

“Todo caminho deu no mar”: fotografias de viagens de veranistas a Tramandaí (1900-1960)¹

“Every road led to the sea”: photographic records of the trips of summer vacationers to Tramandaí (1900–1960)

Lilian Oliveira Trevisan Lima², UFPel

Resumo

Conhecida como “a capital das praias” do Rio Grande do Sul, para muitos veranistas, principalmente de Porto Alegre e da sua região metropolitana, “Tramandaí” e “praia” são praticamente sinônimos, sendo a temporada balneária um dos pilares da cultura local e fazendo com que milhares de pessoas se dirijam a essa cidade durante os meses de dezembro a março. Partindo desse pressuposto, o presente artigo analisa o processo de modernização das viagens de veranistas ao município de Tramandaí, a partir da análise de registros fotográficos produzidos entre 1900 e 1960, fazendo uma relação entre as transformações nessas viagens com as próprias transformações da prática do veraneio tramandaiense nesse período.

Palavras-chave: Veraneio; Tramandaí; Viagens; Fotografia.

Abstract

Known as “*the capital of the beaches*” of Rio Grande do Sul, for many vacationers — especially those from Porto Alegre and its metropolitan area, “Tramandaí” and “beach” are practically synonymous. The bathing season is one of the cornerstones of the local culture, drawing thousands of people to the city each year between December and March. Based on this premise, the present article analyzes the modernization process of vacationers’ journeys to the municipality of Tramandaí, through an examination of photographic records produced between 1900 and 1960. It explores the relationship between the transformations in these journeys and the broader changes in the practice of summering in Tramandaí during this period.

Keywords: Summer vacations; Tramandaí; Travel; Photograph.

Introdução

Proposto por Alain Corbin (1989, p. 266), o conceito de “invenção da praia” é utilizado para analisar e compreender transformações ocorridas no imaginário ocidental em relação ao território litorâneo a partir do século XVIII. Por mais que na atualidade a associação entre o litoral com férias, lazer e sociabilidade já esteja bem estabelecida, nem sempre essa foi a visão que se tinha desse local. Durante séculos a relação ocidental com o mar foi pautada no medo e na repulsa, concepção que foi influenciado pela religião cristã,

¹ O título deste artigo foi retirado da canção “Quem Vem Pra Beira Do Mar”, de Dorival Caymmi.

² Mestra em História pela Universidade Federal de Pelotas (UFPel) e graduada em História pela Universidade Federal do Rio Grande (FURG). Lattes: <http://lattes.cnpq.br/1318188903018957>. ORCID: <https://orcid.org/0009-0002-4283-4102>. E-mail: lilianotl@hotmail.com

com passagens bíblicas como o dilúvio, que colocavam a imensidão de água como uma forma de punição divina aos pecadores (Corbin, 1989, p. 11).

Foi a partir do século XVIII, que a Inglaterra pós Revolução Industrial passou a vivenciar a difusão de um discurso científico, defendido por diversos médicos, de que temporadas passadas no litoral, banhando-se em águas marítimas, eram um tratamento eficaz para diversas doenças que assolavam a população inglesa desse período (Freitas, 2007, p. 109). É importante destacar que, inicialmente, essa prática era reservada a uma elite culta e viajada, fator determinante para que esse discurso logo fosse difundido por toda a Europa e, posteriormente, levado para outras localidades do mundo por imigrantes europeus (Briz, 2007, p. 255). Acerca disso, Marc Boyer ressalta que:

A Revolução turística do século XVIII é contemporânea da Revolução Industrial. Não é, portanto, sua filha. As descobertas turísticas dessa centúria não derivam dos progressos técnicos da época, pois não foram realizadas pelas classes ascendentes que então se enriqueceram nos negócios e na política. Ao contrário, as invenções do turismo foram obra de privilegiados de nascimento e também de cultura. A antiga superioridade dos nobres manifestava-se na guerra e nos torneios, como oportunamente recordava o sociólogo americano Thorstein Veblen. Essa preeminência não desapareceu com os tempos modernos, embora outros critérios de distinção tenham se imposto, valorizando mais a cultura e o engenho do que a força. (Boyer, 2002, p. 21).

No litoral norte do Rio Grande do Sul, essas ideias foram importadas a partir do século XIX, principalmente por médicos europeus que imigraram para esse estado e por brasileiros que se formaram em medicina na Europa e depois retornaram ao seu país natal (Schossler, 2010, p. 14). Uma das primeiras cidades procuradas nesta região foi Tramandaí, sendo este pioneirismo explicado por sua localização privilegiada, a apenas 123 km de Porto Alegre, capital do estado. Embora a distância entre essas duas cidades seja pequena, a ausência de estradas, caminhos precários e a utilização de carros de boi como meios de transporte, faziam com que as viagens dos primeiros praticantes da vilegiatura³ marítima durassem cerca de oito dias (Schossler, 2010, p. 142). Foi a partir da transição do século XIX para o século XX que essas viagens começaram a passar por um processo lento e gradual de modernização.

Diante deste contexto, o presente artigo tem como objetivo analisar este processo de modernização das viagens de veranistas a Tramandaí no período de 1900 a 1960, recorte estabelecido em razão tanto da disponibilidade das fontes quanto por esse período ser marcado por diversas transformações nessas viagens.

³ Temporada que se passa fora das grandes cidades, geralmente no campo ou na praia.

Investigar as viagens e meios de transportes dos primeiros veranistas torna-se relevante porque nos possibilita compreender como fatores sociais, econômicos e tecnológicos influenciaram no desenvolvimento dessa prática. Nesse sentido, Marc Boyer afirma que a invenção da bicicleta e do automóvel desempenharam um papel fundamental no acesso ao turismo e ao lazer, pois “aumentaram notavelmente o que podia ser visto e conferiram um interesse propriamente turístico à residência de veraneio” (Boyer, 2002, p. 22). Ainda, Rodrigo Booth afirma que:

A prática do turismo constitui uma das primeiras motivações para se utilizar o automóvel. De modo semelhante ao que ocorre atualmente, nos primórdios do que Guillermo Giucci denominou “modernidade cinética”, uma nova era em termos de mobilidade e transporte marcada pela influência do automóvel, que na América Latina começou a se fazer sentir nas primeiras décadas do século XX, a curiosidade em conhecer o território e a busca do prazer como benefício não produtivo, por meio da realização de atividades ao ar livre, constituíram fortes argumentos no momento de adquirir e utilizar um veículo motorizado (Booth, 2014, p. 278).

As principais fontes utilizadas para essa pesquisa foram 12 fotografias pertencentes ao acervo do Museu Histórico Municipal Professora Abrilina Hoffmeister (MHMPAH), localizado em Tramandaí. Além do mais, para auxiliar na análise desses registros fotográficos, também foram utilizadas edições da revista *A Gaivota*, disponíveis no Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul (IHGRGS), em Porto Alegre, e do jornal *Correio do Povo*, pertencentes ao Núcleo de Pesquisa em História (NPH) da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), além do diário de viagem do antropólogo Edgard Roquette-Pinto, no qual descreve uma excursão que realizou ao litoral riograndense na primeira década do século XX.

No tocante aos procedimentos metodológicos, para fins de análise das fotografias, foi utilizada a metodologia histórico-semiótica desenvolvida por Ana Maria Mauad, a qual propõe que cada fotografia seja decomposta em unidades culturais — utilizando duas fichas desenvolvidas pela autora, as quais foram aqui adaptadas, sendo criada uma ficha personalizada para analisar as particularidades das fotografias examinadas nesta pesquisa — e, posteriormente, essas unidades sejam realocadas nas seguintes categorias espaciais: espaço fotográfico, que engloba o recorte espacial da fotografia; o espaço geográfico, que abrange o espaço físico; o espaço da figuração, que compreende as pessoas e os animais; o espaço do objeto, que abarca os objetos tomados como atributos da imagem e o espaço da vivência, no qual se enquadram as atividades, eventos, etc (Mauad, 2005, p. 149). É importante ressaltar que uma unidade cultural não se restringe exclusivamente a uma categoria espacial; assim,

pode-se enquadrar em mais de uma, havendo interseções entre elas. Essas categorias possibilitam o restabelecimento de códigos e representações sociais de comportamento (Mauad, 2008, p. 46).

Conforme Cláudio de Sá Machado Júnior (2006, p. 27), as fotografias são fontes valiosas para a pesquisa historiográfica, na medida em que permitem refletir sobre as transformações no ambiente físico e sobre as novas maneiras de auto-representação dos indivíduos, revelando aspectos como a forma como se expõem em público, se deslocam nesses espaços e interagem com seu grupo. O autor ainda afirma que “nas fotografias imprimem-se indícios de costumes, de formas de comportamento e de traços culturais em geral, que determinaram as maneiras pelas quais grupos sociais buscaram representar visualmente pessoas e ambientes diversos” (Machado Júnior, 2006. p. 12).

Cabe aqui destacar que apesar da fotografia ser uma fonte muito rica para a pesquisa histórica, é fundamental tomar alguns cuidados ao trabalhar com esse tipo de documento. Miriam Moreira Leite (1993, p. 97) ressalta que uma das maiores dificuldades na leitura de uma fotografia é “chegar à compreensão do todo através de um fenômeno individual observável” e que após identificar o conteúdo de uma fotografia, é preciso também deduzir o que não pode ser visto, em torno do que está sendo visto.

A fotografia é sempre resultado da escolha de seu produtor, sendo uma “representação a partir do real intermediada pelo fotógrafo que a produz segundo sua forma particular de compreensão daquele real, seu repertório, sua ideologia” (Kossoy, 2002. p. 52). De acordo com Eduardo França Paiva (2002, p. 20) é irreal e pretencioso considerar a imagem como um retrato fiel da verdade, do evento e/ou objeto fotografado, sendo que a “história e os diversos registros históricos são sempre resultados de escolhas, seleções e olhares de seus produtores e dos demais agentes que influenciaram essa produção” (Paiva, 2002, p. 19-20). Acerca dessa temática, Paiva ainda assegura que:

A imagem, bela, simulacro da realidade, não é a realidade em si, mas traz porções dela, traços, aspectos, símbolos, representações, dimensões ocultas, perspectivas, induções, códigos, cores e formas nela cultivadas. Cabe a nós decodificar os ícones, torná-los inteligíveis o mais que pudermos identificar seus filtros e, enfim, tomá-los como testemunhos que subsidiam a nossa versão do passado e do presente, ela também, plena de filtros contemporâneos (Paiva, 2002, p. 19-20).

Para a análise dos registros fotográficos, foram levados em conta não apenas os aspectos visíveis no objeto material que é uma fotografia, mas todo o seu contexto de produção, de escolha dos fotógrafos, de padrões de pessoas e objetos fotografados. Todavia,

também houve a tentativa de chegar ao que foi excluído da narrativa fotográfica, entendendo a escolha dessa exclusão e quem foram as pessoas silenciadas durante esse processo de registro das viagens dos veranistas a Tramandaí.

As viagens dos primeiros veranistas a Tramandaí

Em 1906, o antropólogo Edgard Roquette-Pinto visitou Tramandaí durante uma excursão pelo litoral e região das lagoas do Rio Grande do Sul, patrocinada pelo Museu Nacional. Como era costume entre cientistas em excursão, e mesmo outros viajantes, Roquette-Pinto registrou aspectos importantes das localidades por onde passou em um diário de viagem, no qual destacou alguns pontos que chamaram sua atenção no município: “A pequena aldeola tem umas 100 casas, todas⁴ de madeira, cobertas de tiririca-do-brejo (Cyperaceae), baixas e originais, onde se aloja uma pequena população de pescadores” (Roquette-Pinto, 2012, p. 107). O autor ainda reforça que Tramandaí, apesar de ser um pitoresco povoado, também podia ser considerado um grande centro de pesca e que “a pesca do bagre e seu preparo para a exportação, constituem a ocupação única de massa dos habitantes, que têm, nos lagos da vizinhança, um farto viveiro” (Roquette-Pinto, 2012, p. 107).

Embora Roquette-Pinto tenha direcionado sua atenção mais para a pesca, uma outra atividade que vinha se estabelecendo nessa região também integrou suas anotações: a vilegiatura marítima. Sobre seu transporte de Porto Alegre até Tramandaí, o autor salientou que encontrou dificuldades para contratar uma viagem ao litoral por não estar no período da temporada de veraneio:

Para ir da Capital do Estado às costas do Atlântico achei, em começo, grandes dificuldades. Durante o verão a condução para Tramandaí, ponto 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 balneária 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 (Roquette-Pinto, 2012, p. 103).

O autor também escreveu sobre o ramo hoteleiro que vinha adentrando o município, evidenciando que durante sua passagem por Tramandaí ele se deparou com dois hotéis, ambos construídos por paredes de tábuas e tetos de palha (Roquette-Pinto, 2012, p. 105). Apesar de não citar o nome desses estabelecimentos, ele destaca que ficou hospedado naquele de

⁴ A grafia das citações da obra de Roquette-Pinto foi atualizada.

propriedade de Leonel Pereira de Sousa, que além de hoteleiro também era proprietário do principal estabelecimento de preparo do peixe para a exportação (Roquette-Pinto, 2012, p. 107). De acordo com Schossler (2010, p. 100), esse hotel era denominado como Hotel da Saúde, enquanto o outro empreendimento era o Hotel Sperb, de propriedade de Jorge Eneas Sperb, um imigrante alemão que residia na cidade de São Leopoldo.

As fontes demonstram que, nas últimas décadas do século XIX e primeiras do XX, o serviço de transporte de Porto Alegre e região para o litoral norte estava diretamente relacionado com os hotéis, sendo, na grande maioria das vezes, de responsabilidade dos próprios hoteleiros (Schossler, 2010, p. 101). Somando essa informação ao fato de que esses empreendimentos geralmente funcionavam apenas de dezembro a março, explica-se não apenas o motivo de Roquette-Pinto não ter conseguido com facilidade se locomover para Tramandaí fora da temporada de vilegiatura, além de evidenciar a importância dos hotéis para a manutenção dessa atividade.

Viajar de Porto Alegre ao litoral no início do século XX, como apontado acima, não era uma tarefa fácil. Contudo, o desejo de encontrar o mar e usufruir de seus benefícios terapêuticos fez com que diversas famílias enfrentassem essa longa e árdua viagem. Sobre o perfil dessas famílias, é importante lembrar quem eram as pessoas que tinham a oportunidade de aproveitar a temporada de veraneio. Segundo Calanca (2008, p. 174) “para a classe operária, a possibilidade de tirar férias está ligada ao direito de férias remuneradas [...]”. No Brasil, esse direito trabalhista foi conquistado apenas na década de 1940, fazendo com que se locomover para uma cidade afastada e passar ali alguns meses não fosse uma realidade possível para a grande maioria da classe trabalhadora, tanto por não poder se afastar de seu trabalho, como também por falta de condições financeiras.

Entretanto, para que a temporada decorresse da forma como os veranistas esperavam, sem dúvidas havia muitos trabalhadores nos bastidores. Ademais, chegando à outra temática guia da pesquisa, as fotografias são fontes extremamente relevantes para o estudo do passado, mas para isso é necessário não se deter apenas no que elas mostram, mas também naquilo que não está ali. No início do século XX, as câmeras fotográficas não eram equipamentos acessíveis, fazendo com que na maioria das vezes, fossem pessoas de classes mais altas que estivessem tanto na frente quanto por trás das lentes.

Posto isto, a Figura 1 apresenta dois registros de um dos primeiros meios de transporte utilizados para que os veranistas chegassem a Tramandaí, muito comuns nas últimas décadas do século XIX e primeira do XX: os carros de boi. O veículo exibido na primeira fotografia

apresenta uma carroceria de madeira com rodas de metal, sendo a traseira maior que a dianteira, ademais, o carro é puxado por um animal que não está posicionado dentro do enquadramento, sendo possível visualizar apenas uma parte de seu corpo.

Quatro pessoas posam para a foto (Figura 1), algumas em cima e outras em frente ao carro, todas elas utilizam chapéus, para a proteção do sol. Ainda, há um tecido cobrindo a carroceria provavelmente pelo mesmo motivo da utilização dos chapéus. Apesar de as fontes evidenciarem que nesse período a prática da vilegiatura estava reservada para a elite, as vestimentas das pessoas presentes nesse registro certamente não eram trajes de pessoas pertencentes a essa classe social, o que levanta as hipóteses de que ou essas pessoas eram uma exceção e, mesmo pertencendo a classes mais baixas tiveram o acesso ao veraneio ou de que estavam indo ao litoral para trabalharem durante a temporada.

Já a segunda fotografia desse conjunto (Figura 1), registra um modelo diferente desse tipo de veículo. Para a proteção do sol, chuva e de outros episódios climáticos, há uma construção de madeira e de palha que forma uma espécie de cabine, o que era extremamente importante nesse período, já que as viagens da capital até o litoral norte, como já apontado anteriormente, poderiam levar mais de uma semana. Pela disposição das pessoas e objetos nesse registro, provavelmente, depois de dias de viagem, finalmente haviam chegado à praia, estacionado o veículo na areia e todos os passageiros saíram da cabine para contemplar o tão esperado mar que aparece no plano de fundo da imagem. O lado traseiro da locomoção é o que está mais próximo da câmera, com os animais ao fundo. Por esse ângulo, é possível visualizar uma grande roda de madeira que permitia o deslocamento, além de uma escada, feita do mesmo material, que foi encaixada na cabine para facilitar que as pessoas entrassem e saíssem dela.

Figura 1 - Carro de boi do início do século XX

Fonte: Museu Histórico Municipal Professora Abrilina Hoffmeister.

Os passageiros encontram-se em pé na areia e, apesar de estarem na praia, não trajam roupas de banho, mas sim longos vestidos para as mulheres e calças, camisas e casacos para os homens, além de ambos os gêneros estarem usando chapéus, um fato que corrobora a hipótese de que haviam recém chegado à praia, uma vez que o modelo não era adequado para passeios a beira-mar. Ademais, o homem que se encontra mais próximo ao veículo segura em sua mão um objeto que possivelmente é uma espécie de vara ou de chicote, o que indica que ele deve ser o condutor. Por fim, ao fundo da imagem e de maneira desfocada estão posicionadas três crianças — fato que se revela tanto pela estatura delas quanto por seus trajes de calças curtas — que, provavelmente movidos pelo entusiasmo de chegar ao destino, já molham seus pés descalços nas águas do mar.

Ao contrário das fotografias anteriores, que datam da primeira década do século XX, a Figura 2 apresenta três fotografias que registram outros meios de transporte, utilizados a partir da segunda década do século XX. Conforme a vilegiatura marítima foi se popularizando em Tramandaí, o que atraiu cada vez mais veranistas, aumentou também a busca por tornar a viagem mais cômoda e confortável. Todavia, apesar de nesse momento ter havido uma melhoria nos veículos, as estradas ainda eram muito precárias, tornando comuns imagens como a da primeira fotografia. Nesse registro, o centro da imagem é um automóvel, aparentemente um modelo Ford T, símbolo da modernidade do século XX, e que se encontra atolado na areia. Não há passageiros em seu interior, uma vez que esses devem ter saído para

esperar o momento no qual a viagem poderia ter continuidade. No entanto, um homem foi capturado pelo fotógrafo, estando posicionado atrás do veículo, talvez procurando uma maneira de resolver esse problema. Ademais, apesar desse veículo possuir as laterais abertas, é possível visualizar nesse registro que há nelas a presença de cortinas, as quais certamente eram fechadas em determinados momentos para fornecer proteção climática e da intimidade dos passageiros. Ainda, outra questão relevante que essa fotografia levanta é de que não eram fotografados apenas momentos felizes e de divertimento, mas também eram eternizados momentos de insatisfação e percalços, como um carro atolado durante uma viagem à praia.

Figura 2 - Veículos utilizados pelos vilegiaturistas



Fonte: Museu Histórico Municipal Professora Abrilina Hoffmeister.

Neste mesmo sentido, a segunda e a terceira fotografias também registram intercorrências das viagens. Diante da inexistência de estradas com destino ao litoral norte do Rio Grande do Sul, as viagens eram realizadas por caminhos extremamente precários (Schossler, 2010, p. 171), inclusive com passagens por dentro da água, conforme a terceira fotografia, tornando necessário que os carros fossem puxados por animais, como mostra a imagem. O último registro também demonstra um desses momentos, uma vez que o veículo exibido nessa fotografia passava por um caminho com muito barro.

Outrossim, esse registro possui uma informação extremamente relevante e que não é encontrada na grande maioria das fotografias do acervo do MHMPAH: a identidade não

apenas das pessoas fotografadas, mas também do fotógrafo. Conforme a legenda presente na fotografia, as pessoas registradas são Jorge Eneas, proprietário do Hotel Sperb e que provavelmente é o homem sentado no veículo, Elizabetha, sua esposa e seus filhos Waldemar, Josefina Guilhermina, Elza, Adolfina e Alzira que, apesar de ter seu nome na legenda, não aparece no registro porque era a fotógrafa. Além disso, penas sete pessoas na imagem têm seus nomes identificados na inscrição, sendo duas não identificadas, provavelmente por serem funcionários dessa família.

A Figura 3, por sua vez, é composta por duas fotografias que retratam o destino final da viagem, o momento em que o transporte chega com os veranistas ao local no qual eles ficariam hospedados. No primeiro registro, datado de 1918, um grande número de pessoas, incluindo os seis filhos do proprietário do hotel, posa junto a um ônibus, no qual tanto o nome do Hotel Sperb quanto o do município de Tramandaí estão gravados na lataria e, assim como o veículo anterior, esse também possui teto e laterais abertas. Homens, mulheres e crianças aparecem muito bem arrumados, trajando desde vestidos longos até ternos completos com gravata e chapéu — roupas que devem ter sido escolhidas meticulosamente para esse momento. Sobre essa questão, Leite destaca que:

Como a prática da fotografia inclui despesas ostentatórias com o fotógrafo e o retrato, mas também a preocupação de produzir um espetáculo que será visto e distribuído para outros ramos da família, ela enverga o que alguns chamariam de seus trajes domingueiros, e outros, roupas de sair (de casa) ou de festa (Leite, 1993, p. 97).

O plano de fundo dessa fotografia é preenchido com duas árvores plantadas em frente à uma construção em madeira, provavelmente o salão principal do hotel, permitindo ver dois homens e uma mulher posados em pé em uma das portas. A mulher veste uma camisa branca com o que parece ser um avental escuro por cima, ao passo que os dois rapazes estão vestidos de maneira idêntica: camisas brancas sem casaco e gravata borboleta escura. Levando em conta a indumentária e a posição na qual essas pessoas se colocam na imagem: ao fundo dos hóspedes, quase mesclados na construção, como se fossem um elemento da paisagem, elas possivelmente eram funcionárias do hotel.

O segundo registro, por sua vez, é do ano de 1919 e exhibe seis veículos estacionados em frente ao Hotel Sperb. Os carros estão cuidadosamente posicionados um ao lado do outro, como em um desfile, reforçando que o objetivo do fotógrafo era o de retratar os veículos, símbolos da modernidade e objeto de ostentação. Ainda, um grande número de pessoas,

provavelmente hóspedes do hotel, posam junto aos carros, todos também devidamente posicionados para serem capturados pelas lentes da câmera.

Figura 3 - Veículos em frente ao Hotel Sperb



Fonte: Museu Histórico Municipal Professora Abrilina Hoffmeister.

Na legenda da fotografia, uma informação importante se sobressai: as viagens de Porto Alegre a Tramandaí levavam cerca de 10 a 12 horas. Todavia, em 1922, apenas três anos depois, anúncios do Hotel Sperb no jornal *Correio do Povo* frisavam o serviço de diligência de Porto Alegre até Tramandaí que era oferecido pelo proprietário do hotel, destacando que o transporte era realizado em um automóvel da marca N. A. G., que comportava nove passageiros. Além de também realçar que a viagem custava um pouco mais caro do que para outras praias, mas que ela era realizada em apenas seis horas, ao invés de dois ou três dias como ofereciam outras empresas (*Correio do Povo*, 5 de janeiro de 1922, p. 9).

A modernização das viagens a Tramandaí

Na transição da década de 1920 para 1930, cenário de grande modernização em todo o Brasil, as viagens dos veranistas rio-grandenses também passaram por um processo de modernização. Assim, em 1930, a revista *A Gaivota* publicou uma matéria denominada “As viagens às nossas praias outrora e hoje” (*A Gaivota*, 1930, p. 5), na qual comparava as viagens em carros de boi do início do século com as viagens em carros modernos que eram realizadas nesse ano.

Tramandaí, localidade que há apenas algumas décadas não possuía nenhum tipo de espaço adequado para receber esses veranistas, nesse momento já estava se equipando com recursos para maior comodidade daqueles que buscavam a cidade durante a temporada de veraneio. Com os carros começando a se popularizar, empresários que desejavam investir em Tramandaí começaram a pensar em novas oportunidades de empreendimentos para essa região. Como ir de carro a uma cidade que não possui um posto de gasolina? Possivelmente, dentre todo o planejamento que uma estadia de meses requeria, os veranistas ainda precisavam pensar em uma maneira de transportar combustível para a ida, a permanência e a volta. Dessa forma, Ego Hoffmeister⁵, empresário de São Leopoldo, viu nessa demanda uma oportunidade de negócio e construiu, no início da década de 1930, o primeiro posto de gasolina de Tramandaí (Soares; Pupper, 1985, p. 59).

Todavia, apesar de diversas melhorias já serem vistas nesse período, no início da década de 1940 ainda havia uma reclamação geral entre os veranistas: a situação precária das estradas que ligavam a capital ao litoral norte. Assim, em 1942, um grupo de mais de 40 fazendeiros, granjeiros, pequenos proprietários e veranistas realizaram um memorial endereçado ao interventor federal General Cordeiro de Farias, solicitando melhorias na estrada que ligava Viamão ao litoral. Esse memorial foi publicado na revista *A Gaivota* e expressava como essas melhorias favoreceriam tanto os agricultores quanto as pessoas que buscavam o litoral durante a temporada de veraneio (*A Gaivota*, 1942, p. 5).

Apesar desse memorial datar da década de 1940, o desagrado com a precariedade das estradas já era notado anos antes. No ano de 1929, no primeiro número da revista *A Gaivota*, foi publicada uma coluna escrita por D. João Becker⁶ e denominada “Uma viagem a Tramandaí”⁷, na qual ele retratava como foi se locomover de Porto Alegre até a cidade litorânea no dia 5 de fevereiro de 1929, auge da temporada de veraneio. Dentre diversas informações importantes acerca dessa viagem, Becker destacou algumas intercorrências ocorridas na estrada:

Pois, havia esperança de chegarmos, pelas 11 horas, a Tramandaí. Puro engano! Começaram, então, os embarços e as dificuldades! Em consequência de chuvas torrenciais em dias anteriores, estavam grandes trechos da estrada transformados em lamaçais e atoladouros. Amplos lençóis d’água como “mares nunca antes navegados”, ameaçavam a nossa passagem. Um automóvel após o outro atolava. Não sei se meu *Buik* bateu o recorde de

⁵ Pai de Abrilina Hoffmeister, professora que nomeia o museu no qual o acervo analisado neste trabalho está localizado.

⁶ Na ocasião era Arcebispo Metropolitano de Porto Alegre.

⁷ A grafia das citações retiradas da revista *A Gaivota* foi atualizada.

desporto ou se a outro coube a gloria. O certo é que meu auto ficou duas vezes enterrado. (*A Gaivota*, 1929, p. 7)

Apesar da insatisfação com as condições das estradas e com a negligência estatal com esse tema, empresários continuaram enxergando na temporada de veraneio uma oportunidade de empreendimento. Além dos carros já mostrados anteriormente, com o passar dos anos, os ônibus também passam a protagonizar as fotografias do acervo do MHMPAH.

Desse modo, a Figura 4 é composta por duas fotografias de ônibus da *Transportes Jaeger*, de propriedade de Jaeger e Irmão, empresa que começou seus negócios com o transporte de cargas e, posteriormente, investiu no transporte de passageiros. A primeira fotografia, datada de 1942, mostra um dos ônibus dessa empresa sendo fotografado por um ângulo que possibilita que sejam evidenciadas a frente e a lateral do veículo, na qual é possível ler o nome do empreendimento. Na parte da frente do ônibus é possível identificar uma placa que mostra a linha que ele fazia: Porto Alegre a Tramandaí.

Posando ao lado da porta do automóvel há um homem, a única pessoa retratada, o que atesta que muito provavelmente era o motorista. Ademais, também no ano de 1942, era possível encontrar anúncios dessa empresa na revista *A Gaivota*, os quais apresentavam diversas informações sobre as viagens: durante o verão as linhas eram diárias e em diversos horários de ida e volta, começando às 6 horas da manhã e se encerrando às 17 horas e trinta minutos. Ainda, a partida dos ônibus era de Porto Alegre e a linha final Torres, passando por diversas localidades durante esse percurso, cada uma com um preço diferente de passagem, com a viagem de Porto Alegre a Tramandaí custando Cr\$ 18.000 (*A Gaivota*, 1942, p. 53).

Figura 4 - Ônibus da Transportes Jaeger

Fonte: Museu Histórico Municipal Professora Abrilina Hoffmeister.

Na segunda fotografia também é possível identificar o nome da empresa na lateral do ônibus, todavia, nesse registro o veículo foi captado por outro ângulo, no qual pode-se ver a sua parte traseira. Além do mais, essa fotografia foi tirada na faixa de areia da praia, ao contrário da primeira, que foi tirada em um cenário urbano, comprovando que nesse caso o ônibus já havia chegado ao seu destino. Assim como no registro anterior, esse também apresenta apenas uma pessoa: um homem usando apenas um calção de banho. Por fim, um dado importante sobre essa fotografia é a inscrição feita em sua parte inferior, que permite ler a frase “Lembrança de Tramandaí 1954”, uma vez que se trata de um cartão-postal registrado na orla da praia de Tramandaí, na qual, possivelmente, fotógrafos ofereciam seus serviços aos banhistas.

Conforme Fernandes Júnior (2002, p. 17), o cartão-postal pode ser compreendido como o primórdio da globalização por meio da imagem, promovendo a democratização fotográfica e garantindo a preservação de memórias que poderiam ter sido descartadas. Já Patrício (*apud* Franco, 2006, p. 37) defende que os cartões-postais podem ser entendidos como um tipo de “promessa da felicidade”, já que geralmente são compostos por imagens clichês que buscam alcançar novos visitantes para o lugar ali retratado. O papel que os cartões-postais exerceram na popularização do veraneio tramandaiense é extremamente importante, uma vez que eles contribuía com o desejo de estar junto ao mar. Sobre essa questão, Schossler destaca que:

A circulação de cartas, cartões-postais e fotografias com impressões das praias aumentou o desejo da beira-mar dos destinatários que sonhavam em ser remetentes no próximo verão. As imagens do mar, os banhos, o espetáculo da natureza e os relatos dos prazeres de sair da rotina, certamente foram para muitos um primeiro contato com a paisagem marítima, que se constituiu para outros em uma única experiência da beira mar. (Schossler, 2010, p. 120)

Neste mesmo contexto, a primeira fotografia da Figura 5, datada de 1955, também é um cartão-postal que retrata um ônibus na faixa de areia da praia de Tramandaí, com dois homens que não usam roupa de banho, posando ao lado do veículo enquanto alguns passageiros podem ser vistos pelas janelas laterais. Por mais que não seja possível identificar a qual empresa pertencia esse ônibus, em sua lateral está escrito a palavra “praia”, talvez um chamativo ainda maior para os veranistas que buscavam um meio de transporte para o litoral.

Figura 5 - Ônibus que levavam os veranistas a Tramandaí



Fonte: Museu Histórico Municipal Professora Abrilina Hoffmeister.

Já a segunda fotografia apresenta um ônibus da empresa Expresso Azul, fundada em 1950 pela família Glufke e, apesar de não terem sido encontradas mais informações acerca desse empreendimento, é possível que o número “seis”, presente na lateral do veículo, indique que a empresa possuía, no mínimo, seis ônibus. O registro mostra apenas o veículo, sem nenhuma pessoa em seu interior ou posando ao lado. No entanto, um detalhe chama atenção: a placa que identifica a linha do ônibus indica que ele partia de Osório, município vizinho a Tramandaí, destino final do trajeto. Essa linha de aproximadamente 22 km evidencia que, já

nos anos 1950, Tramandaí era um destino bastante procurado. Esse dado aponta uma mudança significativa no veraneio: enquanto no início do século XX os banhistas costumavam permanecer cerca de três meses na praia, a partir da metade do século passaram a optar por estadias mais curtas, como feriados, finais de semana ou até mesmo apenas um dia de passeio, como a curta viagem realizada por essa linha de ônibus permitia.

Finalmente, a Figura 6 retrata um posto de fiscalização do Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem (DAER) colocado na estrada que levava Porto Alegre ao litoral norte, no ano de 1957.

Figura 6 - Posto de fiscalização do DAER



Fonte: Museu Histórico Municipal Professora Abrilina Hoffmeister.

Nos anos 1950, com um grande aumento das viagens ao litoral, foi necessário também um aumento na fiscalização estatal nas estradas. Assim, nessa fotografia é possível visualizar uma grande fila de veículos se formando na pista, constatando o significativo número de veranistas que traçavam esse trajeto para chegar ao litoral. Por fim, o contraste desta imagem com as informações reveladas pelas fontes do início do século revela como a modernização dos veículos e das estradas influenciaram diretamente no aumento do número de veranistas que se deslocavam às praias gaúchas.

Considerações finais

Este trabalho teve como objetivo analisar a modernização das viagens de veranistas a Tramandaí entre os anos de 1900 e 1960, através de registros fotográficos produzidos neste

período. As fotografias aqui examinadas não foram entendidas como uma reprodução fiel do passado (Paiva, 2002, p. 19), mas sim como uma escolha, dentro de inúmeras outras possíveis, daquilo que seria ou não eternizado pela lente do fotógrafo (Mauad, 2005, p. 136). Deste modo, a escolha de fotografar meios de transporte, etapas das viagens, intercorrências das estradas, etc., mostra que não era apenas o encontro com o mar que despertava o desejo de eternização dos veranistas. Sendo os registros fotográficos uma prova de que as viagens realmente aconteceram, muitas vezes compondo álbuns que seriam exibidos para familiares e amigos ao retornarem às suas cidades natais, havia o interesse de registrar também como era a jornada até o litoral. Outrossim, em um momento em que tanto o acesso às viagens quanto a veículos era extremamente limitado e reservado apenas a classes sociais elevadas, as fotografias também eram uma maneira de ostentar esse poder aquisitivo.

Para além, os meios de transporte podem ser entendidos como um elo entre o desejo pelo mar e sua realização. Tendo em vista que, em sua maioria, os veranistas que se dirigiam a Tramandaí provinham de Porto Alegre e da sua região metropolitana, compreender seus deslocamentos entre as cidades de origem e o litoral é fundamental para também se compreender como ocorreu o desenvolvimento do veraneio tramandaiense.

Logo, a modernização dos veículos e das estradas anda de mãos dadas com a modernização do próprio veraneio, desde os carros-de-boi que transportavam os veranistas que passavam meses isolados no litoral até os carros e ônibus que permitiram viagens mais rápidas tanto para os veranistas que ficavam a temporada toda no litoral, quando para os que agora podiam ficar apenas por um feriado e/ou final de semana.

Fontes

Acervo fotográfico do Museu Histórico Municipal Professora Abrilina Hoffmeister.

A Gaivota, 1929⁸.

A Gaivota, 1930.

A Gaivota, 1942.

Correio do Povo, 5 de janeiro de 1922⁹.

Referências

BOOTH, Rodrigo. Turismo, panamericanismo e ingeniería civil. La construcción del camino escénico entre Viña del Mar y Concón (1917-1931). **Historia**, v. 47, n. 2, p. 277-311, jul./dez.

⁸ Todos os exemplares foram pesquisados no acervo do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul.

⁹ Todos os exemplares foram pesquisados no acervo do Núcleo de Pesquisa em História da Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

2014. Disponível em: <<https://www.scielo.cl/pdf/historia/v47n2/art01.pdf>>. Acesso em: 30 out. 2025.

BOYER, Marc. El turismo en Europa, de la Edad Moderna al siglo XX. **Historia Contemporánea**, n. 25, p. 13-31, 2002. Disponível em: <<https://addi.ehu.es/handle/10810/37938>>. Acesso em: 30 out. 2025.

BRIZ, Maria da Graça. Vilegiatura balnear – Imagem ideal / Imagem real. **Revista do IHA**, v. 3, p. 254–267, 2007. Disponível em: <<https://run.unl.pt/handle/10362/12546>>. Acessado em: 01 fev. 2024.

CALANCA, Daniela. **História social da Moda**. Tradução Renato Ambrosio. São Paulo: Editora SENAC São Paulo, 2008.

CORBIN, Alain. **Território do Vazio: a praia e o imaginário ocidental**. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

FERNANDES JÚNIOR, Rubens. **Postaes do Brazil**. São Paulo: Metalivros, 2002.

FRANCO, Patrícia dos Santos. Cartões-postais: fragmentos de lugares, pessoas e de percepções. **Métis: História & Cultura**, v. 5, n. 9, p. 25-62, jan./jun. 2006. Disponível em: <<https://sou.ucs.br/etc/revistas/index.php/metis/article/view/782/546>>. Acessado em: 14 fev. 2025.

FREITAS, Joana Gaspar de. O litoral português, percepções e transformações na época contemporânea: de espaço natural a território humanizado. **Revista da Gestão Costeira Integrada**, v. 7, n. 2, p. 105-115, 2007. Disponível em: <<http://www.aprh.pt/rgci/>>. Acessado em: 04 fev. 2024.

KOSSOY, Boris. **Realidades e Ficções na Trama Fotográfica**. 3. ed. São Paulo: Ateliê Editorial, 2002.

LEITE, Miriam. **Retratos de família: Leitura da fotografia histórica**. São Paulo: EDUSP, 1993.

MACHADO JÚNIOR, Cláudio de Sá. **Fotografias e códigos culturais: representações da sociabilidade carioca pelas imagens da revista Careta (1919-1922)**. 2006. 145 f. Dissertação (Mestrado em História) – Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2006.

MAUAD, Ana Maria. Na mira do olhar: um exercício de análise da fotografia nas revistas ilustradas cariocas, na primeira metade do século XX. **Anais do Museu Paulista**, São Paulo, v. 13, n. 1, p. 133-174, jan./jun. 2005. Disponível em: <<https://www.revistas.usp.br/anaismp/article/view/5417>>. Acessado em: 27 abr. 2025.

MAUAD, Ana Maria. **Poses e flagrantes**. Ensaios sobre história e fotografia. Niterói: EDUFF, 2008.

PAIVA, Eduardo França. **História & imagens**. Belo Horizonte: Autêntica, 2002.

ROQUETTE-PINTO, Edgard. Relatório da excursão ao litoral e à região das lagoas do Rio Grande do Sul. In: WITT, Marcos (org.). **Fontes litorâneas: escritos sobre o Litoral Norte do Rio Grande do Sul**. 1. ed. São Leopoldo: Oikos e UNISINOS, 2012, p. 99-132.

SCHOSSLER, Joana Carolina. “**As nossas praias**”: os primórdios da vilegiatura marítima no Rio Grande do Sul (1900 – 1950). 2010. Dissertação (Mestrado em História) – Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2010.

SOARES, Leda Saraiva; PURPER, Sonia. **Tramandaí: terra e gente**. Tramandaí: AGE, 1985.