

DICIONÁRIO DE  
HISTÓRIA DA  
I REPÚBLICA E DO  
REPUBLICANISMO  
VOLUME III: N-Z



## FICHA TÉCNICA

Título **Dicionário de História da I República e do Republicanismo. Volume III – N-Z**

### Coordenação científica

**Ana Paula Pires** (Instituto de História Contemporânea da Universidade Nova de Lisboa)

**Carlos Cordeiro** (Centro de Estudos Gaspar Frutuoso da Universidade dos Açores)

**David Luna de Carvalho** (Centro de Estudos de História Contemporânea do ISCTE)

**Ernesto Castro Leal** (Centro de História da Universidade de Lisboa)

**Hélder Adegar Fonseca** (NICPRI – Núcleo de Investigação em Ciência Política e Relações Internacionais)

**Manuel Loff** (Instituto de História Contemporânea da Universidade Nova de Lisboa e Faculdade de Letras da Universidade do Porto)

**Maria Fernanda Rollo** (Instituto de História Contemporânea da Universidade Nova de Lisboa)

**Paulo Fontes** (Centro de Estudos de História Religiosa da Universidade Católica Portuguesa)

**Rui Ramos** (Instituto de Ciências Sociais)

**Vítor Neto** (Centro de Estudos Interdisciplinares do Século XX da Universidade de Coimbra)

### Coordenação geral

**Maria Fernanda Rollo** (Instituto de História Contemporânea da Universidade Nova de Lisboa)

### Edição Assembleia da República – Divisão de Edições

Revisão e índices Assembleia da República – Divisão de Edições (Conceição Garvão, Maria da Luz Dias, Noémia Bernardo, Paula Crespo, Susana Oliveira, Teresa Fonseca)

Capa e design **Nuno Timóteo**

Paginação e pré-impressão **Textype** e **Ana Rita Charola**

Impressão **Raínho & Neves, Lda**

Tiragem 600 exemplares

ISBN 978-972-556-556-8 (obra completa)

ISBN 978-972-556-559-9 (volume III)

Depósito legal 366 586/13

Lisboa, outubro 2014

© Assembleia da República

Direitos reservados nos termos do artigo 52.º da lei n.º 28/2003, de 30 de julho.

[www.parlamento.pt](http://www.parlamento.pt)

Batalha, Tomar, Mafra, Lisboa, Sintra, Setúbal e Évora), que se vinham juntar à meia centena de «estâncias hidrológicas» e praias já existentes. O qualificativo de «turismo» era então reservado às cidades com interesse cultural ou histórico. A classificação dos lugares turísticos tinha, nomeadamente, consequências na fiscalidade local. Em 1918, uma primeira reforma tinha criado as «Terras Turísticas» de 1.ª e 2.ª classe, que beneficiavam de uma fiscalidade adaptada. A reforma de 1921 instaurou uma taxa de turismo que permitia financiar as atividades das comissões de iniciativas.

Retrospectivamente, o balanço da herança republicana pode parecer escasso. Num contexto de grande instabilidade política, este esboço de política pública não teve nada de sistemático ou de dirigista. As competências dos diferentes atores institucionais eram múltiplas e os campos de intervenção entrecruzavam-se frequentemente. Os meios financeiros eram também escassos. Os comentários de um participante do I Congresso Nacional de Turismo, em 1936, poder-se-iam aplicar ao período republicano «o organismo central – Concelho e Repartição – vive mais do forte prestígio das pessoas que o compõem do que das suas realidades orgânicas e funcionaes» (I Congresso Nacional de Turismo, *Organização do turismo em Portugal* – tese apresentada pelo Eng.º Carlos Manitto Torres, Lisboa, 1936). De facto, a existência e a estabilidade da Repartição de Turismo deve muito à personalidade do seu diretor, José de Ataíde, nomeado em 1911 e que permanece, durante várias décadas, o principal dirigente da administração turística portuguesa. Essa figura da história do turismo português é ainda pouco estudada. Depois de ter exercido as profissões de advogado e de publicitário, José de Ataíde tornou-se um técnico, especialista reconhecido das questões turísticas. Exerceu as suas funções até à sua morte, em 1942, indício provável de uma certa continuidade das políticas nesse domínio entre República e Estado Novo.

Ver Sociedades de Propaganda (Local).

**Bibliografia:** PINA, Paulo, *Portugal. O Turismo no século XX*, Lisboa, Lucidus, 1988; *Viajar. Viajantes e turistas à descoberta de Portugal no tempo da 1.ª República*, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações do Centenário da República, 2010.

[Frédéric Vidal]

## TURISMO, GUIAS E ROTEIROS

Em 1910, o turismo era já uma atividade que tinha ultrapassado a esfera da aristocracia. Desde os finais da segunda metade do século XIX, que a viagem com fins culturais ou de lazer tinha passado a ser uma prática cada vez mais frequente da burguesia enriquecida, abrangendo gradualmente estratos mais alargados da população.

O desenvolvimento do turismo esteve diretamente ligado a fatores como: o desenvolvimento dos transportes; a criação de sociedades incentivadoras desta atividade; a publicação de guias, roteiros de viagens.

O desenvolvimento que esta atividade já tinha atingido em Portugal nos inícios da República ficou bem expresso na organização do 4.º Congresso Franco-hispano-português de Turismo em Lisboa e na criação de uma Repartição do Turismo na Secretaria-Geral do Ministério do Fomento.

### **Turismo e transportes**

A construção da rede de caminhos de ferro nos principais países europeus alterou de forma significativa a mobilidade da população, quer no interior de cada país, quer a nível internacional, permitindo percorrer maiores distâncias em menor tempo e tornando acessível a um maior número de pessoas as viagens de lazer. Aliás, as próprias companhias de caminhos de ferro viam no turismo uma forma de aumentar a utilização do transporte ferroviário e contribuir, assim, para obter a retribuição do capital investido na construção da rede ferroviária. Por essa razão, em vários países europeus, partir de 1880-1890, as companhias ferroviárias tomaram uma série de iniciativas para promover as viagens de lazer e turismo: publicaram guias de viagem, puseram em prática tarifas especiais, nomeadamente durante os meses de «banhos de mar e águas termais», e organizaram viagens por altura de acontecimentos particulares, como as exposições, os congressos ou as feiras, e excursões para destinos que, pela sua beleza ou pelos monumentos, poderiam atrair os turistas.

A circulação de pessoas e bens nas vias férreas portuguesas exigiu a construção de estações que fornecessem os serviços necessários à realização das viagens e ao embarque/desembarque de passageiros e mercadorias. Estas estações eram consideradas como portas das cidades e, por isso, houve sempre uma grande preocupação com a sua construção, utilizando-se, na maior parte dos casos, as mais modernas tecnologias, quer ao nível dos materiais, como o ferro, quer ao nível da iluminação. Assim, as estações do século XIX foram um dos espaços em que primeiro se utilizou a eletricidade na iluminação ou o ferro na construção, sendo muitos destes edifícios importantes exemplares da arquitetura do ferro.

O embelezamento das estações foi outra das preocupações constantes e, com esse objetivo, as suas paredes foram decoradas com painéis artísticos, em azulejo, da autoria de reconhecidos artistas, e os espaços circundantes foram ajardinados. A decoração da Estação de S. Bento, no Porto, é um dos exemplos do que se disse. Data de 1905 a ideia de utilizar azulejos na decoração da estação, mas a aplicação de azulejaria só se tornou efetiva em 1915, altura em que foi instalado um admirável conjunto de painéis cerâmicos, desenhados por Jorge Colaço e fabricados na Fábrica Lusitânia, situada em Lisboa.

A partir dos finais do século XIX, o automóvel, que permitia uma maior liberdade de horários e circuitos, tornou-se uma alternativa ao comboio. Contudo, durante os primeiros tempos, os elevados custos da utilização desde meio de transporte restringiu-o aos estratos sociais mais endinheirados. Só mais tarde, as camionetas passaram a ser, mais sistematicamente utilizadas pelos viajantes/turistas, para a realização de excursões ou para se deslocarem aos destinos culturais ou recreativos, que haviam selecionado para a sua viagem.

O estado de conservação da rede viária e a implantação de postos abastecedores e garagens de reparações de automóveis ao longo das principais estradas foram elementos essenciais ao desenvolvimento das viagens em automóveis e camionetas. Também neste caso, as empresas ligadas ao abastecimento de combustível ou ao fornecimento de elementos dos veículos, como os pneus, procuraram incentivar as viagens com a publicação de guias, roteiros e outras.

Semelhante prática foi seguida pelas empresas ligadas ao transporte automóvel e pelo Real Automóvel Club de Portugal, criado em 1903.

### **As sociedades incentivadoras de turismo: a Sociedade Propaganda de Portugal e o Automóvel Club de Portugal**

A Sociedade Propaganda de Portugal (SPP), também designada como o Touring Club de Portugal, criada por iniciativa de Mendonça Costa, ficou formalmente estabelecida em 28 de fevereiro de 1906. Tendo como objetivo o desenvolvimento do turismo em Portugal, esta sociedade empreendeu uma série de ações que procuravam promover o turismo no país e no estrangeiro. Com esse objetivo, criou delegações nas principais cidades portuguesas e em vários países europeus.

A criação da SPP teve uma grande receptividade na sociedade portuguesa e, porque se afirmava independente de qualquer filiação política ou religiosa, agregou personalidades dos vários quadrantes políticos e religiosos, como ilustram os casos de Sebastião de Magalhães Lima, republicano e grão-mestre da Maçonaria, ou do engenheiro Fernando de Souza, monárquico e católico. Em dezembro de 1906, o número de sócios elevava-se a 2175 e, embora este número tenha aumentado nos anos seguintes, só após 1911, ano em que se realizou o primeiro Congresso de Turismo em Portugal, o número de sócios deu um salto quantitativo importante.

Esta sociedade, de que eram sócios vários engenheiros ligados, quer ao caminho de ferro, quer aos primeiros automóveis que existiram no país, tinha consciência de que o desenvolvimento do turismo no país estava diretamente dependente do desenvolvimento das vias e meios de comunicação. Assim, entre as várias comissões que se criaram na SPP, contou-se a dos Transportes Terrestres, que tomou uma série de iniciativas que visavam incentivar as estruturas político-administrativas a proceder à melhoria da circulação viária e ferroviária no país, nomeadamente pela reparação e ampliação da rede de estradas e pelas ligações ferroviárias com o resto da Europa. Por seu lado, a Comissão de Hotelaria procurou promover a modernização da hotelaria e criar um estilo de hotel «português». Com esse objetivo, em 1917, solicitaram ao arquiteto Raul Lino, membro da SPP, a realização de um projeto de hotel com essas características. Apresentando este arquiteto um projeto de hotel que se adaptava particularmente às regiões do sul do país, foi depois aberto um concurso para o plano de um hotel «adequado» às regiões do norte do país.

Com o objetivo de divulgar as suas atividades, a SPP publicou um boletim, mensal, distribuído gratuitamente aos sócios. Esta publicação manteve-se até 1921, altura em que a sua edição foi suspensa até 1932. No boletim, eram propostas viagens no país e divulgados os principais monumentos das várias cidades, alguns dos quais ilustrados por fotografias.

O Real Automóvel Club de Portugal, fundado, como se referiu, em 1903, teve um papel importante no desenvolvimento do transporte automóvel no país. Pouco depois da sua constituição, o clube português foi reconhecido pelo seu congénere francês, o que lhe proporcionou participar nos congressos internacionais reunidos em Paris, por ocasião dos Salons de L'Automobile, du Cycle et des Sports, nos congressos de turismo e em outras manifestações internacionais ligadas aos transportes e ao turismo.

Apesar de toda a atividade desenvolvida por esta instituição e da assistência que procurava dar aos seus sócios, nas primeiras décadas, só um número diminuto de automobilistas se inscreveram como sócios: dos 3936 automobilistas existentes em 1917, só 422 eram sócios do Automóvel Club de Portugal.

### Guias e roteiros de viagens

Os guias de viagem surgiram no século XIX, ligados ao desenvolvimento dos caminhos de ferro e o caráter utilitário que assumiram determinou que incluíssem uma série de informações de ordem prática. Refiram-se, como exemplo, as indicações sobre as unidades hoteleiras existentes e a sua qualidade, o valor da moeda, a distância em relação a postos de correio, as principais vias de ligação entre as várias localidades, os meios de transporte disponíveis, etc. Tal como aconteceu em vários outros países europeus, em Portugal, algumas das iniciativas de publicar guias estiveram também associadas aos caminhos de ferro. Assim, com o objetivo de facilitar e incentivar as viagens de comboio, em 1882, iniciou-se a publicação de *O Guia Oficial dos Caminhos de Ferro de Portugal*. Publicado quinzenalmente, este guia publicitava, através de um acordo estabelecido com as várias Companhias de Caminho de Ferro existentes no país, a lista das estações, as tarifas e as suas condições, normais e reduzidas (para as praias, termas, de excursão, coletivas, circulatorias, etc.). Além destas indicações, grande parte das páginas da publicação era dedicada à publicidade, na sua maioria relacionada diretamente com o turismo: hotéis, termas, agências de viagem, de navegação companhias seguradoras, empresas de fotografia, etc. Este guia divulgava também outras publicações que poderiam ser úteis ao viajante, como era o caso do *Manual do viajante em Portugal*.

Publicado, em 1907, pela *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, o *Manual do viajante em Portugal: com itinerários da viagem em todo o país e para Madrid, Paris, Vigo, Sant'Iago, Salamanca, Badajoz e Sevilha*, da autoria de Mendonça e Costa, tinha um formato de bolso e seguia o modelo dos guias de Baedeker. O seu sucesso editorial teve como consequência a publicação de várias edições desta obra.

Com o objetivo de promover o turismo no país, a SPP editava monografias, *dépliants* e outras brochuras de divulgação. Publicava também o *Folheto Portugal*, que tinha uma larga distribuição no país e no estrangeiro. Para uma divulgação mais alargada, publicavam ainda desdobráveis de praias e de excursões, nomeadamente de Coimbra ao Buçaco. Em 1908, por iniciativa da Comissão de Excursões, foi publicada a obra *Portugal: seus múltiplos aspectos como país de excursões*. Entre os vários guias editados por esta sociedade, contou-se o guia *Évora e seus arredores: indicações gerais para uso dos viajantes*, datado de 1916.

Reconhecendo a importância crescente das praias e das termas como locais de vilegiatura, esta sociedade publicou, em 1918, a obra *As nossas praias: indicações gerais para o uso de banhistas e turistas*.

No início do século XIX, as empresas ligadas ao transporte automóvel existentes em Portugal editaram também cartas e guias. Em 1905, a Colonial Company Oil publicou uma carta automobilística e, em 1906, A. V. Patterson, diretor desta empresa, publicou o *Guia automobilístico*, que continha a informação, ordenada alfabeticamente, de todas as cidades e vilas que podiam ser visitadas em viagens de automóvel, indicando, também, os vários hotéis, as oficinas de serralharia existentes em cada localidade e os postos de venda de gasolina da companhia. Também em 1906, Elísio Mendes, um dos primeiros automobilistas portugueses, publicou o *Guia das estradas de Portugal*, no qual indicava as distâncias entre os vários pontos do país, em função de vários itinerários, além de informações sobre reparações de automóveis ou curiosidades e monumentos a visitar.

Por iniciativa de Raul Proença, a Biblioteca Nacional publicou, em 1923, o *Guia de Évora e seus arredores*, obra que foi uma espécie de ensaio do *Guia de Portugal*, cujos primeiros volumes vieram a público em 1927. Esta obra, composta de vários volumes, começou por ser dirigida por Raul Proença e contou com a colaboração de Reinaldo dos Santos e de outros destacados historiadores e homens de letras.

## O Congresso de Turismo de 1911

Em 1911, realizou-se, em Lisboa, o 4.º Congresso Franco-hispano-português de Turismo, por iniciativa direta da Sociedade Propaganda de Portugal, que já tinha participado nos congressos de 1908, 1909 e 1910, realizados, respetivamente, em Saragoça, San Sebastian e Toulouse. À iniciativa de realizar em terras lusas este congresso, não foi estranha a alteração do regime político, pois a implantação da República criou um clima mais favorável à realização de iniciativas ligadas ao turismo, o que, aliás, ficou demonstrado pelo envolvimento que vários membros do governo e outras personalidades republicanas tiveram no congresso.

A Comissão de Honra, que era presidida por António José de Almeida, ministro do Interior, incluía também o ministro das Finanças, José Relvas, o ministro do Fomento, Brito Camacho, o governador civil de Lisboa, Eusébio Leão, e o presidente da Câmara Municipal de Lisboa, Anselmo Braamcamp Freire. Além das personalidades ligadas ao governo e ao poder local, apenas faziam parte da Comissão de Honra J. Fernando de Sousa, presidente honorário da Sociedade Propaganda de Portugal, e Magalhães Lima, que na altura era o presidente em exercício desta sociedade.

Da Comissão Organizadora, presidida por Bernardino Machado, ministro dos Negócios Estrangeiros, faziam parte destacadas personalidades da sociedade portuguesa, em vários casos com reconhecidas ligações ao regime republicano. Vários dos membros que compunham esta comissão eram membros da SPP e alguns faziam parte de empresas e instituições ligadas aos transportes, como era o caso das Companhias de Caminhos de Ferro ou do Automóvel Club de Portugal. Refiram-se, como exemplo, os casos de J. Cupertino Ribeiro, presidente do conselho de administração dos Caminhos de Ferro do Estado; M. Emídio da Silva, presidente do conselho de

administração da Companhia de Caminhos de Ferro Portugueses, José Lino Júnior, engenheiro, irmão do arquiteto Raul Lino e diretor do Automóvel Club de Portugal. Assim, a ligação entre o turismo e os transportes, que foi sempre uma constante desde o final do século XIX, estava também aqui expressa de forma clara.

O congresso, que se realizou entre 12 e 19 de maio de 1911, contou com a participação de cerca de 800 congressistas estrangeiros, a que se juntaram vários participantes portugueses. Desde o início que este evento mobilizou, não só a população de Lisboa, mas também a população das várias localidades a que se deslocaram os congressistas. No âmbito deste Congresso realizaram-se várias excursões, nomeadamente a Setúbal, a Mafra, a Évora e ao Ribatejo, que procuravam proporcionar aos congressistas o conhecimento das várias regiões de Portugal e das suas potencialidades como país de turismo.

Durante o congresso, foi criada uma Federação Franco-Hispano-Portuguesa de Sindicatos de Iniciativa e de Propaganda, cujos estatutos foram estabelecidos na altura e determinou-se que o V Congresso Internacional de Turismo teria lugar em Madrid.

O resultado mais importante do Congresso de Turismo realizado em Lisboa foi, sem dúvida, a decisão de se criar uma Repartição do Turismo na Secretaria-Geral do Ministério do Fomento, a qual, em 1919, transitou para a tutela do Ministério do Comércio e Comunicações. Através desta Repartição, o turismo passou a contar com uma estrutura oficial que estabeleceu as regras a que devia obedecer esta atividade que, na altura, era já reconhecida como uma importante fonte de receita para o país.

**Bibliografia:** MATOS, Ana Cardoso de; SANTOS, Maria Luísa, «Os guias de Turismo e a emergência do turismo contemporâneo em Portugal (dos finais do século XIX às primeiras décadas do século XX)», *Scripta Nova*, Universidad de Barcelona, 15 de junho de 2004, Vol. VIII, n.º 167; PINA, Paulo, *O Turismo no século XX*, Lisboa, Lucidus, 1988; *Viajar. Viajantes e turistas à descoberta de Portugal no tempo da 1.ª República. Catálogo da exposição*, Lisboa, CN Centenário da República, 2010.

[Ana Cardoso de Matos]