

XIV Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia de la Facultad de Filosofía y Letras. Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza, 2013.

Ir a la playa: desplazamientos hacia los balnearios costeros en Rio Grande do Sul.

Joana Carolina Schossler.

Cita:

Joana Carolina Schossler (2013). *Ir a la playa: desplazamientos hacia los balnearios costeros en Rio Grande do Sul. XIV Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia de la Facultad de Filosofía y Letras. Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-010/333>

Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.

Ir a la playa: desplazamientos en la vilegiatura marítima en Rio Grande do Sul

Joana Carolina Schossler
mergulhandnolitoral@gmail.com

Resumen

El desarrollo de muchos balnearios marítimos en Europa fue posible debido a la expansión del ferrocarril. Al final del siglo XIX en Brasil, pocos eran los caminos de tren que llegaban a los balnearios. Por lo tanto, incitar el deseo por la orilla del mar resultaba generar medios de transporte para la práctica de la vilegiatura marítima.

En la *belle époque*, el deseo de la orilla del mar suponía un desplazamiento hasta la playa, siendo este hecho explorado por la industria automovilística en sus principios. Pero antes del automóvil convertirse en algo popular, los coches que circulaban en la playa eran apenas propiedad de algunos aristócratas o burgueses, o entonces pertenecientes a los propietarios de los hoteles, y servían para llevar los huéspedes hasta el balneario.

La vilegiatura marítima en Rio Grande do Sul empezó a ser practicada a mediados del siglo XIX, siendo los baños terapéuticos la principal finalidad del desplazamiento de los bañistas hasta las playas. Así, desde sus principios hasta la popularización en los años 1940, cambios en relación al viaje hasta la playa pueden ser averiguados en esta historia.

El estudio permite analizar tres fases en los cambios técnicos de los viajes hasta las playas: el desplazamiento con carros de tracción animal, el transporte por carreteras y el transporte aéreo. Acerca de tal evolución se busca entender el desarrollo de las autovías y de los transportes, hechos que influyeron en el tiempo del viaje, causando por consecuencias cambios en el modo de disfrutar y percibir el tiempo en la playa.

Palabras- clave: Playa. Desplazamiento. Balnearios. Rio Grande do Sul.

El desarrollo de muchos balnearios marítimos en países como Inglaterra, Bélgica, Francia y Alemania ocurrió debido a la expansión de la red ferroviaria. En el Brasil de finales del siglo XIX, había pocos caminos de hierro que llegaban a los balnearios marítimos; siendo el Guarujá en São Paulo y el Villa Sequeira en Rio Grande do Sul raras excepciones.

En la *belle époque*, el deseo de la orilla del mar implicaba en un desplazamiento hasta la orla marítima. Esa condición fue explorada por la principiante industria automovilística.¹ Pero antes del automóvil convertirse en algo popular, los coches que circulaban en los balnearios eran propiedad de algunos aristócratas o burgueses, o entonces de los propietarios de los hoteles, que prestaban el vehículo para llevar sus huéspedes hasta la playa. Por lo tanto, incitar el deseo por la orilla implicaba en crear medios de transporte para la práctica de la vilegiatura marítima.

Entre finales del siglo XIX y en el principio de del siglo XX, la principal justificativa para el desplazamiento de los bañistas hasta las playas del Rio Grande do Sul fue los baños terapéuticos.

Debido a la proximidad con la capital Porto Alegre, las playas más buscadas por los bañistas eran Cidreira y Tramandaí, ubicadas en la parte norte de la costa del litoral. En esta etapa, que llamo de “heroica”, los bañistas hacían largos y difíciles viajes hasta el litoral. Ellos iban en caravanas, llevando todos los utensilios y las mantenencias necesarias para la temporada de verano. En el camino se hospedaban en haciendas y en la playa acampaban en tiendas de campaña o en cabañas hechas por ellos mismos.

En finales del siglo XIX, surgió en la costa los primeros hoteles, que hicieran la temporada dispendiosa, porque además de los costos con hotel, también eran contratadas personas para orientar el camino más accesible por donde iban los carros de gado, que llevaban casi ocho días para llegar hasta la playa.

En principios del siglo XX, el viajero Roquette-Pinto comenta acerca de la dificultad para llegar hasta el litoral, pero también destaca la presencia de la gente de Porto Alegre disfrutando de la orilla del mar.

Para ir da Capital do Estado às costas do Atlântico achei, em comêço, grandes dificuldades. Durante o verão a condução para Tramandaí, ponto

¹ BOYER, Marc. **Les Vilegiatures du XVIe au XXI siècle**. França: Édition EMS, 2008, p. 1.

inicial de minha verdadeira excursão, não é difícil. Tramandaí é mesmo uma das praias de banho da população de Porto Alegre. Na ocasião a estação balnearia não havia ainda começado nem um trânsito era, então, feito seguidamente entre esses dois pontos. Não havia, na Capital, quem me quisesse alugar os cavalos necessários; e o preço que me pediam por alguns, de que precisava, era quantia que eu não dispunha.²

Los viajes con carros de tracción animal en principio del siglo XX también pueden ser observados en las revistas ilustradas. En las páginas de la revista *Kodak*, se puede visualizar en el reportaje fotográfico algunos excursionistas yendo a las playas.³ Ya en el reportaje “*Las nuestras playas del baño*”, la revista *Máscara* muestra, en muchas fotos, la conducción de los carros de tracción animal. Además de los excursionistas de la capital gaucha, algunos clichés fotográficos denotan la presencia de nativos, personas estas que fueran esenciales para la conducción de las caravanas de los bañistas por los arenales y dunas hasta llegar en la orilla del mar.

Vislumbrando acelerar el tiempo de viaje, el servicio de carros de tracción animal fue mejorado con la tracción del caballo, decreciendo el tiempo del viaje en dos días. Este transporte también fue mejorado con el crecimiento y la busca por hoteles, que ciertamente contrataban el servicio para obtener más bañistas en el período de verano.

Con la falta de carreteras y las dificultades con las lluvias, los animales poco se movían. Los carros de tracción animal y los coches se quedaban atascados. Sin demora surgió el automóvil *Ford*, pero los carros de tracción animal no fueron abandonados, pues la precaria condición de las carreteras no permitía que la ruta fuera realizada solamente con el coche, siendo necesario los carros con animales para completar el itinerario.⁴

En 1918 ya se puede observar en la revista *Kodak* bañistas en la playa con autos *Ford*. Por consiguiente, en poco tiempo la oferta de automóviles con precios incomparables fue atrayendo los veraneantes.⁵

Entre las décadas de 1920 y 1930 surgieron otros proyectos de desplazamiento hasta las playas, como el lacustre y el ferroviario.⁶ La ferrocarril Osório-

² -PINTO, Edgard. **Relatório da excursão ao litoral e à região das lagoas do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Editora da UFRS, 1962, p. 14.

³ La revista **Kodak** utilizaba fotografías enviadas por los propios veraneantes, destacando que no devolvería las imágenes encaminadas.

⁴ THERRA, Ivan. **Cidreira, história, cotidiano, cultura e sentimento**. Cidreira: Casa de Cultura do Litoral, 2007, p. 43.

⁵ **Correio do Povo**, 20/1/1925. Archivo: NPH/UFRGS.

Palmares empezó sus actividades en 1922.⁷ Este servicio se quedó conocido como “tráfico mutuo”, pues de Porto Alegre hasta Palmares el trayecto era hecho en tren. Na llegada a Palmares el viaje seguía en tren hasta Osório o era realizado en los carros de tracción animal.

Por vía lacustre también se alcanzaba la playa de Torres, ubicada más lejos de la capital. El transporte lacustre en la región también era utilizado por los habitantes y para la comercialización de alimentos.

En el año de 1927 fue inaugurada la primera compañía aérea de Brasil. La empresa VARIG, Viação Aérea Rio-Grandense, de propiedad del emigrante alemán Otto Ernst Meyer, que fue piloto alemán oficial y llegó en Brasil en 1921, empezó a operar vuelos para las playas del Casino, Cidreira, Tramandaí y Torres. Los viajes llevaban corto tiempo, cerca de una hora, y eran anunciados en el diario *Correio do Povo*, con un pequeño dibujo que hacía alusión al placer de quedarse en el mar.⁸

A pesar de ser un transporte rápido, los vuelos también representaban peligro. En 1930, en la revista *A Gaivota* una noticia comunicaba un accidente ocurrido en 3 de febrero de 1929 con un avión de la empresa VARIG que intentaba hacer un aterrizaje en el río Mapituba y se chocó con la red telegráfica. El avión capotó, pero de acuerdo con el reportaje todos los pasajeros salieron bien.⁹

El desarrollo del transporte para el litoral, sea a través de los carros de tracción animal, vapor, coches o avión contó con la inversión financiera de muchos emigrantes alemanes y italianos, los cuales desarrollaron y perfeccionaron los medios de conexión para llegar hasta el litoral. Como ejemplo, se puede mencionar las carrozas de los Sperb, los barcos de los Diehl o Dreher, los coches de los hermanos Max y los aviones de los Meyer.

Con la mejora y la variedad en los transportes, la llegada de la década de 1930 fue marcada por una mayor búsqueda por la orilla del mar. Sin embargo, ni todos podrían disfrutar de los servicios aéreos, siendo los coches la forma más común y accesible de desplazamiento, aunque las carreteras carecían de mejoras para facilitar el viaje.

⁶ SOARES, Leda Saraiva. **A saga das praias gaúchas: de Quintão a Torres**. Porto Alegre: Martins Livreiro, 2000, p. 65.

⁷ RUSCHEL, Ruy Ruben. **Torres tem história**. Porto Alegre: EST, 2004, p. 504.

⁸ *Correio do Povo*, 18/2/1928. Archivo: NPH/UFRGS.

⁹ *A Gaivota, revista das praias balneárias do Rio Grande do Sul*, 1930. Archivo: IHGRS.

Los primeros cambios para mejorar las condiciones del camino hasta la costa fueran en las dunas de arena, pues ellas dificultaban la entrada al balneario de Cidreira, playa más cercana a Porto Alegre y por eso más popular. Para hacer accesible el pasaje por los “obstáculos”, fueron construidas esteras de madera por la arena, reduciendo el viaje de ocho para cinco horas. De acuerdo con un reportaje, este camino por las arenas era un hecho rentable para el balneario de Cidreira y también para todos los otros balnearios de la costa del Atlántico.¹⁰

En 1930, un año después de hecha la obra, otras mejorías fueran comentadas en los periódicos que describían los viajes del tiempo remoto y los actuales. El informativo mostraba fotos de antes y después, enfatizando el caminito de madera.¹¹

A mediados de la mitad de la década de 1920 surgieron otras empresas con líneas de coches *Dodge, Adler, Studebaker* e *Oacklande*, de 4 y 7 lugares con oferta para ir a “las playas de baño”.¹² Un peaje de un emigrante libanes también facilitaba el viaje, pues él hizo mejorías en el camino, haciendo del paraje un punto de sociabilidad entre los viajeros.¹³

Las mejorías y la modernización de los medios de conducción producían en los veraneantes y en los empresarios hoteleros e industriales una satisfacción temporaria. Sin embargo, las reclamaciones acerca de las carreteras que fatigaban los veraneantes eran el principal motivo de lamentación. La prensa fue sin duda un importante órgano en la divulgación de la precariedad de los servicios públicos y privados, pues ella acompañaba el deseo creciente por la orilla marina.

En un reportaje del verano de 1930, un periodista del diario *Correio do Povo* acompañó el viaje de los veraneantes hasta las playas, demostrando las particularidades y las deficiencias del trayecto.

O veraneio nas praias oferece um sério inconveniente: as estradas, que fazem com que os veranistas cheguem verdadeiramente “moídos” aos lugares a que se destinam.

A distância que separa Porto Alegre das praias oferece trechos muito bons e também, trechos péssimos, em que as vísceras dos viajantes são postas a uma dura prova. (...). Depois do Canquerini, os carros que vão às praias tomam o “aterro”, o qual, entretanto, só é aproveitável na época de seca, como a atual, pois nas épocas chuvosas torna-se intransitável. E isso, apenas, por um motivo: não ser o aterro “amassado”. A falta de um compressor há muito que se faz sentir e seria de excelente de excelentes

¹⁰ A Gaivota, revista das praias balneárias do Rio Grande do Sul, 1929. Archivo: IHGRS.

¹¹ A Gaivota, revista das praias balneárias do Rio Grande do Sul, 1930. Archivo: IHGRS.

¹² A Gaivota, revista das praias balneárias do Rio Grande do Sul, 1929. Archivo: IHGRS.

¹³ A Gaivota, revista das praias balneárias do Rio Grande do Sul, 1934. Archivo: IHGRS.

resultados se as obras públicas mandassem lá uma maquina compressor. Depois de atravessada a várzea das Palomas, o acesso das praias torna-se fácil devido ao serviço de esteiras existente antes de chegar a Cidreira.¹⁴

El camino de madera parecía una alternativa para sanar el problema de la dificultad para llegar y salir de las playas. En el año de 1932, una iniciativa preveía la construcción de 27.000 metros de camino de madera en la ruta de los balnearios. Conforme el diario *Correio do Povo* de 1933, el concesionario responsable no estaba muy preocupado con el servicio, pues los obstáculos continuaban en el camino de los veraneantes. Por fin, en el año de 1934, la obra fue asumida por un empresario hotelero.¹⁵

Por el camino también surgieran puntos de paraje donde los veraneantes hacían intervalos para tomar café, comer y comprar mantenimientos. Ya en principio de los años 1930, aparecieran las agencias de viaje. Entre ellas se destacaba la empresa *Exprinter*, de propiedad del banco argentino *Superville*.

La *Exprinter* realizaba viajes hasta las principales playas del Rio Grande do Sul y también hasta la sierra y las aguas termales. Conforme el doctor Ubatuba de Farias, esta agencia servía a un público más o menos seleccionado, o sea, a personas que estaban acostumbradas a viajar y por eso procuraban billetes por intermedio de la agencia.¹⁶

La empresa hacía publicidad en los principales diarios resaltando programas para la temporada de verano y fomentando el turismo por medio de ofertas de paquetes turísticos en sociedad con los hoteles. Además, ella también proporcionaba a los turistas viajes para los Estados Unidos, Argentina y Montevideo.

Para Catherine Bertho Lavenir, los cambios técnicos de los viajes caracterizan una evolución marcada por tres etapas distintas. La primera época fue el tiempo de las diligencias y de los ferrocarriles, que tenían como público principal la burguesía. En finales del siglo XIX, la bicicleta y el coche cambiaran las formas del viaje, permitiendo una mayor movilidad para los viajeros que no precisaban condicionarse a

¹⁴ *Correio do Povo*, 26/12/1933.

¹⁵ *A Gaivota, revista das praias balneárias do Rio Grande do Sul*, 1934. Archivo: IHGRS.

¹⁶ FARIA, L.A Ubatuba de; MOACYR, Pedro Gabriel. Atlantida, cidade balnear. **Boletim da Sociedade de Engenharia do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre, Outubro 1939, número 30, pp. 271-301, p. 285.

los recorridos previamente definidos de los ferrocarriles. Ya en la mitad del siglo XX, el turismo conoció nuevos medios que se extendieron a toda la población.¹⁷

Dividida en tres fases, la cronología de los cambios técnicos del viaje apuntados por Lavenir para el caso Europeo también puede ser validada en los principios de la vilegiatura marítima en Rio Grande do Sul. En la primera etapa el mejor ejemplo es el *Balneário Villa Sequeira*, en el sur del litoral, pues ahí el tren llegaba hasta el balneario. Para el litoral norte, mismo sin existir ferrocarriles hasta la playa, había el transporte mutuo, en que la navegación a vapor por vía lacustre y los ferrocarriles se combinaban hasta Osório, de donde las diligencias salían hasta las playas. La segunda etapa fue marcada por el transporte vial. En esta época las agencias prestaban servicios de transporte con coches y después con autobuses. Por su vez, la tercera etapa fue marcada por el transporte aéreo de la compañía VARIG, fundada en 1927, lo cual, mismo siendo un transporte de la elite, representaba agilidad.

En relación a las agencias de viajes como la *Exprinter*, cabe mencionar que esta empresa anunciaba los viajes en el diario de lengua alemana *Kolonie*, que circulaba en la ciudad de Santa Cruz do Sul, interior del estado del Rio Grande do Sul.¹⁸

Otras empresas de transporte colectivo también anunciaban en los diarios. Muchas de ellas publicitaban ofertas de paquetes turísticos con hospedajes en hoteles y billetes de ida y vuelta hasta Porto Alegre, como la empresa de los *F. Silvilli & Cia*, que ofrecía paquetes de 15 y 30 días.¹⁹ La empresa *Carris* también operaba líneas hasta la playa de Tramandaí, y en convenio con los hoteles de la ciudad balnearia llevaba los bañistas desde el hotel hasta los baños en tranvía.

De acuerdo con una normativa instituida por los hoteles, el billete para el baño ya estaba incluso al pasaje para la playa. La publicidad aliaba el servicio de

¹⁷ LAVENIR, Catherine Bertho. **La roue et le stylo: comment nous sommes devenus touristes**. Paris: Editions Odile Jacob, 1999, p. 9. In: MATOS, Ana Cardoso de; SANTOS, Maria Luísa F. N. dos. **Os guias de turismo e a emergência do turismo contemporâneo em portugal (dos finais de século XIX às primeiras décadas do século XX)**. Scripta nova: revista electrónica de geografia y ciencias sociales universidad de barcelona. issn: 1138-9788. depósito legal: b. 21.741-98 vol. VIII, núm. 167, 15 de junio de 2004. Disponible em: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-167.htm>, consultado em 15 de novembro de 2009.

¹⁸ MEYER, Maximiliano. O pioneirismo teuto-brasileiro no turismo local gaúcho. in: WITT, Marcos A. *et al.* **Imigração: do particular ao geral**. Porto Alegre: CORAG, 2009, p. 228.

¹⁹ **Correio do Povo**, 18/1/1933.

desplazamiento a los beneficios terapéuticos de la playa, pues como destaca el anuncio, Tramandaí era “la más contenta y saludable playa del Estado”.²⁰

La mejoría de las carreteras fue una reivindicación de los veraneantes y de los habitantes de las ciudades balnearias. Con ellas, el desarrollo, el saneamiento y la civilidad llegarían con más facilidad. Para eso, fue contratada en el año de 1934 por el gobierno del estado la empresa *Dahne Conceição e Cia*, responsable por la construcción de la ruta Gravataí-Osório-Tramandaí. La obra tuvo duración de 5 años y fue inaugurada en 1939 por el secretario del departamento de Obras Públicas, Dr. Walter Jobim. En la ocasión, Jobim hizo un discurso afirmando que las carreteras eran muy importantes para la civilización, siendo necesarias para el desarrollo de los distintos núcleos humanos.²¹

Es importante percibir que, según el discurso del secretario, las carreteras eran las vías de tráfico en las cuales el gobierno estaba dispuesto a invertir recursos para su desarrollo. Así, en 1938 crió el D.A.E.R (*Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem*), responsable por desarrollar y ampliar rutas, hecho que, en la opinión del gobierno, “renovaría la economía y los medios de transporte, que eran los medios civilizadores por excelencia”. O sea, según el secretario Jobim, “donde falta el transporte puede no existir la miseria, sin embargo, no se encuentra la riqueza”.²²

Con la inauguración de la ruta, el tiempo de viaje hasta las playas disminuyó para dos horas. Los cambios en relación a los viajes fueron recordados por el cronista Nilo Ruschel. En su memoria, él describe con extrañamiento los viajes hasta el litoral, asegurando que la proximidad había reducido el encantamiento de los viajes de otros tiempos y también la apreciación de la orilla del mar.

Apenas duas horas e pouco de passeio por uma estrada lisa, nos separam da faixa comprida de mar, [sic] que debrua, de ponta a ponta, o nosso Estado. Este foi o refúgio presente que o governo entregou à nossa população, no Natal de 38.

E a gente viaja a Tramandahy, mal acreditando na facilidade com que se conquista uma distancia, ontem, quase intransponível. Mas a máquina avança sempre, sem obstáculos, e entrega aos nossos olhos panorama sem fim do Atlântico.

Há alguns anos atrás, repetimos aqui essas cenas batidas dos filmes americanos, mostrando as longas caravanas que se atiravam na conquista do oeste. Si que era ao contrário: fazia-se a marcha para leste, em busca

²⁰ **Correio do Povo**, 16/1/1934.

²¹ Inauguração da rodovia Gravataí-Osório-Tramandaí. **Boletim da Sociedade de Engenharia do Rio Grande do Sul**, Porto Alegre, números 28/29, abril a julho de 1939, p. 217- 221. Biblioteca de Engenharia da UFRGS.

²² Idem, *Ibidem*.

das delicias praieiras. Os automóveis mais velhos que a cidade tinha, eram os veículos escolhidos para o sacrifício dos maus caminhos. Mas não se notava sua velhice, pois ficavam disfarçados sob um montão de malas, de sacos de viagem e de “preguiçosas”. Lá se iam nessa aventura que começara às três horas da madrugada, para terminar ao anoitecer.

Mas Tramandahy aparecia enfim. Seus ranchos de madeira, cobertos de palha, eram uma promessa de repouso, na simplicidade de uma vida quase primitiva.

De manhã cedo, muito antes do sol, os veranistas rumavam a praia, numa longa caravana de carretas, puxadas por quatro ou seis juntas de bois. Carretas de toldos recurvados, feitos com a palha do junco, formando um espetáculo pitoresco, naquela longa marcha móvel, esticando-se entre a brancura dos cômoros de areia. Depois a multidão espalhava-se pela praia e ia adorar o sol nascendo.

Domingo, depois de muitos anos, fui encontrar uma Tramandaí bem diferente. Nada daquela antiga feição primitiva, que era um manto de repouso estendido sobre as areias. Parecia o bairro mais intenso de uma cidade grande. Não encontrei mais velhas carretas, que eram o detalhe mais bonito que o balneário oferecia.

Em seu lugar vê um trilho fazendo uma grande curva dentro da vila e esticando-se entre os cômoros, até a beira do mar. Sobre ele, um carro-motor barulhento e enferrujado, pioneiro da mecanização do balneário. As ruas multiplicam-se e por elas, cruzam os automóveis [sic] “granfinos” da capital.

Hoje, em duas horas apenas, chega-se até á beira mar. Mas não se encontra mais aquela velha Tramandaí, com sua longa procissão de carretas entre os cômoros, e com a multidão madrugadora, adorando o nascer do sol na praia. Quanto mais perto, mais longe fica essa Tramandaí.²³

Todavía, el incremento de la industria automovilística en Rio Grande do Sul contribuyó con el deseo del mar. En 1939, una carrera de velocidad promovida por el diario *Folha da Tarde* unió los apasionados por autos y los fascinados por el mar en una competición de 122 km, que iba de Porto Alegre hasta el balneario de Tramandaí. En la playa, caravanas de veraneantes esperaban con entusiasmo el vencedor de la prueba, que completó el trayecto con su “posante La-Salle” en 1 hora y 10 minutos.²⁴

Por lo tanto, se puede concluir que el desarrollo histórico en relación al deseo de la orilla marina fue posible debido a muchos incrementos en la costa, como el surgimiento de los hoteles, pero también a través los investimentos y mejorías por parte de los propietarios, como los caminitos para llegar hasta la playa. El desarrollo de rutas y carreteras también aproximó los bañistas de la costa, en un periodo en que las vacaciones remuneradas permitieron que muchos populares fuesen a las playas en coche o autobús y realizasen su deseo de estar y disfrutar de la vida junto al mar.

²³ A Gaivota, revista das praias balneárias do Rio Grande do Sul, 1939. Archivo: IHGRS.

²⁴ A Gaivota, revista das praias balneárias do Rio Grande do Sul, 1939. Archivo: BN.