

O papel da ferrovia na definição do território turístico e da hospitalidade: um estudo sobre o Hotel Veraneio Desvio Blauth (farroupilha/RS)

Pedro de Alcântara Bittencourt César^aLuiz Ernesto Brambatti^bThaise Zattera Marchesini^c

Resumo

Relaciona-se, neste artigo, o início da hospitalidade comercial de lazer com a formação de um equipamento turístico em Farroupilha, na Serra Gaúcha e a implantação da ferrovia. Justifica-se esta condição a partir do primeiro hotel de lazer, na atual Região Turística da Uva e Vinho, no estado brasileiro do Rio Grande do Sul, denominado Veraneio Desvio Blauth, objeto deste estudo. Objetiva-se assim, descrever o protagonismo do meio de hospedagem e sua importância histórica como equipamento proto-turístico, seu funcionamento e a importância da ferrovia na definição do território turístico, atualmente conhecido como Serra Gaúcha. Para justificar, reforça-se o entendimento do seu contexto regional e territorial, qualificando espacialmente e identificando como localidade turística. Nesta época, a área teve sua formação e estrutura pioneira de hospedagem associado a um ambiente rural, clima serrano e bucólico. Seu apogeu está ligado diretamente ao uso da ferrovia como meio de acesso. O presente estudo compreende o período em que funcionou o empreendimento turístico, de 1920 até meados da década de 1950. A metodologia é um estudo de caso, de abordagem qualitativa e descritiva, com técnicas de pesquisa documental e entrevistas. Conclui-se que há protagonismo da família Blauth na instalação e funcionamento do equipamento, observando-se suas modificações territoriais, com a introdução de uma atividade diferente da agricultura praticada por descendentes de imigrantes italianos e germânicos, favorecida principalmente pela ferrovia. Aponta-se na pesquisa sua dependência ao acesso por meio ferroviário, além de fatores sucessórios do empreendimento, que levaram ao fim das atividades.

Palavras-chave: Meio de hospedagem; Ferrovia; Território Turístico.

Abstract

The role of railway in the definition of tourist territory and hotels: a study on the Hotel Veraneio Desvio Blauth (Farroupilha/RS)

In this article, the beginning of commercial leisure hospitality is related to the formation of tourist equipment in Farroupilha, in Serra Gaúcha and the implementation of the railway. This condition is justified from the first leisure hotel, in the current Touristic Uva e Vinho Region, in the Brazilian state of Rio Grande do Sul, called Veraneio Desvio Blauth, object

a. Doutorado em Geografia na Universidade de São Paulo, São Paulo, SP, Brasil. Docente em Pós-Graduação em Turismo na Universidade de Caxias do Sul, Caxias do Sul, RS, Brasil. E-mail: bittencourt_tur@yahoo.com.br.

b. Pós-doutorado em Turismo na Universidade de Caxias do Sul, Caxias do Sul, RS, Brasil. Docente do curso de Mestrado de Turismo na Universidade Federal do Paraná, Curitiba, PR, Brasil. E-mail: lebramba@gmail.com.

c. Bacharel em Arquitetura e Urbanismo na Universidade de Caxias do Sul, Caxias do Sul, RS, Brasil. E-mail: tzmarchesini@ucs.br.

of this study. Therefore, the objective is to describe the role of the lodging sector and its historical importance as proto-tourist equipment, its operation and the importance of the railway in defining the tourist territory, currently known as Serra Gaúcha. To justify, the understanding of its regional and territorial context is reinforced, qualifying spatially and identifying it as a tourist location. At this time, the area had its formation and pioneering structure of accommodation associated with a rural environment, mountain and bucolic climate. Its peak is directly linked to the use of the railway as a means of access. The present study comprises the period in which the tourism enterprise operated, from 1920 to the mid-1950s. The methodology is a case study, with a qualitative and descriptive approach, with documentary research techniques and interviews. It is concluded that the Blauth family has a role in the installation and operation of the equipment, observing its territorial changes, with the introduction of an activity different from agriculture practiced by descendants of Italian and German immigrants, favored mainly by the railway. The research indicates to its dependence on access by rail, in addition to succession factors of the enterprise, which led to the end of activities.

Keywords: Hospitality ; Railway ; Tourist territory.

Resumen

El papel del ferrocarril en la definición del territorio turístico y los hoteles: un estudio sobre la Hotel Veraneio Desvio Blauth (Farroupilha/RS)

En este artículo, el comienzo de la hospitalidad comercial de recreación está relacionado con la formación de equipamiento turístico en Farroupilha, en Serra Gaúcha y la implementación del ferrocarril. Esta condición se justifica desde el primer hotel de recreación, en la actual región turística Uva e Vinho, en el estado brasileño de Rio Grande do Sul, llamado Veraneio Desvio Blauth, objeto de este estudio. Así, el objetivo es describir el papel del sector de alojamiento y su importancia histórica como equipamiento proto-turístico, su funcionamiento y la importancia del ferrocarril en la definición del territorio turístico, actualmente conocido como Serra Gaúcha. Para justificar, se refuerza la comprensión de su contexto regional y territorial, calificando espacialmente e identificándolo como un lugar turístico. En este momento, el área tenía su formación y estructura pionera de alojamiento asociada con un entorno rural, montaña y clima bucólico. Su apogeo está directamente relacionado con el uso del ferrocarril como medio de acceso. El presente estudio comprende el período en que operaba la empresa turística, desde 1920 hasta mediados de la década de 1950. La metodología es un estudio de caso, con un enfoque cualitativo y descriptivo, con técnicas de investigación documental y entrevistas. Se concluye que la familia Blauth tiene un papel en la instalación y operación del equipo, observando sus cambios territoriales, con la introducción de una actividad diferente a la agricultura practicada por descendientes de inmigrantes italianos y alemanes, favorecida principalmente por el ferrocarril. La investigación apunta a su dependencia del acceso por ferrocarril, además de los factores de sucesión de la empresa, que llevaron al final de las actividades.

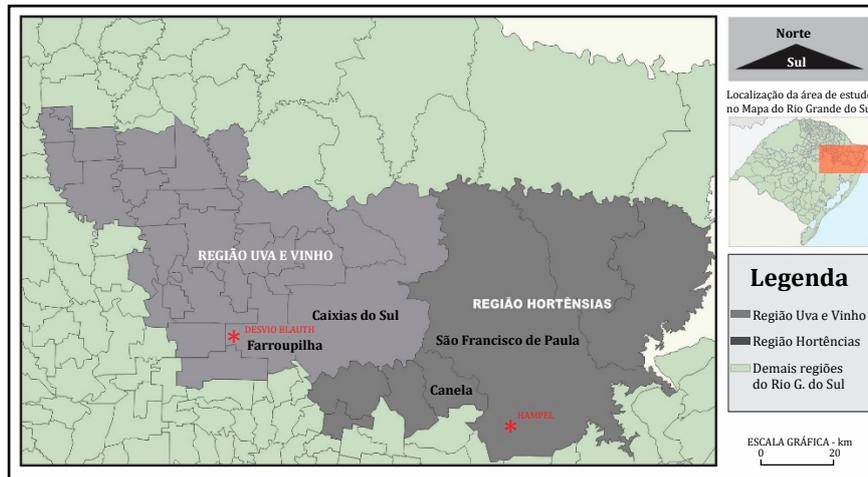
Palabras Clave: Medios de hospedaje; Ferrocarril; Territorio turístico

INTRODUÇÃO

Atualmente, na região comumente chamada de Serra Gaúcha, localizada no nordeste do Estado brasileiro do Rio Grande do Sul, desponta-se o turismo como importante atividade (César, 2016). Nela, dois processos históricos com seus desdobramentos socioculturais o distingue. Assim, no início do século XIX até a década de 1850 sobressai a utilização das suas terras do leste e sudeste por

tropeiros e imigrantes germânicos. O segundo processo, determina o início de sua formação urbana e regional datada da década de 1870, com a vinda de levas de imigrantes essencialmente italianos (Herédia, 1997), para a área localizada ao oeste e noroeste, área ora denominada, principalmente pelo setor do Turismo como o Ministério do Turismo, de Região Uva e Vinho (Fig. 1).

Figura 1 – Identificação das Regiões Turísticas



Fonte – Elaborado pelos autores (2019).

A estes processos de assentamentos, germânicos e itálicos “(...) originaram núcleos rurais e urbanos que se desenvolveram, formando uma complexa rede social, econômica, política e culturais, compostas de unidades territoriais individualizadas (...) (Brum Neto & Saquet, 2013, p.166)”. Nesta condição, nos centros das antigas colônias localizam-se meios de hospedagem que facilitam o intercâmbio comercial.

Destaca-se assim, a presença de visitantes desde a formação das colônias de assentamento de imigrantes, ou mesmo antes, com a presença da rota de tropeiros (Flores, 2014 e Brambatti, 2015).

No período migratório, algumas casas coloniais serviram de hospedagem, tanto aos imigrantes que chegavam, como aos tropeiros que cruzavam as rústicas estradas, transportando a produção agrícola e boiadas. Nestes locais, denominados paradores ou casa de pasto, havia hospedagem, refeições e acolhimento aos viajantes. (Brambatti, 2015, p. 37)

Porém, foi com a chegada da estrada de ferro, inaugurada em 1910 que se nota o início da estruturação de um proto-turismo como oportunidade de seu desenvolvimento como um produto, destacando lógicas comerciais e de serviços. Inicia-se um processo de formação de destinos e localidades turísticas, à semelhança do que ocorreu na apropriação capitalista da Europa Ocidental.

Na região, a associação do turismo com a estrutura ferroviária do Estado é eminente. Infraestrutura regional prometida pelo então Presidente do Estado do Rio Grande do Sul, Júlio de Castilhos, na sua primeira visita à Colônia Caxias¹¹ em 1897

1. Neste momento a localidade ainda não tinha o nome de Caxias do Sul, somente Caxias, a inclusão do complemento aconteceu a partir de 1946.

(Gardelin & Costa, 2002), tem sua implantação após década de espera na área Norte/Oeste da região (Figura 2), diferente da área Sul/Leste da Serra Gaúcha. Atende-se assim a solicitação dos moradores da localidade, que almejavam um meio de transporte de carga para suas mercadorias e uma ligação mais rápida de passageiros com os centros urbanos da época, Montenegro, São Leopoldo e Porto Alegre.

Paralelo ao surgimento das condições estruturais melhora-se a infraestrutura urbana possibilitando uma variedade de serviços para acompanhar as necessidades do morador e do viajante. Esta realidade colabora para estabelecer novas perspectivas sociais baseadas em valores culturais e econômicos locais e regionais, como insumo para o turismo (Brambatti & Allis, 2010).

Somam-se às novas oportunidades tecnológicas, o aproveitamento das particularidades das identidades culturais existentes, principalmente relacionadas aos fluxos migratórios e das características geomorfológicas e climáticas locais. Nesta formação inicial, o turismo de lazer na região da Serra Gaúcha tem seu apelo rural e de tratamento de saúde, destacando às ditas hospedagens de veraneio, como o Veraneio Hampel, em São Francisco de Paula - RS, implantado em 1899 (Fonseca, 2015). Neste equipamento específico, o acesso se dava através do tronco ferroviário Porto Alegre x Taquara e o restante do percurso com diligência a cavalo e de ônibus, exclusivo do hotel. Possibilita-se nesta condição, um melhor deslocamento de turistas das cidades adjacentes, por meio do acesso pelos trilhos da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS) (Serrano, 2015). Com seu primeiro trecho inaugurado em 1875 vem “a alimentar o que seria a primeira corrente turístico-ferroviária regional (Gastal, Costa & Machado, 2010, p.32)”.

O novo meio de transporte promove o rompimento do isolamento social e cultural. Conseqüentemente, passam a existir novos estabelecimentos de diversos usos e serviços, bem como melhorias das infraestruturas nas localidades servidas. Agregam-se com o advento desse transporte, a luz elétrica e a telefonia, aproximando moradores e turistas. Conseqüentemente nesta época, se percebe um maior interesse na profissionalização das maneiras de acolhimento do visitante (Brambatti, 2005).

Nestes locais, o meio de transporte favorece a vinda de visitante principalmente dos centros urbanos. Assim, como ocorre ao ramal Taquara, com o ramal Caxias, novas oportunidades se despontam. Surge um pioneiro meio de hospedagem de lazer, para a atual Região Turística Uva e Vinho, o Hotel Veraneio Desvio Blauth, objeto de pesquisa neste artigo (Figura 2). Espera-se assim, compreender os fatores que possibilitaram a sua criação, dando início a uma estrutura hoje presente de hotéis de lazer regional. Analisa-se também o que motivou o seu fechamento. A relevância deste trabalho se justifica por compor a história do turismo no Rio Grande do Sul.

Analisa-se neste artigo o Veraneio Desvio Blauth, no período entre 1920 a 1954, data em que foi fechado, com o objetivo de descrever o protagonismo de uma família germânica, empreendedores, na constituição e funcionamento de um meio de hospedagem pioneiro na Serra, a partir da facilidade de acesso pela ferrovia, que passava em meio à propriedade. Estabelece-se assim as condições para a viabilidade de um equipamento turístico. O equipamento ficava entre as estações de Carlos Barbosa e Farroupilha. O Veraneio distava 9 km de Carlos Barbosa, 12 km de Garibaldi, 11 km de Farroupilha, 33 km de Caxias e 24 km de Bento Gonçalves.

Figura 2 – Localização dos primeiros meios de hospedagem

Fonte – Elaborado pelos autores (2019).

Suas instalações constituídas inicialmente de quatro blocos edificadas e de madeira, trilhas, atrativos naturais e um lago. A sede principal compreendia o refeitório, o escritório, a cozinha, uma pequena loja e a farmácia. Mais tarde, com o aumento dos hóspedes, foi construído um conjunto de nove chalés ou cabanas, onde eram hospedadas as famílias. Havia também alojamentos coletivos, o feminino, do lado da estação e o masculino, do outro lado dos trilhos. A estrutura de meios de hospedagem funcionava nos meses de dezembro até março e tinha a capacidade de pernoite para aproximadamente 100 pessoas (Figura 3). Salvo as diferenças de épocas, estes recursos determinavam a formação de equipamento turístico com todas as possibilidades de estada, lazer e recreação ininterrupto por meses, como atualmente determinam em hotéis de resorts.

Figura 3 – Instalações do Veraneio Desvio Blauth (1933)

Fonte – Acervo pessoal de Ricardo Luiz Haupt

Colabora-se com esta pesquisa, o fato de ainda encontrar-se atores sociais envolvidos com a problemática analisada. Espera-se, com o uso de entrevista, como procedimento metodológico, somando a mapografia e literatura disponível, a compreensão das lógicas destas implantações.

Quadro 1 – Cronologia do Veraneio Desvio Blauth

Período	Ação	Responsável
1905 -1910	Construção da Ferrovia Montenegro a Caxias, passando pelas propriedades da família Blauth, em Nova Sardenha, distrito de Farroupilha, RS.	Compagnie Auxiliare des Chemins de Fer au Bresil e empreiteira Oppitz e Gomes. Carlos Blauth era fornecedor de dormentes para estas empresas, motivo da construção do desvio ferroviário que levou seu nome.
1914	Elza Blauth e o esposo Kurt Haupt viajam para a Alemanha e conhecem veraneios de lazer. Decidem construir um veraneio no Desvio Blauth para aumentar as rendas da família.	Elza Blauth e Kurt Haupt.
Final de 1920	Início do funcionamento do Veraneio Desvio Blauth . Contrato para uso do lago Funcionamento informal	Elsa Blauth, Kurt Haupt e Edwino Blauth.
1924	Fotos de banhistas no lago. Funcionamento informal.	Elsa Blauth.
31 de dez. de 1932	Registro da empresa Haupt e Blauth para exploração de uma estação de veraneio.	Kurt Haupt e Edwino Blauth.
1933	Publicação de propaganda em álbum comercial de Montenegro.	Veraneio Desvio Blauth.
1947	Morte do pastor Kurt Haupt.	Kurt Haupt.
1949	Elsa Haupt muda-se para Hamburgo Velho, em Novo Hamburgo.	Elsa Blauth Haupt.
1949-1951	Veraneio é arrendado para Guido Schmitt e Marta Blauth Schmitt.	Descendentes de Kurt e Elsa Haupt.
1951-1954	Veraneio é arrendado para Ermelinda Closs Knig.	Descendentes de Kurt e Elsa Haupt.
1954	Encerramento de atividades do Veraneio Desvio Blauth.	Descendentes de Kurt e Elsa Haupt.

Fonte – Elaborado pelos autores com base em documentação do acervo pessoal de Ricardo Luiz Haupt.

METODOLOGIA

Para a determinação do objeto de estudo realiza-se um levantamento bibliográfico acerca do turismo na região Uva e Vinho. Confronta-se estes dados com fundamentação acerca do assentamento migratório e formação civilizatória deste local tão específico. Desta maneira, identifica-se o papel da ferrovia na formação do espaço turístico local, tendo como principal motivo tratar-se do primeiro equipamento deste gênero na região. Para atender o objetivo de descrever o protagonismo do equipamento de hospedagem e turismo e seu funcionamento, bem como analisar seu vínculo com a ferrovia, na constituição do território turístico, como contribuição à construção de uma história do turismo no Rio Grande do Sul. Utiliza-se também de fotografias e recursos cartográficos.

A abordagem metodológica é um estudo de caso de caráter descritivo, utilizando técnicas de pesquisa documental em fontes primárias e secundárias e entrevistas. Busca-se descrever o funcionamento do Veraneio Desvio Blauth, identificando o papel do modal ferroviário de transporte na definição do território e do equipamento turístico, nos seus primórdios.

Neste caso tem-se uma pesquisa descritiva que se aproxima da explicativa. Por outro lado, há pesquisas que, embora definidas como descritivas a partir de seus objetivos, acabam servindo mais para proporcionar uma nova visão do problema, o que as aproxima das pesquisas exploratórias. (GIL, 1999, p. 79)

Como estudo de caso caracteriza-o pela profundidade em exaustão do objeto, “de maneira a permitir o seu conhecimento amplo e detalhado, tarefa praticamente impossível mediante outros tipos de delineamentos considerados (Gil, 2009, p.58)”. Da mesma forma, considera o estudo de caso próprio em situações em que não estão claramente definidas, para descrever contextos em que é realizada a investigação e explicação de diferentes variáveis.

Inicialmente, realizou-se uma pesquisa documental em publicações de jornais, periódicos, livros e documentos, visando um primeiro conhecimento do objeto de estudo. Posteriormente, realizou-se pesquisa com o uso da técnica de história oral envolvendo três pessoas, descendentes dos fundadores: Ricardo Luiz Haupt, Ivone Closs Mittelstaedt e Dagmar Closs Michel, moradores do Desvio Blauth. Todas elas com ligação direta com o empreendimento.

Para registo das entrevistas, com estas pessoas chave, foi utilizado gravador e foram acessados os acervos pessoais e fotográficos da família e principalmente do empreendimento em questão. Estes dados foram sistematicamente contextualizados e transcritos em uma estrutura geral das questões envolvendo: histórico do Veraneio e seu funcionamento; o papel da ferrovia, marketing utilizado; recreacionismo; disciplina de funcionamento; elementos de gestão do empreendimento; características da hospitalidade rural-germânica; as transformações da propriedade agrícola e extrativista no empreendimento turístico.

Foram ainda coletadas informações com outras seis pessoas, também moradoras do local, visando complementar informações já obtidas nas entrevistas. Estes, todos moradores da área em questão. Identifica-se estes como uma neta do primeiro proprietário da hospedagem, três netos de antigos funcionários e dois filhos de colaboradores do empreendimento.

A HOSPITALIDADE NO INÍCIO DO SÉCULO XX

A disponibilidade de recursos financeiros para a atividade de lazer é uma prática de exibição da riqueza e distinção das classes sociais abastadas, mostrando poder e prestígio. Esta condição, direciona fundamentalmente à Classe Ociosa, apontada por Veblen (1983) como aquela que “gasta o tempo com atividade não produtiva (p. 37)”. Segundo este mesmo autor, não basta ser rico, mas é preciso mostrar a riqueza aos outros, que se expressa na forma de “obter e conservar a consideração alheia. É preciso que ele patenteie tal riqueza ou poder aos

olhos de todos, porque sem prova patente não lhe dão os outros tal consideração (Veblen, 1983, p.33)”.

A classe ociosa necessitava demonstrar que não precisava usar seu tempo diário com nenhuma atividade produtiva. Desta, muitas vezes com suporte na atividade pecuniária, dedicava-se à cultura erudita, do cultivo de bens imateriais, como as artes, o teatro, a música, a recreação e à vida de façanhas (Veblen, 1983). Por isso, tornam-se aventureiros, caçadores, com o fim de ostentar seus títulos honoríficos e troféus, bem como torna-se comum usar o tempo em tratamentos terapêuticos, cuidados do corpo, o que propiciou o surgimento, em países ocidentais capitalistas dos veraneios, balneários e termas (Boullón, 2004).

Para moldar e tratar o corpo, faziam o tratamento nas *quisisanas*. O termo *Quisisana* vem do latim *quis si sana*, que quer dizer “aqui se cura”. Foi largamente utilizado para designar casas com alto poder de cura, tratamentos de saúde, tratamento mental, com beleza natural, água termal ou como também palácios de verão, onde a nobreza descansava da entediante vida na corte, nos séculos XVII, XVIII e XIX, o que deu origem à *Villegiatura* e às segundas residências (Ambrozio, 2005). Associa-se assim o lazer a saúde e a presença de recursos hídricos.

Porém, os equipamentos de lazer e hospitalidade do início do século XX não tinham acesso de massa, tanto pelo alto custo dos serviços, como também pela orientação dos próprios negócios, voltados a atender a esta classe ociosa da elite local, ou viajantes, migrantes, caixeiros viajantes. Estes locais eram edificações voltadas à recuperação da saúde, normalmente fazendo uso de recursos naturais, de forma a produzir efeitos terapêuticos e associando-os a ambientes paisagísticos relacionados à natureza. Nesta época, tal condição justificava a quietude para a reposição de energias (Siqueira, 2005).

A sociedade moderna transformou o acolhimento, agregando, ou reforçando, em exploração comercial e financeira, como no turismo. Estas transformações, segundo Grinover (2002), deram-se a partir da segunda metade do século XX. Com o aumento da oferta turística, ampliam-se os países receptores e surgem novas estruturas de hotéis e restaurantes, crescendo a oferta de serviços nesta área.

O transporte ferroviário inaugura não só possibilidades comerciais e um novo ciclo de desenvolvimento por onde passava, mas também atender novas demandas de hospitalidade, tal como ocorria na Europa. Esta, associada à transformação do território, se direciona para além da melhora nas oportunidades de comercialização da produção agrícola, permitindo ao acesso de novos grupos sociais que definem demandas para seu lazer. Entretanto, Montandon (2000), destaca que a “hospitalidade não se reduz ao oferecimento de uma restauração ou alojamento, mas à relação interpessoal estabelecida, que implica uma ligação social e valores de solidariedade e de sociabilidade (Grinover, 2006, p. 29)”.

A hospitalidade supõe a acolhida; é uma das leis superiores da humanidade, é uma lei universal. Acolher é permitir, sob certas condições, a inclusão do outro no próprio espaço, nesse sentido, a cidade deixa de ser um conceito geográfico, para transformar-se em um símbolo complexo e inesgotável da experiência humana. (Grinover, 2006, p. 32)

Grinover referindo a Henri Raymond (1997) afirma que:

...a hospitalidade pressupõe a entrada, a inclusão daquele hóspede em um sistema organizado, como modalidade de funcionamento já existente (...) é um fenômeno que implica uma organização, um ordenamento de lugares coletivos e, portanto, a observação das regras de uso desses lugares. (Grinover, 2006, p.31)

Reforça-se ainda que o papel desta relação, principalmente positiva, entre o morador local e aquele que o visita, possibilita “uma enorme riqueza de conhecimentos, modificando sua visão de mundo e acrescentando valores inconfundíveis ao relacionamento humano (Grinover, 2006, p.31)”. Corrobora com Gastal, Costa e Machado (2010), ao afirmar que “o acolhimento a um viajante ou turista, na visão contemporânea, pode trazer novas influências, sociais e culturais, para quem recebe e para quem é recebido (p.50)”. Já Emmanuel Lévinas define a hospitalidade como “um modo privilegiado de relação humana, marcado pela abertura da subjetividade à alteridade testemunhada pela presença de outrem (Grinover, 2006, p.33)”.

Na sociedade industrial inaugura-se também a hospitalidade como uma atividade comercial, contraria-se o seu princípio de acolhimento que deveriam ser gratuitos, de acordo com o modelo das abadias e da hospitalidade cisterciense do passado (idem, p. 53). No Brasil, afirma Dias (2002), que a história da hospitalidade tem dois marcos históricos: a vinda da família real para o Brasil em 1808 e a implantação da ferrovia a partir de 1862. Para Pires (2002) a “civilização urbana criou um novo gênero de deslocamento para o prazer e a saúde (...) mas as viagens só tornaram-se comuns com o aparecimento das estradas de ferro. (p. 23)”. Desta maneira, a revolução nos transportes permitiu com que as classes abastadas pudessem viajar, o que não foi diferente no Sul do Brasil.

Poucos anos separam os acontecimentos que motivam a implantação de meios de hospedagem a partir das chamadas Casas de Pasto nos centros de Rio de Janeiro e São Paulo, do surgimento da Hotel Hampel, em São Francisco de Paula (1899) e do Veraneio Desvio Blauth (1920). Observa-se que estes dois equipamentos de hospedagens surgiram fundamentalmente no espaço rural. Eles, fundamentalmente, propiciavam um simbolismo diferenciado de hospitalidade para os usuários. Carvalho (2015) afirma que neste meio “é possível recriar situações similares às que ocorrem em um ambiente familiar, com pessoas que lhe são queridas e íntimas (p.315)”.

CARACTERIZAÇÃO DO ESTUDO E DO OBJETO

O turismo caracteriza-se por seus aspectos diversos, como os sociais, econômicos, políticos e culturais. Entretanto difere-se de outras atividades ao reforça seu papel espacial. Condição que é reforçada no entendimento de categorias inerentes da Geografia, como de território e lugar, entre outras.

Nota-se no Desvio Blauth algumas características que marcaram a sua formação territorial após a transformação da sua natureza primária: ser um espaço vital dos moradores ao definir-se por condições de subsistência e marcado pela exploração da atividade de agricultura familiar por imigrantes alemães e italianos; ponto de ligação ferroviária, que transpassa o território e desperta a visibilidade pública dos passageiros ano trem, que adentram olhares em um terceiro território, aquele da

hospitalidade e lazer. Tais condições qualificam o local como um equipamento pioneiro de lazer turístico na área de colonização italiana da Serra Gaúcha.

A esta caracterização algumas categorias espaciais tornam-se inerentes. Como indicado inicialmente, destaca-se o território, ao qualificar por poder (Souza, 2013). Este determina a propriedade dos Blauth, área inicial da família. Que passa a desenvolver atividades de serviços (veraneio), industriais (serraria) e agrícolas, facilitados e potencializados pela ferrovia, que perpassa a propriedade. Porém, com uma ferrovia, que atravessa este local, determina contradições de poder entre o privado e a empresa ferroviária na faixa de uso ferroviária.

Quando se pensa na unidade familiar, sua sobrevivência, vivência e reprodução capitalista, pode-se retratar sua abordagem por confronto entre as categorias território e de lugar. Esta categoria tão bem trabalhada na Antropologia, é abordada na geografia humanista por Frémont (1980) ao relacionar ao espaço vital com o dos lugares. Lugares estes que “constituem numa superfície reduzida e em redor de um pequeno número de pessoas as combinações mais simples, mais banais, mas talvez também as mais fundamentais das estruturas do espaço (Frémont p.121-122)”. Assim, também pode ser pensado como do cotidiano.

Lugar deste que desdobram em especificidades em suas identidades e pertencas (ao morador) no equipamento turístico para os visitantes, ao posicionar pela possibilidade do uso temporário. Assim, ao seu uso público, como espaço não se define simplesmente como “oposição ao privado, segundo um sistema binário pelo qual tudo o que não fosse público seria privado (Castro, Gomes & Correa, 2012, p.21)”. Local que determina uma sensação de observação livre de toda a área de um território.

Porém se a ferrovia define novas características de apropriação, que pode ser observada anterior a estes processos, determinando “sistemas econômicos, comportamento dos agentes econômicos, as lógicas de investimentos e formação das redes de empresas devem estar em voga (Rio, 2012, p.163)”. Condição que economicamente tem-se o Desvio Blauth, como um ponto de articulação nodal a uma estrutura viária e econômica. Pensa-se nesta como mudança de escala. Exercício epistemológico em um procedimento metodológico que permite reconhecer o local, o espaço público que adquire assim o entendimento regional.

Nesta condição, com local vital para o sujeito, desdobra-se no território da prática de lazer e hospitalidade, como reprodução social e econômica. Elaborado como resultante e resultado das possibilidades acima, reelabora as necessidades do desenvolvimento de uma atividade econômica. Em seus equipamentos, que até então não tinham modelos de assentamento, se fazem as obras de arquitetura, “concebida senão como prática social, figurando com outras (Lefebvre, 2008, p.22)”. Nestas condições, ou seja, nestas relações de escalas distintas posiciona ou engendra o equipamento, atrativo e produto turístico.

Inicialmente, nesta pesquisa, busca-se os antigos moradores e descendentes. Neste procedimento, reforçado por lógicas memoriais, busca-se compreender o papel deste marco territorial (o meio de hospedagem e de lazer) no contexto geral, local e regional. Destaca-se o equipamento, seu papel funcional e estruturante como referência no turismo, principalmente de lazer da Região Uva e Vinho. Região essa hoje agregadora de alguns dos principais polos de atração turística do país, como reconhecido pelo Ministério do Turismo.

Sabe-se que a ferrovia teve um papel fundamental no início da hospitalidade na Serra Gaúcha. Foi por meio dela que a nascente elite gaúcha se deslocava até Taquara

e depois de carruagem até São Francisco de Paula, para temporadas de descanso, em locais como no hotel Hampel, inaugurado em 1899 (Brambatti, 2005).

Enquanto no centro do país a implantação de hotéis e a demanda de hospedagem estava vinculada ao crescimento urbano motivada pelos negócios crescentes. Não diferente como em outras áreas do país, na Serra Gaúcha, a demanda de hospitalidade obedece, num primeiro momento, a circulação de tropeiros e careteiros, à visita de italianos aos recém-chegados compatriotas imigrantes das colônias e viajantes a negócios, os chamados caixeiros viajantes. Os parados eram lugares onde os viajantes paravam para dar água e comida aos animais, fazerem refeições, dormirem e seguirem viagem no dia seguinte. Também eram conhecidos como Pousos de tropeiros ou Hospedarias. Pode-se afirmar que este modelo de hospitalidade ocorre entre 1850 e 1910. Foi assim que surgiu a cidade de Gramado, a partir de um pousos de tropeiros:

Juca Lageano, que mantinha uma internada iniciada com gado trazido de Lages, e ainda o que ia conseguindo, na passagem dos tropeiros. (...) e no local aberto no Costeiro, começa a surgir viçoso um grande campestre, com vertentes brotando da rocha, com quedas d'água, erva-mate, e um suculento gramado natural: UM CAMPESTRE GRAMADO, acolhedor e repousante. E neste local, os tropeiros encontravam um pousos que foi de boca em boca, tornando aquele gramado um local para repousos. Tristão José Francisco de Oliveira, um biriva, dono da área, jamais supunha que seu campestre seria Gramado, e que seu pousos de tropeiros seria o repousos de tantos viajantes e andarilhos, que como os tropeiros, procurariam um lugar para descanso, lazer e saúde. (Daros, 1995, p.51)

Enquanto o Hotel Hampel permanece até a atualidade como um meio de hospedagem, o Veraneio Desvio Blauth encerra suas atividades com o declínio da ferrovia e com o deslocamento para o transporte rodoviário com a construção da rodovia federal (BR-02, hoje BR-116), em 1938, passando por Caxias do Sul.

O ESTUDO DE CASO: O VERANEIO DESVIO BLAUTH

O local de estudo localiza-se em uma área de assentamento migratório denominado de Nova Sardenha. Esta antiga colônia, denominada de 9º Distrito de São João de Montenegro tem uma característica peculiar. Embora esteja inserido em uma grande área de assentamento de imigrantes italianos, este especificamente era um pequeno núcleo ocupado por de origem germânica (Herédia, 2017).

A implantação do Veraneio Desvio Blauth associa-se a família de Carlos Blauth. Este, comerciante em Estância Velha e casado com Sofia Schmitt, em 1909, obteve uma área rural de 134 hectares (ha.) em Nova Sardenha. Inicialmente, instalou uma serraria para fornecer madeira (dormentes) para a construção da Via Férrea que ligaria Montenegro com Caxias do Sul, num percurso de 116 km e inaugurada em 01 de junho de 1910. Com a consolidação do estabelecimento e a colonização italiana implantada nos arredores, a família Blauth abriu um armazém de secos e molhados para atender ao vilarejo. Nestes empreendimentos, serraria e armazém, trabalhavam Carlos Blauth e seus filhos, Edwino, Elsa e Carlos Blauth Junior.

Para o carregamento dos dormentes da serraria dos Blauth, foi construído um desvio na ferrovia, de aproximadamente 100 m, com uma caixa d'água em pedra, que abastecia as locomotivas a vapor. O lugar acabou sendo conhecido como Desvio Blauth. Inaugurada a ferrovia até Caxias do Sul, em 1910, muitos dos passageiros que passavam pelo Desvio Blauth, comentavam da beleza do lugar e das excelentes condições climáticas para a instalação de um Veraneio, pois estava a 710 m de altitude, em meio a uma paisagem de lago e pinheiros de araucárias. (Brambatti, 2005, p.111)

Posteriormente, com o casamento de Elsa Blauth com o Pastor Kurt Haupt, realizado em 1914, surge a necessidade de expandir os negócios para obter um melhor sustento familiar e de seus agregados. Nesta condição, credita-se a família na viabilidade da criação de um meio de hospedagem de veraneio. No entendimento comercial dos proprietários, esta seria uma atividade que sua implantação seria compatível com as suas limitações e somara os atributos paisagísticos e as facilidades de acesso que determinaria a atratividade do empreendimento. Caracteriza-se desta maneira o objeto de estudo desta pesquisa.

A abundância de água no local favorecia este ponto de parada. Como o desvio ferroviário tinha somente uma entrada, Ricardo Luiz Haupt, neto dos fundadores do Veraneio, narra como faziam para carga e descarga de mercadorias:

O trem parava em Desvio Blauth, abastecia de água, depois seguia até Nova Sardenha, distante uns 2,5 km em direção à Farroupilha. Lá desengatava um vagão ou mais, que voltavam rodando por gravidade até Desvio Blauth, por que Nova Sardenha fica num lugar mais alto e então os vagões entravam no desvio. Para controlar a velocidade, um operador vinha em cima do vagão manejando manualmente, regulando os freios com uma manivela que existia no vagão. O trem seguia então para Caxias. Os vagões ficavam ali uma semana, às vezes mais. Quando estavam carregados, o trem parava no Desvio e eram fixados na composição e seguiam em frente. (Ricardo Luiz Haupt, 2004)

Ricardo Luiz Haupt também afirma que os viajantes que passavam por ali de trem com destino a Caxias do Sul, reconheciam o lugar como muito bonito e comentavam que gostariam de ficar uns dias se tivessem a possibilidade. Este entrevistado, neto do Pastor Kurt Haupt, afirma que o veraneio começou porque havia algumas condições favoráveis: era uma atividade que não exigia grande capital financeiro, o primordial que é a natureza e a terra e a beleza eles tinham. O meio de transporte, que era o trem, passava na frente. Destaca-se ainda no depoimento o fato de sua avó ter iniciado o empreendimento por ter um nível sociocultural que se sobressaía dos demais: "Acho que foi uma coisa que veio ao natural. Vovó Elsa tinha boa educação, o esposo era pastor e professor, e isso acabou tornando as coisas mais fáceis para eles (Ricardo Luiz Haupt em entrevista)".

Mesmo que de uma maneira incipiente, os proprietários viam nas condições presentes a possibilidade em desdobrar a antiga área que tinha como recurso inicial a exploração turística. Os proprietários vinham a noção que não poderiam contar com outras estruturas de entorno imediato e mesmo de facilidades urbanas. Neste local, define-se um território próprio para as práticas turísticas.

Embora não haja uma data específica do início de operação do Veraneio, por meio das entrevistas, identifica-se em 1920 o início da construção dos prédios.

Reforça-se por localização de documentos que comprovam que em 31 de julho de 1920, Carlos Blauth adquiriu material elétrico na loja Bromberg & Cia, em Porto Alegre. Pressupõem seus descendentes, a hipótese de terem sido utilizados para viabilização da energia elétrica do Veraneio. Avigora esta indicativa ao haver uma usina com turbina no próprio local.

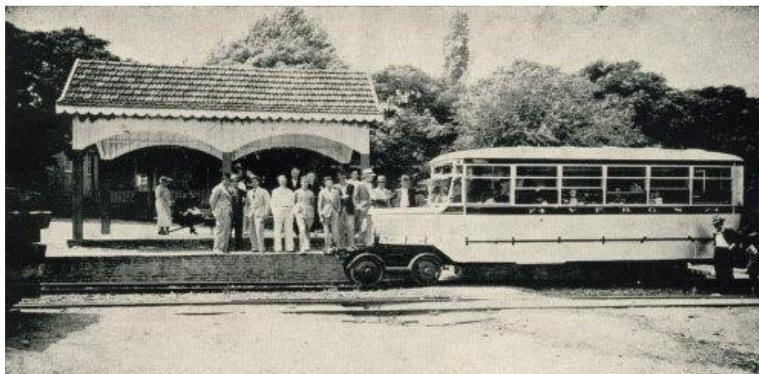
Data-se também em 1920 um contrato para o uso do lago, incorporando nas atividades de entretenimento e lazer do Veraneio. Este localizado ao lado da propriedade dos Blauth, pertencente à família Müttemberg. Nota-se em fotografia de 1924 a existência de visitantes (turistas) banhando-se no Veraneio. Porém, como era comum no início do século XX, muitos negócios começavam de maneira informal, o contrato social da empresa Blauth & Haupt foi registrado somente em 1932.

De acordo com os depoimentos, a estrutura de meios de hospedagem funcionava nos meses de dezembro até março e tinha a capacidade de pernoite para aproximadamente 100 pessoas. Salvo as diferenças de épocas, estes recursos determinavam a formação de equipamento turístico com todas as possibilidades de estada, lazer e recreação ininterrupto por meses, como atualmente determinam em hotéis de resorts.

Conforme os registros de hóspedes de posse dos entrevistados, os centros emissores dos veranistas entre os anos 1920 e o início da década de 1950 eram principalmente Porto Alegre, São Leopoldo e Montenegro, por onde passava o transporte de trem e o carro-motor, um ônibus sobre trilhos, com um motor a gasolina, constava de apenas um vagão motorizado. Denominado de Litorina ou carro-motor, tratava-se de um transporte alternativo de trem, mais rápido e mais ágil (Figura 4). Enquanto o trem demorava 4 horas e 30 minutos para fazer o trecho Porto Alegre- Desvio Blauth, o carro-motor demorava 3 horas e 20 minutos e circulava apenas aos sábados. O fácil acesso de trem ou carro-motor dos porto-alegrenses até Desvio Blauth permitia que muitos tomassem a decisão de passar as férias ali.

Ricardo Luiz Haupt afirma ainda que “neste período, o cuidado com a saúde era a prioridade para as férias. Quem possuía poder aquisitivo buscava lugares mais altos, onde o calor era menor e onde soprava um ar fresco. Não havia ainda a estrutura turística litorânea (entrevista)”, tendência marcante no processo de reprodução capitalista, o que aconteceria mais tarde, quando “el hábito de tomar vacaciones en la costa marítima adquirió un importante desarrollo (Lash & Urry, 1998, p.349)”. Fenômeno este do mundo capitalista.

Figura 4 – Carro-motor na estação Desvio Blauth (década de 1950)



Fonte – Acervo pessoal de Ricardo Luiz Haupt

Os folhetos ainda conservados do período de funcionamento do Veraneio dão a entender que havia uma disciplina muito rígida, própria da época e da filosofia moral dos proprietários, Kurt Haupt, que era pastor luterano e sua esposa Elsa Blauth, quanto à hospitalidade dos frequentadores, embora não houvesse restrição religiosa. Só aceitavam casais devidamente casados e os rapazes dormiam em repúblicas separadas das moças pelos trilhos do trem. A intenção era de que o Veraneio reproduzisse o ambiente de uma grande família.

A hospedagem oferecia como atividades recreativas a seus clientes canchas de tênis, tamborim e campo de futebol. Podiam praticar natação, equitação, jogos de salão, bilhar e mesas de tênis de mesa. Conforme conta Dagmar Closs Michel:

a rotina dos veranistas começava bem cedo, antes do café, quando iam ao Tambo, cocheira onde as vacas eram ordenhadas, com canecas para tomar leite fresco com canela em pó ou café, um costume ainda presente no campo, onde se toma o tradicional "Camargo". Depois do café faziam caminhadas na natureza, pela volta do "Ó", um percurso de trilha contornando uma colina a pé, em formado circular. Como a cascata do Salto Ventoso dista apenas sete quilômetros dali, o passeio preferido dos veranistas era ir de carreta visitar o Salto Ventoso e visitar a cantina de vinhos de Frederico Beiser, que ficava ao lado. (em entrevista)

No lago foi construída também uma espécie de piscina com um deck de madeira, como um meio de propiciar banhos seguros, sem que os veranistas colocassem os pés na lama do fundo do lago. Havia também disponíveis barcos a remo e trilhas na mata.

À noite o equipamento turístico proporcionava aos hóspedes animadores musicais, pequenas bandas, orquestras, bandinha alemã e bailes animados. As atividades terminavam às 22 horas para não perturbar a tranquilidade dos veranistas. Mesmo formado de construções simples e rústicas, o Veraneio despertava o interesse de comerciantes, juizes, desembargadores, funcionários públicos que passavam as férias ali. O lugar teve apenas um veraneio e atraía pessoas por ser bucólico, um ambiente limpo, higiênico, de clima agradável, com traços arquitetônicos e culturais germânicos. O acesso era somente por trem, pois não havia acesso rodoviário com outras cidades.

As reservas eram feitas com quatro ou cinco meses de antecedência, via telefone, ou via correio. Ivone Closs Mittelstaedt conta que:

Muitas vezes chegavam veranistas sem reserva e como os chalés estavam ocupados, os hóspedes ficavam nas casas da família Haupt e em outras casas de família, que cediam quartos para os veranistas, outras vezes colocavam até camas na sala, para acolherem a todos. Ninguém voltava por falta de acolhida. Dava-se um jeito. (em entrevista)

Embora a maioria da demanda fosse de descendência alemã, havia muitos de origem luso-brasileira representantes da elite de Porto Alegre, tais como médicos, advogados, desembargadores, escritores e empresários com suas famílias. Os proprietários do Veraneio utilizavam os canais de propaganda que existiam na época para divulgação, que era feita em português e alemão. Em um álbum comercial de Montenegro, publicado em 1933, o Veraneio Desvio Blauth anunciou

em três páginas, com fotografias e textos, as maravilhas que era veraneiar na Serra Gaúcha, usando expressões como:

‘Boas estradas, via férrea e telégrafo’, ‘comunicação rápida com todo o Estado’, ‘a sua localização, a 700 m acima do nível do mar, é um desses prodigiosos bens que a natureza pródiga proporcionou ao homem, colocando-o em meio da exuberância de nossas matas’. ‘O panorama desse Éden montenegrino oferece aos veranistas paisagem bizarra e de lindíssimos aspétos. Além dos parques de diversões abrigados nas verdes matas, possui jogos ao ar livre, como tênis, tamborim etc.’. ‘No grande salão de diversões existem também dois bilhares, luz elétrica. Ótima cozinha. Os seus proprietários também mantêm um aviário de Leghorn brancas, cuja produção e ovos destinam-se ao consumo dos veranistas. Para o mesmo fim, possuem tambos de leite. No local existe uma piscina e lago para o esporte do remo. A par de tudo isso, encontra-se na região, grande abundância de frutas de todas as espécies’. ‘O veraneio Desvio Blauth é incontestavelmente, o único do gênero em nosso Estado.’ ‘O estabelecimento dos Srs. Blauth & Haupt prima não só pelo conforto e higiene, como pela excelência de suas águas cristalinas’. ‘Para o Desvio Blauth afluem anualmente, centenas de pessoas, que ali vão em busca de repouso e da saúde’. (Álbum comercial de Montenegro, 1933, Acervo pessoal de Ricardo Luiz Haupt)

A partir das publicações de marketing do Veraneio, pode-se compor as principais ideias-força do empreendimento: a) A existência de chalés de diversos tamanhos para famílias, para senhoras e para homens; b) Água corrente em todos os quartos e luz elétrica própria; c) Banheiros e chuveiros e instalações sanitárias, em dependências adequadas e em número abundante; d) O salão-refeitório é arejado, amplo, moderno, instalado em edifício a parte, proporcionando bem estar e conforto aos veranistas; f) A cozinha é farta e variada, sob a direção imediata dos proprietários e atendida por pessoal competente; g) Fartura de frutas como uvas, pêsegos, maçãs, figos, etc.; h) Existência de um tambor de leite bem cuidado, que fornece leite gordo em abundância; i) A água é alcalina de benéfico efeito sobre o aparelho digestivo.

O Veraneio Desvio Blauth tinha um regulamento impresso, que foi conservado pelos descendentes, provavelmente de 1932, onde constava a tabela de preços do hotel, preço de banhos, a diária, horário das refeições, avisos e recomendações. As diárias fixavam diversas categorias de preços e distinções sociais, como com os empregados dos veranistas. As diárias compreendiam um café da manhã, das 7 às 8 horas, o almoço às 11:30 horas e o jantar às 18 horas. As famílias que se hospedavam podiam levar suas empregadas, que comiam separadamente. Se oferecia o leite in natura na mesa com o café da manhã. O café da tarde era servido numa mesa grande, em comum, a partir das 14:30 horas. No regulamento, entre os detalhamentos de serviços e preço destaca-se um preço extra para as refeições servidas fora do salão. Os banhos ao ar livre eram gratuitos e o hotel não fornecia toalhas. Os chalés, que no conjunto comportavam até 45 pessoas, eram numerados de acordo com o número de leitos:

As camareiras eram temporárias e vinham de Porto Alegre e a maioria era afrodescendente. Os pagamentos das diárias eram feitos de 15 em 15 dias, muito embora os hóspedes permanecessem até dois ou três meses. Isto demonstra que para manter a hospedagem, os proprietários precisavam receber dos hóspedes a

cada período cumprido, para a manutenção e despesas correntes do hotel, como alimentação e funcionários.

Os passeios de bote na lagoa eram gratuitos. O regulamento pedia aos hóspedes que “não estragassem os botes e remos”. O regulamento continha várias proibições como questões relacionadas à segurança, com “andar de bote com crianças e tomar banho na lagoa sem acompanhamento de pessoas adultas”, para “evitar funestas consequências”. No salão havia um piano e uma vitrola, cuja recomendação era para as crianças não tocarem. Também “era proibido andar a cavallo pelos caminhos de passeio que vão aos mattsos, lagos e na praça ao lado do salão”. A direção rogava aos pais que mantivessem os filhos em silêncio no período das 12:30 às 14:30 horas, pois era horário de descanso. Eram proibidos jogos bancários.

O regulamento continha ainda frases que visavam a preservação da imagem do lugar como um espaço de saúde, de férias, de veraneio, de alegria e não um lugar para doentes: “Não serão aceitos doentes affectados de moléstias contagiosas”.

O local era considerado ideal pelos seguintes motivos: modernas instalações, situação geográfica e longa prática em servir o hóspede mais exigente. Outro ponto forte utilizado era de que a parada ferroviária do Desvio Blauth ficava dentro do equipamento, o que representava mais comodidade para os hóspedes. Mas a principal forma de marketing do Veraneio era sem dúvida a fidelização dos clientes. Como afirma Pires e Basso (1992):

no caso do turismo, mesmo que o cliente jamais volte a uma mesma destinação, a fidelidade ao produto traduz-se pela boa impressão causada pela viagem e serviços usufruídos no seu decorrer, tornando-se o próprio visitante propagador de suas vantagens, o que é mais eficiente que qualquer outro tipo de propaganda. (p.48)

Determina-se assim por décadas um atrativo, um equipamento e uma estrutura que determinava o território como uma destinação turística com as mudanças de uma serraria de exploração madeireira para a apropriação um local turístico.

O FECHAMENTO DO VERANEIO DESVIO BLAUTH

Os fatores que determinaram o declínio nas atividades do Veraneio Desvio Blauth, segundo os entrevistados, foram a construção da Rodovia Federal passando por Caxias do Sul e a conseqüente diminuição do transporte ferroviário. Com o asfaltamento das estradas e o crescente uso de automóveis, caminhões e ônibus, o tráfego de passageiros pelo trem foi diminuindo, pois, a ligação com Caxias do Sul, o principal centro urbano e industrial regional da época, desloca-se para este eixo rodoviário, ficando o Desvio Blauth isolado (Brambatti & Allis, 2010).

Diante da rapidez e mobilidade dos automóveis e caminhões de carga, comparativamente, o trem torna-se lento para os novos padrões, atrasava muito e ficava restrito às cidades que ficavam à beira da linha férrea, estações de transbordo, enquanto que o automóvel podia ir a vários lugares com autonomia, o motorista decidia onde queria ir. O trem perdeu importância até mesmo como transporte de carga.

Como consequência destes fatores, no final da década de 1940, o movimento no Veraneio Blauth começou a diminuir os hóspedes. Após a morte do Pastor Kurt,

em 1947, a família de Elsa Haupt mudou-se, em 1949, para Hamburgo Velho, em Novo Hamburgo e depois para Porto Alegre. O veraneio foi então arrendado para Guido Schmitt e Marta Blauth Schmitt, sobrinha de Elsa, que ficaram até 1951 e depois novamente arrendado para Ermelinda Closs König, que ficou os últimos 3 anos de funcionamento do Veraneio até 1954. Os chalés foram vendidos, ou desmanchados, pois eram de madeira. O trem de passageiros passou pela última vez no Desvio Blauth em 1968. Depois foi desativada a linha de passageiros e continuou o transporte de cargas até o ano de 1976, indo apenas até Forqueta, bairro de Caxias do Sul. (Brambatti & Allis, 2010).

A divisão fundiária somente aconteceu em função de inventários de herança entre os familiares das famílias Blauth e Haupt no decorrer dos anos. Os descendentes conservam ainda as propriedades no local na forma de pequenas chácaras de lazer. A família de Ricardo Luiz e Marta Haupt, netos dos fundadores do Veraneio, implantaram no local o Paraíso das Cabrinhas, que também por um período um membro da família instalou na área da antiga propriedade a Estação Café Blauth (um pequeno bistrô). Recentemente, foi instalado uma cervejaria no terreno do antigo Veraneio. Entretanto nenhum empreendimento que surge mantém relações de memória com o antigo território da hospedagem.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Veraneio Desvio Blauth representa um marco na história do turismo e dos meios de hospedagem na Serra Gaúcha e no Brasil. Formado para organizar um fluxo de turistas que intensificava suas vindas, suas estruturas físicas demarcaram um período pioneiro do hotel de lazer e iniciação a reprodução na Serra Gaúcha de territórios para o turismo.

A prática do turismo de lazer, principalmente associado ao balnearismo, está na origem do turismo moderno no final do século XIX até o final da Segunda Grande Guerra, no século XX. Este fenômeno tem como facilitador o desenvolvimento dos meios de transporte com a implantação das ferrovias. Com o advento do automóvel, das estradas asfaltadas, o desenvolvimento tecnológico, ocorre também uma espécie de conversão funcional e estética que incide sobre as preferências dos turistas. A evolução da medicina diminui a procura pelas casas de cura e pelas termas (os veraneios), associado com a evolução das opções de lazer, o surgimento de outros destinos e a possibilidade de viajar cada vez mais longe, o que caracteriza o turismo contemporâneo.

Os fatores determinantes do surgimento do turismo moderno ultrapassam a análise meramente econômica da revolução industrial, mas envolvem a emigração do campo para a cidade, provocando o fenômeno da urbanização, tendo como consequência a necessidade de evasão da cidade, quando a *urbis* torna-se opressora e cria hábitos repetitivos; o deslocamento de populações migrantes das periferias do mundo para os centros mais desenvolvidos, provocando um movimento de retorno, atingidas condições financeiras que permitam viagens; a proletarização causada pelo processo de industrialização, que tem como consequência a massificação do consumo; a concentração econômica e acumulação, que possibilitam poupança necessária para gastos com turismo; o estado de bem estar social, com as reivindicações sociais que propiciam aos trabalhadores férias

remuneradas e o tempo livre necessário para o lazer, bem como uma mudança de mentalidade na pós-modernidade, com aspiração à felicidade.

No entanto os documentos encontrados refletem as diferenças de classe: “os patrões podiam levar suas empregadas, que dormiam separadas, a maioria de cor negra”. A presença das empregadas mantinha o servilismo e a condição de elite dos frequentadores. Reflete o Veraneio, os privilégios das classes abastadas.

Embora se tratassem de descendentes de imigrantes germânicos, os proprietários mantinham a cultura alemã. Os folhetos de propaganda escritos em alemão estabeleciam um foco nestas populações. Soma-se elementos religiosos luteranos, e as características das atividades de lazer reproduziam seus elementos culturais, como a gastronomia, a bandinha de música, a arquitetura do lugar. Provavelmente aproximava os proprietários da demanda (público-alvo) do equipamento turístico.

Como se tratava de um equipamento pioneiro no Rio Grande do Sul, na forma de Estação de Veraneio (lazer), possivelmente utilizou modelos existentes na Alemanha, para definir a estrutura e gestão. Desta forma o Veraneio Desvio Blauth se tornou referência para outros meios de hospedagem da Região, com certas características como um equipamento proto-hoteleiro de lazer. Indica-se a representar algo que se desdobrou nas maneiras utilizadas atualmente. Estudos mais apurados podem responder acerca da existência de uma característica própria brasileira de hospitalidade comercial, próximos dos atuais “*resorts all inclusive*”. Entretanto, nota-se o desaparecimento das regras e regulamentos de caráter moral e religioso e a relativa democratização do espaço social dos equipamentos, diferenças sociais que se mantiveram diante do turismo massificado. O setor continua estratificado, atendendo diferentes estratos sociais em diferentes estruturas.

Espera-se dar assim, um passo, de muitos outros necessários para a caracterização das maneiras de acolhimento no Brasil. Observa-se neste contexto que a questão do acesso além de estar diretamente relacionada com os contornos do fenômeno de turismo de massa, serviu à produção de lazer como consequência do avanço tecnológico e dos modos de produção.

REFERÊNCIAS

- Ambrozio, J. (2005). Viagem, turismo, vilegiatura. *Geosp: Espaço e Tempo*, São Paulo, n. 18, 2005, pp.105-113. Recuperado de : <http://www.revistas.usp.br/geosp/article/view/73975>.
- Boullón, R. C. (2004). *Atividades turísticas e recreativas: o homem como protagonista*. Bauru-SP, EdUsc.
- Brambatti, L. E. (2005) E. *Racionalização, cultura e turismo em meio rural na Serra Gaúcha*. Tese de doutorado, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da UFRGS, Porto Alegre.
- Brambatti, L. E. (2015). *Estrada Rio Branco o caminho da emancipação*. Caxias do Sul (RS): Quatrilho.
- Brambatti, L. E. & Allis, T. (2010) *Trens e turismo: a origem dos Veraneios Hampel e Desvio Blauth*, L. E Blauth. Caxias do Sul, RS: Meridiano.
- Brum Neto, H. & Saquet, M. A. (2013). Os territórios da imigração alemã e italiana no Rio Grande do Sul. In. Saquet, M. A (org.). *Estudos territoriais na ciência geográfica*. São Paulo: Outras expressões, pp.165-188.

- Carvalho, A. N. (abril de 2015) Hospitalidade sob a vertente rural: uma reflexão acerca de sua reconstituição simbólica. *Revista Turismo em Análise*, v. 26 (2), p.308-333. Recuperado de: <https://www.revistas.usp.br/rta/article/view/102831>.
- Castro, I. E.; Gomes, P. C. C. & Corrêa, R. L. (2012) Olhares geográficos: modos de ver e viver o espaço. In. _____. *Olhares geográficos*. Rio de Janeiro: Bertrand, pp.7-18.
- César, P. A. B. Roteiros turístico-culturais na Serra Gaúcha (RS-Brasil): escolha e formação dos percursos e seu apelo histórico memorial. *Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo*, v. 10, p. 416, (2016). Recuperado de: <https://rbtur.org/rbtur/article/view/1042>.
- Daros, M. (1995) *Do Tropeirismo ao turismo: caminhos e atalhos que formaram Gramado*, in Sgarbi, L. *Bom Jesus e o tropeirismo no Brasil Meridional*, EST, Porto Alegre, p. 51-52.
- Dias, C. M. M. (org). (2002) *Hospitalidade: reflexões e perspectivas*. Barueri, São Paulo: Manole.
- Flores, M. (2014) *Tropeirismo no Brasil*. 2ed.rev.ampl. Porto Alegre: Martins livreiro.
- Fonseca, J. C. S. (2015). São Francisco de Paula. *Rio Grande do Sul: história, encanto e mistérios almanaque serrano*. Porto Alegre: Evangraf.
- Frémont, A. (1980). *A região, espaço vivido*. Coimbra: Almedina.
- Gardelin, M. & Costa, R. (2002) *Povoadores de Caxias*. 2a ed. Porto Alegre: EST, 980 p.
- Gastal, S. A.; Costa, L. C. Neves & Machado, F. C. (2010) Hospitalidade e Acolhimento: o Século XIX no Sul do Brasil. *Revista Hospitalidade*. São Paulo, v. VII, n. 1, p. 43-64, jan.- jun. Recuperado de: <https://www.revosp.org/hospitalidade/article/view/288>.
- Gil, A. C. (1999). *Métodos e Técnicas de pesquisa social*. 5a. ed. São Paulo: Atlas.
- Gil, A. C. (2009). *Como elaborar projetos de pesquisa*. 4. ed. São Paulo: Atlas.
- Grinover, L. (2002). Hospitalidade: um tema a ser reestudado e pesquisado. In: Dias, C. M. de M. (org.). *Hospitalidade: reflexões e perspectivas*. Barueri, São Paulo: Manole, pp.25-38.
- Grinover, L. (2006). A hospitalidade urbana: acessibilidade, legibilidade e identidade. *Revista Hospitalidade*, São Paulo, ano III, n. 2, p. 29-50, 2. sem. Recuperado de: <https://www.revosp.org/hospitalidade/article/view/191>.
- Herédia, V. B. (1997). *Processos de Industrialização da Zona Colonial Italiana*. Caxias do Sul: EDUCS.
- Herédia, V. B. (2017). *Processos de Industrialização da Zona Colonial Italiana*. 2ª.ed. ampl. Caxias do Sul: EDUCS.
- Lash, S. & Urry, J. (1998). *Economia de signos y espacio: sobre el capitalismo de la posorganización*. Buenos Aires: Amorrortu.
- Lefebvre, H. (2008). *Espaço e política*. Belo Horizonte: EdUFMG.
- Pires, M. J. & Basso, M. Cyrino (1992) Ambientação de Base Histórica, uma expressão de Marketing. *Revista Turismo em Análise*, v.3 (2). Recuperado de: <https://www.revistas.usp.br/rta/article/view/64156>.
- Pires, M. J. (2002), *Raízes do turismo no Brasil*, 2ª ed. Barueri, São Paulo: Manole.
- Raymond, H. (1997) Itineraire mental de l'urbain hospitalier. *Communication*, 65. Paris: Du Seuil, Recuperado de: http://www.persee.fr/doc/comm_0588-8018_1997_num_65_1_1998.
- Rio, G. P. (2012). A espacialidade da economia: superfície, fluxos e redes. In. Castro, I. E.; Gomes, P. C. C. & Corrêa, R. L. (org.). *Olhares geográficos: modos de ver e viver o espaço*. Rio de Janeiro: Bertrand, pp.155-188.
- Serrano, J. C. (2015). S. São Francisco de Paula. *Rio Grande do Sul: História, encantos e mistério*. Vol,2. São Francisco de Paula, Evangraf.
- Siqueira, D. (2005). *História social do turismo*. Rio de Janeiro: Garamond, Brasília: Ed. Vieira.

Souza, M. L. (2013). *Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio espacial*. Rio de Janeiro. Bertrand.

Veblen, T. (1983). *A teoria da Classe Ociosa*. São Paulo: Abril Cultural.

Recebido em: 29/01/2019

Aprovado em: 07/07/2019

CONTRIBUIÇÃO

Pedro de Alcântara Bittencourt César: Definição do problema de pesquisa e objetivos; desenvolvimento da proposição teórica; realização da revisão bibliográfica e fundamentação teórica; escolha dos procedimentos metodológicos; coleta e análise de dados; revisão crítica do manuscrito e redação do manuscrito.

Luiz Ernesto Brambatti: Definição do problema de pesquisa e objetivos; realização da revisão bibliográfica e fundamentação teórica; escolha dos procedimentos metodológicos; coleta e análise de dados; revisão crítica do manuscrito e redação do manuscrito.

Thaise Zattera Marchesini: Realização da revisão bibliográfica e fundamentação teórica; coleta de dados; elaboração de tabelas, gráficos e figuras; revisão crítica do manuscrito; redação do manuscrito; adequação do manuscrito às normas da RTA e traduções.