



Vol 8, Nº 18 (junio / junho 2015)

A INDUSTRIALIZAÇÃO E O DESENVOLVIMENTO DO TURISMO NO BRASIL: DA EXPANSÃO CAFEIEIRA À POLÍTICA VARGUISTA

Priscyla Christine Hammerl –

priscylahammerl@gmail.com¹

Rogério Leandro Lima da Silveira –

rlls@unisc.br²

Jordão Benetti –

jordaobenetti@gmail.com³

Resumo

O presente artigo traz reflexões acerca das teorias econômicas sobre o início da industrialização no Brasil e sua relação com o desenvolvimento do turismo. Trazendo à discussão o período anterior a 1930 e as contribuições da expansão do café para uma mudança na conjuntura das viagens nacionais e o início de uma consolidação de uma estrutura de serviços voltados ao turismo, os fatos históricos também nos remetem às mudanças nas relações de trabalho decorrentes da industrialização e ao início de uma política nacional de turismo no Brasil industrial no período pós-1930. Conclui-se que o período nacional-desenvolvimentista varguista apresenta importantes mudanças na popularização do turismo no país.

Palavras-chave: Turismo. Industrialização. História. Teorias Econômicas

Abstract

This article presents reflections on the economic theories about the beginning of industrialization in Brazil and its relation to the development of tourism. Bringing the discussion period before 1930 and the contributions of the expansion of coffee for a change in the situation of domestic travel and the beginning of a consolidation of a service geared to tourism, the historical facts we also refer to changes in labor relations arising industrialization and the beginning of a national policy for tourism industry in Brazil in the period post 1930. It is concluded that the national-developmental period Vargas presents important changes in popularizing tourism in the country.

¹ Doutoranda em Desenvolvimento Regional (UNISC). Mestre em Hospitalidade (UAM). Docente do Instituto Federal Farroupilha.

² Mestre e Doutor em Geografia Humana pela Universidade Federal de Santa Catarina. Professor titular e pesquisador no Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional da Universidade de Santa Cruz do Sul.

³ Mestrando em Desenvolvimento Regional (UNISC). Graduado em Gestão Pública (UNINTER).

Keywords: tourism. Industrialization. History. Economic Theories

Resumen

Este artículo presenta reflexiones sobre las teorías económicas sobre el inicio de la industrialización en Brasil y su relación con el desarrollo del turismo. Con lo que el período de discusión antes de 1930 y las contribuciones de la expansión del café para un cambio en la situación de desplazamiento interno y el comienzo de la consolidación de un servicio orientado al turismo, los hechos históricos que también se refieren a los cambios en las relaciones laborales que surjan industrialización y el inicio de una política nacional para la industria del turismo en Brasil en el período posterior a 1930. Se concluye que los Vargas período nacional-desarrollistas presenta cambios importantes en la popularización del turismo en el país.

Palabras clave: el turismo. Industrialización. Historia. Teorías Económicas

1. Introdução

O presente trabalho procura incorporar um dos recentes debates historiográficos acerca do desenvolvimento do turismo no Brasil à análise do processo político e econômico brasileiro durante o período de 1930 a 1945. O período escolhido é marcado por mudanças significativas que contribuíram para o surgimento da industrialização.

A industrialização, por sua vez, marca a modernidade, movimento que se traduz como um processo de mudanças sociais e comportamentais, sendo compreendida como uma nova visão de mundo em que a racionalidade técnica, o progresso da ciência e os ideais de liberdade do indivíduo contribuem com a construção de novos espaços, transformando rapidamente as cidades e produzindo mudanças mentais e comportamentais dos seus habitantes, proporcionando o desejo de sair do espaço privado doméstico para usufruir das novas sociabilidades cidadinas advindas dos tempos de modernidade (GUIMARÃES, 2012).

O usufruto dos automóveis, dos passeios públicos, das estâncias termais, dos cinemas, das casas noturnas, dos locais de desporto e o turismo são expressões que resumem a vida cotidiana moderna. O turismo (estimulado pelo paradigma industrial) também auxiliou no desenvolvimento de meios de hospedagem, transportes, assim como os meios de comunicação em massa.

Todas estas expressões que caracterizam o início da atividade turística no Brasil, a exemplo da “revolução turística” decorrente da Revolução Industrial europeia (BOYER, 2003), são produtos de uma conjuntura econômica que inspira diversas teorias acerca da temática. O questionamento sobre os fatores que levaram à industrialização no Brasil e suas principais contribuições para o desenvolvimento turístico nacional fomentaram múltiplas teorias, as quais se pretendem expor e analisar neste trabalho.

Para tanto, se inicia a reflexão expondo as teorias econômicas que buscam explicar o início da industrialização no Brasil, sendo estas divididas em análises que referenciam o período anterior e posterior a 1930. Após isso, apresentam-se as principais mudanças advindas do processo industrial no período e expansão cafeeira bem como na era Vargas,

verificando quais destas transformações contribuíram para a organização da atividade turística nacional.

2. A industrialização no Brasil: reflexões econômicas acerca da temática

Quando se inicia a industrialização no Brasil? A delimitação espaço-temporal desse fato é difícil tanto para historiadores quanto para economistas. As divergências acerca do marco teórico, bem como dos acontecimentos que possibilitaram tal advento dividem-se basicamente em duas correntes. Aqueles que referenciam a industrialização no período anterior a 1930, tendo como apoio o crescimento do setor exportador (resultante principalmente da expansão do café), e aqueles que referenciam a industrialização como advento posterior a 1930, tendo como apoio para tal constatação, dentre outras concepções, o início da indústria de substituição.

Mas há de se destacar que tais explicações não são as únicas nem tampouco consensuais com as demais. A multiplicidade de ideias no que tange a este período histórico são mais amplas, tendo originado mais de uma hipótese explicativa sobre o assunto e diferentes correntes teóricas. Suzigan (1986) divide-as em quatro interpretações, a saber: a teoria dos choques adversos, a teoria da industrialização liderada pela expansão das exportações, a teoria do capitalismo tardio e, por fim, a teoria da industrialização intencionalmente promovida por políticas de governo. Para melhor compreender cada uma delas, optou-se por estudá-las separadamente.

A teoria dos choques adversos, segundo Suzigan (1986), se divide dentre duas versões: uma de aplicação geral (também conhecida como versão extrema) que considera que quando há um choque adverso (uma crise econômica, guerras, etc.) o setor externo da economia aumenta os preços e põe dificuldades às importações, levando à economia interna a realizar atividades de substituições de importações, e a segunda versão, pautada nas ideias de Furtado e Tavares, que restringe esse mesmo processo aos efeitos de dois choques específicos: a crise do café e a Grande Depressão dos anos 30. Uma crítica que se faz a esta linha teórica, é que subestima o desenvolvimento industrial ocorrido antes de 1930.

Já a teoria da industrialização liderada pela expansão das exportações, também nomeada de teoria da complementaridade (assim classificada por Versian e Versiani, data ao período anterior a 1930. Nesta versão, considera-se que a indústria se desenvolveu durante os períodos de bom desempenho de exportação e retardou nos períodos de mau desempenho, mas há de se considerar que dentro dessa linha teórica também há contradições. Alguns autores concentram suas diretrizes teóricas afirmando que os programas de valorização do café distorceram as taxas relativas ao setor exportador atrasando o desenvolvimento industrial brasileiro.

Já outros autores acreditam que o desenvolvimento industrial no Brasil não necessitou dos choques externos para crescer, pois estava intrinsecamente apoiado no setor exportador, o

que favoreceu os meios de importação de insumos industriais e os recursos para o desenvolvimento da infra-estrutura, além de promover o crescimento da renda interna e a consolidação de um mercado interno para produtos manufaturados (SUZIGAN, 1986).

Com objetivo de verificar como ocorreu a industrialização brasileira antes de 1930 e contribuir com o debate teórico acerca desta questão, Versian e Versiani realizaram um estudo que examinou a evolução da indústria têxtil nesse período, apontando São Paulo e Rio de Janeiro como locais em que este setor mais se desenvolveu tanto no período anterior, quanto durante a guerra. O que se observa é que essas grandes indústrias (propostas por grandes agricultores e depois compradas por importadores, sobretudo imigrantes) não se limitavam a capacidade produtiva de apenas um produto, mas os diversificavam (ampliavam a identidade da empresa), além de aproveitar os períodos produtivos para renovar o maquinário. Desta forma, as épocas de crise só o foram para aqueles que não estavam preparados.

Ainda segundo os autores, não se pode esquecer que as políticas protecionistas também foram fundamentais nesse processo. Se não fossem as taxas de proteção cambial, dificilmente todo este processo teria ocorrido. Sendo assim, os autores concluem que as teorias do choques adversos e da complementaridade parecem incompletas.

Acrescenta-se a estas duas, segundo Suzigan (1986), a interpretação baseada no desenvolvimento do capitalismo no Brasil. Esta versão, leva em consideração que a industrialização aconteceu junto com a expansão cafeeira e sua decorrente acumulação de capital. Mas não se deve confundir essa teoria com a teoria da complementaridade, pois esta se difere da anterior por afirmar que ao mesmo tempo em que a expansão cafeeira fomentava o crescimento industrial, também o limitava. Esta linha sugere o crescimento industrial “como primordialmente um resultado do processo de acumulação de capital no setor agrícola exportador, o qual, por sua vez, depende da procura externa” (SUZIGAN, 1986, p.33).

Dessa forma, as principais indústrias que se estabeleceram neste período foram as de bens de consumo, sendo que a procura de bens de capital era dirigida aos países centrais, impedindo assim, o desenvolvimento da produção de bens de capital internamente. Em razão disso, o crescimento industrial é considerado como retardatário, pois conforme afirmam Melo (1982) e Silva (1986), estaria subordinado à acumulação internacional de capital, traduzindo-se como um movimento não-linear.

Mas há de se considerar que a apesar do capital industrial ser afetado negativamente nos períodos de crise em razão de sua não autonomia em relação ao mercado internacional, à medida que a proteção do mercado interno aumenta (motivada pela redução da capacidade de importação), a produção industrial se recupera. Segundo Suzigan (1986), os efeitos da política econômica sobre a indústria, dentre os quais se destaca a tarifa aduaneira e taxa de câmbio de proteção ao café, se tornaram importantes fontes de receita para o governo, beneficiando indiretamente a indústria interna pela queda do preço do café.

Contudo, tais perspectivas envoltas na teoria da industrialização sob a ótica do capitalismo tardio são passíveis de algumas críticas. A não linearidade entre a expansão da exportação de café apresenta alguns pontos de discussão. Esta proposição aparece como clara após 1930, contudo, no período anterior apresenta-se como argumento discutível. Suzigan (1986, p.37) divide esta análise em duas concepções. Ao se observar este período sob a ótica dos investimentos, pode-se afirmar que este foi linear, pois conforme o crescimento ou declínio do setor exportador havia igual ascendência ou crise do investimento industrial. Já no que concerne à produção, o autor afirma que não se tem dados suficientes sobre este período, havendo apenas evidências qualitativas que sugerem que a produção industrial era afetada de forma negativa pela crise do setor exportador.

Já no que se refere à diversificação da produção industrial, o autor contra argumenta que a produção não era tão concentrada em bens de consumo como afirmado anteriormente. “Insumos para o setor agrícola-exportador também já eram produzidos numa escala significativa e mesmo antes da I Guerra Mundial já havia ocorrido alguma diversificação para produção de insumos para o incipiente setor industrial” (SUZIGAN, 1986, p.38). Dessa forma, nos anos de 1920 já se tem uma ampla diversificação da produção industrial.

Essa diversificação, contudo, é encorajada pelos governos federais e estaduais, que tiveram grande importância política no desenvolvimento industrial, fato que fomentou a quarta interpretação teórica proposta por Suzigan e por Versiani e Versiani. Nesta lógica argumenta-se que o Estado desempenhou um papel positivo na promoção do desenvolvimento industrial no período anterior a 1930, através da proteção tarifária, incentivos e subsídios.

Por outro lado, assim como as demais interpretações, esta linha teórica também apresenta algumas críticas. Nesta lógica, afirma-se que a concessão de incentivos e subsídios sempre foi esporádica e não sistemática. “A partir da I Guerra, o Estado começou a estimular deliberadamente o desenvolvimento de algumas indústrias específicas, mas não o desenvolvimento industrial de modo geral” (SUZIGAN, 1986, p.44). O autor ainda afirma que as políticas governamentais não foram anti-industrialistas, no período primário-exportador, mas foi a escassez de insumos e matérias primas durante a Primeira Guerra que estimulou a maior participação do Estado na industrialização.

Como se pode observar, as quatro interpretações propostas pelas diferentes correntes teóricas são complementares entre si. Apesar das divergências internas pertinentes a cada interpretação, bem como as análises críticas propostas pelos autores, algumas das abordagens aqui apresentadas são relevantes para a compreensão do contexto histórico sobre o desenvolvimento do turismo que se pretende estudar. A primeira perspectiva a ser analisar é a industrialização no período anterior a 1930. As principais características que envolvem este período compreendem as teorias que creditam às transformações do modo de produção mercantil para o capitalista.

A atenção ao período de acumulação do capital industrial dentre 1880 e 1920, mesmo que imerso na discussão sobre a linearidade ou não da expansão das exportações de café e expansão da indústria, trata-se de um episódio que nos chama a atenção sob a ótica do desenvolvimento do turismo. Assim como nas teorias econômicas, trata-se de um período também pouco observado pelos pesquisadores desta área. A relação entre a expansão cafeeira, os avanços decorrentes do capital industrial que se iniciava e o turismo, também lançam olhares sobre a modificação de cidades paulistas e cariocas e os novos comportamentos relacionados às viagens e, posteriormente, o turismo. Para melhor compreender esse período e as perspectivas históricas que abarca, vamos explorá-lo no item a seguir.

3. São Paulo e Rio de Janeiro: as mudanças nas viagens e a conjuntura do turismo brasileiro em seu primeiro ciclo

A riqueza proporcionada pelo café acentuou um desenvolvimento urbano que já vinha se desdobrando desde a vinda da família real ao Brasil. O Rio de Janeiro, por sua vez, não abrigava apenas a Corte portuguesa, mas também os atacadistas de artigos importados que movimentavam o porto fluminense. A expansão do café em terras cariocas aprimora a urbanização de uma cidade já em crescimento, e o enriquecimento dos fazendeiros desse período promove, em conjunto com os avanços dos transportes, um novo comportamento de viagem. Mudanças notadas não apenas no Rio de Janeiro, mas também em São Paulo. Os barões paulistas do café também se inserem na nova sistemática caracterizada pela expansão da atividade exportadora e, em conjunto, os avanços trazidos pela modernização.

O principal marco tecnológico advindo das transformações decorrentes da expansão cafeeira está a construção das estradas de ferro. Em razão da onerosidade do transporte de tração animal, das péssimas condições da estrada de rodagem (que ocasionavam a perda da produção), bem como em razão do crescimento da produção cafeeira, os investimentos na implementação de ferrovias tornaram-se a alternativa mais viável para escoamento do cultivo.

Contudo, as ferrovias não representam apenas investimentos justificados pelo viés econômico. Trata-se também de uma iniciativa pública que visa integrar diferentes localidades, aproximando cidades interioranas, onde se localizava as maiores produções, dos centros políticos e econômicos, garantido assim, a realização do projeto de nação vislumbrando pelas elites brasileiras. (VIEIRA, 2010). Dessa forma, foi justamente por meio dos incentivos financeiros advindos da produção cafeeira que se teve um aumento da malha ferroviária nos grandes centros de produção se destacando Rio de Janeiro e São Paulo, como aponta Carvalho (2007, s.n):

Este foi o caso das estradas de ferro Paulista, Mogiana e Sorocabana, que foram organizadas e financiadas pelos grandes cafeicultores paulistas e seus aliados no comércio e governos locais; além das pequenas ferrovias que surgiram na década de 1890, construídas para atender aos interesses de grandes fazendeiros, pois

as mesmas passavam na frente de suas terras, sendo verdadeiras “cata-café”.

Com o acesso a diferentes localidades realizado em menor tempo, nota-se não apenas a mudança nos padrões de deslocamento (viagens), mas também na mobilidade e fixação da população nos centros urbanos. Um aumento na demografia das zonas atingidas pela malha ferroviária é constatado. Na capital paulista, famílias inteiras de comerciantes mudam-se do interior para o centro urbano. Com a construção da São Paulo *Railway*, primeiramente ligando São Paulo a Santos em 1866, e no ano seguinte atingindo Jundiaí, aumentou as funções urbanas da capital. “Proliferam-se estabelecimentos comerciais e industriais, artífices, operários, profissionais qualificados e imigrantes” (PIRES, 2001, p.72).

A criatividade cafeeira, contudo, não se restringe ao desenvolvimento ferroviário. Além das contribuições da tecnologia de transportes e as decorrentes transformações urbanas, os cafeicultores também inovam em outro gênero da técnica: a substituição da mão de obra escrava para a mão de obra livre. Período marcado como inserção do capitalismo no Brasil, esta transição para o trabalho assalariado via imigrantes tem implicações relevantes no processo de industrialização nacional e, por conseguinte, nas organizações urbanas.

Essa nova divisão do trabalho permite, em conjunto com outros fatores, o surgimento de outras indústrias, financiadas com o dinheiro do café e construídas antes da Primeira Guerra Mundial. Neste processo se “incluíam fábricas de enlatamento de carnes, curtumes, moinhos de milho e de mandioca, serrarias, fábricas de cal e de cimento, de fornos para tijolos, de tubos de cerâmica e vidrarias”. Todavia, também havia grande interesse por parte dos cafeicultores pelas benfeitorias urbanas. “Constituíram-se companhias para fornecer energia elétrica, bondes, serviços de água, telefones e para empreender pretensiosas construções públicas”. (DEAN, 1971 in TOLEDO, 2011, p.1363).

Em conjunto com estas transformações no espaço urbano e com a vinda de estrangeiros ao país, complementarmente, os meios de hospedagem, que até então eram restritos às estalagens para os viajantes a cavalo e às casas alugadas para hospedagem, passam a ganhar uma estrutura similar às encontradas em meios de hospedagem europeus. Em 1842, “o hotel Pharoux, no Rio de Janeiro, inaugura sua casa de banhos aberta ao público, utilizando água encanada do chafariz do largo do Paço, uma novidade para a época (TRIGO, 2000, p.153)”. Em 1908, é inaugurado, também no Rio de Janeiro, o hotel Avenida. “Com 220 quartos era o maior do Brasil (TRIGO, 2000, p.154)”.

Em São Paulo, a partir de 1870 começam a aparecer os primeiros estabelecimentos dignos dessa denominação. Em 1885, o Almanaque *da Província de São Paulo* “registra a existência de nove hotéis na cidade (Brasil-Itália, Fasoli, Boa Vista, Provenceau, Albion, hotel das Famílias, Bristol, Suíço e pensão Morais)” (TRIGO, 2000, p.154). Esses novos empreendimentos no ramo da hotelaria não são meros acasos. As novas aglomerações urbanas, o movimento de estrangeiros em solo nacional, bem como os deslocamentos de

brasileiros entre diferentes cidades dentro do próprio país, facilitada pelos avanços nos transportes, modificam o cenário brasileiro e abrem oportunidades de investimentos em um setor até então praticamente inexistente no Brasil: o setor de serviços turísticos.

Segundo os estudos de Guimarães (2012, p.34), a palavra turismo, assim grafada em língua portuguesa, chegou até nós indiretamente a partir da palavra francesa —*tour*. A presença dos ingleses no Brasil, a partir da segunda metade do século XIX, com o aumento do comércio e a instalação de empresas e capitais britânicos, proporcionou intenso contato com a cultura britânica, a começar pelos portos. Ainda segundo a autora:

Novos costumes e aspirações modernas foram introduzidos, dentre eles o gosto pelos esportes bretões, como o críquete, o golfe e o futebol, assim como o desejo de viajar por —turismo, expressão tomada de empréstimo junto aos franceses e adaptada pelos ingleses (*tourism, tourist*), e por meio deles incorporadas pelos dois países vizinhos da América do Sul (Brasil e Argentina).

A busca por viagens “de turismo” no Brasil inicia-se com pequenos grupos sociais, caracterizados como uma burguesia cafeeira e industrial que se instaurava. As viagens “por turismo” se dão não apenas a países europeus, onde o turismo já se encontra consolidado desde a I Revolução Industrial, mas também em solo nacional.

Em São Paulo, por exemplo, em fins do século XIX, na cidade de Santos, o balneário da cidade foi organizado pela Companhia Balneária da Ilha de Santo Amaro, e fazia parte de um plano de urbanização na localidade ligado aos empresários de sucesso e produtores de café. O projeto do empreendimento balnear da cidade se assemelhava aos empreendimentos turísticos norte-americanos. O plano urbanístico incluía grande hotel, linha férrea, casas residenciais em modelo chalé, pavilhão para banhos e cabines móveis, importadas dos Estados Unidos (SCHOSSLER, 2010).

A demanda era crescente não apenas nas cidades balneárias. A associação entre as férias e os locais afastados dos centros urbanos, da indústria e da produtividade, levam à criação de centros de consumo aliados à natureza e ao isolamento. “As estações termais brasileiras desenvolveram-se igualmente, com a edificação de estabelecimentos vocacionados para práticas lúdicas, onde se destacavam os cassinos contíguos aos balneários (QUINTELA, 2004, p.254)”.

São exemplos Petrópolis, cujo fluxo aumentou “principalmente a partir de 1860, quando foi construída a estrada de ferro Rio-Petrópolis (REJOWSKI, 2002, p.121)” e Campos do Jordão, consolidada a partir da criação da Estrada de Ferro de Campos do Jordão (EFCJ) em 1912. Esses são destinos para a convalescença de fracos, debilitados pelo clima ardente, fatigados pelas preocupações dos grandes centros urbanos.

Seguindo a mesma lógica, as estâncias logo se renderam também às atividades, estruturas e serviços ligados ao lazer. Durante as primeiras décadas do século XX, o cassinismo, predominante nas estâncias brasileiras, colabora com a criação e desenvolvimento do hotel Quitandinha, em Petrópolis (Rio de Janeiro), e do Grande Hotel, em Campos do Jordão (São Paulo), ambos famosos pelo jogo.

Dessa maneira, verifica-se que a expansão cafeeira e a industrialização, em conjunto com a formação de uma nova classe social, melhorias urbanas, avanços no transporte e maximização dos contatos com novos hábitos culturais provenientes do encontro com estrangeiros, inauguram os primeiros passos da atividade turística nacional, com a inserção do vocábulo em nossa língua vernácula, com a construção de meios de hospedagem aos moldes internacionais e com a consolidação de destinos de lazer. Contudo, apesar dos desdobramentos iniciados no século XIX, é partir do século XX que temos os maiores avanços no setor.

Com as novas descobertas na área da saúde, tecnologia, transportes e comunicação, iniciam-se um movimento de modernização no turismo brasileiro. A inauguração do Hotel Copacabana Palace e a fundação do *Touring Club* do Brasil, com a denominação de Sociedade Brasileira de Turismo, em 1923, marcam as transformações no desenvolvimento da atividade.

Os atrativos turísticos começam a ganhar corpo e visibilidade. Os guias turísticos apresentam não só o Rio de Janeiro, mas também outras grandes cidades brasileiras, como São Paulo e Ouro Preto. O guia *Rio de Janeiro e seus arredores*, publicado em 1928 pela Sociedade Anônima de viagens internacionais (uma das primeiras agências de turismo do Rio de Janeiro), cita atrativos turísticos concentrados na Avenida Rio Branco, Rua do Ouvidor e Praça XV, destacando os jardins, estátuas e chafarizes, bem como as praias (VELHO, 2006, p.11).

O *Touring Club* Brasil, criado em virtude das inúmeras expressões cívicas que se seguiram às comemorações do Centenário da Independência do Brasil, começa a divulgar os recursos turísticos do país e a reverter a "monomania de Europa" que dominava as elites brasileiras (TOURING, 2010). A necessidade de divulgação das viagens no âmbito nacional também ocorre em razão das dificuldades de se realizar as clássicas viagens à Europa em razão da Primeira Guerra Mundial.

Por volta de 1920, em Minas Gerais, verificou-se o apogeu dos Circuitos das Águas. "A ligação entre as cidades do Circuito pelas rodovias e ferrovias facilitou a afluência acentuada de turista, o que se refletiu de imediato nas economias locais, fazendo crescer o número de hotéis e pensões (SILVA JÚNIOR, 2004, p.40)".

Mas há de destacar que estas atividades, fomentadas e apreciadas inicialmente pela elite cafeeira e industrial brasileira, tronam-se, ainda que vagarosamente, acessível a uma

maior parte da população. O início do turismo de massa, a exemplo do ocorrido na Europa, pós revoluções operárias, também é observado no Brasil. A partir de meados do século XX, as viagens para as estações balneares ganhou novos adeptos. O advento das férias remuneradas favoreceu o lazer da classe trabalhadora, ampliando a procura pelas praias. A partir de então, a demanda cresceu e os serviços passaram a exigir mais investimentos. “Ao mesmo tempo, aumentou a pressão junto aos poderes públicos para intervenção mais consequente, em termos de expansão e melhoria da infraestrutura e dos serviços básicos nas praias balneárias (CORREA, 2012, p.178)”, além de outros recursos de lazer instalados em espaços citadinos. Estas mudanças são observadas, sobretudo, no período Vargas. Momento em que se encontra pela primeira vez uma política nacional para o turismo no Brasil, trata-se de um período a ser cuidadosamente explorado.

4. O Brasil industrial pós 1930: a economia da Era Vargas e o início de uma política de turismo

Como já apresentado nas reflexões históricas e econômicas sobre as teorias em relação a industrialização no Brasil, o período pós 1930 traz os maiores avanços no que concerne à consolidação da indústria. A diversificação dos produtos manufaturados produzidos em solo nacional, o desempenho do Estado como estimulador de políticas que (de forma interessada ou não) fomentavam a industrialização, são alguns dos fatores que se desdobram na formação de uma conjuntura econômica propícia ao desenvolvimento da atividade turística.

A ascensão de Vargas ao poder é marcada pelo momento de “choques adversos”. A quebra da Bolsa de Nova York em 1929, e o fim do modelo econômico de Adam Smith (*laissez faire*) caracterizam a crise econômica geral. O Brasil foi especialmente afetado devido à exportação do café. Afora as já conhecidas e desgastadas políticas visando auxiliar este setor, este período de crise econômica, aliado às políticas varguistas, também é reconhecido pelo crescimento expressivo da indústria nacional, principalmente nos setores menos sofisticados como têxteis e processamento de alimentos.

Os anos de 1930 favorecem, portanto, a indústria de substituição de importações, ao qual passaríamos a produzir muitos produtos que anteriormente eram importados. “Além de restringir importações o governo foi obrigado a reduzir ao mínimo as remessas de lucros das empresas estrangeiras e recusar o pagamento de parte substancial da dívida junto aos banqueiros internacionais” (NEUBERGUER, 2004, p.70). Com o aumento do valor dos produtos exportados e redução forçosa das importações, ainda segundo o autor, nesse mesmo período (até 1939), a indústria cresceu 125%. Com o crescimento da industrial, inicia-se um ciclo de avanços nas leis trabalhistas, que em consonância com o desenvolvimento de “destinos de lazer”, ampliam o direito de todos ao ócio turístico.

As mudanças políticas que acompanharam o mandato de Vargas foram de grande relevância para o desenvolvimento e popularização do turismo no país. Vargas fez

investimentos significativos na área social. Em 1930, foram criados dois ministérios. Um foi o Ministério da Educação e Saúde Pública e o outro foi o Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio, que anos mais tarde (década de 1960) viria a ter uma Divisão de Turismo.

Entre 1931 e 1934 ocorreram as maiores mudanças em relação às leis que regulamentavam o trabalho. Foram essas mudanças na legislação que, dentre outros fatores, possibilitaram a popularização do turismo no Brasil, a exemplo do que ocorreu nos países europeus com as revoluções operárias como visto anteriormente. A jornada de trabalho fixada em oito horas, a instituição da carteira de trabalho, o direito a pensões e aposentadorias e a adoção de uma lei de férias, são alguns dos exemplos presentes na Constituição de 1934 que representaram avanços importantes para a população brasileira. Com maior tempo livre, remuneração durante as férias e a crescente industrialização no país (que possibilitava maior acesso ao mercado de trabalho, uma vez que o governo exigia a presença de empregados nacionais⁴), uma maior parcela da população pôde começar a viajar.

O processo de popularização do turismo, evidentemente, não ocorreu tão logo foram realizadas as mudanças na legislação. Embora as transformações avançassem em sentido favorável ao turismo, não existia até aquele momento políticas nacionais concretas para o seu desenvolvimento. Observa-se, ainda assim, de 1929 a 1939, o desenvolvimento no transporte aéreo e terrestre, indicando o aumento no número de viagens:

O número de companhias aéreas aumentou de quatro (com 51 aeroplanos perfazendo 1.476 voos, com 3.651 passageiros) para nove (72 aviões que decolaram 7.900 vezes, com 63.423 passageiros) [...] Não só as viagens aéreas se intensificaram, mas também as rodoviárias, pois em 1939, o Brasil já possuía uma frota de 111.832 automóveis, 5.893 ônibus e 63.079 caminhões (PAIXÃO, 2013, s.n).

O crescimento no setor de transportes, aliado às mudanças na legislação trabalhistas, configuraram no cenário ideal para o crescimento da atividade turística no país. As primeiras iniciativas durante o Governo Vargas para divulgação da atividade turística podem ser constatadas na ação de concepção do livro *Obra getuliana*, idealizada em 1938 por Gustavo Capanema, Ministro da Educação. Criado com o objetivo de consolidar o momento político que se instaurava - nacionalista, populista e centralizador - o livro que apresentava basicamente fotografias, pretendia “disciplinar o olhar” de uma nação trabalhadora, modelando uma imagem de um Brasil moderno e um modelo cívico a ser seguido, como esclarecem Jaguaribe e Lissovski (2006, p.90):

No intuito de tornar visível a modernização do Brasil após a revolução de 1930, o livro foi implicitamente concebido como uma “pedagogia

⁴ Em qualquer estabelecimento comercial ou industrial era exigida a presença de 2/3 de empregados nacionais. O Governo buscava nacionalizar o trabalho (PANDOLFI, 2003).

do olhar”, endossando a crença modernista na capacidade educativa da fotografia...

Dentre as imagens produzidas para a concepção do livro, estão algumas fotos de atrativos turísticos brasileiros. Tais fotos, que datam de 1938 a 1945, apresentam pontos turísticos brasileiros de Recife/PE, Rio de Janeiro, Poços de Caldas/MG, São Lourenço/ MG e Bahia. Segundo informações presentes no site (<http://cpdoc.fgv.br>) do Centro de Pesquisas e Documentação de História Contemporânea da Fundação Getúlio Vargas (CPDOC/FGV), local onde as fotografias encontram-se catalogadas, as mesmas não chegaram a ser publicadas na *Obra getuliana*. Contudo, o acervo sob o título “aspectos dos pontos turísticos brasileiros”, que ilustra os atrativos naturais e históricos brasileiros, tais como praias, igrejas e fontes dos locais acima citados, representa uma das primeiras tentativas de divulgação impressa do turismo no âmbito nacional.

Porém, é em 1939, com a criação do Departamento de Imprensa e Propaganda (DIP), que o Poder Público inaugura a iniciativa de organização do turismo nacional. Sob direção geral de Lourival Fontes, o DIP foi criado com o objetivo de organizar todos os serviços de propaganda e publicidade dos ministérios e departamentos da administração pública federal. “Com o DIP, o governo tinha todo o poder sobre os meios de comunicação, e o domínio estatal, através do controle de informações de qualquer ação contrária por parte de políticos, divergentes comunistas, diretores de veículos de comunicação” (AMARAL, 2002, s.n). O DIP contava com cinco divisões: Imprensa, Cinema, Teatro, Rádio, Divulgação e Turismo.

Segundo Santos Filho (2008), a Divisão de Turismo foi criada em virtude da insistência de Alzira Vargas, filha e secretária particular de Getúlio Vargas. Em fevereiro de 1938, Alzira e sua mãe, Darcy, foram a Poços de Caldas, esperar pelo Presidente que chegaria no fim de março para um pequeno descanso. Nesse meio tempo, Alzira foi convidada pelo prefeito da cidade a visitar seu gabinete, sendo que neste encontro o mesmo argumenta sobre a necessidade de investir no turismo brasileiro, alegando que a atividade representava uma excelente fonte de renda para o país.

Mostraram-se mapas, folhetos, relatórios, estatísticas, estudos para me provar que o Brasil estava perdendo uma fonte de renda excepcional, por falta de organização turística. Pediram-me que sugerisse ao Patrão, com máxima urgência, a criação de um organismo que se dedicasse à propaganda de nossas belezas naturais e fomentasse a vinda de turistas estrangeiros ao nosso país (PEIXOTO, 1960, p.361 apud SANTOS FILHO, 2008, p.106).

Dessa maneira, Alzira promete auxiliar na organização do turismo nacional e sugere ao seu pai, a criação de uma divisão de turismo junto ao DIP. Apesar de não ter se interessado imediatamente pela questão, Vargas autoriza a criação da nova divisão. Contudo, pode-se afirmar que a organização do turismo no Brasil não está atribuída somente ao episódio ocorrido em Poços de Caldas.

Cabe lembrar que, nesse período, outras estâncias também são palcos para encontros políticos e áreas de interesse por parte do Governo. Araxá, por exemplo, era frequentada por Vargas com objetivo de realizar encontros sociais, decisões políticas e despachos, além de possibilitar momentos de lazer. Os governantes poderiam assim, desfrutar dos serviços destinados aos usuários da estação balneária, tais como banhos, massagens e duchas (LIMA, 2007). As presenças dessas figuras públicas contribuem para aumentar o prestígio do lugar e com o modismo causado pela presença das personalidades, os rendimentos também aumentavam, lembrando que muitas das fontes, hotéis e cassinos eram exploradas pelo próprio governo.

Em razão dos interesses dos Governos dos Estados e do Governo Federal em relação ao desenvolvimento do turismo, aliado à insistência de Alzira Vargas, a Divisão de Turismo do DIP passa a superintender, organizar e fiscalizar os serviços de turismo internos e externos, bem como coordenar as esferas pública e privada no desenvolvimento da atividade e organizar os planos de propaganda turística no exterior. Não obstante, a divisão fica sob direção Francisco de Paula Assis Figueiredo, prefeito de Poços de Caldas (AMARAL, 2002).

Além da propaganda externa, o Departamento deveria dividir o Brasil em zonas turísticas, estimular o turismo interno, estimular e unificar as empresas de transportes, promover facilidades aduaneiras, providenciar passaporte turístico, registrar e fiscalizar as agências de viagens e de turismo, assim como fiscalizar todos os materiais das mesmas, tais como guias, roteiros e planos. Ademais, a Divisão de Turismo também era responsável por regulamentar a criação e o desenvolvimento de estações hidrominerais, climáticas ou ligadas a centros nacionais de caráter histórico ou natural, fixando diretrizes de termalismo e climatismo para a administração pública que se dedicasse a essas áreas (GOULART, 1990).

Acrescentando-se a todas essas funções de organização e fiscalização, a Divisão de Turismo também dava “incentivo à construção de hotéis, abrindo financiamento através do Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Comerciantes no valor de 30 mil contos” (AMARAL, 2002, s.n). Analisando as funções atribuídas à Divisão de Turismo do DIP, nota-se que as mesmas são muito similares às funções do Instituto Brasileiro de Turismo, criado anos mais tarde.

Sendo assim, considera-se a formatação da Divisão de Turismo do DIP como pioneira na política nacional de turismo. Apesar dos primeiros passos terem se iniciado na Era Vargas, a Divisão de Turismo logo perdeu força, em razão da Segunda Guerra Mundial e a diminuição do movimento de visitantes. Contudo, os resultados alcançados até esse momento na história do turismo brasileiro, não são perdidos, uma vez que nos anos de 1950, com o retorno de Getúlio Vargas ao poder e o crescimento da atividade turística nacional, as intervenções governamentais no turismo passam a ser cada vez mais frequentes.

5. Considerações

As diversas correntes teóricas que debatem acerca do início da industrialização no Brasil, nos trazem como reflexão um período importante tanto para o desenvolvimento econômico quanto para o desenvolvimento turístico do país: o período anterior a 1930. Embora pouco explorado pelos estudos históricos de ambas as áreas do conhecimento, trata-se de um espaço-temporal importante no que tange às primeiras manifestações do turismo nacional pela consolidação dos primeiros hotéis, destinos de lazer e novas formas de entretenimento proporcionadas pelos avanços urbanos.

Contudo, nenhuma dessas manifestações iniciais de turismo seria possível se não fossem as benesses da condição econômica presente. Sem sombra de dúvidas o crescimento do setor exportador de café, o desenvolvimento das ferrovias e o contato com novos hábitos comportamentais decorrentes do contato com estrangeiros de vínculo imigratório (muitos vindos para substituir não só a mão de obra escrava na produção do café, mas também para o trabalho nas indústrias que iniciavam suas atividades) foram de extrema valia para os primeiros passos da atividade turística no país, embora primeiramente concentrado entre Rio de Janeiro e São Paulo.

Como visto a concentração dos avanços da modernidade, e porque não dizer também, do turismo, desvencilham-se do eixo Rio-São Paulo e avançam pelo Brasil. Além das ferrovias, o uso do automóvel no início do século XX, também propicia a consolidação de destinos turísticos pelo Brasil, sendo que os investimentos no setor começam a se multiplicar e as melhorias obtidas na atividade passam a se popularizar.

A elite cafeeira e industrial que anteriormente realizava viagens basicamente à Europa, encontra neste período destinos nacionais a serem visitados “por turismo”. A criação de uma Sociedade Brasileira de Turismo é bastante representativa desse processo, mas aqui nos cabe uma ressalva. Parece-nos que “os choques adversos” atingem não apenas os aspectos econômicos gerais da economia brasileira. Há de se destacar que pontos “específicos” da economia são atingidos pelas guerras e demais crises econômicas. O turismo “vence” a monomania de Europa em razão destes fatos.

A teoria dos choques adversos também representam ganhos à situação econômica nacional ao adentrar na década de 1930. O crescimento industrial brasileiro e a nova conjuntura econômica do período nacional-desenvolvimentista apresenta uma importante mudança no aspecto de popularização do turismo no país. Não apenas a iniciativa de organização de uma política nacional de desenvolvimento do turismo no país destaca-se como relevante, mas, sobretudo, os avanços nas leis-trabalhistas que permitem o acesso de um maior número de pessoas ao ócio turístico.

Referências

AMARAL, K. C. (2002). de C. Getúlio Vargas – o criador de ilusões. Anais do XXV Congresso Anual em Ciência da Comunicação. Salvador: Intercom.

BOYER, M. (2003). História do turismo de massa. Bauru: EDUSC.

CARVALHO, D. F. Café, ferrovias e crescimento populacional: o florescimento da região noroeste paulista In: Revista Histórica. Disponível em: <http://www.historica.arquivoestado.sp.gov.br/materias/anteriores/edicao27/materia02/>. Acesso em: 12. jan. 2013.

CORREA, S. M. de S. Germanidade e banhos medicinais nos primórdios dos balneários no Rio Grande do Sul. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-59702010000100011. Acesso em 27 de dez. 2012.

GOULART, S. (1990). *Sob a verdade oficial: ideologia, propaganda e censura no Estado Novo*. São Paulo: Editora Marco Zero.

GUIMARÃES, Valéria Lima. O turismo levado a sério: discursos e relações de poder no Brasil e na Argentina (1933-1946). Tese (Doutorado em História Comparada) – Universidade Federal do Rio de Janeiro. Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Rio de Janeiro, 2012.

JAGUARIBE, B. LISSOVSKI, M. Imagem fotográfica e o imaginário social. ECO-PÓS- v.9, n.2, agosto-dezembro 2006, p.88-109. Disponível em: www.pos.eco.ufrj.br/ojs-2.2.2/index.php/revista/article/viewFile/55/39. Acesso em: 10. jan. 2013.

LIMA, G. T. N.(2007). Via de duplo sentido: Araxá cidade balneária 1920-1940. Tese (Doutorado em História Social). Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. São Paulo.

PAIXÃO, D. L. D. 1930 – 1945. A verdadeira Belle Époque do turismo brasileiro: o luxo e os espetáculos dos hotéis cassinos imperam na era getulista. Disponível em: www.obsturpr.ufpr.br/artigos/hotelaria11.pdf . Acesso em: 18 de jan. 2013.

MELLO, J. M. C.(1982). O capitalismo tardio. São Paulo: Brasiliense.

NEUBERGUER, L. (2004). A economia na Era Vargas. In: MORETTO, F. M. L. (org.). A Era Vargas. Porto Alegre: Ediplat/CIPEL.

PANDOLFI, D. C. (2003). Os anos 1930: as incertezas do regime. In: FERREIRA, J.;DELGADO, L. A. N. (org.). O Brasil Republicano. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.

PIRES, M. J. (2001) Raízes do turismo no Brasil. São Paulo: Manole.

QUINTELA, M. M. Saberes e práticas termais: uma perspectiva comparada em Portugal (Termas de São Pedro do Sul) e no Brasil (Caldas de Imperatriz). Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S010459702004000400012&lng=en&nr=m=iso&tlng=en. Acesso em 12 mai. 2007.

REJOWSKI, M. (org.) (2002). Turismo no percurso do tempo. São Paulo: Aleph.

SILVA JÚNIOR, J. H (2004). A política interna do turismo no Brasil (1992-2002). Belo Horizonte: FACE-FUMEC.

SILVA, S. (1986). Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil. Capítulo 04. Origens da Indústria, p.71-107.

SCHOSSLER, J. C. (2010). As nossas praias: os primórdios da vilegiatura marítima no Rio Grande do Sul (1900-1950). Dissertação (Mestrado em História). Programa de Pós-Graduação em História da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. Porto Alegre.

SUZIGAN. (1986). Indústria brasileira: origens e desenvolvimento. Capítulo 1.

TOURING. Uma memória dos tempos da mão-inglesa. Disponível em: <http://www.touring.com.br/historia.php>. Acesso em: 16. out. 2010.

TOLEDO, R. A. o Ciclo do Café e o Processo de Urbanização do Estado de São Paulo. In: Anais Do Congresso Internacional De História de 2011. Disponível em: <http://www.cih.uem.br/anais/2011/trabalhos/130.pdf>. Acesso em 13. jan. 2013.

TRIGO, L.G. (2000). Viagem na memória: guia histórico das viagens e do turismo no Brasil. São Paulo: Ed. Senac.

VIEIRA, L, R. (2010). Caminhos ferroviários: um balanço da historiografia ferroviária brasileira. In: Revista Brasileira de História & Ciências Sociais. Vol. 2 Nº 4, Dezembro.

VERSIANI e VERSIAN. A industrialização brasileira antes de 1930: uma contribuição, p.121-142.

VELHO, G. (org.). (2006). Antropologia urbana: cultura e sociedade no Brasil e em Portugal. Rio de Janeiro: Jorge Zahar.