismo defronta-se com uma dificuldade inicial: esclarecer, para si e para os leitores, o conceito de turismo. O que mal se entende, pior se explica. Alias, mais do que explicações, assiste-se a uma sucessão de citações avulsas, raramente a conceitualizações baseadas em critérios.

A questão da definição do conceito de turismo é preliminar e ineludível para determinar o campo de conhecimento, tal como é característico nas ciências que atualmente são consideradas próximas e que estão dando sustentação às explicações sobre turismo. Entretanto, essas disciplinas (Geografia, Economia, Marketing, Administração, Ecologia, Sociologia, Antropologia Cultural, Psicologia e outras em maior ou menor grau, como Política e Estatística, além de lidar com inúmeras questões do Direito), que sem dúvida aportam importantes subsídios aos estudos turísticos, não necessariamente suprimem nem suplantam a requerida discussão metodológica em torno do que elas podem aportar para o esclarecimento da essência do que é turismo. Noutras palavras, nada suplanta o debate em torno da possível e necessária formação do conceito de turismo, e por conseguinte, para a constituição do Turismo como ciência.



Poucos teóricos têm enveredado pelo espinhoso e agradável caminho da discussão metodológica e conceitual sobre o turismo, dentre eles consideramos de relevância as contribuições – por citar só alguns – dos espanhóis Luis Fernández Fúster, Manoel Figuerola Palomo e Muñoz de Escalona, de autores como Victor T. C. Middleton e Marc Sölter.

A ciência do turismo ainda constitui um desafio para os estudiosos, a partir do questionamento inicial de se pode ou não existir uma ciência do turismo própria, seja sob a denominação que for.¹⁰ Para responder a esta indagação, é necessário percorrer a discussão em torno do campo de estudo, sua extensão, seu objeto.

A ilusão da “definição única” de turismo & a definição da OMT

É freqüente se ouvir a reivindicação para se ter uma definição única, consensual, de turismo. Esta seria de aplicação geral, trazendo tranquilidade definitiva a todos, que não mais se veriam na necessidade de começar seus trabalhos fazendo uma revisão sobre os diversos entendimentos do conceito de turismo. A partir daí, também, não mais se passaria por constrangimentos quando alguém fizesse a constrangedora pergunta: *você, que é um entendido em turismo, me diga, o que é mesmo turismo?* O questionamento é simples, mas sua resposta soe ser longa, muito explicativa, e confusa. O motivo: não

¹⁰ Diversas expressões (do genérico Ciência do Turismo aos neologismos Turismografia, Turistologia e ao cada vez mais aceito Turismologia) têm surgido ao longo do tempo na tentativa de denominar adequadamente a possível ciência do turismo. A turismóloga Margarita Barretto refere-se, em diversas publicações, à Turismologia como sendo o estudo científico do fenômeno social denominado turismo. Não atribuímos maior importância à denominação que for prevalecer, porém a nossa preferência é pelo termo simples: Turismo (com maiúscula, o estudo do turismo, para diferenciá-lo do turismo enquanto fenômeno em si).



existe tal resposta. A incerteza impera sobre este tópico, justificada pelo o nível embrionário da teoria do turismo.

Nessas circunstâncias, não é de se surpreender que o principal caminho percorrido tenha sido a busca intuitiva por uma solução que resolva a situação e encerre o incômodo assunto. Acredito que provavelmente seja por isso que tenha se apelado tanto para uma fórmula simplista: aderir a posições de instituições ou autores reconhecidos, arguindo o que se denomina de “argumento de autoridade” (*argumentum ad verecundiam*).

E qual seria a tal autoridade na área do turismo? Costuma se trazer à tona a ideia de que esse papel estaria sendo desempenhado pela Organização Mundial de Turismo (OMT). Suas conceitualizações são então acatadas como sendo definições do ponto de vista teórico-conceitual, e assim carregariam o peso da autoridade de quem as profere, com a vantagem de que, adicionalmente, levariam a chancela de “oficiais”. Procedimento aparentemente irrefutável, porém, de fato constitui uma mera falácia.

A construção assim feita é, sem dúvidas, interessante, principalmente pela ampla difusão alcançada. Há, entretanto, uma dificuldade intransponível: ela não é verdadeira, pelo simples motivo de que a autoridade invocada não é exatamente especialista na questão que se pretende resolver, mas apenas em matéria conexa.¹¹ Isto a própria OMT esclarece em numerosos textos. De maneira indireta, porque a OMT além de não afirmar em lugar algum que se proponha a formular definições teóricas de turismo (justamente a qualidade e

¹¹ O estudioso Stephen Downes lembra que apelar a uma autoridade “é especialmente impróprio” se “a pessoa não está qualificada para ter uma opinião de perito no assunto, se não há acordo entre os peritos do campo em questão (...)” (Downes, 2002).



finalidade que, equivocadamente, se pretende lhe atribuir), a OMT tem colocado de maneira explícita quais são seus propósitos, e eles são, definitivamente, outros: fins de produção e padronização de estatísticas, uniformizando critérios entre os diferentes países.

Em consequência, pode se considerar como teoricamente errada a adoção de definições da OMT enquanto referência incontestada da essência do turismo. Essa abordagem encerra armadilhas com resultados nocivos à constituição do turismo como ciência, porque induz ao engano de deturpar o objeto do Turismo. É exatamente isso que se pretende argumentar neste texto, para tentar avançar na construção positiva desse objeto.

A situação que imperava nos anos 90 foi muito bem descrita em *Introdução ao Turismo*, publicada em 1998 (e em 2001 em português), com a chancela da OMT¹² e sob a direção da pesquisadora espanhola Amparo Sancho Pérez, da Universidade de Valência: ao tratar do conceito e definições de turismo, explica a situação reinante na área, resumindo que “há uma ausência de definições conceituais claras que delimitem a atividade turística e a distingam de outros setores” (OMT, 2001, p. 35). Observa ainda a seguir, que o debate acadêmico acerca do que é o turismo e sobre os elementos que o compõem, está na origem da existência de múltiplas definições de turismo, cada uma destacando aspectos diversos da mesma atividade. O texto conclui que a definição adotada então pela OMT, em 1995¹³, traz pontos positivos e permite estabelecer um sistema coerente de estatísticas do setor.

¹² Até então, a OMT mantinha incólume sua política de não entrar na área acadêmica.

¹³ Refere-se à definição de 1991, que é mais divulgada em materiais de 1995.



Pelo dito, entendemos que existem as definições conceituais, teóricas, regidas por critérios, e as definições operacionais ou estatísticas, que se pactuam por parâmetros. As primeiras perseguem explicações teóricas, as segundas o acompanhamento estatístico.

As definições estatístico-operacionais e as definições teórico-conceituais

Os estudos turísticos vêm mostrando um claro direcionamento aos estudos pontuais e descritivos dos fenômenos e experiências turísticas. O acúmulo desses trabalhos concretos deveria ter gerado uma grande preocupação pelos seus aspectos teóricos, suficiente para empreender estudos metodológicos mais aprofundados com vistas à formulação de conceitos que permitam pensar mais solidamente as bases da teoria do turismo.

Não entanto, o que se verifica é apenas o esforço institucional direcionado à delimitação dos parâmetros estatísticos relativos ao turismo, em prol das necessidades dos estudos aplicados de contar com bases de dados mais consistentes e que possibilitem comparabilidade e projeções. O desenvolvimento tem sido na direção à solução de problemas de quantificação e de padronização para efeitos estatísticos. E aqui começa se observar um distanciamento do objetivo teórico-conceitual requerido pela ciência, daquele efetivamente dado ao conceito estatístico e operacional, que visa objetivos práticos. Esta passagem de preocupação se dá sem que os autores façam explicitamente a distinção necessária entre os dois tipos de abordagem, originando assim mal-entendidos e confusão entre os estudiosos. As instituições de monitoramento dos fluxos turísticos têm, na sua essência, propósitos substancialmente diferentes daqueles dos pesquisadores acadêmicos.



Os objetivos das instituições oficiais de dados estatísticos do turismo

Cabe aqui se colocar uma pergunta preliminar: o que perseguem as instituições oficiais nas suas definições de turismo? Como elas definem mesmo o turismo?

A resposta aqui é simples: suas definições estão diretamente relacionadas a seus objetivos. Enquanto entidades governamentais, para subsidiar políticas e programas de governo, seu interesse é explicitamente operacional, de uso prático, e não de preocupação conceitual, de discussão do termo visando a compreensão do fenômeno do turismo.

Assim, um aspecto deve ser muito bem destacado: as instituições oficiais não têm interesse natural na problemática das definições, porque seu interesse é obter formulações que atendam à consecução de seus objetivos estatísticos. A revisão da trajetória histórica das definições da OMT sobre o turismo ajuda a esclarecer o assunto.

Das origens de 1925 e das etapas de constituição da OMT

Afim de abordar os posicionamentos da principal instituição mundial do turismo, se faz necessário recapitular sobre suas origens e mutações experimentadas ao longo de seus 35 anos de história (ou 85, segundo a referência que se adote). A Organização Mundial de Turismo (OMT), como hoje é conhecida, foi fundada em 1970, como organização internacional de caráter intergovernamental, hoje com *status* de instituição especializada da Organização das Nações Unidas (ONU). Sua história, entretanto, é bem mais antiga.



A OMT de fato teve seu embrião na época do Primeiro Congresso Internacional de Associações Oficiais de Tráfego Turístico, celebrado em Haia, em 4-9/maio/1925, para tratar dos desafios que o crescente desenvolvimento do turismo vinha colocando. O evento resultou na sua institucionalização com o nome de Congresso Internacional de Associações Oficiais de Tráfego Turístico (mais conhecido pela sua sigla em inglês, **ICOTT** – *International Congress of Official Tourist Traffic Associations*).

Mais adiante, em 1934, o ICOTT é transformado em União Internacional de Organizações Oficiais de Propaganda de Turismo (com a sigla **UIOTPO** – *International Union of Official Tourist Publicity Organizations*), que pouca oportunidade teve de ser operativa. Com o advento da Segunda Guerra Mundial, a UIOTPO parou de funcionar, mas ao término da mesma, em 1946/47, começou a ser reativada.

No primeiro congresso internacional de entidades de turismo, realizado em Londres em 1946, foi decidida a criação de uma nova organização internacional não-governamental, para substituir a UIOTPO. Na sua reunião de 1947, em Paris, a UIOTPO é reformada e rebatizada para a sigla simplificada de União Internacional de Organizações Oficiais de Viagens (UIOOT, ou na sua sigla em inglês, **IUOTO** – *International Union of Official Travel Organizations*), ainda com caráter não governamental e como associação de direito privado, com sede inicial em Londres, e de 1951 a 1975 em Genebra, regida pelo código civil suíço. Na sua reunião em Dublin, a finais de outubro de 1969¹⁴, a IUOTO revisa seus estatutos para criar uma nova organização, mais

¹⁴ Do ano de 1969 mesmo, e não de 1970, como curiosamente aparece algumas vezes na literatura turística.



ampla, com caráter intergovernamental e vinculada à ONU. Os novos estatutos resultantes foram aprovados no dia 27/setembro/1970¹⁵, na assembléia geral extraordinária da IUOTO, realizada em Ciudad de México, mas entrariam em vigor só em 2/janeiro/1975.

Após um período de transição, de cerca de um quinquênio, necessário para a adesão formal dos membros da nova organização, a UIOOT é definitivamente renomeada (e assim extinta), em maio/1975, para OMT, acontecendo em Madri a primeira reunião de sua Assembléia Geral. Em 01/janeiro/1976 a nova instituição inaugura sua sede na capital espanhola, onde permanece até o presente. Logo também é vinculada formalmente às Nações Unidas, transformando-se em uma agência executiva do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD), sendo assinado em 1977 o acordo de cooperação com a ONU, e tornando-se, desde 2003, um organismo especializado do sistema das Nações Unidas¹⁶, aliás o menor de todos os dessa categoria, com escassos recursos financeiros.

Caráter e alcance das definições da OMT

A OMT tem se consagrado mundialmente por apresentar as melhores e mais acreditadas estatísticas turísticas do mundo. Os estados membros da OMT,

¹⁵ Devido a este ato, a OMT decretou, em 1979, o dia 27 de setembro como Dia Mundial do Turismo.

¹⁶ Em virtude da OMT ter aprovado e adotado a resolução 453(XV), que posteriormente fora ratificada pela Resolução 58/232, da Assembléia Geral da ONU, de 23/dezembro/2003, conhecida pelo nome de seu Anexo II, intitulado *Acordo entre as Nações Unidas e a Organização Mundial do Turismo*. Também nessa ocasião, de 2003, a OMT mudou a denominação de sua sigla em língua inglesa, passando a adotar a de UNWTO – *United Nations World Tourism Organization* para denominar a *World Tourism Organization*, já que o acrônimo WTO tradicionalmente denomina a *World Trade Organization (Organização Mundial do Comércio)*.



empresas privadas, universidades e meios de comunicação, reconhecem a OMT como a fonte mais completa e fidedigna de dados e previsões sobre o turismo mundial.

Ao longo de seu percurso histórico, a OMT, bem como suas antecessoras, sempre trabalharam no sentido de conseguir formular conceitos o mais consensuais possível, de modo a poder orientar a instituição e seus membros na elaboração de dados estatísticos, visando um sistema mundial de informações unificado. Nessa caminhada, várias foram as formulações que se sucederam, com reformulações e/ou adendos. É comum se encontrar na literatura especializada uma ou outra definição das várias elaboradas pela OMT, sendo apresentada como “a definição oficial de turismo” e, como tal, atribuindo-se a ela um alcance que em muito ultrapassa seus desígnios. Qual a procedência desse comportamento?

Preliminarmente deve ser lembrado que a OMT tem sim, obviamente, definições de turismo totalmente oficiais *dentro do âmbito* da própria instituição. Isto é, são elaboradas e também acatadas pela instituição e suas filiadas, aos efeitos para os quais são construídas. Nas publicações da OMT ou em obras de autores próximos da organização, não aparecem nem se vislumbram vestígios de qualquer pretensão da OMT de estender a aceitação de suas definições para outras esferas, particularmente para a área acadêmica. Compreender esta situação é chave para desmistificar entendimentos indevidos.

Para melhor fundamentar a argumentação aqui levantada, cabe incursionar na natureza e finalidades das definições da OMT, que emanam diretamente de seus objetivos institucionais, os quais, nas suas linhas gerais, não têm mudado ao longo da história. Estes foram fixados desde os inícios da



entrada da OMT no sistema da ONU, a qual expressamente lhe delegou o encargo de promover e desenvolver o turismo, em conformidade com o acordo de cooperação entre a OMT e a ONU. (Naciones Unidas, 2004)

Esses pontos, amiúde reiterados em uma ou outra forma, esclarecem a finalidade da OMT, uma multitarefa nada fácil de ser executada por uma organização inter-governamental que visa abranger os diversos setores do turismo no mundo inteiro, no intuito de atender as necessidades de todos seus mais de 500 membros, entre países (156) e outros afiliados (em torno de 400). Para levar a bom termo estes objetivos, se faz imperativa uma linguagem comum, que permita a uniformização de critérios e possibilite a comparabilidade de dados, contornando as inúmeras diferenças entre os países e regiões e as variadas abordagens construídas por cada um deles ao longo de sua história.¹⁷

A definição de turismo, dentro do sistema terminológico e referencial da OMT, ocupa um lugar igual ao de tantos outros conceitos que são por ela delimitados (tais como *visitante*, *viagem*, *turista internacional*, *turismo interno*, etc.).

A ausência de discussões teóricas de maior alcance e que transcendam os recintos de discussão de seus grupos de trabalho, sobre a definição conceitual de turismo, não tem constituído obstáculo aos trabalhos da OMT.

¹⁷ A OMT tem reconhecido, repetidas vezes, a diversidade de possíveis definições de turismo e apontado as variadas necessidades e objetivos dos diferentes países. Em um de seus principais documentos sobre o assunto, a OMT afirma: "Alguns países e determinados setores de atividade dispõem de uma gama ampla e diversificada de fontes de dados sobre turismo, que apresentam conceitos e definições diferentes para alcançar estas metas (...)" (OMT, 1995a, p. 1) A OMT, desde os tempos iniciais, tem pretendido resolver estas dificuldades da melhor forma, sempre com esforços em prol do maior consenso possível.



Assim, os esforços pela delimitação conceitual do fenômeno do turismo, nos moldes da academia e para as necessidades de teorização dos pesquisadores e cientistas sociais, sempre estiveram e estão fora do centro das atenções da OMT, simplesmente porque isto escaparia à sua finalidade, além de não constituir um requisito necessário, e muito menos imprescindível, para seu trabalho. Com um senso pragmático adequado à sua posição, a OMT direciona os esforços para uma formulação que sirva de referência geral para estabelecer as definições operacionais requeridas para atender às suas necessidades particulares: critérios claros para aplicar no levantamento e elaboração de estatísticas turísticas, sempre que tais informações sejam produzidas.

O esforço para dar conta de sua tarefa tem consistido, basicamente, nas tentativas de elaborar uma formulação de turismo de ampla aceitação no seio da organização. Este instrumental terminológico e conceitual tem sido desenvolvido ao longo de várias décadas.

Um breve histórico da evolução dos posicionamentos da OMT sobre sua definição de turismo é esclarecedor para os propósitos do presente ensaio.

1937/38 – O início das definições de turismo das predecessoras da OMT

A OMT, ao historiar sua própria trajetória, relata que as primeiras ações para estabelecer um leque de definições internacionais sobre o turismo datam de 1937, quando teve lugar uma reunião de especialistas para definir o conceito de turista. (OMT, 1995a, p.1)



Pouco depois, já em 1938, o Comitê de Especialistas em Estatísticas (*Committee of Statistical Experts*) da Sociedade das Nações¹⁸ incorporou a proposta e a seguir o Conselho da Sociedade das Nações acabou recomendando adotar essa definição inicial de *turista internacional*, para fins estatísticos. Foi assim apresentada uma “(...) influente definição que passaria a afetar a compreensão e as formas de mensuração do turismo no mundo todo, durante os cinquenta anos que se seguiram (...)” (Middleton, 2005, p. 178).

O conceito de *turista internacional* passou a ser a base do entendimento do turismo, e foi naquele então formulado nos seguintes termos:

Liga das Nações – *turista internacional* – 1937/38

Toda pessoa que viaja, por um período de 24 horas ou mais, para um país diferente daquele de sua residência habitual.

Destaca-se nesta definição o fato de delimitar a turista enquanto pessoa e não o turismo em si, além da não abaranger o turismo doméstico/interno (e sim apenas o turismo internacional) e para a inserção das “24 horas” como limite inferior, sem estipular limite máximo, e sem reconhecer os *turistas do mesmo dia*. Esta curta e precisa formulação passou a constituir, por várias décadas, o eixo basilar das definições institucionais de turismo.

Nos anos da Segunda Guerra Mundial e imediatamente posteriores, não se detectam avanços significativos no plano da teoria. Já ao nível das estatísticas turísticas internacionais, registra-se em 1947 o lançamento do primeiro *Anuário de Estatísticas de Turismo*.

¹⁸ A instituição internacional que precedeu à ONU também era chamada de Liga das Nações (*Société des Nations, Sociedad de Naciones, League of Nations*).



A velha definição de *turista internacional*, de 1937, foi ligeiramente modificada – no seu conteúdo – pela UIOTO na sua reunião de 1950, em Dublin, incluindo no seu detalhamento estudantes em viagens de estudos como turistas, bem como *excursionistas internacionais* (visita a outro país por menos de 24 horas) e *viageiros em trânsito*. Por outro lado, a Comissão de Estatísticas da ONU define, em 1953, o conceito de *visitante internacional* (OMT, 1995a, p. 1) e modifica também a definição da IUOTPO estipulando uma estada máxima de seis meses¹⁹. Assim, passo a passo, vai se constituindo o marco conceitual das estatísticas turísticas da máxima autoridade internacional na matéria.

Roma 1963 – a conferência da ONU e a nova definição de turismo

Relata a OMT que

Em 1963, à iniciativa da UIOOT, reúne-se em Roma a Conferência das Nações Unidas sobre o Turismo e as Viagens Internacionais. Esta Conferência adotou uma série de recomendações importantes sobre a Definição dos Termos de Visitante e Turista **para fins das estatísticas internacionais**. (Site da OMT, recuperado em 15 setembro de 2012; grifo nosso)

Nessa Conferência foram recomendadas as definições dos termos *visitante*, *turista* e *excursionista*²⁰, propostos anteriormente pela UIOOT. No evento também foi apresentada uma definição de turismo, até hoje muito difundida, nos seguintes termos:

¹⁹ Segundo relata Stephen L. J. Smith (2004, p. 27).

²⁰ Esta terminologia (*viageiros*, *visitantes*, *turistas* e *excursionistas*) da OMT é específica para os fins da própria instituição, não se ajustando bem ao sentido desses termos na linguagem popular e dos *trades* turísticos.

UIOOT / ONU- *turismo* – Roma – 1963

Atividade desenvolvida por uma pessoa que visita um país diferente daquele de sua residência habitual, com fins distintos do de exercer uma ocupação remunerada, e por um período de tempo de pelo menos 24 horas.

(Conferência das Nações Unidas sobre o Turismo e as Viagens Internacionais, Roma, 1963)

Nesta definição já se passa a qualificar a atividade (o turismo), contemplando ainda só o turismo internacional, e limitado àquelas pessoas movidas por razões distintas das de manter, no país visitado, qualquer vínculo com remuneração. Manteve-se o critério de duração da estada, fixada em 24 horas ou mais.

Em 1967, o Grupo de Especialistas em Estatísticas da ONU examinou os conceitos formulados em 1963, e em 1968 foram oficialmente adotadas pela Comissão de Estatísticas da ONU. Nessa oportunidade também foi sugerido substituir a expressão de visitante-do-mesmo-dia (*day visitor*) pela de excursionista, para permanências de até 24 horas.

Nos anos 70 e 80, o desenvolvimento dos conceitos estatísticos e do marco para o turismo não acompanharam as mudanças na natureza e importância do turismo no mundo, bem como de seu potencial de crescimento futuro. Praticamente nenhum avanço substancial foi registrado até a chegada dos anos 90. Entretanto, um acordo de cooperação assinado em 1977 entre a ONU e a já operante OMT, sentou as bases para um novo impulso na área das estatísticas internacionais de turismo. Seus frutos não demorariam a aparecer.

Diante da inexistência do item turismo nos sistemas de contas nacionais e já tendo avançado nas metodologias das contas satélites, em 1982 a



OMT encomendou um estudo sobre a viabilidade do sistema da Conta Satélite do Turismo, cujas recomendações foram endossadas pela Assembléia Geral da OMT no ano seguinte, em Nova Delhi.

Uma publicação conjunta do Gabinete de Estatísticas da União Europeia (EUROSTAT), Organização para a Cooperação e Desenvolvimento (OCDE), OMT e Nações Unidas, do ano 2001, sintetiza e avalia mais de 4 décadas desta história com as seguintes palavras:

O período compreendido entre 1937 e 1980, caracterizou-se pelo estabelecimento de definições e classificações das estatísticas do turismo internacional, pouco compatíveis com outras estatísticas. (EUROSTAT/OCDE/OMT/NU, 2001, p. 7)

A situação no início dos anos 80 expôs os limites do sistema estatístico disponível, baseado nos sistemas de contabilidade nacional dos diversos países, que não contemplavam o turismo de maneira independente, o qual iria provocar novas medidas corretivas.

Anos 90: esforços de uniformização terminológica e a definição de 1991

A definição da UIOOT de 1963, com suas várias especificações posteriores, deixou sem esclarecimento vários termos, além de não se mostrar adequada para harmonizar, no nível internacional, as estatísticas e conceitos turísticos. A preocupação com os problemas terminológicos foi levando a OMT, como tinha acontecido com suas predecessoras e particularmente com a UIOOT, a priorizar o objetivo de alcançar uma linguagem comum que facilitasse a identificação e colheita de informações na área do turismo no nível mundial.



Neste sentido, a partir dos anos 90 a OMT empreendeu várias iniciativas no intuito de enfrentar e resolver esses problemas, que se alastravam pesadamente.

Como resultado destes esforços, a OMT organizou em 24-28/junho/1991, junto com o governo do Canadá, a Conferência Internacional sobre Estatísticas de Viagens e Turismo (conhecida como *Conferência de Ottawa*), para estudar a elaboração de estatísticas turísticas fiáveis, melhorando substancialmente as que vinham sendo produzidas. Como coroação do evento, foi adotado um conjunto de resoluções, na forma de recomendações, que definiam as necessidades estatísticas da indústria turística para análise, estudos de mercado, rendimento in

dustrial e previsões do turismo. Isto incluía recomendações sobre conceitos, definições e classificações.

Na conferência de Ottawa foi explicitamente aceito, como sendo o critério apropriado, o conceito do *lado da demanda*²¹, surgindo a seguinte definição de turismo:

OMT – turismo – Ottawa – 1991

O turismo compreende as atividades realizadas pelas pessoas durante suas viagens a e estadias em lugares diferentes de seu entorno habitual, por um período de tempo consecutivo inferior a um ano, tendo em vista lazer, negócios ou outros motivos. (OMT, 1995b, p. 1)

(Conferência Internacional sobre Estatísticas de Viagens e Turismo, Ottawa, 1991)

²¹ Sobre a opção de definir o turismo pelo **lado da demanda**, e não da oferta, diz a OMT: "(...) o turismo não pode ser determinado do ponto de vista da oferta de bens/serviços particulares. Não é a natureza do bem/serviço o que identifica uma atividade como turismo, mas as circunstâncias do consumidor do bem/serviço. (...) O turismo, ao menos na teoria, pode supor o consumo final de qualquer produto. Conseqüentemente, a definição de 'turismo' tem por base a definição do tipo de consumidor cuja atividade constitui o turismo, e não o tipo de produto consumido." (OMT, 1995b, p. 2)



Nesta definição de turismo, considerada pela OMT como ampla e flexível, o distanciamento da compreensão do turismo como uma atividade econômica produtiva, leva a entender as atividades pelo lado do consumo, no que constitui uma passagem clara para uma abordagem do ponto de vista da demanda.

No enunciado podem ser observadas algumas alterações relevantes em relação à definição anterior: o entendimento da atividade turística passa a envolver tanto a estada quanto a própria viagem, substitui-se *residência* por *entorno habitual* e se introduz o limite superior da estada, fixando-se este em um ano, ao mesmo tempo em que se suprime o período mínimo exigido de 24 horas²² (permitindo assim a inclusão dos *turistas do mesmo dia*), e detalha-se o tipo de motivo que pode caracterizar o turista e, por conseguinte, o turismo. É notório também que esta definição abrange inúmeros propósitos de visitação, bem como o turismo doméstico além do internacional, e certamente não mais exclui as visitas inferiores a 24 horas. Assim, o período mínimo de estada, seja na destinação ou fora do *entorno habitual*, pode variar dependendo das condições de cada nação e dos critérios de suas instituições, na hora de acompanhar as recomendações na sua aplicação.²³

Ressalta o fato de que na definição seja inserida uma menção sobre a motivação da viagem, de uma maneira que seria impensável para definições teóricas, já que exemplifica as finalidades possíveis, de uma forma que envolve,

²² Em alguns textos que circulam no mercado, encontra-se inserida, equivocadamente, nesta definição de 1993 da OMT, a expressão “e superior a 24 horas”, acrescentada logo após a estipulação de tempo. *Sic*.

²³ É possível se surpreender pela diversidade de entendimentos ou formas de aplicar o conceito ao decidir os pontos de corte. Assim, por exemplo, Middleton aponta que “com propósitos estatísticos, no Reino Unido é considerada como visita do mesmo dia, aquela com pelo menos três horas fora da residência, embora esta seja uma medida de conveniência que não é adotada em todos os países.” (2005, p. 181)



praticamente, qualquer coisa (“ou outros motivos”). Esta parte explicativa da definição é própria de orientações para sua aplicação na prática, isto é, para determinar se uma viagem/estada deve ser considerada fato turístico. Essa formulação, de fato, afirma que o motivo pode ser... qualquer um!²⁴

A OMT, com esse passo, perseguia a finalidade concreta de melhorar as normas internacionais para elaboração de dados turísticos. Assim, as recomendações da OMT emanadas da Conferência de Ottawa sobre estatísticas de turismo foram submetidas à ONU.

A Comissão de Estatísticas da ONU aprovou, nos marcos do 27º período de sessões, em 22/fevereiro-3/março/1993, um informe com recomendações da Conferência de Ottawa (bem como sugestões emanadas da ONU, OCDE, Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento, EUROSTAT...) sobre normas de estatísticas do turismo, e um programa de trabalho para a aplicação dessas normas, referentes a diversos aspectos relativos aos visitantes: chegadas, receitas e despesas, pernoites, tipos de transporte, duração de estadias, e origem dos visitantes. Isto, ainda, com o intuito de avançar no grande objetivo de criar uma linguagem estatística comum, capaz de possibilitar comparações entre os dados obtidos pelos diversos países.²⁵

²⁴ Ao dizer que a finalidade pode ser de *lazer, negócios ou outras*, está se afirmando que não é relevante a razão pela qual alguém faz a viagem de visitação, porque fica absolutamente redundante a inclusão de tal especifica o, já que a listagem restou em aberto para incluir, por exemplo, “fazer nada”. Talvez o sentido dessa especifica o tenha sido para mostrar a amplitude do que pode ser entendido como turismo, e mesmo rebater o argumento de que o *turismo de negócios* não poderia ser considerado como turismo.

²⁵ Nessa oportunidade, foi também adotada pioneiramente, mesmo que de forma provisória, a Classifica o Internacional Uniforme das Atividades Turísticas (CIUAT, mais conhecida pela denomina o em ingl s, *Standard International Classification of Tourism Activities – SICTA*). Este trabalho complementa a linha desenvolvida do lado da demanda, porque tomando as atividades econômicas como base atinge-se uma categoriza o a partir do lado da oferta, permitindo



As recomendações aprovadas em março de 1993 foram publicadas em 1994 com o nome de *Recomendações sobre Estatísticas de Turismo* (conhecidas pela sigla RET, ou *RTS*, em inglês). Importante destacar os critérios adotados pela OMT/ONU, para definições e classificações, nestas Recomendações:

- (a) As definições e classificações devem ter aplicabilidade mundial, tanto em países desenvolvidos como naqueles em desenvolvimento;
- (b) Elas devem colocar a ênfase na simplicidade e na clareza;
- (c) **Devem se limitar a fins estritamente estatísticos;**
- (d) Devem ser compatíveis com as normas e classificações internacionais atuais (...);
- (e) Devem estar formuladas em termos simples (...).

(UNITED NATIONS & WORLD TOURISM ORGANIZATION, 1994, p.3; grifo nosso)

Resultado do amadurecimento dos estudos e ainda como indicação da Comissão de Estatísticas da ONU, a OMT foi solicitada a elaborar uma série de manuais técnicos e de diretrizes, capazes de ajudar os países e suas instituições a colocar em prática as recomendações sobre conceitos, definições e classificações para as estatísticas de turismo.

Como desdobramento imediato, a OMT empreendeu esforços para implementar, com técnicos da OMT e contribuições de especialistas de outras instituições (tais como EUROSTAT e OCDE, principalmente), um programa específico de trabalho para levar à prática as recomendações da *Conferência de*

identificar as atividades e os produtos principais abrangidos pelo turismo. (UNITED NATIONS & WORLD TOURISM ORGANIZATION, 1994, p. 29)



Ottawa encampadas pela ONU. O resultado concreto foi a elaboração de uma série de importantíssimos manuais, que foram publicados em 6 línguas, em 1995, e que a OMT considera que contêm expressões e conteúdos que estariam propondo “um marco inter-relacionado de conceitos, definições e classificações.” Eles têm grande importância para a recuperação histórica e o esclarecimento dos procedimentos²⁶:

Manual Técnico No.1:

Conceptos, definiciones y clasificaciones de las estadísticas de turismo.

Concepts, definitions and classifications for tourism statistics.

Manual Técnico No.2:

Compilación de las estadísticas del gasto turístico.

Collection of tourism expenditure statistics.

Manual Técnico No.3:

Recopilación de las estadísticas de turismo interno.

Collection of domestic tourism statistics.

Manual Técnico No.4:

Acopio y compilación de las estadísticas de turismo.

Collection and compilation of tourism statistics.

Em cada um deles pode se ler, e perceber claramente, o cerne da questão:

Os conceitos, definições e classificações recomendados constituem o centro neurálgico deste manual e são objeto de um amplo consenso internacional. O objetivo deste manual é o de aportar os maiores esclarecimentos sobre os mesmos e de situá-los num contexto que os torne **operacionais, isto é, aplicáveis na prática.** (OMT, 1995a, p. 4, grifo nosso)

²⁶ Desse conjunto também passou a fazer parte o manual técnico *El turismo y la Balanza de Pagos (Tourism and the balance of payments)*.



No ocaso do século XX: a atualização de 1999 da definição de 1991

É no documento *Atualização das Recomendações sobre estatísticas de turismo*, de 1999, da Comissão de Estatísticas da ONU, que está incluído o adendo introduzido à definição de turismo, de 1991, que vinha sendo utilizada a partir de 1993. A modificação àquela definição consiste em um acréscimo especificando que os motivos da viagem/estada não poderiam estar relacionados a atividades remuneradas, ou seja, que a finalidade da visita teria que ser outra que o exercício de uma atividade remunerada no local visitado. Com isto, adota-se uma posição em relação a um dos pontos mais polêmicos em torno do que pode ou não ser considerado turismo. Assim o turismo passa então a ser descrito como:

OMT – turismo – 1999

O turismo compreende as atividades realizadas pelas pessoas durante suas viagens a e estadias em lugares diferentes de seu entorno habitual, por um período de tempo consecutivo inferior a um ano, tendo em vista lazer, negócios ou outros motivos **não relacionados ao exercício de uma atividade remunerada no lugar visitado.**²⁷ (ONU / OMT, 1999, p. 5, grifo nosso)

²⁷ Ao verificar as versões originais, observam-se as expressões seguintes: *activity remunerated from within the place visited* (CEC / OECD / WTO / UN, 2001, p. 13 e 36); *non liés à l'exercice d'une activité rémunérée dans le lieu visité* (ONU / OMT, 1999, p. 3 e 5); e *no relacionados con el ejercicio de una actividad remunerada en el lugar visitado* (OMT - NU, 1999, p. 3 e 5). Esta expressão pode ser traduzida para o português como *remunerada no local visitado*, entretanto, pode se considerar como tradução mais adequada a expressão *remunerada a partir do local visitado*. O importante não é o local de pagamento, mas sim o fato de ser a atividade ali desenvolvida a que gera a remuneração. O INEGI, de México, contorna este problema interpretativo com a formulação a: "(...) incluindo a condição de não ser empregado por uma entidade residente no país ou lugar visitado." (INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA, 2008, p. 7)



Esta última definição encerra a longa caminhada do entendimento internacional do turismo e de sua “definição oficial” no século XX, e também marca o fim de uma era. As exigências práticas por melhores estatísticas e as possibilidades reais de finalmente passar a um novo sistema de estatísticas, vão irromper com toda força no século seguinte.

A impulsão terminológica dos novos tempos: o Tesouro da OMT

Os preparativos para conseguir passar a um novo sistema internacional de estatísticas padronizado, começaram no início dos anos 90. A unificação terminológica fazia parte desse plano, até porque é requisito imprescindível para a indexação uniforme.

Para tanto, a OMT recebeu a adesão da então Direção de Turismo da França (*Direction du tourisme de la France*), quando o Secretariado de Estado para o Turismo (*Secrétariat d'état au tourisme*) aliou-se à OMT para, a partir de um tesouro monolíngüe²⁸ publicado em 1992 pela Administração Turística da França (*Administration touristique de la France*), elaborarem conjuntamente um tesouro plurilíngüe do turismo e lazer.

O resultado marcante de mais de duas décadas de esforços para desenvolver uma linguagem documental específica que facilite a criação e recuperação de informações relativas a atividades turísticas, foi a publicação, em 2000, do *Tesouro do Turismo e Lazer* (inicialmente só trilingüe: Francês, Inglês e Espanhol)²⁹. Seu objetivo é servir não apenas como guia de terminologia do

²⁸ *Thésaurus du tourisme et des loisirs*, dirigido por Merchid Berger, Danielle Petitjean e Fatan Golchani (Paris: Ministère du tourisme. Observatoire national du tourisme, 1992, 241 p.)

²⁹ Então já como publicação conjunta do Secretariado de Estado para o Turismo da França e da OMT (*Thésaurus du tourisme et des loisirs; Thesaurus on Tourism and Leisure Activities; Tesouro de Turismo y Ocio*). Esse tesouro incluía um total de 8.185 termos, considerando o conjunto dos três idiomas.



turismo, mas também para a normatização de uma linguagem comum para indexação e pesquisa no âmbito internacional.³⁰ (SECRÉTARIAT D'ÉTAT AU TOURISME DE LA FRANCE / ORGANISATION MONDIALE DU TOURISME, 2000)

Anos 2000: nova filosofia da OMT

Ao longo de sua extensa trajetória, as definições-marco das instituições de dados e estatísticas (OMT e suas antecessoras, incluídas as principais instituições nacionais), têm feito um percurso de uma abordagem totalmente restritiva (definição de 1937/38), para um patamar com sentido mais amplo, abrangendo cada vez mais diversas modalidades e se avançando em direção de definições mais conceituais. Esta trajetória pareceria ser inversa à percorrida pelos cientistas sociais que se debruçam sobre o turismo, sendo que cada vez mais tentam ajustá-lo a suas próprias necessidades de área ou temáticas, e menos tencionam elucidar sua essência.

O caminho seguido pela OMT parece-nos bastante claro, e representativo da área institucional da OMT, que tem assumido o papel de nítida vanguarda. Para se ajustar às condições em franca evolução, a modalidade de reação da OMT tem sido através da emissão de alguns conjuntos de recomendações para as estatísticas de turismo, sempre no sentido de avançar na promoção da comparabilidade internacional. Foi assim principalmente com as publicações resultantes das aprovações de informes abrangentes em 1978 e 1993, contendo recomendações internacionais sobre

³⁰ Na preparação da obra deu-se atenção especial à abordagem metodológica que evita a simples tradução de expressões, colocando assim as bases de um tesouro realmente plurilíngüe no qual os descritores ganham sentido em cada língua (SECRÉTARIAT D'ÉTAT AU TOURISME DE LA FRANCE / ORGANISATION MONDIALE DU TOURISME, 2000, pp. ix, xxix e xlviij).



estatísticas turísticas, que trouxeram modificações nos entendimentos dos conceitos e definições. Este procedimento iria se repetir, pela terceira vez, em 2008, originando uma nova publicação congênera: *Recomendações Internacionais para as Estatísticas de Turismo – 2008* (IRTS 2008). A partir deste momento, assiste-se a uma nova postura da OMT, a atual etapa.

A OMT avança na sua linha estatística e impulsiona a CST

Um sonho persistentemente perseguido pela OMT – e não só por ela – tem sido o de estabelecer normas e definições de âmbito mundial para avaliar a real contribuição do setor turístico em termos de percentual do PIB, de empregos advindos diretamente do turismo e de investimentos de capital da área turística. A Conta Satélite do Turismo (CST)³¹, devia constituir uma ferramenta para melhor conhecer as contas nacionais e principalmente o papel desempenhado pelo turismo nas economias dos diversos países, além de consistir num precioso sistema de avaliação da oferta e da demanda do setor turístico em cada país.

O sistema CST vem a representar o segundo padrão internacional em matéria de estatísticas turísticas, com a pretensão de dispor de dados

³¹ O termo “satélite” denota um conjunto de agregados de informações turísticas que ficam articulados às contas nacionais de um ou outro país. No caso, esses novos agregados, “satélites”, são estabelecidos seguindo as diretrizes e recomendações da OMT/ONU para a elaboração de contas nacionais, com base no Sistema de Contas Nacionais adotado pela ONU em 1993. O turismo não constitui, historicamente, um item isolado na contabilidade nacional, mas está inserido e diluído em diversas atividades que sim são registradas, cada uma das quais atende, em maior ou menor medida, os turistas. O novo marco conceitual visa permitir a mensuração separada do turismo no país. Metodologia similar é aplicada para mensurar outras atividades não contempladas diretamente pelas contas nacionais: conta satélite do trabalho não remunerado, conta satélite da cultura, conta satélite da saúde...



econômicos do turismo dentro de um quadro interna e externamente consistente com o resto do sistema estatístico. Por meio de suas interligações com o Sistema de Contas Nacionais, pretende ser o lugar de reconciliação das diversas estatísticas turísticas.

A OMT tem opinado reiteradamente que a adoção da metodologia da CST, vai fazer do turismo – e já está fazendo – o primeiro setor no mundo a contar com normas internacionais para avaliar sua incidência econômica com credibilidade. Para alcançar este sonho, a OMT tem percorrido um caminho sinuoso.³²

As raízes do projeto de CST remontam a 1982, quando a OMT encarrega um estudo de viabilidade. As recomendações dele resultantes foram a seguir apresentadas em 1983 à Assembléia Geral da OMT, em Nova Delhi, que as aprovou, dando esse documento a largada para iniciar a construção das CSTs. A OMT impulsiona então o projeto, e foi recomendada a criação de uma CST pioneira no Canadá. Na *Conferência de Ottawa*, em 1991, *Statistics Canada* já apresentou uma proposta conceito para sua implementação. (Smith, 2004, p. 28)

Anos de trabalho se passaram até que a finais do século passado as ideias atingiriam um nível que possibilitaria um passo qualitativo maior. Foi então que a OMT e o governo da França organizaram conjuntamente, em 15-18/junho/1999, em Nice, a Conferência Mundial Enzo Paci sobre a avaliação da

³² Nessa caminhada, a OMT não estaria sozinha, nem seria precursora isolada. Na Europa, onde o turismo, especialmente o internacional, avançava a passos longos, existia uma forte pressão institucional por dispor de um sistema como o da CST. O Comité de Turismo da OCDE, em 1992, já iniciara o desenvolvimento de um conjunto de Contas Económicas do Turismo (*TEA*), um autêntico precursor da CST que a OMT viria formular posteriormente.



incidência econômica do turismo, onde foi inicialmente apresentado o projeto *Conta Satélite do Turismo: Referências Metodológicas*, que foi aprovado pela Conferência.³³

No ano seguinte, as Nações Unidas endossam a proposta de metodologia apresentada em 2000 pela OMT e publicada no ano seguinte, denominada *Conta Satélite do Turismo – CST* (CEC / OECD / WTO / UN, 2001), com o qual foi dada a partida para iniciar seu processo de implantação, que começou com a reformulação de conceitos e instrumentos.

A IRTS 2008: mais uma nova definição de turismo

Um avanço importante foi alcançado em 2001, quando a OMT propôs uma nova Classificação Internacional Uniforme das Atividades Turísticas, logo aprovada pela ONU. Isto permitiu o desenvolvimento de uma metodologia padrão para mensurar o valor econômico do turismo nas contas nacionais (através das CSTs). A interdependência entre os diversos setores e organismos do sistema das Nações Unidas fica patente quando se observa que no detalhamento dos conceitos relativos ao turismo, estes só foram aceitos e promulgados como padrões da ONU após se aceitar, nos marcos do Acordo Geral sobre Comércio de Serviços (AGCS)³⁴, um entendimento do turismo mais

³³ O sucesso obtido pela metodologia da CST tem sido um convite para reivindicar os créditos pela sua paternidade. Por exemplo, autores britânicos apontam que desde os anos da década de 1930, na Inglaterra encontram-se, pioneiramente, apêndices que explicavam os problemas de definição e mensuração do turismo, sendo que as ideias básicas nas quais está fundada a contabilidade da CST contemporânea teriam sido inicialmente explicitadas na Inglaterra em 1944. (Middleton, 2005, p. 179)

³⁴ O AGCS é um acordo nos marcos da Organização Mundial do Comércio (OMC), que funciona desde janeiro de 1995 (e cuja denominação em inglês é *General Agreement on Trade in Services – GATS*). Este acordo está para o comércio de serviços, como o mais conhecido Acordo Geral de Tarifas e Comércio, o já familiar GATT (do inglês *General Agreement on Tariffs and Trade*), está para o comércio de mercadorias. A “indústria do turismo”, a rigor, fica no setor de serviços, e não no industrial, por isso é tratado nos marcos do GATS.



limitado, que excluía o transporte e outras atividades bastante dependentes do turismo, tais como o de aluguel de carros.

Nesta mesma direção, a OMT publica em 2002 o trabalho *Apontamentos de Metodologia da Pesquisa em Turismo*, no qual contorna os temas conceituais e se concentra em metodologias aplicadas e de preparação de informação estatística, índices de preços turísticos e medidas de impactos, com especial vinculação com as contas satélites. A publicação fornece abordagens metodológicas concretas para a utilização das informações que a instituição elabora. (ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL TURISMO, 2002)

Desde 2004, muitas reuniões internacionais se sucederam, impulsionadas pela OMT, que culminam no 39º período de sessões da Comissão de Estatísticas da ONU, realizada em Nova York em fevereiro de 2008, aprovando os documentos oficiais da estatística do turismo. (INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA, p. XIII)

Na continuação, foi de vital importância o Workshop sobre Estatísticas do Turismo, realizado em Ancara, em 16-18/junho/2008. Visando dar os passos necessários para poder implementar efetivamente a CST, foi providenciada a revisão das RTS 1993, à luz das novas recomendações que a Comissão de Estatísticas da ONU tinha aprovado em fevereiro do próprio 2008. Aqui precisa ser ressaltado que estava então se configurando um novo entendimento da melhor forma de delimitar turismo, com base nas necessidades de atendimento das novas exigências e do projeto de CST. Esse direcionamento é nítido quando



se faz a comparação entre as recomendações internacionais para as estatísticas de turismo de 1993 e as de 2008.³⁵

O caminho até a terceira publicação-marco foi demorado e tortuoso. Só após chegarem a um acordo, em setembro de 2005, sobre as diferenças identificadas (tais como a definição de *visitante*, o polêmico tratamento dispensado aos *viajantes* por motivos de negócios, etc), as quais afetariam o desenvolvimento prático do próprio sistema de estatísticas da instituição. Ao longo de 2006-2008, a OMT e a Divisão de Estatísticas da ONU revisaram conjuntamente o conteúdo de dois manuais fundamentais da OMT: o *Tourism Satellite Account: Recommended Methodological Framework* (TSA-RMF), que fora adotado pela Comissão de Estatísticas da ONU no ano 2000, e o RTS 1993. Como resultado desta empreitada, em 2008 consolidaram-se o TSA-RMF 2008 e o IRTS 2008, logo a seguir adotados pela Comissão de Estatísticas na sua 39ª sessão, em fevereiro de 2008.

Estas duas grandes publicações, as *IRTS 2008* e o *TSA-RMF-2008*, tiveram caminhos paralelos, porém cada um teve suas peculiaridades e especificidades, que permitem tratá-las separadamente, mesmo sendo complementares.

Na explicação do estatístico espanhol Antonio Massieu – na qualidade de chefe do setor de estatística e mensuração econômica de turismo da OMT, e

³⁵ Veja o *Annex 1 – Main differences between the International Recommendations for Tourism Statistics 2008 and the 1993 Recommendations on Tourism Statistics* (UNITED NATIONS, s/d, pp. 101-3). Este anexo traz uma pormenorizada comparação entre as expressões mais importantes, a qual mostra claramente as modificações e avanços alcançados, e principalmente o novo direcionamento e entendimento do turismo de modo a torná-lo mais consoante com a nova metodologia da OMT.



encarregado da CST – o trabalho de revisão pós-setembro de 2005 empreendido com a participação de especialistas de várias instituições, teve como perspectiva acabar com algumas das limitações mais determinantes da estatística turística desenvolvida até então:

- Introduzindo indicadores do gasto turístico (além dos existentes indicadores de natureza física tais como os de “chegadas”, “pernoites”, “viagens”, etc.);
- Aceitando a importância da medição do emprego;
- Enterrando a colocação de que a mensuração do turismo em termos de atividades e produtos tem que contar com classificações próprias, mas que a elaboração de listas próprias devem se integrar às classificações internacionais já existentes e amplamente utilizadas; e
- Identificando a necessidade de vincular o desenvolvimento das estatísticas turísticas com o balanço de pagamentos, a sustentabilidade e a perspectiva sub-nacional. (Massieu, 2007, p. 9)

As recomendações sobre as estatísticas contidas nos sucessivos pacotes, de 1978 e de 1993, pretendiam promover a comparabilidade internacional. Este direcionamento manteve-se no novo conjunto de recomendações, mesmo com mudanças no sistema geral.

É nesse contexto que posteriormente vê a luz a publicação das Nações Unidas *Recomendações Internacionais para as Estatísticas de Turismo – 2008*, com o objetivo de fortalecer os países nos fundamentos metodológicos e



operacionais das estatísticas de turismo, e isso de uma forma integrada e coerente com as estatísticas oficiais existentes.

Na versão IRTS 2008 observa-se uma revisão em relação à RTS 1993. No pacote de 1993 não eram definidos nem *viagem* nem *visita*, o qual originava algumas confusões na sua utilização.³⁶ Alguns esclarecimentos lembram que as atividades realizadas por um visitante podem ou não envolver transações mercantis e podem ser tanto diferentes quanto similares às realizadas normalmente pelo visitante na sua rotina normal da vida. Aponta-se ainda que as atividades desenvolvidas na destinação, quando semelhantes às executadas usualmente, têm uma frequência/intensidade diferente quando a pessoa está viajando. Essas atividades representam as ações e comportamentos que adotam as pessoas na preparação e durante a viagem enquanto consumidores. (UNITED NATIONS, s/d, p. 1)

O percurso culmina com as novas ideias, que aparecem já em trabalhos de outras instituições de estatísticas internacionais ligadas à ONU, como na publicação da OMT/ONU/EUROSTAT/OECD, *2008 Conta Satélite do Turismo: Marco Metodológico Recomendado*.³⁷ (NU / OMT / CCE / OCDE, s/d.). Aqui, já na sua introdução e em sintonia com a IRTS 2008, é incorporada uma definição de turismo nada tradicional até então nas publicações da OMT e das organizações parceiras principais (ONU, OECD). Preliminarmente, aponta que:

³⁶ *Grosso modo*, uma viagem agora designa o deslocamento de uma pessoa que sai de seu entorno habitual, até seu retorno, pode incluir várias visitas a diferentes locais, e se caracteriza pela sua destinação principal.

³⁷ Esta publicação é uma atualização do documento oficial, de 2001, sobre a CST.



O turismo, enquanto fenômeno impulsionado pela demanda, refere-se às atividades dos visitantes e a seu papel na aquisição de bens e serviços. Também pode ser considerado a partir da perspectiva da oferta, e nesse caso o turismo passa a ser entendido como um conjunto de atividades produtivas concebidas para atender fundamentalmente os visitantes. Um visitante é uma pessoa que viaja a um destino principal diferente ao de seu entorno habitual, com duração inferior a um ano, com qualquer finalidade principal (lazer, negócios ou outro motivo pessoal) que não seja ser empregado por uma entidade residente no país ou lugar visitado. (NU / OMT / CCE / OCDE, s/d, p. 1)

Na publicação se sentença, logo a seguir:

OMT (e ONU e OECD) – turismo – CST-2008 – 2008

O turismo é um fenômeno social, cultural e econômico, que envolve o movimento de pessoas para lugares fora de seu local de residência habitual. (NU / OMT / CCE / OCDE, s/d, p. 1)

Na IRTS 2008, apresenta-se o turismo com um enfoque um tanto diferente dos que eram usuais na instituição, com um matiz bem mais conceitual e levando em conta sua complexidade. Não apenas aponta para a essência do fenômeno do turismo (estabelecendo suas dimensões social, cultural e econômica), mas indica como fato essencial o que acontece em decorrência da saída de pessoas do entorno habitual e, finalmente, assinala o prazer (lazer) como principal motivação. A nova definição:

ONU/OMT – turismo – IRTS 2008 – 2008

O turismo é um fenômeno social, cultural e econômico, que envolve o movimento de pessoas para lugares fora do seu local de residência habitual, **geralmente por prazer**. (NACIONES UNIDAS / UNWTO, s/d, p. 1; grifo nosso)



Estas formulações de 2008 (na versão reduzida e, fundamentalmente, na versão completa), não estão muito difundidas, porém parecem marcar uma nova fase no entendimento do turismo por parte da OMT. Aliás, estas definições, amplamente discutidas e trabalhadas nos marcos das reuniões temáticas especializadas, não ocupam lugar de destaque nas publicações oficiais da OMT, seguindo um padrão de apenas apresentar o conceito de turismo no início, seguido de inúmeros outros conceitos no mesmo patamar.

Uma definição é uma síntese objetiva, entretanto, direcionada a um determinado público, e tem que ser intelegível aos destinatários. Aqui ressalta uma diferença entre as definições conceituais e as operacionais: as primeiras geralmente estão direcionadas a um público acadêmico, voltado ao questionamento e à procura do conhecimento, enquanto as segundas são direcionadas a pessoas e instituições que lidam com a aplicação pontual e com a necessidade de classificações binárias (tipo sim/não), para levantamentos estatísticos. As definições do segundo tipo precisam amiúde conter intervenções explicativas de alguns tópicos, a fim de que o usuário final (entrevistador, aplicador, recenseador) possa decidir em cada caso sobre o enquadramento ou não do fenômeno examinado dentro da rubrica do formulário dado, no caso, se uma determinada ação ou atitude constitui ou não turismo. E este é o objetivo da OMT quando formula sua definição, e mais ainda quando a utiliza para fazer as diretrizes de cada levantamento concreto.

Concluindo

A preocupação central da OMT não é a de apresentar definições conceituais – certamente deixadas para teóricos e acadêmicos – mas a de



elaborar definições normativas aplicáveis para a obtenção de dados estatísticos que deem conta da incidência do fenômeno do turismo nos diversos países e no mundo em geral.

É mister apontar que a OMT (e suas predecessoras) tem estado sempre no comando dos esforços institucionais para definir o turismo *para fins estatísticos*, para atender *as necessidades estatísticas*. Nessa empreitada nunca esteve só. O Comitê de Estatísticas da ONU, a OCDE e o EUROSTAT, principalmente, e muitas instituições nacionais e outras internacionais, têm participado nesta tarefa. Por razões de síntese é hábito se colocar como se apenas a OMT respondesse por essas formulações, mas fica entendido que são formulações de autoria conjunta, mesmo que o maior peso corresponda à OMT.

A questão é, então, por que não acatar as formulações da OMT enquanto definições de turismo? A pergunta em si induz a equívoco, pois indiretamente supõe que esteja se condenando as definições da OMT caso não adotadas, quando na realidade o que é repreensível é seu uso indevido, sua menção como definição conceitual ao invés de lembrar que se trata de definição-marco para concretizar necessidades estatísticas. Estaria se apelando à autoridade da OMT na pretensão de que se acate sua definição como se fosse de essência e uso teóricos.

Identifica-se aqui uma situação de *apelo à autoridade*, no caso, sem fundamento. Mesmo que em determinados contextos seja adequado citar uma autoridade para respaldar uma opinião, não substitui a argumentação necessária. A OMT bem que poderia ser considerada como plenamente qualificada para opinar sobre o assunto, como perita no assunto, só que ela tem declinado dessa tentativa, provavelmente porque tal empreitada sai de seu foco



e não ajudaria a atingir suas finalidades. É evidente que a OMT tem adotado uma posição bem pragmática para a consecução de seus objetivos institucionais e estatísticos, se eximindo de entrar em discussões terminológicas e conceituais que transcendam as suas reais necessidades práticas e seus objetivos.

Por outro lado, certamente não há – e quem sabe nunca haverá – consenso dos especialistas em relação à definição de turismo. Entretanto, esta realidade não justifica a prática de argüir as definições da OMT como sendo os parâmetros conceituais aos quais os cientistas sociais deveriam se ater. O paradoxal é que tal demanda não parte de tecnocratas nem de estatísticos, mas dos próprios estudiosos e acadêmicos do turismo.

O turismo, conceitualmente, pode ser abordado de perspectivas e disciplinas diferentes. O resultado óbvio: diferentes definições, aparentemente representando um problema, no entanto nada há de errado com essa multiplicidade. O errado não é formular definições diferentes, até mesmo porque existem abordagens e focos diversos, e sim pretender que as definições assim obtidas sejam absolutizadas. Nas Ciências Sociais, onde o pluralismo metodológico é uma constante, deve-se conviver com esta pluralidade, com a diferença. Assim, estas considerações sugerem a necessidade de direcionar esforços para delimitar a essência do turismo e permitir a consequente construção da ciência do turismo.



Referências

- CEC / OECD / WTO / UN. (2001). *Tourism Satellite Account: Recommended Methodological Framework*.
- CEC / OECD / WTO / UN. (s.d.). 2008 *Tourism Satellite Account: Recommended Methodological Framework*. Luxembourg / Madrid / New York / Paris.
- Downes, S. *Guia de falácias lógicas*. Recuperado em 13 outubro, 2012, de www.str.com.br/Scientia/falacias2.htm#broad
- EUROSTAT/OCDE/OMT/NU. (2001). *Cuenta satélite de turismo (CST): Recomendaciones sobre el marco conceptual*. Luxemburgo / Madrid / Nueva York / París.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2008). *Sistema de Cuentas Nacionales de México – SCNM. Cuenta Satélite del Turismo de México, 2003-2006*. México: INEGI.
- Massieu, A. (2007). Recomendaciones Internacionales sobre estadísticas de turismo de la Organización Mundial de Turismo. *Índice: revista de estadística y sociedad*, 9-10.
- Middleton, V. T. (2005). *British Tourism – The remarkable story of growth*. Oxford: Elsevier/Heinemann.
- Naciones Unidas (2004). *Acuerdo entre las Naciones Unidas y la Organización Mundial del Turismo* (Resolución 58/232). s.l.
- Naciones Unidas / UNWTO. (s.d.). *Recomendaciones internacionales para estadísticas de turismo – 2008*. Madrid / Nueva York: Naciones Unidas.
- NU / OMT / CCE / OCDE. (s.d.). *Cuenta satélite de turismo: Recomendaciones sobre el marco conceptual, 2008*. Estudios de métodos. Serie F, No. 80/Rev.1. Luxemburgo/Madrid/Nueva York/Paris: OMT.
- OMT - NU. (1999). *Actualización de las Recomendaciones sobre estadísticas de turismo OMT-ONU – Serie M No. 83 (1994)*.
- ONU / OMT. (1999). *Mise à jour des Recommandations sur les Statistiques du Tourisme ONU-WTO – Série M No. 83 (1994)*.
- Organização Mundial do Turismo. (1995b). *Compilación de las estadísticas del gasto turístico*. (Manual Técnico No. 2). OMT.
- Organização Mundial do Turismo. (1995a). *Conceptos, definiciones y clasificaciones de las estadísticas de turismo*. (Manual Técnico N. 1). OMT.



Organización Mundial do Turismo. (2002). *Apuntes de Metodología de la Investigación en Turismo*. Madrid: OMT.

Organização Mundial do Turismo. (2001). *Introdução ao turismo*. São Paulo: Roca.

Secrétariat d'État au Tourisme de la France / Organisation Mondiale du Tourisme. (2000). *Thésaurus du tourisme et des loisirs / Thesaurus on Tourism and Leisure Activities / Tesouro de Turismo y Ocio*.

Smith, S. L. (2004). The Measurement of Global Tourism: Old Debates, New Consensus, and Continuing Challenges. In: A. A. Lew, & C. M. Hall, *A Companion to Tourism* (pp. 23-35). Oxford: Backwell Publishing.

United Nations. (s.d.). *International Recommendations for Tourism Statistics – 2008*. Studies in Methods. Series M No. 83/Rev.1. New York.

United Nations & World Tourism Organization. (1994). *Recommendations on Tourism Statistics* (Statistical Papers, Series M No. 83). New York: United Nations.

World Tourism Organization – UNWTO. Recuperado de www.unwto.org

ORGANIZADORES

PORTIGLIATTI, Bruno



Docente universitário, gestor e palestrante. Bacharel em Ciências Políticas e em Espanhol pela University of South Florida (EUA). Mestre em Administração de Empresas pela Florida Christian University (EUA) e Doutor em Jurisprudência/Direito pela Florida Coastal School of Law (EUA). É o Reitor da Florida Christian University. CEO do Excellence Senior Living, uma organização dedicada a fornecer instalações de vida assistida para pessoas idosas que não podem ou que optam por não viver de forma independente, em várias comunidades em toda a região central da Flórida. Presidente da New Beginnings Global Outreach, uma organização de solidariedade social sem fins lucrativos. No âmbito acadêmico, Bruno Portigliatti, atua igualmente como o Vice-Chairman do Council of Private Colleges of America (Conselho das Instituições de Ensino Superior da America) e é membro do Conselho Diretivo do Florida Association of Post-secondary Schools and Colleges (Associação das escolas e Instituições de Ensino Superior a Florida).

BRAMBILLA, Adriana



Graduada em Administração de Empresas pela FAAP (Fundação Armando Álvares Penteado - SP), Mestre em Administração pela UFPB (Universidade Federal da Paraíba) e Doutora pelas Universidades de Aveiro e do Minho (Portugal). Professora do Departamento de Turismo e Hotelaria da UFPB, coordenadora do GCET-Grupo de Cultura e Estudos em Turismo e colaboradora do Grupo de Pesquisa CLLC da Universidade de Aveiro (Portugal).



MONTEIRO, Ricardo



Professor universitário, palestrante e pesquisador, Doutor em Ciências da Educação e Interculturalidade pela Freie Universität Berlin (Alemanha), Mestre em Literatura Alemã Contemporânea pela Albert-Ludwig-Universität Freiburg (Alemanha), licenciado em Línguas e Literaturas Modernas pela Universidade de Lisboa (Portugal) e Bacharel em Teologia pela Humboldt-Universität zu Berlin/ Theologische Fakultät (Alemanha). É especialista em Inteligência Multifocal para Crianças (IMpC), mentor educacional e fundador do projeto piloto de referência “Universidade da Criança” em Portugal, que deu origem ao Projeto UniFuturo (Universidade do Futuro). Depois da Alemanha e Portugal, migrou para Brasil onde implementou o Programa Educação sem Fronteiras (PEsF) no norte-nordeste do País. Atualmente é Reitor da UNIFUTURO Faculdades Integradas do Brasil, Embaixador para a Educação da Florida Christian University (EUA) no Brasil e Vice-Presidente da Academia Brasileira de Meios Adequados à Solução de Conflitos (ABMASC).

VANZELLA, Elídio



Doutor em modelos de decisão em saúde (Estatística) pela UFPB, mestrado em modelos de decisão em saúde, especialista em gestão de pessoas e graduado em administração. Professor na Unifuturo, orientador para o Programa de Mestrado em Educação da Florida Christian University nos EUA e em 2018 aderiu ao Education Without Borders Program como “Professor Sem Fronteiras”. Pesquisador do GCET-Grupo de Cultura e Estudos em Turismo (base CNPq). e-mail: evanzella@yahoo.com.br



AUTORES

ARAÚJO, Jyn Louise de Mendonça.

Turismóloga pelo Curso de Bacharelado em Turismo da Universidade Federal da Paraíba (2018), tendo também cursado Letras (Inglês e Português). Profissional bilíngue com experiência na área de turismo. jynlouise@hotmail.com

BORGES, Vera Lúcia Bogéa

Doutora em História pelo Programa de História Política / Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Professora Adjunta do Departamento de Turismo e Patrimônio da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro. vera.borges@unirio.br

BRAMBILLA, Adriana

Graduada em Administração de Empresas pela FAAP (Fundação Armando Álvares Penteado -SP), Mestre em Administração pela UFPB (Universidade Federal da Paraíba) e Doutora pelas Universidades de Aveiro e do Minho (Portugal). Professora do Departamento de Turismo e Hotelaria da UFPB, coordenadora do GCET-Grupo de Cultura e Estudos em Turismo e colaboradora do Grupo de Pesquisa CLLC da Universidade de Aveiro (Portugal).

BRAMBILLA, Luciana

Licenciada em Ciências da Educação, especialista em Educação Ambiental, consultora na área de vinhos, realiza aconselhamento na área enogastronômica, organiza eventos na área de vinhos e gastronomia, escanção e Nível III -“Award in wines and spirits”(QCF), WSET- Wine & Spirit Education Trust, Londres, Reino Unido.

CAMARGO JUNIOR, Mauro C. Vaz de

Doutor em História pela Universidade Federal de Santa Catarina, Mestre pela Universidade do Estado de Santa Catarina e graduado pela Universidade Estadual do Oeste do Paraná. Dedicar-se a temas como Historiografia, Memória e Identidade, História dos Intelectuais.



CAMELO, Priscila Medeiros

Formada em estilismo e moda (Universidade Federal do Ceará, 2008), Especialista em estratégia e gestão empresarial (Universidade Federal do Ceará, 2010), Mestre em gestão de negócios turísticos (Universidade Estadual do Ceará, 2015) e doutoranda em ciências da cultura (Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro, 2017). atua na área de marketing, eventos, design, visual merchandising, mídias digitais e moda. professora dos cursos de design de moda da Unifanor Wyden e Universidade de Fortaleza (UNIFOR).

COELHO-COSTA, Ewerton Reubens.

Doutorando em Sociologia pela Universidade Estadual do Ceará (Bolsista Capes); Mestre em Gestão de Negócios Turísticos (UECE); graduado em Gestão do Turismo (IFCE); Membro do Grupo de Pesquisa Gestão do Turismo e da Hospitalidade nos Territórios (IFCE); Membro do Núcleo de Estudos e Pesquisas Afrobrasileiros e Indígenas (IFCE). Fortaleza-Ceará/ Brasil. ewertonreubens@hotmail.com

DALLA CORTE, Daniela Zottele

Graduada em licenciatura em História e Tecnólogo em Gestão de Turismo, ambos pela Universidade Federal de Santa Maria (UFSM). dany.zodc@yahoo.com.br

D'ONOFRE, Dan Gabriel

Doutor em Ciências Sociais em Desenvolvimento, Agricultura e Sociedade (CPDA/UFRRJ), mestre em Desenvolvimento Rural (UFRGS), bacharel em Turismo (UNIRIO) e técnico em Agropecuária Orgânica (UFRRJ). Vínculo Institucional: Professor Adjunto do departamento de Economia Doméstica e Hotelaria da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (DEDH/UFRRJ). É líder do Grupo de Pesquisa de Estudos Sociais em Hospitalidade e Lazer. Link para currículo. donofretur@gmail.com

FRAGA, Carla

Doutora em Ciências em Engenharia de Transportes (D. Sc.) pelo Programa de Engenharia de Transportes da COPPE/Universidade Federal do Rio de Janeiro. Professora Adjunta do Departamento de Turismo e Patrimônio da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro. carla.fraga@unirio.br



GLASENAPP, Sirlei

Professora e pesquisadora da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM) no Centro de Ciências Sociais e Humanas (CCSH), no Departamento de Ciências Administrativas. Graduada em Administração pela Universidade Federal de Santa Maria (UFSM). Mestre em Engenharia de Produção pela Universidade Federal de Santa Maria (UFSM). Doutora em Desenvolvimento Rural pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS). Tem experiência na área de Administração e Desenvolvimento rural; desenvolvimento humano; instituições; teorias da administração; mudança organizacional, estratégia e produção; turismo. sglasenapp11@gmail.com

HALLAL, Dalila Rosa

Doutora em História pela PUCRS; Mestre em Turismo pela Universidade de Caxias do Sul e Graduada em Economia Doméstica pela Universidade Federal de Pelotas. Professora associada da Universidade Federal de Pelotas. dalilahallal@gmail.com.

HONJO, Alice Giovana Yukimi Willy

Graduada em Tecnologia em Gastronomia (PUCPR). alicegiovana@hotmail.com

JOHN, Elaine

Doutora em Administração e Turismo pela UNIVALI; Mestre em Administração pela UP - Universidade Positivo; Especialista em Relações Internacionais pela UFPR; e Graduada em Administração de Empresas pela UNIVILLE. Atuou nas áreas de Recursos Humanos e Comercial. Atualmente é Consultora da FAPESC. Docente credenciada da ENA. Professora de graduação na UNISOCIESC e no Grupo Anima. elaine_j8@hotmail.com

MORIMOTO, Fernando

Graduado em Turismo (PUCPR). Graduado em Tecnologia em Gastronomia (PUCPR). morimoto84@yahoo.com.br



MÜLLER, Dalila

Doutora em História pela UNISINOS; Mestre em Turismo pela Universidade de Caxias do Sul e Graduada em Ciências Sociais pela Universidade Federal de Pelotas. Professora associada da Universidade Federal de Pelotas, atuando no Curso de Bacharelado em Turismo e no Programa de Pós-Graduação em História – PPGH. dalilam2011@gmail.com.

OLIVEIRA, Maria Amália Silva Alves de

Doutora em Antropologia, graduada em Turismo. Docente do Departamento de Turismo e Patrimônio da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO). Atua no Programa de Pós Graduação em Memória Social e no Programa de Pós Graduação em Ecoturismo e Conservação da mesma Universidade. Desenvolve pesquisa sobre os temas: memória do turismo, patrimônio e parques urbanos. m_amali@hotmail.com

PAKMAN, Elbio Troccoli.

Professor do Departamento de Turismo e Hotelaria da Universidade Federal da Paraíba. Graduação em Economia – Escola Superior de Ciências Econômicas de Praga (1975), mestrado em Economia – Escola Superior de Ciências Econômicas de Praga (1977) e doutorado em Economia – Instituto de Economia da Academia de Ciências da Tchecoslováquia (1980). Estágios de pós-doutorado: Université de Paris X (1983 e 1986); Université du Québec à Hull e University of Ottawa (1988-89); e University of Manchester (1994). Tem experiência nas áreas de Teoria do Turismo e de Teoria Econômica, bem como em consultoria empresarial e de projetos. elbiopakman@hotmail.com

PEIXOTO, Roberta

Graduada em Turismo pela Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO) e mestrado em Memória Social pela Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO). Tem experiência na área de Turismo, com ênfase em Turismo, atuando principalmente nos seguintes temas: turismo, lazer, tempo livre, cultura e consumo.



RAMÓN-CARDONA, José

Doctor en Economía de la Empresa por la Universidad de las Islas Baleares. En la actualidad ejerce como profesor de gestión turística en la Escuela Universitaria de Turismo del Consell Insular d'Eivissa (adscrita a la Universitat de les Illes Balears, España). Sus líneas de investigación principales tienen relación con el marketing aplicado al sector turístico, tanto a nivel de destino turístico como de empresa turística. Dirección de Contacto: Escola Universitària de Turisme del Consell Insular d'Eivissa, C/ Bes, nº 9. 07800 Eivissa (Illes Balears - España). jose.ramon@uib.es

REBELO, Maria Helena Dias

Licenciada e mestre pela Universidade de Coimbra, é docente na Universidade da Madeira. Realizou uma qualificação em Ciências da Educação na Universidade Aberta. Doutorou-se em Linguística Portuguesa, na Universidade da Madeira, e desenvolveu, na Universidade de Aveiro, um pós-doutoramento. Dedicar-se aos Estudos Linguísticos e à Língua Portuguesa, estando ligada ao Centro de Línguas, Literaturas e Culturas da Universidade de Aveiro e ao Centro de Investigação em Estudos Regionais e Locais da Universidade da Madeira. É membro da Associação Internacional de Lusitanistas e tem participado em encontros científicos com trabalhos, incluindo artigos, ensaios e livros, publicados a nível nacional e internacional. Foi uma das vencedoras do Prémio Maria Aurora da Câmara Municipal do Funchal. helenreb@uma.pt

RIBEIRO, Cilene da Silva Gomes

Doutora em História pela UFPR. Mestre em Engenharia de Produção pela Universidade Federal de Santa Catarina UFSC, com ênfase em Controladoria. Nutricionista, graduada pela Universidade Federal do Paraná, UFPR. Especialista em História Contemporânea e Relações Internacionais pela PUCPR. Atualmente professora titular da Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Escola Ciências da Vida. Coordenadora do Curso de Pós Graduação Vigilância Sanitária e Controle de Qualidade Aplicado na Produção de Alimentos, na PUCPR. Pesquisadora DIAITA-Patrimônio Alimentar da Lusofonia. cilenex@hotmail.com



ROCHA, Diego Uliano

Bacharel em Ciências Sociais pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ). Tecnólogo em Gestão de Turismo pela Universidade Estácio de Sá (UNESA). Especialista em Turismo Sustentável pelo Centro Federal de Educação Tecnológica Celso Suckow da Fonseca (CEFET – RJ). Mestre em Projetos Sociais e Bens Culturais pela Fundação Getúlio Vargas (FGV – RJ). Atualmente atua como professor de Turismo, Hospitalidade e Lazer no Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Rio de Janeiro (IFRJ). diego.uliano@hotmail.com.

SÁNCHEZ-FERNÁNDEZ, María Dolores

Professora Ajudante Doutora do Departamento Empresa da Universidade da Corunha (Espanha). É doutorada com destaque internacional em Competitividade, Inovação e Desenvolvimento: Análise Econômica e de Negócios pela Universidade da Corunha (Espanha). Pertence aos grupos de investigação GREFIN e GEIDETUR (Espanha), rede REDOR (México), GEEMAT (Brasil), centros de investigação Lab2PT e CICS. NOVA. Uminho (Portugal). Editora da revista **International Journal of Professional Business Review (JBReview)**. As suas áreas principais de investigação são o Turismo, Gestão e a Responsabilidade Social. msanchezf@udc.es, trabajos.mariasanchez@gmail.com

SILVA, Daiko Lima

Turismólogo do Estado de Santa Catarina. Com cerca de 20 anos de experiência, graduou-se em Turismo e Hotelaria pela Universidade do Vale do Itajaí – UNIVALI/2004; especializou-se em Ciências Contábeis (Controle da Gestão Pública Municipal) na Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC/2012; e tornou-se mestre em Administração (Administração Pública e Sociedade) pela Universidade do Estado de Santa Catarina - UDESC/2015. Iniciou sua trajetória como estagiário em órgão público de turismo, exerceu funções na hotelaria e tornou-se servidor e professor. prof.daiko@gmail.com



TEIXEIRA, Larissa Plamer

Graduada em Turismo pela Universidade Federal de Pelotas (2018). Participou, como bolsista de iniciação científica, do projeto de pesquisa “A História da Hotelaria em Pelotas na Primeira Metade do Século XX”, financiado pelo edital MCTI/CNPq Nº 14/2014. lalaplamer@hotmail.com.

TRAVERSO, Luciana Davi

Professora pesquisadora da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM) no Centro de Ciências Sociais e Humanas (CCSH), no Departamento de Ciências Administrativas. Graduada em Tecnólogo em Hotelaria pela Universidade de Caxias do Sul (UCS) e Letras - português/Inglês pela Universidade do Oeste de Santa Catarina (UNOESC). Mestre em Turismo e Hotelaria pela Universidade do Vale do Itajaí (UNIVALI) e doutora em Administração de Empresas, pela Universidade Presbiteriana Mackenzie (MACKENZIE). Tem experiência na área de Gestão do Turismo, com ênfase em Eventos e Hotelaria. Atua principalmente nos seguintes temas: turismo, hotelaria e aprendizagem organizacional. luciana.traverso@ufsm.br

VANZELLA, Elídio

Doutor em modelos de decisão em saúde (Estatística) pela UFPB, mestrado em modelos de decisão em saúde, especialista em gestão de pessoas e graduado em administração. Professor na Unifuturo, orientador para o Programa de Mestrado em Educação da Florida Christian University nos EUA e em 2018 aderiu ao Education Without Borders Program como “Professor Sem Fronteiras”. Pesquisador do GCET-Grupo de Cultura e Estudos em Turismo (base CNPq). e-mail: evanzella@yahoo.com.br



Nota dos organizadores

O serviço de revisão dos manuscritos coube aos autores dos capítulos. As informações e opiniões contidas nos capítulos não refletem necessariamente a visão dos organizadores e são de responsabilidade de seus autores. Os organizadores esclarecem que a citação total e/ou parcial dos textos contidos na obra deve ser feita de acordo com as normas científicas.



O GCET – Grupo de Cultura e Estudos em Turismo, ligado ao Departamento de Turismo e Hotelaria (DTH) do Centro de Comunicação, Turismo e Artes (CCTA), faz parte da UFPB-Universidade Federal da Paraíba, e do Diretório dos Grupos de Pesquisa do CNPq. Tem o intuito de apresentar temáticas plurais, com foco nas questões de interesse acadêmico e empresarial, contribuindo para uma melhor compreensão do Turismo e da Hotelaria, no contexto do patrimônio cultural, impactos socioculturais, econômicos e ambientais, globalização, relações interculturais e comportamento do turista.



A **UNIFUTURO** foi fundada pelo pedagogo português Ricardo Monteiro, no ano de 2002, em Portugal. Como organização de utilidade pública, não governamental, desenvolveu como seu primeiro projeto mundial, a escola-conceito “UNIVERSIDADE DA CRIANÇA (2002-2011)”. Dedicou-se durante uma década ao desenvolvimento de uma pedagogia subsidiada pela Teoria da Inteligência multifocal de psiquiatra do escritor brasileiro Augusto Cury e pela Teoria das Inteligências Múltiplas do cientista americano Howard Gardner em solo lusitano, tendo atendido, durante o seu percurso escolar, a mais de 3000 mil crianças e jovens de várias nacionalidades, aptidões e talentos. Em 2012 o projeto UNIFUTURO migrou para o Brasil, instalando-se no Estado da Paraíba, na cidade de João Pessoa, ainda como ONG, iniciando o seu trabalho na área de formação de professores do ensino pré-escolar e fundamental com o Programa Educação sem Fronteiras (PEsF). Em 2016 a UNIFUTURO adquire o estatuto de Instituição de Ensino Superior e se especializa nas áreas na Educação Global, da Educação Inclusiva, das Neurociências, da Inteligência Multifocal para Crianças, da Bioética, da Mediação e Resolução de Conflitos e da Pesquisa Científica com mais de 800 projetos de pesquisa em curso no Brasil. A UNIFUTURO organiza desde 2015 o Congresso Mundial sobre Educação Global, Inteligências Humanas e a Construção da Cidadania no Nordeste do Brasil e lançou em 2017 o “OSCAR” dos professores, o “Prêmio Unifuturo da Educação”, que honra anualmente pessoas e projetos inovadores na área da educação.



FLORIDA CHRISTIAN UNIVERSITY

Fundada em 1985, na Flórida (EUA), a Florida Christian University (FCU) se transformou em uma organização de alcance global e hoje, além da sua sede em Orlando, marca forte presença em outros estados dos EUA e em mais de 50 países, entre eles o Brasil. Proporcionando oportunidades de aprendizado com alta qualidade em classes com formatos flexíveis, disponibilizadas online, com transmissões ao vivo ou presenciais em três idiomas: inglês, português e espanhol.

Oferecendo programas nos níveis de associado (tecnólogo), bacharelado, mestrado, doutorado e pós-doutorado em Administração, Comportamento, Educação e Teologia, a FCU é considerada o lugar ideal para a internacionalização da carreira, pois está, também, à frente de grandes eventos internacionais como o *Interbusiness/Coaching*, *InterLeadership*, o *InterMinistry*, que acontecem anualmente em Orlando, e dos diversos seminários que a instituição realiza durante todo o ano no Brasil, que promovem o intercâmbio de conhecimentos e potencialização de carreiras.

Livros da Série **Turismo & Hotelaria** organizados pelo GCET, podem acessar o site da editora CCTA:

<http://plone.ufpb.br/editoraccta/contents/titulos/hotelaria> ou o link <https://independent.academia.edu/GCETUFPB/Books>.

Estamos à disposição também através do whatsapp: 55 8386381266 ou das nossas redes sociais. Se desejar, nos envie whatsapp e encaminharemos nosso cartão digital.



