



DOI: 10.12957/transversos.2023.76161

O DESPERTAR DA HOTELARIA FRIBURGUENSE NO SÉCULO XIX  
THE EMERGENCE OF ACCOMMODATION FACILITIES IN NOVA  
FRIBURGO IN THE 19TH CENTURY

Dan Gabriel D’Onofre

Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ)

[donofretur@gmail.com](mailto:donofretur@gmail.com)

Maria Amália Silva Alves de Oliveira

Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO)

[maria.oliveira@unirio.br](mailto:maria.oliveira@unirio.br)

**Resumo:**

O presente artigo apresenta como a hotelaria se desenvolveu em Nova Friburgo. Tendo como recorte temporal o fim do século XIX e o início do século XX, diversos meios de hospedagem surgiram como resultado da expansão e interiorização da malha ferroviária, prioritariamente planejada ao escoamento da produção cafeeira, bem como fruto da europeização dos hábitos de viagem das elites do Rio de Janeiro e de Niterói. Estas, por sua vez, buscavam ora a fuga da insalubridade e das altas temperaturas, bem como tratamentos de saúde junto à “Cidade Salubre”. Fruto de pesquisa de abordagem qualitativa, recorrendo a dados secundários e imagens dos meios de hospedagem e do modal de transporte, objetiva-se desvelar que em pleno interior do Rio de Janeiro do século XIX já havia uma relevante cena hoteleira que marcou as relações sociais tecidas até hoje junto a Nova Friburgo.

**Abstract**

This article presents how accommodation facilities evolved in Nova Friburgo. With a temporal focus on the late 19th and early 20th centuries, various lodging establishments emerged as a result of the expansion and internalization of the railway network, primarily planned for the transportation of coffee production and influenced by the European travel habits of elites from Rio de Janeiro and Niterói. These elites sought refuge from unsanitary conditions and high temperatures, as well as health treatments in the 'Salubrious City.' Through qualitative research, utilizing secondary data and images of lodging establishments and transportation modes, the objective is to unveil that in the heart of 19th-century Rio de Janeiro's interior, there already existed a significant hotel scene that has continued to shape social relationships in Nova Friburgo to this day."

**Palavras-Chave:** Hotelaria; Estrada de Ferro Cantagalo; Nova Friburgo; Turismo.

**Keywords:** Hospitality, Estrada de Ferro Cantagalo; Nova Friburgo; Tourism.

## 1. Introdução

São escassas as comunicações científicas em formato de artigo que se dediquem a compilar elementos sobre a História de meios de hospedagem comerciais no país. Aqui cabe destacar que se assume a perspectiva de Camargo (2007), posto que a realidade e o tempo social analisado em relação ao desenvolvimento de meios de hospedagem em Nova Friburgo do século XIX não está para o turismo, mas sim próxima ao que se poderia indicar como recreações e divertimentos influenciados pela aristocracia.

Embora Camargo (2007) aborde “lazer burgueses”, declina-se aqui de tal conceito tendo como base as discussões em torno da “Sociologia Empírica do Lazer” de Dumazedier (2008). Esta, por sua vez, ao dar conta das dinâmicas produtoras do lazer parte do conceito de classe para identificar que o lazer não suprime o trabalho, mas o supõe (DUMAZEDIER, 2008). Ou seja, o lazer é um direito arrancado pela classe trabalhadora, quando comparado ao ócio característico da burguesia alheia ao trabalho. Portanto, adapta-se o conceito de Camargo (2007) para divertimentos burgueses.

De acordo com Müller, Hallal e Ramos (2021), comunicações científicas sobre história de meios de hospedagem, além de rareadas, são dedicadas a recortes territoriais específicos, com destaque às regiões Sul e Sudeste do Brasil. Visando contribuir para com a exposição do histórico de meios de hospedagem comerciais, a presente comunicação se dedica em dar destaque ao surgimento de meios de hospedagem em Nova Friburgo, na Região Serrana do Estado do Rio de Janeiro, durante o século XIX até o início do século XX.

Para tanto, os aspectos metodológicos assentam-se em uma abordagem qualitativa com análise documental baseada em dados secundários e imagens advindos de artigos científicos, comunicações de órgãos públicos, centros de documentação, teses e dissertações que versem sobre aspectos relevantes sobre meios de hospedagem friburguenses, bem como sobre o modal ferroviário que serviu o município. Como critério de seleção, materiais advindos de pesquisadores do campo da História, do Turismo e das Ciências Sociais e Ambientais são acionados para a construção desta comunicação. Para além destes, recorre-se às publicações em jornais que se dedicam a Nova Friburgo, atualizando pesquisas pretéritas quanto ao processo reflexivo relativo ao fenômeno turístico na região (D'ONOFRE, 2010). A caracterização do município também é efetuada enquanto uma estratégia de correlacionar a importância do turismo na história de Nova Friburgo.

Na história brasileira, é corriqueiro que seja destacado o processo de construção de comunicações que preconizam a inegável tradição econômica ligada ao setor primário. Assim, reifica-se o processo de compreensão das dinâmicas econômicas e históricas da formação social brasileira relativa aos sucessivos ciclos econômicos, solapando compreender o surgimento de setores econômicos acessórios ou até mesmo centrais para determinados recortes regionais. Esse é o caso de Nova Friburgo, uma localidade que ao fim do século XIX se destacou na atração de viajantes e visitantes que tinham o hábito de veranejar e buscar tratamentos de saúde.

Para tanto, a presente comunicação dedica-se a desenvolver aspectos fundamentais para se compreender a gênese de Nova Friburgo. Recorre-se aos elementos históricos que remontam as guerras napoleônicas, bem como o traslado da Casa de Bragança ao Brasil como fatores que somados aos problemas relativos ao “Ano sem Verão” explicarão a formação de Nova Friburgo enquanto a primeira colônia suíça e alemã no Brasil.

Relevante também destacar que dada a expansão da fronteira agrícola da cafeicultura imperial para o lado oriental do Vale do Paraíba, a construção e interiorização da malha ferroviária é outra peça do quebra-cabeça que explica como Nova Friburgo não fora somente um entreposto comercial. A Estrada de Ferro Cantagalo, construída para escoar a produção cafeeira do que hoje é o Centro Norte fluminense, foi condicionante para que veranistas chegassem a Nova Friburgo ainda no fim do século XIX.

Ao passo que os veranistas, europeizados em seus costumes (CAMARGO, 2007), além de buscar tratamentos de saúde, passaram a frequentar Nova Friburgo, meios de hospedagem começam a aparecer na cena local. Alguns deles, administrados por imigrantes alemães e suíços, marcaram toda uma geração de membros das elites do Rio de Janeiro e Niterói que demandavam os ares da “Cidade Salubre” serrana (CORRÊA, 2008). Para tanto, destacam-se dados em pesquisas de cunho histórico que revelam a importância desses meios de hospedagem, relacionando-os com imagens dos acervos do Centro de Documentação D. João VI. Por fim, realiza-se uma reflexão sobre a perspectiva histórica dos meios de hospedagem friburguenses, correlacionando ao modal ferroviário e sua interrupção. Também se ressaltam os legados que tal fenômeno deixou para a sociedade friburguense, a qual detém nítida relação para com a atividade turística em seu território.

## **2. Pré-condições para o surgimento de uma Nova Friburgo**

A condição colonial do Brasil perante a Portugal tornava inerente que as correlações sociais, econômicas, políticas e culturais que ocorriam no continente europeu influenciassem-no. Para explicar a formação de Nova Friburgo, torna-se premente correlacionar alguns aspectos fundamentais, a saber: as expansões napoleônicas e a vinda da Família Real portuguesa para o Rio de Janeiro; as Revoluções Burguesas e Industrial; um desastre ambiental relativo ao Vulcão Tambora; e a escassez de alimentos para abastecimento interno. Durante a transição dos séculos XVIII ao XIX, as expansões napoleônicas colocavam em xeque as relações comerciais e internacionais portuguesas (AZEREDO, 2009). Isto é, o alinhamento econômico entre Portugal e Inglaterra desde o século XVIII desagradava os interesses de hegemonia política de Napoleão Bonaparte. Da mesma forma, Azeredo (2009) correlaciona que a França de Bonaparte tinha interesses em ocupar o território português enquanto estratégia para não somente controlar um dos principais parceiros comerciais da Inglaterra, como também efetuar acordos diplomáticos com a Espanha, a Família Real portuguesa não iria renunciar seu imenso império ultramarino.

Para além da estratégia de trasladar o centro de Lisboa para o Rio de Janeiro, a vinda da Família Real operou mudanças significativas no processo de ocupação desta cidade (SCHULTZ, 2009), além de alterar hábitos que incluem viagens e outras formas de sociabilidade. Quando a monarquia portuguesa instalada no Rio de Janeiro passava a frequentar ora a Fazenda Imperial, em Santa Cruz, bem como outras casas e palacetes instalados em outras regiões, esses hábitos passavam a ser assimilados pelas famílias mais abastadas (CAMARGO, 2007). Avançando ao período imperial, é sensível que o processo de viagens e estabelecimento de D. Pedro II, a família imperial e uma boa parte do funcionalismo que, por sua vez, sustentava as tarefas da burocracia do governo em Petrópolis, influenciou sobremaneira que as elites cariocas passassem a adquirir palacetes e viajar em direção à cidade serrana. Também esse fluxo fora fundamental para o desenvolvimento de serviços de hospedagem, alimentação, entretenimento (DAIBERT, 2009), todos garantidos pelo sistema ferroviário de transportes que ligava a Baía de Guanabara e o Rio de Janeiro a Petrópolis. Tanto Teresópolis, como Nova Friburgo (CORRÊA, 2008), recorte territorial desta pesquisa, experimentaram similaridades cada uma ao seu modo.

No que diz respeito às Revoluções Francesa e Industrial Inglesa (HOBSBAWN, 2005), a ruptura de padrões vigentes e modificações nas estruturas social e econômica da Europa culminaram em novas experiências em relação às viagens que se desdobraram mundo afora. Contudo, é importante dizer que enquanto periferia do sistema econômico na condição de

colônia, no Brasil, mudanças significativas passam a ser evidenciadas sobretudo junto ao contexto do Rio de Janeiro. O primeiro elemento se dá à assimilação da tecnologia de deslocamento que passa a incorporar o modal férreo. Ligando justamente o que hoje é a Região Serrana do Rio de Janeiro, inaugurou-se a primeira ferrovia do Brasil. O segundo elemento contempla o conjunto do processo em que se desenvolviam as indústrias e todos os desdobramentos sociais advindos da urbanização na Europa, o papel do Brasil na economia mundial se daria mediante a produção do café. Ou seja, conforme o café passava a ser cada vez mais demandado junto aos mercados europeu e dos Estados Unidos, mais novas fronteiras agrícolas iam se espalhando a partir da porção ocidental do Vale do Paraíba fluminense (VIEIRA, 2000).

A gênese de Nova Friburgo demanda inevitavelmente abordar sua correlação com a Suíça. Este país, no século XIX, não figurou como um dos principais focos de inovação e liderança nas Revoluções Industriais que a Europa vivenciava. Enquanto a Inglaterra, bem como as vizinhas Alemanha e França vivenciavam o surgimento de indústrias e seus desdobramentos em seus territórios, a Suíça seguia enquanto um reduto iminente agropastoril. O ano de 1815 ficou conhecido como o “Ano sem Verão” justamente por conta de reflexos advindos da erupção do vulcão Tambora. Segundo Luterbacher & Pfister (2015), grandes erupções vulcânicas nos trópicos podem alterar temporariamente o clima ao redor o mundo, causando resfriamento global e mudanças nos padrões de precipitação. Ainda de acordo com os autores,

One particularly well-described example is the 1815 eruption of Tambora, which caused the 1816 “year without a summer” in Europe. The unusual cooling and anomalous rainfall led to a host of problems for many residents of western and central Europe, and may have helped to spur emigration to the Americas (LUTERBACHER; PFISTER, 2015).

Localizado na Indonésia, o Tambora liberou tamanha quantidade de dióxido de enxofre acima de 15 quilômetros da superfície da Terra, sendo, de acordo com Luterbacher & Pfister (2015) o suficiente para explicar o porquê algumas regiões da Europa, dentre as quais encontra-se a Suíça, houve um maior volume de chuvas. Ainda segundo estes autores, houve também a queda de 2° a 4°C na média da temperatura no ocidente e centro da Europa, bem como na parte ocidental do Mediterrâneo. Ainda que outras regiões do continente europeu não sofressem com alterações, partes da África e da Ásia tiveram alterações que também culminaram no aumento da pluviosidade e para a tese que sustenta o ano de 1816 como “o ano sem verão” (LUTERBACHER; PFISTER, 2015). Ao correlacionar o atraso suíço nas duas primeiras

revoluções industriais, do mesmo modo que sua topografia, compreende-se como um verão mais frio e úmido quando comparado à média (LUTERBACHER; PFISTER, 2015) impactou negativamente a produção primária do país central europeu. O desenvolvimento da agricultura e pecuária que são definitivamente dependentes das condições climáticas impôs um cenário calamitoso para a população que ali vivia.

Se também na Europa as condições climáticas advindas dos desdobramentos da erupção do Tambora desencadeavam uma série de problemas de ordem social, econômica, ambiental e política, no Brasil, mudanças importantes determinariam o processo de construção de Nova Friburgo. O ano de 1808 foi um marco de mudanças muito profundas para a dinâmica social brasileira, com destaque àquela que se manifestava no que hoje é o território fluminense.

Os avanços napoleônicos alteraram o conjunto do poder político junto às monarquias do continente europeu. Ao declarar guerra à Inglaterra, Napoleão Bonaparte definia uma situação incômoda a Portugal, posto ser este seu principal parceiro econômico. As invasões e sucessivas anexações e negociações de Napoleão Bonaparte, apresentava à monarquia portuguesa a translação da sede de seu Império Colonial de Lisboa para o Rio de Janeiro. Por sua vez, tal saída permitiria não somente que a dinastia dos Bragança se mantivesse no poderio de todas as colônias na África, Ásia e, conseqüentemente, América, como também evitaria a interrupção do comércio com a Inglaterra.

No decurso da primeira Revolução Industrial, D. João VI e sua corte deixa Portugal rumo ao Brasil, sua colônia mais próspera. Ao se instalarem no Rio de Janeiro, a partir de 1808, esta cidade que fora até então a segunda capital da colônia, tornou-se sede do império ultramarino português em pleno continente americano. No mesmo ano em que o Tambora entrou em erupção na Indonésia, D. João VI eleva o Brasil à condição de Reino Unido juntamente a Portugal e Algarves, consolidando a centralidade do Rio de Janeiro à condição de sede, embora Lisboa estivesse ainda enquanto um importante polo de decisões advindas do interventor britânico que lá encontrava-se. Ainda que fuja dos elementos de análise desta comunicação, esta condição peculiar de Lisboa acabou por desencadear a Revolução Liberal de 1820, um dos episódios que explica a Independência do Brasil.

Enquanto uma cidade que recebeu um elevado contingente populacional, sobretudo com a vinda da Corte, o Rio de Janeiro sempre apresentou condições adversas quanto ao seu desenvolvimento urbano. A insalubridade era uma tônica que operava a maneira como a vida

cotidiana se descortinava no Rio de Janeiro, sobretudo problemas com abastecimento interno. Uma das marcas do modelo plantation, o qual organizou majoritariamente a vida da economia do Brasil Colônia até o início da República, sempre foi de voltar a produção monocultora para o mercado exterior (da cana de açúcar, algodão, café, dentre outros), relegando a um lugar menor preocupações sobre o abastecimento interno de alimentos e insumos.

Embora tivessem sido inúmeras as tentativas para que D. João VI assimilasse as práticas de encerramento da escravização de africanos e seus descendentes nas possessões portuguesas (ALAMINO, 2018), havia uma “equação”. Esta, por sua vez, tinha como elementos a escassez de alimentos que não eram produzidos pelos latifundiários brasileiros, a pressão da Inglaterra pelo “fim da escravização” e o desastre em localidades do Ocidente Europeu, com destaque ao caso suíço. São esses alguns dos aspectos que formaram Nova Friburgo.

Uma figura emblemática do processo de criação da colônia suíça no planalto do Rio de Janeiro foi a de Sébastien-Nicolas Gachet, intermediário responsável por facilitar os processos com D. João VI para trazer famílias suíças ao Brasil. Segundo pesquisas realizadas por historiadores, é justamente da mesma região o qual Gachet nasceu que vêm as primeiras famílias imigrantes: o Cantão de Fribourg (CORRÊA, 2008: p. 41). A autora também revela que houve uma espécie de tensão sobre qual seria o melhor local para fixar seus conterrâneos. Enquanto Gachet tencionava a nova colônia para a então Província de Santa Catarina, o inspetor da Colonização Estrangeira, Monsenhor Miranda, indicou a Fazenda do Morro do Queimado (CORRÊA, 2008). A fazenda ficava localizada no que era a localidade de Cantagalo, região que vivenciava a expansão da cafeicultura advinda da parte ocidental do Vale do Paraíba, apresentando aspectos climáticos amenos, bem como sendo próximo do Rio de Janeiro quando comparado a Santa Catarina. A política de colonização elaborada por D. João VI seria a estrutura para o desenvolvimento de Nova Friburgo, a qual se expressava na

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

Partindo desses elementos, sobretudo quando somados às pesquisas históricas elaboradas sobre a gênese de Nova Friburgo (ARAÚJO, 2003; CORRÊA, 2008; MARRETTO,

2014), fica em evidência a predileção pelo elemento europeu nesse processo de distribuição de terras e alocação da força de trabalho quando comparado aos afrodescendentes e povos originários. O processo de fundação da Vila de Nova Friburgo se deu justamente nesses moldes, sendo o elemento humano helvético aquele responsável por ocupar esta região da Serra Fluminense para liderar a inauguração de minifúndios agrícolas.

Assim, em janeiro de 1820, cerca de 1.600 suíços chegaram à Fazenda do Morro Queimado. No que diz respeito à administração da localidade, o próprio governo do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves geriu a colônia desde a distribuição de terras, animais, sementes e ferramentas. Ainda em 1820, o édito de D. João VI eleva a Freguesia de São João Batista de Nova Friburgo, tendo tanto desmembrando-a de Cantagalo, como homenageando a terra natal da maioria dos imigrantes provenientes de Fribourg (CORRÊA, 2008: p. 45).

Estourada a Revolução Liberal em Portugal, também em 1820, uma das exigências dos revoltosos era o retorno de D. João VI a Lisboa. Sendo a colônia friburguense uma espécie de projeto pessoal do monarca, acontecimentos marcantes se sucederam no processo de esvaziamento do propósito de Nova Friburgo. Retornando a Portugal, D. João VI deixa seu filho D. Pedro I enquanto herdeiro do trono do Brasil. Se a ideia era que Nova Friburgo se consolidasse como um polo de produção de alimentos que não era de interesse de latifundiários, uma série de problemas ocorreria na localidade, a destacar a desigualdade na distribuição de terras (CORRÊA, 2008: p. 47).

Os problemas advindos da ausência de uma preocupação com a topografia na divisão de terras junto à área que pertencia à Fazenda do Morro do Queimado suscitaram a diáspora de suíços pelo que hoje é a Região Centro Norte Fluminense. Alguns foram em direção aos atuais distritos friburguenses de Lumiar, São Pedro da Serra, Amparo, além de municípios limítrofes como Bom Jardim, Cantagalo, Sumidouro, Carmo, Duas Barras, São Sebastião do Alto. Há também outra versão sobre a diáspora suíça que destaca a vontade de estas famílias imigrantes se integrarem economicamente não pela produção de gêneros alimentícios em geral, mas sim, pelo que viria a ser a maior riqueza do Brasil Império: o café. De acordo com Sanglard,

Nova Friburgo, além do problema de possuir terras improdutivas e de relevo muito acidentado, era muito fria para produzir a principal cultura agrícola do século XIX na então Província do Rio de Janeiro, o café, que não resistia às constantes geadas. Assim, os colonos suíços partiram à procura de melhores terras e climas para a promissora cafeicultura, chegando e se instalando nas regiões de São José do Ribeirão (hoje Bom Jardim), Duas Barras, Cantagalo e na Zona da Mata de Minas Gerais (SANGLARD, 1994).

O destino de Nova Friburgo dependeu de um novo fluxo de imigrantes, dessa vez menor, porém, impactante: chegam os germânicos. Em maio de 1824, cerca de 340 “alemães” chegam a Nova Friburgo, fato esse que também a tornara a primeira colônia germânica do Brasil, mantendo a vida da cidade, além de movimentar a cena econômica local. Entre sucessos e insucessos, inúmeros imigrantes advindos de vários países e continentes seguiram rumo à Serra, incorporando-se ao contexto social que também legou aspectos do mundo rural colonial que se vivenciou com o plantation da cafeicultura.

Diferentemente do Rio de Janeiro, Nova Friburgo gozava de um clima muito particular, sendo classificado como Tropical de Altitude (Cwa, segundo a Classificação Climática de Köppen-Geiger). Isso por si só contrastava com as temperaturas elevadas da capital imperial. A efervescência por conta de todos os processos políticos que a Independência gerava no Rio de Janeiro, somada às revoltas separatistas espalhadas por todo território brasileiro, bem como às constantes epidemias, tornavam as localidades serranas aptas a receber visitantes e pessoas que buscavam tratamentos de saúde, com destaque àqueles relativos à tuberculose. São esses fatores que motivaram o florescimento de estabelecimentos característicos da atividade turística também em Nova Friburgo a partir da segunda metade do século XIX.

### **3. No meio do caminho tinha uma Serra<sup>1</sup>: os trilhos que levam a Estação Friburgo**

Enquanto parte do processo de emulação social, a Casa de Bragança no Brasil legou hábitos que passaram a ser assimilados pelas elites locais, com destaque àquelas que viviam no Rio de Janeiro. No que diz respeito aos deslocamentos, tanto o hábito da vilegiatura, quanto às viagens com fins terapêuticos e curativos influenciou a maneira como as classes mais abastadas passaram a viajar pelos arredores do Rio de Janeiro (CAMARGO, 2007). Por intermédio de pesquisas junto a diversos periódicos, Corrêa (2008) expõe que havia já no século XIX uma certa rivalidade entre as três principais localidades serranas que aos poucos passavam a ser integradas à malha ferroviária. Em uma crônica junto ao “O Friburguense”, encontra-se a seguinte visão sobre a supracitada rivalidade:

É incontestável que a cidade de Nova Friburgo, não tem igual, pela excellencia do seu

---

<sup>1</sup> Há quem não saiba, mas o poeta Carlos Drummond de Andrade estudou e foi expulso do Colégio Anchieta, no ano de 1919, por “insubordinação mental”. O poeta também é autor do poema “Fria Friburgo”, tendo recusado voltar à instituição de ensino no ano de seu centenário, em 1980.

clima vivificador e pelas águas frescas e cristalinas que rolam de suas cascatas. Não tem aqui a humidade da triste e decadente Petrópolis, nem a ventania incessante de estreita Theresopolis! Friburgo, aformosa cidade, a mimosa bonina das cidades do Estado do Rio de Janeiro, (...) conserva ainda a sua encantadora beleza primitiva, e jamais a perderá! (...) O poder humano jamais poderá estancar as águas tão puras como a mesma pureza, correndo nos regatos como precioso líquido vindo do Empyrio expressamente para aliviar as maguas e os sofrimentos (...) as mais lindas flores, cuja fragância robustece os fracos e anima os desalentados! A aragem branda, que mostra identificar-se com o sopro divino, emanando esse clima tão privilegiado que encerra a virtude de rediviver os que se acham na derradeira luta da natureza com a morte, jamais cessará! Jamais! Só Deus o poderá fazer! (O FRIBURGUENSE, de 25-02-1891 apud CORRÊA, 2008: p. 62-3).

Obviamente que faltou imparcialidade ao cronista ao descrever as características de Nova Friburgo. Analisando o excerto, inclusive pela data, é possível inferir que parte das características negativas atribuídas a Petrópolis como “triste” e “decadente” tinha nítida correlação com a Proclamação da República, ocorrida em 1889. Ainda assim, atendo-se ao caso friburguense, é imprescindível abordar a centralidade do modal ferroviário enquanto um importante elemento de viabilidade para os deslocamentos a Nova Friburgo.

Chamada primeiramente enquanto Estrada de Ferro Cantagalo, a mesma ganhou fama e passou a ser reconhecida como Estrada de Ferro Leopoldina. De acordo com Corrêa (2008), o contrato para sua execução foi celebrado em 21 de outubro de 1857. Sob concessão da então Província do Rio de Janeiro, seus proponentes foram Antônio Clemente Pinto, o primeiro Barão de Nova Friburgo, Cândido José Rodrigues Torres e Joaquim José Santos Júnior. Aqui se destaca que o barão tivera interesse no empreendimento com destaque à necessidade do escoamento da sua produção de café (CORRÊA, 2008; MARRETTO, 2018).

Inaugurado no dia 22 de abril de 1860, o primeiro trecho ligou Porto das Caixas (atualmente, Itaboraí) a Raiz da Serra de Nova Friburgo (atual centro do município de Cachoeiras de Macacu). Para levar os trilhos até Nova Friburgo, Bernardo Clemente Sobrinho, o segundo Barão de Nova Friburgo, celebra novo contrato com a presidência da Província em 12 de Março de 1870. Com a presença de D. Pedro II, o trecho de Raiz da Serra a Nova Friburgo foi definitivamente inaugurado três anos depois. A ferrovia migrou de responsáveis por algumas vezes, tendo sido encampada pelo governo da província fluminense no início de 1877. Em agosto deste ano, a Companhia Estrada de Ferro Leopoldina a adquiriu, ganhando, até 1895, mais 12 estações ferroviárias. Por fim, em 1898, o capital inglês levou a rebatizada The Leopoldina Railway Company Limited (CORRÊA, 2008: p. 58).

Todo esse processo de constituição e gestão da rede ferroviária que guarnecia Nova

Friburgo e região somente fora possível mediante a prosperidade da cafeicultura, conforme aponta Carvalho (2021). Ou seja, ainda que o foco deste artigo se dedique a provar o deslocamento de pessoas que visitavam Nova Friburgo por motivos de prazer e cura, não foram esses aqueles que promoveram a construção e administração de ferrovias no século XIX. Isso revela que a movimentação de visitantes é um reflexo secundário de ferrovias que inicialmente estavam voltadas para o deslocamento do principal produto de comercialização brasileiros: o café.

Ainda assim, dadas as condições expostas sobre a insalubridade e o clima na capital imperial, rumar em direção à Região Serrana do Rio de Janeiro consistia não apenas em divertimentos, como também em retiros de saúde. De fato, os hábitos deixados pela Casa de Bragança marcam esse costume das viagens (CAMARGO, 2007) que passam a ser possíveis mediante a expansão da malha ferroviária pelo interior do Rio de Janeiro. Esses veranistas, compostos por membros de elites do Rio de Janeiro e Niterói, deixavam suas cidades para passar temporadas junto às cidades serranas. No que diz respeito ao trajeto que percorriam para chegar a Nova Friburgo, o mesmo iniciava no

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

Sobre as possibilidades de deslocamento para se chegar a Nova Friburgo, Corrêa relata que as viagens variavam mediante a composição dos trens, ora de passageiros, ora de passageiros e cargas. De acordo com a autora, às 7 horas da manhã partia um trem da Estação Santana do Maruí<sup>2</sup> (ver Figura 1<sup>3</sup>) com destino a Nova Friburgo.

**Figura 1.** Fachada da Antiga Estação Santana do Maruí, Niterói [RJ], [2002], [fotografia digital], fotógrafo Marco A. Dantas

---

<sup>2</sup> A Estação Santana de Maruí encontra-se em abandono. Localizada nas imediações da Ilha da Conceição, fica na Rua Carlos Gomes, 96, no bairro do Barreto, em Niterói/RJ.

<sup>3</sup> As regras estabelecidas para catalogação das figuras usadas nessa pesquisa são baseadas na segunda edição do Código de Catalogação Anglo-americano (CCAA-2), na publicação *Descriptive Cataloging of Rare Materials Graphics*, editada em 2013 pela Library of Congress, bem como no “Manual para catalogação de documentos fotográficos” da FUNARTE (1996).



Fonte: GEISBRECHT, 2021.

O trem chegava na estação às 10 horas e 37 minutos na estação de Nova Friburgo, também conhecida como Estação Friburgo. Havia também uma outra composição com destino a Friburgo, esta por sua vez mista (passageiros e cargas), que saía da mesma estação niteroiense às 10 horas da manhã chegando a Nova Friburgo às 16 horas (CORRÊA, 2008). Segundo a autora, esta opção era a mais demorada mediante às constantes paradas que havia no Ramal de Cantagalo.

Quem desejasse ir a Nova Friburgo aos fins de semana, uma composição saía pelo mesmo trajeto aos sábados, saindo de Niterói às 16 horas e chegando às 19 horas à cidade serrana. Às segundas-feiras, um trem saía de Friburgo às 6 horas da manhã, chegando a Niterói por volta das 9 horas da manhã (CORRÊA, 2008: p. 58-9). Ainda sobre os trajetos e horários dos trens, Melo revela que

Quanto aos trens, conforme a variedade dos horários e dos destinos, recebiam diferentes denominações: “Expresso”, “Passeio”, “Jaú”, “Sumidouro”, “Misto”, “Rápido”. Este último, seria o mais recente horário a ser estabelecido. Do Rio saía um trem às 12 [horas e] 15 [minutos], outro partia de Niterói, as [sic] 12 [horas e] 40 [minutos] (...) e se encontravam em Visconde de Itaboraí, formando uma só composição. Chegava a Friburgo às 17,00 horas (MELO, 2015).

Por onde os trens passavam e paravam, diversos serviços eram desenvolvidos, com destaque àqueles voltados à alimentação. No percurso entre Niterói e Nova Friburgo, “conforme a época do ano, consumiam-se frutas como cambucá, laranja, tangerina, lima, limão-doce, jabuticaba, fruta-do-conde, banana, abacaxi, melancia, sapoti, abacate e roletes de cana”

(CORRÊA, 2008: p. 59).

Tanto nas estações, como no entorno, haviam botequins e vendedores ambulantes que ofereciam quitutes, bebidas e frutas. Corrêa (2008) dá conta do destaque para um desses quitutes que chamavam atenção junto à estação de Friburgo: o bolinho de bacalhau. Este por sua vez sintetizava a presença portuguesa na região, como também a predileção pelo paladar de um dos petiscos mais consumidos no Estado do Rio de Janeiro.

Na atual Rua Alberto Braune, antiga General Argolo, ficava a principal estação de Nova Friburgo. O primeiro edifício (ver Figura 2) que sediava a estação ferroviária foi inaugurado em 1873, já pelo imperador D. Pedro II. Porém, o edifício da velha estação foi demolido, dando lugar a um novo em estilo neocolonial (ver Figura 3) que fora inaugurado no dia 2 de junho de 1935, passando a se chamar Estação de Passageiros da Leopoldina Railway (CORRÊA, 2008: p. 63).

Figura 2. Fachada do Primeiro edifício da Antiga Estação Friburgo, Nova Friburgo [RJ], [1873], [fotografia digitalizada], fotógrafo desconhecido



Fonte: MELO, 2015.

Figura 3. Fachada do Segundo edifício da Antiga Estação Friburgo, Nova Friburgo [RJ], [1935], [fotografia digitalizada], fotógrafo desconhecido



Fonte: MELO, 2015.

O edifício que abrigava a estação, atualmente, é a sede da Prefeitura de Nova Friburgo. Uma das marcas que ficaram da sociabilidade exercida ao redor da antiga estação, é a quantidade de empreendimentos comerciais, a qual torna a Alberto Braune uma das referências no comércio da maior cidade do Centro Norte fluminense (CORRÊA, 2008: p. 67) relata que

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

Esses itens de consumo expostos pelo relato coletado em materiais jornalísticos e históricos por Corrêa (2008) permitem que se pense no perfil de consumidores que possivelmente os adquiriam. Ou seja, é possível dizer que não apenas moradores de Nova Friburgo, como visitantes e veranistas adquiriam itens de luxo de joalherias que tinham endereço fixo no logradouro que recebia e emitia passageiros ao principal modo de deslocamento para acessar e deixar Nova Friburgo. Entretanto, mais do que chegar a Nova Friburgo, esses veranistas e viajantes demandavam estruturas de hospedagem. Assim, faz-se necessário compreender como alguns meios de hospedagem se desenvolveram na virada do século XIX ao XX junto a esta cidade do interior fluminense.

#### 4. A “Cidade Salubre” e seus meios de hospedagem

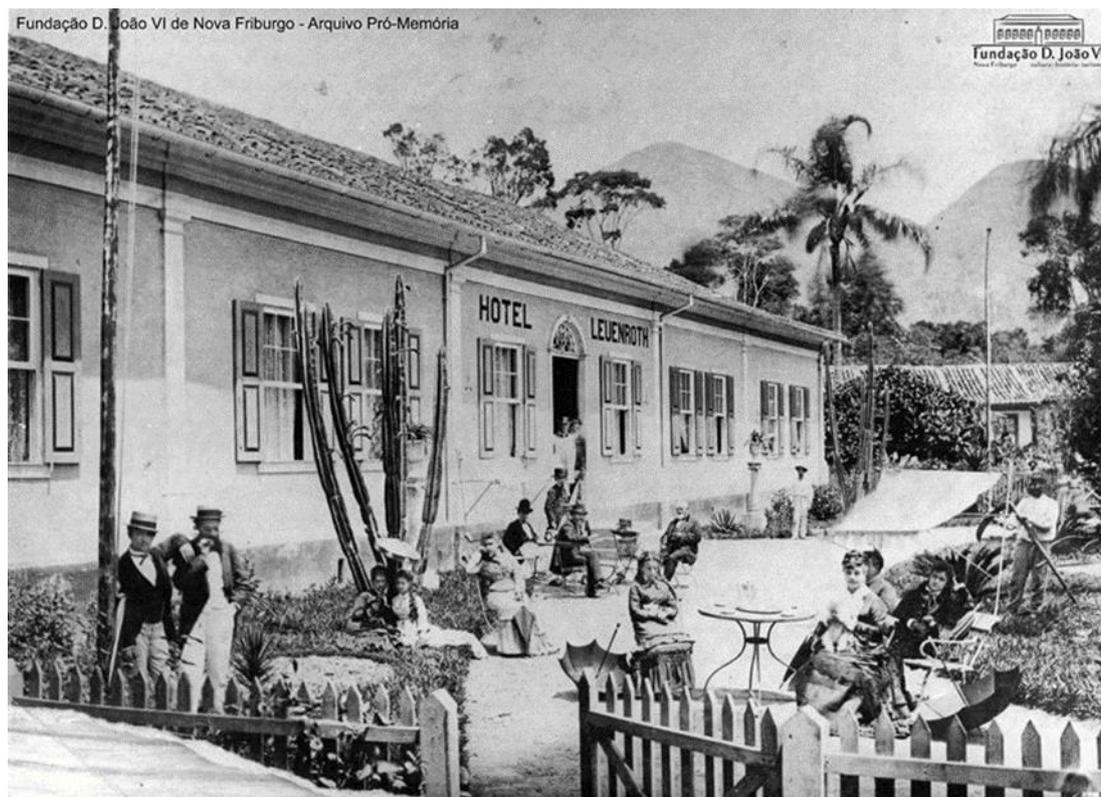
Diferentemente de outras localidades do interior do Rio de Janeiro, Nova Friburgo conta com um importante arquivo: o Centro de Documentação D. João VI. Este, por sua vez, possui um acervo catalogado com importantes registros digitalizados de fotografias que representam meios de hospedagem construídos no município desde o século XIX (CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO D. JOÃO VI, 2023). Obviamente que nesta pesquisa, apenas alguns destes meios de hospedagem são objeto de análises, com destaque àqueles que permeiam pesquisas sistematizadas que se estruturam sobre a história de Nova Friburgo. Nas redondezas da estação ferroviária, em meio a chalés vistosos, a antiga Rua General Argolo igualmente sediava hotéis e pensões. Sobre os meios de hospedagem da época, Corrêa (2008) diz que

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

Para além da Antiga Rua General Argolo, outro reduto de sociabilidade tanto para moradores, quanto a visitantes, era a Praça Paissandu. Há cerca de 300 metros da antiga estação de Friburgo, a atual Praça Marcílio Dias, em suas proximidades sediava o Hotel Leuenroth. De acordo com Botelho (2018), a história do Hotel Leuenroth tem intrínseca relação com a imigração alemã.

Segundo a autora, Friedrich Gustav Leuenroth, após ter dado baixa enquanto mercenário junto ao Batalhão de Estrangeiros do Exército Imperial, iniciou sua empreitada junto à inauguração de meios de hospedagem no fim do século XIX. Em Nova Friburgo, Friedrich Gustav Leuenroth criou uma “casa de banho”, como as hospedarias eram chamadas à época, até por volta da década de 1870 consolidar o Hotel Leunroth (ver Figura 4).

Figura 4. Fachada do Hotel Leuenroth, Nova Friburgo [RJ], [1900], [fotografia preto e branco], fotógrafo desconhecido.



Fonte: CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO D. JOÃO VI, 2023.

Os laços familiares explicam a criação de mais um famoso hotel daquele período: o Engert. Não à toa, Araújo (2003) destaca tanto o Leuenroth, como o Engert como os principais meios de hospedagem de Nova Friburgo (ver Figura 5). A filha de Friedrich Gustav Leuenroth casou-se com Karl Friedrich Engert, o qual por sua vez criou, por volta de 1880, um dos meios de hospedagem mais concorridos pela elite carioca desde o fim do século XIX, segundo Botelho (2018).

Figura 5. Fachada do Hotel Engert, Nova Friburgo [RJ], [1900], [fotografia preto e branco], fotógrafo desconhecido



Fonte: CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO D. JOÃO VI, 2023.

Outro local que era frequentado por visitantes e moradores de Nova Friburgo era a Antiga Praça XV de Novembro. A atual Praça Getúlio Vargas, segundo Corrêa (2008), formava juntamente com a Antiga Rua General Argolo (atual Alberto Braune) o bulevar friburguense. Esta praça era um grande reduto de meios de hospedagem, contando nos seus arredores o Hotel do Baiano, o Hotel Prata, a Pensão Nascimento e o tradicional Hotel Salusse (ver Figura 6). Acerca deste último meio de hospedagem, Corrêa (2008) revela ter sido um dos mais singulares casos de sucesso de colonos suíços em Nova Friburgo.

Figura 6. Fachada do Hotel Salusse, Nova Friburgo [RJ], [1926], [fotografia preto e branco], fotógrafo Jefferson Pinheiro



Fonte: CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO D. JOÃO VI, 2023.

Como era prática dentre hoteleiros da época, os nomes dos meios de hospedagem se baseavam nos sobrenomes, sendo o Salusse

(...) o tipo de padrão de hotel daquele tempo (...). Realçava a austeridade da casa, a presença infalível, às horas que precedem o entardecer, na extensa sacada que pela frente comunicava as salas do pavimento superior, de três velhinhas muito brancas e muito iguais, que se enfileiravam. Eram as velhas Salusse, proprietárias da histórica e venerável mansão, cujas fisionomias de autênticas suíças, em que se confundiam mães e filhas, transparecia toda a bondade ingênita da raça a realçar a nobreza da própria estirpe (...). (VALLE FILHO, 1928: p. 61-70 apud CORRÊA: 2008, p. 87).

É relevante destacar que a perspectiva de Valle Filho, a qual correlaciona características comportamentais com raça, navega sobre valores eugenistas que vigoraram na virada do século XIX ao XX. Nesse sentido, ainda que o processo de análise se dedique a compreender como se deu o desenvolvimento da hotelaria friburguense, o elemento etnia/nacionalidade fica correlacionado até mesmo à gestão destes meios. Importante dizer que o binômio fuga da cidade do Rio de Janeiro, devido às suas condições insalubres e as altas temperaturas, somado aos tratamentos de saúde, movimentavam a cena hoteleira friburguense. Ainda segundo os relatos de Valle Filho, o Salusse era

Bem freqüentado por uma elite social que abalava o Rio de Janeiro aos primeiros calores do estio acoçada pelo pavor da febre amarela, regurgitante de hóspedes que de toda parte acorriam às duchas de que (...) a cidade mantinha então o privilégio, o Hotel Salusse era realmente o clou social e o centro da season (VALLE FILHO, 1928: p. 61-70 apud CORRÊA, 2008: p. 87-8).

Após 1900, com a morte de Madame Salusse, conhecida também como Grand-Maman, o hotel entra em declínio. Com o encerramento das atividades hoteleiras, o edifício passou desde a abrigar o Cassino Friburgo até sediar a Sociedade Musical Euterpe (CORRÊA, 2008: p. 88). Se as questões relativas ao clima de Nova Friburgo foram determinantes para torná-la pioneira no acolhimento de imigrantes não ibéricos na América Latina, também estas serão centrais ao desenvolvimento das viagens para tratamentos de saúde. Um dos empreendimentos que se destacaram no desenvolvimento destas iniciativas foi justamente o Instituto Sanitário Hidroterápico.

De iniciativa do médico napolitano Carlos Éboli, de Theodoro Gomes e do Dr. Fortunado, mais conhecido como Estabelecimento de Duchas foi inaugurado na década de 1870. Também conhecido como termalismo, junto ao Instituto Sanitário Hidroterápico os tratamentos incluíam caminhadas seguidas por duchas frias, além de diversos tipos de banhos, aspersões e aplicação de toalhas molhadas. De acordo com Corrêa, o empreendimento era tido como um dos melhores do país por conta da qualidade de seus equipamentos e tratamentos que incluíam desde o combate às moléstias nervosas, à tuberculose, beribéri, reumatismo e bronquites (CORRÊA, 2008: p. 90).

Com estes exemplos, os meios de hospedagem que mais se destacam nas análises sobre a história (ARAÚJO, 2003) e o cotidiano de Nova Friburgo (CORRÊA, 2008), confirmam-nos como desdobramento de forças relativas ao modelo econômico da cafeicultura e sua demanda por um modal de escoamento da produção relativo às ferrovias, bem como os elementos sociais ligados à europeização dos hábitos relativos às viagens. Tanto os meios de hospedagem, como o Antigo Estabelecimento de Duchas reforçam os dados relativos à aproximação de análise histórica elaborada por Camargo (2007) acerca das recreações aristocráticas, mas sobretudo, os divertimentos burgueses.

A popularização desses hábitos relativos tanto às viagens por prazer, como aquelas dedicadas à saúde não era uma realidade para a massa de trabalhadores que viviam no Rio de Janeiro e seu entorno, seja no fim do Império, seja no início da República. Ainda assim, elementos relativos à compreensão sobre como parte de uma classe média se forjou em torno da produção de serviços de hospedagem e de saúde compõem a memória de recorte territorial interiorano do Rio de Janeiro que vivenciou o florescer da hotelaria em pleno fim do século XIX.

### **5. Por uma História do Turismo friburguense? À guisa de considerações finais**

É indelével que para o contexto histórico nacional, Nova Friburgo vivenciou aspectos muito particulares sobre o desenvolvimento de sua hotelaria. Não apenas as questões envolvendo seu legado em relação à imigração, Nova Friburgo é uma síntese de processos ligados às mudanças na forma como se manifestava a correlação de uso do espaço para divertimentos e saúde. A estratégia de recorrer aos materiais fotográficos que o Centro de Documentação D. João VI detém sobre os variados meios de hospedagem friburguenses, além dos registros imagéticos sobre a principal estação ferroviária, consolida a compreensão da sociabilidade entre visitantes e moradores na Friburgo dos séculos XIX e XX. Desde o fim do século XIX, o município vivenciou o florescer de meios de hospedagem diversos por conta de quatro fatores apontados por Corrêa (2008), a saber: a expansão da Estrada de Ferro Cantagalo; a “fuga do Rio de Janeiro” por parte de membros das elites que buscavam clima mais ameno durante os verões; a procura por tratamentos de saúde como forma de driblar a insalubridade e epidemias; além da europeização das classes médias quanto ao hábito de viajar por prazer.

Nesse sentido, em pleno interior do Rio de Janeiro, Nova Friburgo vivenciou também o surgimento de uma classe média que investia em meios de hospedagem: os hoteleiros. Majoritariamente imigrantes europeus, estes conseguiram sobreviver em uma região que fora reduto da produção de gêneros alimentícios e de bens industriais, através de serviços de hospedagem que guarneciam desde figuras da monarquia até viajantes mais abastados do Rio de Janeiro e Niterói. De fato, o desenvolvimento hoteleiro friburguense da virada do século XIX ao XX só fora possível pelo capital agrário que demandava formas mais aprimoradas para escoar a produção cafeeira que se alastrava pelo Centro Norte Fluminense. Não fosse isso, dificilmente a região contaria com linhas férreas de comunicação com Niterói, a capital da Província do Rio de Janeiro, e o próprio Rio de Janeiro, capital imperial e republicana do Brasil.

Essas cidades, sedes políticas e econômicas do Brasil Império, detinham um público com renda e tempo livre para rumar Serra acima, desempenhando viagens bem similares àquelas classificadas como divertimentos burgueses e recreações aristocráticas (CAMARGO, 2007). Desde membros do poder oligárquico, servidores e comerciantes, muitos buscavam fuga do ambiente insalubre que se instaurava no Rio de Janeiro, seja por doenças diversas, seja pelo clima. Surtos de tuberculose, dengue, dentre outras doenças que assolavam o Rio de Janeiro, não ocorriam com a mesma potência em Nova Friburgo, a promovê-la ao título de “Cidade Salubre”

(CORRÊA, 2008). Aqui, cabe destacar que por conta do legado da imigração europeia, somado à promoção de visões eugenistas que pululavam a cena social da época, tais fatores contribuíram para forjar um cenário de superioridade para Nova Friburgo enquanto reduto de divertimento e saúde.

A necessidade por se pensar os elementos que vão forjar o desenvolvimento da hotelaria friburguense permite se debruçar sobre fatos desconhecidos, como a influência do poder público nesse cenário, bem como os desdobramentos da falência de muitos desses meios de hospedagem. Com a desativação da ferrovia que servia Nova Friburgo, desde a interrupção do fluxo de passageiros, em 1964, como o fim do transporte de cargas, em 1967, revela que as decisões advindas durante a ditadura empresarial-militar afetam diretamente o funcionamento de diversos meios de hospedagem friburguenses.

Tanto a ferrovia, como essa relação de friburguenses com meios de hospedagem deixaram marcas importantes na paisagem e nas relações sociais tecidas no município. Não por acaso, a sede municipal de Nova Friburgo está instalada junto à segunda edificação que funcionou por décadas como o principal meio de chegada e partida do local. Também, sobretudo durante alguns anos no fim do século XX e o início deste século, Nova Friburgo deteve a segunda maior rede de meios de hospedagem fluminense (PEREIRA, 2004: p. 31), ficando apenas atrás da capital, o Rio de Janeiro. Muito pouco ainda se sabe sobre a profundidade das relações sociais tecidas em torno e por meio da hotelaria friburguense, fato que corrobora com as pesquisas de Müller, Hallal e Ramos (2021) no geral. Nesse processo de atenção às questões históricas que são fundamentais ao fenômeno turístico, elaborar uma agenda de pesquisas sobre manifestações de viagens que ocorreram e ocorrem em Nova Friburgo permitiria maior domínio sobre a História do Turismo no interior do Rio de Janeiro.

## **Referências**

ALAMINO, F. N. P. O Congresso de Viena, o tráfico de escravos e as consequências para Portugal e Brasil. *Revista da Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo, São Paulo/SP*, v. 112, p. 701-713, 2018. DOI: 10.11606/issn.2318-8235.v112i0p701-713. Disponível em: <<https://www.revistas.usp.br/rfdusp/article/view/149536>>. Acesso em: 22 abr. 2023.

ARAÚJO, J. R. Nova Friburgo: a construção do mito da suíça brasileira (1910-1960). 2003. 295 f. Tese (Doutorado) - Curso de História, Universidade Federal Fluminense, Niterói/RJ,

2003. Disponível em: <[https://www.historia.uff.br/stricto/teses/Tese-2003\\_ARAUJO\\_Joao\\_Raimundo\\_de-S.pdf](https://www.historia.uff.br/stricto/teses/Tese-2003_ARAUJO_Joao_Raimundo_de-S.pdf)>. Acesso em: 17 abr. 2023.
- AZEREDO, C. O reino de Portugal e o bloqueio napoleônico. *História: Revista Da Faculdade de Letras Da Universidade Do Porto*, Porto, v. 10, 2009. Disponível em: <<http://aleph.letras.up.pt/index.php/historia/article/view/3670>>. Acesso em: 13 abr. 2023.
- BIBLIOGRAPHIC STANDARDS COMMITTEE, RARE BOOKS AND MANUSCRIPTS SECTION, ASSOCIATION OF COLLEGE AND RESEARCH LIBRARIES. *Descriptive Cataloging of Rare Materials Graphics*. Rare Books and Manuscripts Section of the Association of College and Research Libraries, Chicago, 2013.
- BOTELHO, J. O emblemático Hotel Leuenroth. *A Voz da Serra*. Nova Friburgo/RJ, 2018. Disponível em: <<https://acervo.avozdaserra.com.br/colunas/historia-e-memoria/o-emblematico-hotel-leuenroth>> Acesso em: 23 abr. 2023.
- CAMARGO, H. L. *Uma pré-história do turismo no Brasil: recreações aristocráticas e lazeres burgueses*. São Paulo/SP: Aleph, 2007.
- CARVALHO, A. S. O novo mapa da Estrada de Ferro Leopoldina. *Terra Brasilis*, [S.L.], n. 15, p. 1-23, 31 jul. 2021. Disponível em: <<https://doi.org/10.4000/terrabrasilis.9219>>. Acesso em: 23 abr. 2023.
- CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO D. JOÃO VI. *Acervo Fotográfico*. Nova Friburgo/RJ, 2023. Disponível em: <<https://www.djoaovi.com/arquivo/promemoriadigital/acervofotografico>>. Acesso em: 23 abr. 2023.
- CORRÊA, M. J. B. *O Cotidiano de Nova Friburgo no final do Século XIX: Práticas e Representações Sociais*. Rio de Janeiro/RJ: Educam, 2008.
- DAIBERT, A. B. D. *História do turismo em Petrópolis entre 1900 e 1930*. 2010. 88 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Mestrado Profissional em Bens Culturais e Projetos Sociais, Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro/RJ, 2010. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/10438/6568>>. Acesso em: 12 abr. 2023.
- DUMAZEDIER, J. *Sociologia empírica do lazer*. São Paulo: Editora Perspectiva, 2008.
- D'ONOFRE, D. G. A Ferrovia que constituiu um destino turístico no Século XIX: a estrada de ferro Leopoldina e nova Friburgo. In: SEMINÁRIO NACIONAL DE PRESERVAÇÃO E REVITALIZAÇÃO FERROVIÁRIA, 11., 2010, Rio de Janeiro/RJ. *Anais...* Rio de Janeiro/RJ: Programa de Preservação do Patrimônio Histórico, 2010. p. 1-12.
- FUNARTE. *Manual para catalogação de documentos fotográficos*. Rio de Janeiro: Fundação Biblioteca Nacional, 1996.
- GEISBRECHT, R. M. *Estações Ferroviárias do Brasil: Maruí (Santana do Maruí)*. 2021. Disponível em: <[http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl\\_rj\\_litoral/marui.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_rj_litoral/marui.htm)>. Acesso em: 17 abr. 2023.
- HOBBSAWM, E. J. *Era dos impérios: 1875-1914*. São Paulo: Editora Paz e Terra, 2005.

LUTERBACHER, J.; PFISTER, C. The year without a summer. *Nature Geoscience*, Berlim, Alemanha, v. 8, n. 4, p. 246-248, 31 mar. 2015. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1038/ngeo2404>>. Acesso em: 18 abr. 2023.

MARRETTO, R. M. A escravidão velada: a formação de Nova Friburgo na primeira metade do século XIX. 2014. 172 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de História, Universidade Federal Fluminense, Niterói/RJ, 2014. Disponível em: <<https://app.uff.br/riuff/handle/1/14913>>. Acesso em: 17 abr. 2023.

MARRETTO, R. M. O Barão de Nova Friburgo e a formação da Fazenda Aldeia: Sociabilidades e ampliação do complexo cafeeiro. 1849-1874. *Tempos Históricos*, Cascavel/PR, v. 22, p. 175-201, 2018. Disponível em: <<https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/7289469.pdf>>. Acesso em: 18 abr. 2023.

MELO, L. L. A Estação Ferroviária - O Trem. Nova Friburgo Em Foco - Portal de Notícias. Nova Friburgo/RJ, 2015. Disponível em: <<https://novafriburgoemfoco.com.br/artigo/a-estacao-ferroviaria-o-trem/>>. Acesso em: 18 abr. 2023.

MÜLLER, D.; HALLAL, D. R.; RAMOS, M. G. G. A História Dos Meios De Hospedagem No Brasil Nos Periódicos Científicos Brasileiros De Turismo. *Revista Hospitalidade*, São Paulo/SP, v. 13, n. 2, p. 304-320, 2016. Disponível em: <<https://www.rev Hosp.org/hospitalidade/article/view/672>>. Acesso em: 12 abr. 2023.

PEREIRA, J. L. G. Juventude Rural: para além das fronteiras entre Campo e Cidade. Tese (Doutorado) - Curso de Ciências Sociais em Desenvolvimento, Agricultura e Sociedade, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica/RJ, 2004.

SANGLARD, P. E. E. A expansão da colonização suíça e alemã de Nova Friburgo. *Revista da ASBRAP*, São Paulo/SP, v. 1, p. 29-31, 1994. Disponível em: <[https://www.asbrap.org.br/artigos/rev1\\_art5.pdf](https://www.asbrap.org.br/artigos/rev1_art5.pdf)>. Acesso em: 18 abr. 2023.

SCHULTZ, K. Perfeita civilização: a transferência da corte, a escravidão e o desejo de metropolizar uma capital colonial. Rio de Janeiro, 1808-1821. *Tempo*, Niterói/RJ, v. 12, n. 24, p. 5-27, 2008. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1590/s1413-77042008000100002>>. Acesso em: 14 abr. 2023.

VIEIRA, W. Apogeu e decadência da cafeicultura fluminense (1860 -1930). Dissertação (Mestrado) - Curso em História Econômica, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2000.

\*\*\*

#### **Sobre os autores:**

**Dan Gabriel D’Onofre:** Professor do Departamento Hotelaria e Serviço Social da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro. Doutor em Ciências Sociais em Desenvolvimento, Agricultura e Sociedade pela Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (CPDA/UFRRJ), realizando

estágio Pós-Doutoral junto ao Pós Graduação em Ecoturismo e Conservação da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO).

**Maria Amália Silva Alves de Oliveira:** Vinculada ao Programa de Pós Graduação em Memória Social e do Programa de Pós Graduação em Ecoturismo e Conservação. Professora Associada do Departamento de Turismo e Patrimônio da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO). Graduada em Turismo e ciências sociais. Mestre e Doutora em Antropologia (UFRJ). Bolsista Produtividade em Pesquisa CNPq e Jovem Cientista FAPERJ.

\*\*\*

**Artigo recebido para publicação em:** 25 de abril de 2023.

**Artigo aprovado para publicação em:** 29 de agosto de 2023.

\*\*\*

**Como citar:**

D'ONOFRE, Dan Gabriel; OLIVEIRA, Maria Amália Silva Alves de. O Despertar da Hotelaria Friburguense no século XIX. *Revista Transversos*. Dossiê: Por uma História do Turismo: Atividade e fenômeno turístico em perspectiva histórica. Rio de Janeiro, n.º. 28, 2023. pp. 53-76. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/transversos/article/view/76161>. ISSN 2179-7528. DOI: 10.12957/transversos.2023.76161

