

UNIVERSIDADE DE ÉVORA

CURSO DE MESTRADO EM ESTUDOS HISTÓRICOS EUROPEUS

DISSERTAÇÃO de MESTRADO

**A Gazeta dos Caminhos de Ferro e a
Promoção do Turismo em Portugal (1888-1940)**

(Esta dissertação não inclui as críticas e sugestões feitas pelo júri)

Elói de Figueiredo Ribeiro

ORIENTADORAS:

Prof. Doutora Ana Cardoso Matos
Dra. Maria Ana Bernardo

ÉVORA
ABRIL/2006

Diário de 169 1676 II



160 M48

À Mena

e ao meu pai

160 M48

Agradecimentos

Este espaço é dedicado àqueles que deram a sua contribuição para que esta dissertação fosse realizada. A todos eles deixo aqui o meu agradecimento sincero.

Em primeiro lugar agradeço à Prof. Doutora Ana Cardoso Matos a forma como orientou o meu trabalho. As notas dominantes da sua orientação foram a utilidade das suas recomendações, a cordialidade com que sempre me recebeu, a disponibilidade que sempre manifestou, o apoio e incentivo que sempre me deu. Incluo neste agradecimento a Dra Maria Ana Bernardo pelas suas recomendações e pela cordialidade e disponibilidade sempre manifestada. Agradeço ainda a ambas pelo entusiasmo manifestado nas reuniões de trabalho que foi contagiante e funcionou como incentivo.

Em segundo lugar, agradeço aos professores das disciplinas da componente lectiva deste curso de Mestrado e aos seus convidados, que muito contribuíram para enriquecer os meus conhecimentos.

Deixo ainda uma palavra de agradecimento aos meus colegas de curso, também eles responsáveis pela qualidade do mesmo, devido aos trabalhos apresentados, à participação e ao bom relacionamento existente.

Finalmente uma palavra de agradecimento à minha família pelo apoio que sempre me deu.

RESUMO

Tendo como objecto de estudo a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* pretende-se fazer neste estudo uma abordagem ao desenvolvimento do turismo em Portugal no período que decorreu entre 1888 e 1940

A análise do perfil sócio profissional dos seus dirigentes e principais colaboradores permite perceber a importância que o turismo assume nesta publicação e as várias iniciativas que foram tomadas para a sua promoção. Por seu lado, o levantamento dos vários artigos publicados na *Gazeta* e as iniciativas dos seus editores para incentivar as viagens turísticas permitem perceber o papel relevante que esta publicação teve no desenvolvimento do turismo em Portugal. E sendo uma publicação dedicada ao caminho-de-ferro a *Gazeta* traduz a importância que este meio de transporte teve no desenvolvimento do turismo e a forma como, por seu lado, o turismo foi utilizado para promover o tráfego ferroviário.

A *Gazeta*, dada a variedade de assuntos tratados, atingia diversos públicos e as várias rubricas sobre viagens que foram existindo ao longo da sua publicação, contribuíram para incentivar nos seus leitores o gosto pelas viagens. O seu estudo permite ainda fazer uma aproximação à forma como evoluiu o conceito de turismo e ao modo como se foram diversificando os locais escolhidos para as viagens de lazer.

Master: “A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*” and Portugal Tourism Promotion (1888-1940)

“*Gazeta dos Caminhos de Ferro*” it is an old Periodical Portuguese Review about Railways.

ABSTRAT

Besides the “*Gazeta dos Caminhos de Ferro*” being the main subject of this study, there is also the intention to refer the development of tourism in Portugal in the period that goes from 1888 to 1940.

When analysing the socio professional outline of its managers and main collaborators the important role played by tourism to its publication becomes obvious and we also understand all the initiatives that had to be taken to assure its promotion.

Studying the various articles published in “*Gazeta*” and all the initiatives of its editions to encourage the tourism allows us to understand the quite important contribution that this publication had to the development of the Portuguese tourism. Since it is a publication dedicated to the railways, “*Gazeta*” also conveys the important contribution the means of transport (railway) had to the development of tourism and how tourism had been used to promote railway traffic.

“*Gazeta*” managed to reach a huge variety of readers due to the diversity of the content it published. It also printed several articles about journeys that took place during its existence and that, somehow, encouraged its readers to acquire a desire to travel.

Furthermore, studying this revue makes it possible to understand not only how the concept of “tourism” evolved, but also how there were more places available for tourists to visit and spend their leisure time.

Índice

Introdução	6
Capítulo I - <u>Balanço historiográfico</u>	8
Capítulo II – <u>A Gazeta dos Caminhos de Ferro: uma fonte para o estudo do Turismo em Portugal</u>	25
1- Contexto da criação da Gazeta	25
2 - Características e objectivos	28
3- Perfil sócio profissional e acção pública dos dirigentes e principais colaboradores	36
4- A ligação da <i>Gazeta dos Caminhos de Ferro</i> com outras publicações promotoras do turismo	50
5- A ideia de turismo e a evolução dessa ideia na gazeta	55
Capítulo III - <u>A promoção turística</u>	60
1- Itinerários e viagens propostos	60
2- Estratégias de incentivo às viagens	65
3- Promoção das infra-estruturas e equipamentos ferroviários	73
Capítulo IV - <u>Os turistas e os caminhos-de-ferro: públicos e destinos</u>	75
1- Os públicos	75
2- Os destinos dos turistas	78
Conclusão	88
Bibliografia	91

Introdução

O objectivo deste trabalho é verificar de que forma a evolução do turismo em Portugal acompanhou as dinâmicas e tendências verificadas nos outros países europeus, centrando-se esta análise no papel desempenhado pela *Gazeta dos Caminhos de Ferro* na emergência desse sector.

A escolha da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* como objecto de análise, prende-se com o facto de esta publicação constituir uma fonte privilegiada por ser a primeira revista portuguesa sobre caminhos de ferro, um dos inventos da primeira metade do século XIX¹, que na sua segunda metade e nas primeiras décadas do século XX, teve um papel determinante na emergência e no desenvolvimento do turismo, de um turismo cada vez mais abrangente em termos sociais. A escolha desta revista foi também determinada pela quantidade e variedade de artigos sobre o turismo que a mesma publicou ou longo do período.

As balizas cronológicas 1888-1940 justificam-se pelo seguinte: a opção pela primeira data prende-se com o início da publicação da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*; a escolha da segunda data deve-se ao facto de ser o ano da Exposição do Mundo Português, momento culminante de todo um período de iniciativas da propaganda ideológica do Estado Novo onde o turismo esteve de forma directa ou indirectamente representado.

O período em análise situa-se entre estes dois momentos significativos, o que permite verificar a forma como o turismo foi encarado num período de mudanças tecnológicas, sociais e políticas. Politicamente este período é marcado pela Monarquia Constitucional, 1ª República e Estado Novo, em termos sociais verifica-se um maior dinamismo do mundo urbano, com o crescimento da cultura urbana das cidades no século XIX, a nível técnico o desenvolvimento dos caminhos-de-ferro permitem novas condições para a realização de viagens.

A partir da análise sistemática de todos os artigos publicados entre 1888, data do início da publicação, e Dezembro de 1940 na *Gazeta dos Caminhos de Ferro* que estivessem ligados com o tema turismo, procurou-se analisar a forma como ao longo do tempo evoluiu a ideia de turismo e as iniciativas de promoção do turismo que aí foram apresentadas.

¹ Primeira linha de caminho de ferro, de trajecto regular para passageiros foi inaugurada em 1830 em Inglaterra.

Para uma maior compreensão dos artigos publicados na gazeta analisou-se as personalidades que estiveram ligadas a esta iniciativa e procurou-se enquadrar o surgimento desta revista na época, relacionando-a com outras publicações que surgiram nesta altura.

Este trabalho divide-se em quatro capítulos. No primeiro procuramos fazer um balanço historiográfico sobre este tema a nível nacional e internacional. No segundo analisamos o contexto da criação da Gazeta, suas características e objectivos e traçamos o perfil sócio-profissional e acção pública dos seus dirigentes e principais colaboradores. No mesmo capítulo verificamos a ligação desta revista com outras publicações promotoras do turismo e analisamos a ideia de turismo e a evolução dessa ideia na Gazeta. No terceiro capítulo dedicado à promoção turística, procuramos verificar quais os itinerários e viagens propostos e as estratégias de incentivo às viagens, bem como a promoção realizada com base nas infra-estruturas e equipamentos ferroviários. No quarto capítulo procuramos saber quais os públicos que utilizavam os caminhos-de-ferro e os destinos turísticos mais procurados.

A partir de um estudo de caso, pretendeu-se elaborar um estudo sobre o turismo no período que decorreu ente 1888 e 1940, comparando sempre que possível a realidade portuguesa com a emergência e evolução do Turismo, enquanto indicador da mudança social verificada nas sociedades europeias entre meados do século XIX e as primeiras décadas do século XX.

Capítulo I - Balanço historiográfico

O presente trabalho implicou a realização de um balanço do estado da arte que teve em linha de conta o facto do objecto de trabalho estar no centro de investigação de várias áreas do saber, abrangendo nomeadamente as áreas da Sociologia, da Geografia e da História.

Nos últimos anos o estudo do turismo e dos guias de turismo tem sido objecto de um interesse crescente que se traduziu na publicação de várias obras e na inclusão deste tema em diversos encontros internacionais². E, “*A forma como evoluiu o turismo em cada país tem sido objecto de estudos que incidem quer nos aspectos económicos relacionados com o desenvolvimento desta actividade, quer nos aspectos político-culturais associados à divulgação do país, quer ainda nas interligações entre o desenvolvimento do turismo e do património cultural*”³.

Na sequência do Colóquio organizado em Sion em 2001 e da sessão incluída no XIII Economic History Congress, realizado em Buenos Aires em 2002, Alain Tissot publicou *Construction d'une industrie touristique aux 19e et 20e siècles. Perspectives internationales*.⁴, que contou a colaboração de vários autores e em que o turismo é analisado em função dos seguintes aspectos: tecnologia, que analisa as infra-estruturas que permitiram o desenvolvimento desta actividade ; política que analisa o papel dos poderes públicos no desenvolvimento do turismo ; económica que se debruça sobre o papel do turismo na economia; e as representações da indústria do turismo na opinião pública.

O desenvolvimento do turismo esteve directamente ligado à “conquista” dos tempos livres, razão porque, faremos uma breve incursão à temática "tempos livres" (o tempo que resta após as actividades fundamentais que garantem a subsistência) no qual este se encontra inserido. Alguns dos trabalhos realizados sobre este tema referem-se de alguma forma ao turismo.

² Refira-se, por exemplo, o XIII Economic History Congress, realizado em Buenos Aires em 2002.

³ MATOS, Ana Cardoso de Matos e SANTOS, M. Luísa, “Os Guias de Turismo e a emergência do turismo contemporâneo em Portugal (dos finais do século XIX às primeiras décadas do século XX)” *Geo Crítica / Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 15 de junio de 2004, vol. VIII, núm. 167. [<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-167.htm>]

⁴ Laurent TISSOT (sous la dir. de), *Construction d'une industrie touristique aux 19e et 20e siècles. Perspectives internationales. Development of a Tourist Industry in the 19th and 20th Centuries. International Perspectives*, Neuchâtel, Ed. Alphil, 2003

Na *História dos Tempos Livres*⁵ Alain Corbain tenta uma história que coloca no primeiro plano, não a luta com vista à conquista dos tempos livres, mas a invenção dos seus usos, seguindo as formas de utilizar ou simplesmente viver um leque de tempos disponíveis que, entre 1850 e 1960, a pouco e pouco se foram inserindo nas sociedades ocidentais. Procura assim responder a questões como o surgimento das novas formas de utilização dos tempos livres, como o desejo de viajar, de ter aventuras, de obter novas sensações, dos divertimentos de massa, da necessidade de tranquilidade, se combinaram com os ritmos de vida, cada vez mais acelerados, das sociedades modernas, onde o aumento da pressão temporal no quotidiano e a permanente sensação de falta de tempo e a conseqüente preocupação de o poupar, terão levado a uma necessidade de previsão e rigor na utilização do tempo, não só no trabalho mas também no lazer.

Esta obra conta com a colaboração de vários autores que abordam de forma diversificada o tema dos tempos livres. Os primeiros capítulos da *História dos Tempos Livres*, referem-se essencialmente à história das elites. O lazer culto, a viagem e o cruzeiro, a vilegiatura, a excursão e a jornada no campo, os jogos e os desportos de origem aristocrática, a distração cidadina, por sua vez sujeita a modelos concebidos no seio das classes dominantes apenas indirectamente interessam o conjunto da população.

Assim, o estudo que Roy Porter apresenta, *Os Ingleses e o lazer*⁶, centra-se na evolução dos modos de lazer na sociedade britânica, começando por afirmar que o ideal dos estudos de história social deveriam ser multiculturais e internacionais. Contudo, esta perspectiva estritamente britânica justifica-se pelo facto do Reino Unido ter sido o país onde pela primeira vez se levantaram, em grande escala, questões ligadas à organização do trabalho e dos lazes, como resultado da revolução industrial. Este país foi ainda o primeiro país a experimentar soluções "industriais" para estes problemas, o que, devido a essa precocidade, o leva a ser visto, como um laboratório onde teriam sido inventados novos usos do tempo, tempo de disponibilidade e distração.

Porter apresenta os modelos georgianos retractando o lazer vivido no campo, no seio da propriedade familiar, a complexidade do ritual da sociabilidade cidadina exibida no West End londrino e nalgumas cidades de província, a importância dada à temporada de veraneio, e a sua deslocação das estâncias terapêuticas e de lazer, os Spas, surto da prática do *Grand Tour* e, de uma forma mais despretensiosa, da excursão.

⁵ CORBAIN Alain, *História dos Tempos Livres*, Lisboa, Teorema, 2001

⁶ Idem, Capítulo I

A partir da década de 1840 o caminho-de-ferro e o barco a vapor permitem a industrialização do lazer e conseqüentemente facilitam a sua democratização. O tipo de desejos e de usos que se instala no seio da classe média, funciona como mediador, contribuindo para a formação de um desejo de massas que as classes dominantes se esforçam por orientar e moderar. Surgem os primeiros parques de diversões e as primeiras folgas pagas. Na mesma época a invenção do escutismo e a moda do campismo realçam o surgimento de um novo modelo de relação com a natureza.⁷

Ao mesmo tempo que os usos do tempo livre se vão popularizando, constitui-se uma "classe de lazer" da qual Roy Porter deixa uma imagem colorida, com as preocupações de distinção, a ostentação que acompanha ou determina a extensão geográfica das práticas.

No seu estudo Porter examina dois aspectos distintos. Por um lado, a industrialização e a burocratização da sociedade de massas na era industrial, e a conseqüente invenção de abordagens ao lazer do tipo industrial, convencendo os consumidores a desejar e a gostar das férias «organizadas», única forma de as tornar acessíveis a todos, obviamente tendentes à uniformidade. Por outro lado a diferenciação pela qual a elite defendia a sua distinção. O ideal das férias, ou num sentido mais geral, dos lazeres tal como evoluíram em Inglaterra, implicava combinar estes dois processos. Como refere Porter a história do uso do tempo livre reproduz o esquema geral do desenvolvimento da sociedade industrial, e a análise da história britânica, permitiu-lhe mostrar a complexidade dos processos que definem a invenção do tempo livre nas sociedades ocidentais.

No seu estudo Alain Corbain⁸ demonstra, através do estudo do lazer das classes dominantes na França do século XIX, que o modelo de lazer, herdado do antigo *otium cum dignitate*, associava a disponibilidade e a actividade consentida com uma actividade ostentatória, visível nos hotéis luxuosos, no interior do comboio de luxo e no paquete.

⁷ Idem, p.20

⁸ Idem, capítulo 2, *Do lazer culto à classe do lazer*.

A exposição de André Rauch⁹ centra-se sobretudo na invenção de uma temporalidade própria, em que as férias delinearam um novo tempo social. No fim do século XIX as folgas e férias dissociam-se do calendário da igreja e das condicionantes da vida rural.

No seu estudo André Rauch aborda também a estância termal onde a nobreza britânica desdobra, a pouco e pouco, o sacrifício médico em tempo de cura e tempo de descontração. Este modelo britânico acaba por fazer escola nas estâncias do continente europeu onde, para além das estruturas terapêuticas já existentes, se desenvolvem estruturas de lazer, aliando os prazeres mundanos ao encanto da natureza. Aborda ainda a utilização do litoral marítimo onde novas sociabilidades se desenvolvem e as mentalidades e as sensibilidades se alteram. A evolução do lazer das famílias abastadas através da segunda casa, ou seja, a casa de férias e a importância que passa a ter a mudança de sítio, sobretudo a escolha de lugares exóticos como contravalor do quotidiano é outro dos tópicos abordados por André Rauch, assim como os novos locais de eleição dos turistas – o campo, a montanha, etc., e a inserção das férias surge assim como um dado novo na preocupação da organização temporal das actividades humanas.

Se para André Rauch " *No século XX a necessidade de férias impõe-se como um parêntese necessário na vida quotidiana.*"¹⁰ e o repouso e os benefícios do fruir da natureza surgem como contraponto aos ritmos da vida urbana, Julia Csergo¹¹ analisa precisamente as temporalidades e lazeres parisienses, a distribuição das distrações na paisagem urbana e a forma como elas se vão ritualizando e preenchendo o novo tempo livre.

O lazer nas cidades está também presente no estudo de Gabriella Turnaturi¹², que analisa as múltiplas maneiras de viver o lazer nas cidades italianas depois da unificação. Refere as tensões, expõe as sucessivas modalidades do encontro social, põe em evidência sincronismos, desfazamentos e complexas recuperações no interior destas cidades de vigorosas tradições festivas. Vai atrás do recuo da exuberância do teatro espontâneo que tinha lugar na rua; acompanha a sua retirada para o interior da esfera privada; descreve a redescoberta da espontaneidade no barulho de fundo dos cafés-concerto e dos teatros de variedades, depois a lenta disciplinarização dos comportamentos que se opera no interior das salas escuras dos cinemas.

⁹ Idem, capítulo 3, *As férias e a natureza revisitada (1830-1939)*

¹⁰ Idem, pag. 126.

¹¹ Idem, capítulo 4, *Extensão e mutação do lazer citadino, Paris, século XIX - princípio do século XX.*

¹² Idem, capítulo 5, *As metamorfoses do divertimento citadino na Itália unificada (1870-1915).*

Por seu lado, Anne-Marie Thiesse¹³ centra-se no discurso sobre os lazeres populares: os perigos do lazer espontâneo, do mau lazer, através das distrações proporcionadas por livros, filmes, programas de radiodifusão, que estimulam a preguiça e o mau gosto; a vontade de definir, de controlar, de ditar as modalidades do lazer dos trabalhadores e, deste modo, de fazer pesar sobre eles um dominação simbólica é então estimulada pelo temor da anarquia no uso de um eventual tempo pessoal, existindo, contudo, alguns que eram partidários da organização dos lazeres, no sentido de estes serem importantes para o progresso moral da classe operária, na sua promoção intelectual e o seu acesso à subtileza das modas de apreciação estética; o «revivalismo cultural» nos países europeus industrializados na primeira metade do século XX, que apostavam na idealização de uma cultura popular «tradicional» (versão folclórica) como solução ideal para a ocupação dos tempos livres dos trabalhadores urbanos e operários.

Georges Vigarello¹⁴ concentra a sua atenção na criação de uma temporalidade do desporto, na precisão extrema do cálculo do tempo dos eventos desportivos e na temporalidade social autónoma que se manifesta na construção do calendário desportivo.

Jean-Claude Farcy¹⁵ analisa a validade dos conceitos de temporalidade das sociedades urbanas, quando aplicadas ao povo dos campos, concluindo que «*partir à procura do nascimento de um verdadeiro tempo livre no mundo rural antes de 1930 seria vão*»¹⁶, isto porque nestes meios não se conhece então nem férias, nem folgas pagas, os tempos sem trabalho são imperativos da actividade.

Ligados com o desenvolvimento do turismo surge o interesse pelos locais exóticos e pelos os "souvenirs" trazidos como troféus, misturando a aventura com a arqueologia. O aumento das viagens turísticas para locais cada vez mais diversificados leva ao surgimento dos guias turísticos com as suas advertências e conselhos aos viajantes, informações gerais e itinerários, privilegiando as informações consoante o público-alvo. Os benefícios da qualidade do ar, a beleza da paisagem, entusiasma novos caminheiros e fazem surgir uma nova modalidade: o alpinismo, multiplicando-se os clubes, os abrigos, os refúgios, os hotéis. A descoberta da montanha no Inverno trouxe novas práticas, surgindo os primeiros clubes de esqui. A juventude vê também organizarem-se para si, colónias de férias com ligação à natureza, de filosofia cristã, onde se pretende educar disciplinarmente, onde se vigiam as brincadeiras das crianças,

¹³ Idem, capítulo 9, *Organização dos lazeres dos trabalhadores e tempos roubados (1880-1930)*

¹⁴ Idem, capítulo 6, *O tempo do desporto*.

¹⁵ Idem, capítulo 7, *O tempo livre na aldeia*.

¹⁶ Idem o.ob. cit. Pag. 325.

se influenciam os prazeres da sua existência através do aproveitamento da paisagem agradável, da qualidade do ar, valoriza-se o retorno aos locais da natureza, ensina-se sobre a higiene. Surgem diversas organizações de jovens e o escutismo.

Os aspectos acima referidos foram analisados em várias das obras que nos últimos anos têm sido publicadas sobre o turismo. Área de estudo cujo interesse a nível da história é relativamente recente, pois, como refere Hasso Spode,¹⁷ até há pouco tempo a historiografia não tinha tido em conta o turismo apesar da importância deste para a economia e cultura modernas. Uma das razões apontadas é a outrora distinção feita entre viajantes e turistas: "*los turistas presentan una carencia estructural de originalidad y heroísmo y exhalan un olor a masa vulgar. Como caminantes de sendas trilladas han sido siempre la diana del desprecio de la crítica cultural; quien se tenga algún aprecio se considerará viajero.*"

O autor vê o turismo como um produto cultural que pode ter como motivações o descanso, a formação, a tranquilidade, a natureza e a diversão, e dele se esperam benefícios.

Traçando o percurso da actividade turística, Spode refere que relativamente ao século XVIII, a viagem tinha como objectivos a guerra, o comércio, o conhecimento, a saúde ou a salvação da alma. Através da peregrinação, da busca das águas, ou o Grand Tour dos jovens aristocratas ou o Petit Tour da burguesia.

A viagem desenvolvia-se na horizontal e vertical - ao mesmo tempo que o viajante se deslocava no espaço, entre diferentes topografias e povos, deslocava-se também, no tempo ao visitar culturas mais arcaicas. Movia-se sobretudo não pelas zonas de progresso, mas sim pelas zonas marginais em busca de "*lo natural y juvenil, lo autentico y libre, lo todavía no domesticado.*"¹⁸

Para os burgueses as viagens justificavam-se em primeiro lugar por motivos de saúde e lazer, os banhos, o repouso, e, em segundo lugar para a sua formação.

As categorias mais importantes dos espaços turísticos eram a "autenticidade", a "natureza", a "liberdade", a "história".

Na primeira metade do século XIX, surgiram os inventos que contribuiriam para o desenvolvimento do turismo no futuro de massas: o guia de viagens, o caminho-de-ferro e as viagens organizadas e colectivas. A utilização do vapor no tráfico fluvial e

¹⁷ Hasso Spode *El turista* in *El Hombre del siglo XX*, Ute Frevert, Heinz-Gerard Haupt y outros, Alianza Editorial, Madrid 2002, p. 123-150.

¹⁸ Idem p. 130.

marítimo, " *el ferrocarril fue un medio de transporte democrático: en primera clase no se llegaba al destino antes que en cuarta.*"¹⁹

A maior parte dos viajantes era proveniente de Inglaterra donde surgiu a palavra turista nos finais do século XVIII, designando alguém que empreendia um grande giro pelo estrangeiro. Com o aumento do número de viajantes o conceito de turista passou a ter conotação negativa.

Nos finais do século XIX, a participação no turismo estendeu-se das elites às classes médias: académicos, comerciantes, funcionários e empregados. Na Europa central o turismo envolvendo trabalhadores era um fenómeno muito mais escasso tendo como destino a montanha, só depois da Primeira Guerra Mundial, na Alemanha alguns jovens trabalhadores iam em excursões até ao mar. O turismo operário só existia (quando existia), em forma de excursões. "*Antes de 1914, el lujo de un viaje de veraneo se situava fuera de los horizontes no sólo materiales, si no también mentales*".²⁰ Para os movimentos operários o mais importante nesta época era a luta por melhores salários, condições de trabalho e direitos políticos.

Até à Primeira Guerra somente 10% da população dos países industrializados viajava, sendo um pouco maior esta percentagem no Reino Unido.

A pouco e pouco a viagem passa de luxo a necessidade, passando a ser vista como remédio para os males da civilização.

No seu início, a viagem turística não estava relacionada com as férias, era sim uma iniciativa excepcional no tempo e também do ponto de vista social. Na fase de difusão nos primeiros anos do século XIX e meados do XX (sendo susceptível de subdivisões) converteu-se numa actividade de tempo livre encaixada no decurso regular do ano. Nesse âmbito, foram criadas instituições e infra-estruturas e consolidado um conjunto de práticas turísticas. A pouco e pouco a exclusividade social vai-se esbatendo. Uma terceira fase, a da imposição e consolidação, tem lugar na segunda metade do século XX, onde, nos países ricos, a viagem de férias passa a fazer parte da vida da maioria das pessoas.

Hasso Spode conclui que "*el capítulo decisivo de la historia del Homo turisticus se escribió hace ya tiempo.*" porque, segundo ele, o turismo teve grandes mudanças quantitativas mas poucas no âmbito qualitativo ao longo da segunda metade do século XX, época que poderemos considerar como a do início do turismo de massas. A menor

¹⁹ Idem p. 132

²⁰ Idem p. 135

duração das viagens transforma-se num elemento positivo na luta contra as pressões da civilização, já que permitiu o aumento da sua frequência.

Catherine Bertho Lavenir em *La Rue et le Stylo – comment nous sommes devenus touriste*,²¹ apresenta o nascimento e a história do turismo em França e na introdução começa por colocar a questão: Porque partimos? É que, de facto, a prática do turismo não é uma necessidade imperativa do ser humano. Segundo a autora, “*Partir c’est une industrie. Les voyages changent comme changent les techniques*”²² e estas mudanças ocorrem em três momentos distintos marcados pelas transformações técnicas: o primeiro como o tempo das diligências e do caminho-de-ferro, tempo também dos relatos de viagens onde se propunham itinerários e o que observar, dirigidos a uma classe burguesa. Já no fim do século XIX outra transformação ocorreu com o aparecimento da bicicleta e do automóvel, que permitiu a autonomia do viajante face à condicionante do caminho-de-ferro. No período que decorre final do século XIX até à primeira Guerra Mundial, o turismo organiza-se em torno de dois domínios: o do automóvel e o dos prazeres do ar puro. O turismo tornou-se um projecto económico merecendo a atenção de políticos e empresários. Surgiram as associações próximas do escutismo que vêem o turismo como uma pedagogia e o lazer ao ar livre como um momento de formação. As alterações ocorridas ao longo da primeira metade do século XX contribuíram para a emergência de novas formas de turismo e tornaram esta actividade acessível a um número cada vez maior de pessoas²³.

No Capítulo I – “As origens das férias”, Catherine Lavenir começa por referir a origem dos vocábulos turista e turismo e o sentido que estas palavras vão adquirindo ao longo dos tempos, seguindo-se depois uma referência à prática da viagem e sua representação, estabelecendo uma baliza cronológica: antes e depois de 1800. Os viajantes não frequentavam, nem observavam, nem tiravam as mesmas conclusões sobre os locais visitados. Os relatos de viagem do século XVIII feitos no período antes da Revolução Francesa, só foram publicados no século XIX. O olhar do viajante no século XVIII não é o de um espectador distanciado, ao contrário dos do século XIX que são mais ligados à estética dos lugares. Os lugares frequentados pelos viajantes do século XIX são diferentes dos viajantes do século anterior. As montanhas, por exemplo, eram consideradas como lugares horríveis, além disso, à excepção de alguns jovens aristocratas ingleses, não se viajava por prazer, percorriam-se as estradas por motivos de

²¹ Catherine Bertho LAVENIR, *La Rue et le Stylo – comment nous sommes devenus touriste*, Paris: Editions Odile Jacob, 1999.

²² *Idem*, p.9.

²³ *Idem*, pp.10 e 11.

negócios, ao serviço do rei ou no caso da dama que se vai juntar ao seu marido. Aos olhos de quem observava, o quotidiano observado não tinha, salvo raras excepções, nada de pitoresco. Um aspecto a realçar é o facto de nesses relatos de viagem não haver qualquer referência a monumentos, ao contrário do turista contemporâneo que nas suas viagens os privilegia. As cidades medievais nesse período, são retratadas como sujas, disformes e sem interesse, sendo que o pitoresco ainda não era uma categoria estética positiva. Aos viajantes das luzes o que lhes agradava nas cidades eram aspectos como a regularidade, a claridade e a harmonia. É no século XIX que surge o interesse pelos monumentos, a partir do qual estes se tornaram dignos de serem amados, protegidos e visitados, reflexo das questões fundamentais para o homem deste século: O que é a nossa Nação, donde provém e qual a sua história?

É no século XIX que a viagem turística por um lado e a vilegiatura por outro, têm um desenvolvimento sem precedentes. A estada balnear e a viagem organizada representam logo uma indústria cheia de vitalidade onde se inventam, entre companhias de caminho de ferro e grandes hotéis, novos prazeres para as classes dirigentes, em que se aliam mudanças técnicas, como a evolução da rede dos caminhos de ferro, às estratégias empreendedoras e a uma evolução dos costumes. Como agentes destas transformações surgem as gravuras, os cartazes e os jornais especializados que vão informando dos novos lugares de vilegiatura, de que forma se deve empregar o tempo e o que é desejável e realizável²⁴.

O sucesso do termalismo e a descoberta das costas marítimas asseguram o sucesso de outra invenção deste século: os banhos de mar. Mergulhar na água salgada é, de início, tanto um tratamento como um prazer. Os médicos ingleses e alemães já o recomendavam no século XVII. Especuladores imobiliários, autoridades locais, companhias de caminho de ferro e publicitários, bem como a presença de alguns aristocratas, assegurariam o desenvolvimento das estâncias balneares. Novas cidades surgem segundo planos de organização rigorosos centrados geralmente em redor de um casino construído à beira mar.

A rede ferroviária opera uma verdadeira selecção das cidades balneárias. Por um lado o facto importante de ter ou não uma ligação ferroviária com os grandes centros urbanos e por outro, o tempo gasto no percurso entre estes e as referidas estâncias balneárias²⁵.

²⁴ Idem, pp.15-19.

²⁵ Idem, pp.29-30.

As companhias de caminho de ferro na sua oferta comercial põem à disposição dos utentes comboios e tarifas especiais, como é o caso dos *comboios de passeio* e os bilhetes a preços reduzidos que permitiam a homens de negócios e gestores irem ao Domingo visitar os seus familiares estabelecidos nas estâncias de banhos de mar. Para a os utentes mais desafogados existia o comboio amarelo dito “*comboio dos maridos*”, que saia de Paris ao fim da tarde de sábado e regressava segunda-feira de manhã. Outra iniciativa foi o “*train de plaisir*” que aos fins-de-semana assegurava as ligações de Paris com a costa da Normandia. Existiam diferentes tarifas para diversas clientelas, tendo em conta o poder económico de cada uma delas. As tarifas para as praias frequentadas pelos estratos sociais mais elevados, as da Normandia, tinham preços mais elevados do que aquelas cujo destino eram as praias da Bretanha, “*praias de família*”, onde se instalavam sobretudo funcionários públicos.

Em 1890 surge o primeiro cartaz ilustrado dos caminhos-de-ferro, dando a conhecer a vida balnear. A partir desta altura, o cartaz vai fazer parte da estratégia utilizada pelos caminhos-de-ferro para promover as suas viagens, vindo a sofrer alterações nos temas apresentados consoante a evolução das estratégias publicitárias²⁶.

Catherine Lavenir analisa com profundidade a idade de ouro da bicicleta e os inícios do turismo automóvel, utilizando como consulta preferencial a revista mensal do Touring Clube da França da época.

Marc Boyer na *Histoire de l'Invention du Tourisme, XVIe – XIXe siècles*²⁷ defende que o turismo foi criado por etapas, mostrando que este não começou em 1936 com as férias pagas. Segundo o autor foi no século XVI, que ele refere como século da imprensa, que se que inventou o guia. O *Guia* de Charles Estienne que foi o “*Baedeker*” da época. Prático e de erudição simples, foi desde os finais do século XVI muito imitado, em latim, francês e inglês pelos viajantes curiosos, sendo este novo interesse revelado pelos jornais de viagem, para os quais os viajantes escreviam. Estes guias e jornais pessoais falam das coisas a ver e dos lugares vistos²⁸.

Boyer sustém que paralelamente à revolução industrial no século XVIII é possível falar também de uma revolução turística nesse mesmo século. Em concreto, a revolução de Bath inaugurou a grande temporada estival ao redor das águas e banhos, não querendo com isto dizer que a revolução turística fosse filha da revolução industrial. Na sua opinião, as descobertas turísticas dessa época não derivam dos avanços técnicos de

²⁶ Idem, pp.32-34

²⁷ BOYER, Marc, *Histoire de l'Invention du Tourisme, XVIe – XIXe siècles*, L'Aube, Paris, 2000.

²⁸ Idem, p.253.

então. Na realidade, as invenções do turismo foram feitas por privilegiados de nascimento e da cultura, manifestada através de critérios de distinção entre os quais cabe mencionar a importância do *Grand Tour*. O século XIX foi o século da difusão das invenções da centúria anterior. As invenções do século XVIII que, segundo Boyer, constituíram a revolução turística são *The Tour*, a revolução de *Bath*, a temporada estival no campo, o amor pela natureza, a descoberta dos glaciares e a invenção do Mont-Blanc, a atracção pela costa e o Inverno no Sul:

- *The Tour* é a invenção inicial. Puramente britânica, consistia numa viagem de carácter educativo através duma parte da Europa de Oeste e também da Itália, realizada por alguns jovens aristocratas após finalizarem os seus estudos e que nos finais do século XVIII começou a ser imitada por parte de jovens aristocratas continentais.

- A revolução de Bath (cidade do sudoeste de Inglaterra e estância de águas termais) constituiu um novo modelo de estação mundana que foi difundido primeiramente em Inglaterra nos locais de banhos termais e marítimos, e mais tarde no continente, levando a que alguns destes antigos lugares termais comesçassem a elevar-se também a este nível.

- Temporada estival no campo. Os ingleses do século XVIII transformam em parque os seus campos. Constroem os solares de acordo com uma nova sensibilidade de inspiração virgiliana e uma sociabilidade aristocrática com caça, jogos e alguns desportos próprios impõem-se no verão da Grã-bretanha. Esta inovação inglesa foi modestamente imitada pelos continentais, apanhados pela anglo mania na segunda metade do século XVIII.

- A natureza é um novo conceito na Europa do século XVIII. O amor por esta dá azo a novas viagens; os locais adquirem reputação porque emocionam e fazer brotar algumas lágrimas. Esta nova atitude perante a natureza não é apenas britânica. Os suíços também desempenham um grande papel nesta invenção. Surgem novos temas: a exaltação da montanha, o arpejo dos desfiladeiros e sobretudo a Suíça mítica. Novos locais são consagrados e outros mais antigos são renovados. Esta é uma natureza não é de todo selvagem, mas impregnada de cultura onde os viajantes circulam de guia na mão, por todo o lado declamam versos, sentem as sensações esperadas, repetindo os mesmos epítetos: pitoresco, sublime, grandioso, encantador, bucólico, romântico.

- A descoberta dos glaciares e a invenção do Mont-Blanc são as renovações que alteram a forma de olhar para a montanha, deixando esta de causar temor, passando os

viajantes a sentirem-se atraídos pelos seus cumes. Esta mudança ficou a dever-se em grande parte aos ingleses e, de alguma forma, aos suíços.

- A atracção pela costa marítima ainda não tem, neste século, o mesmo impacto que a atracção pelas montanhas. O espectáculo marítimo só vai ser apreciado depois das alamedas-passeios das novas estações balneares.

- O Inverno no Sul é uma invenção essencialmente britânica datada do último terço do século XVIII. Os ingleses partem para as cidades do Sul de França à procura de um clima mais ameno.²⁹

A investigação histórica sobre o turismo é, como se disse, uma área relativamente recente, sobretudo no nosso país, onde tem cabido sobretudo à Sociologia e à História a investigação deste tema.

O estudo de Figueiredo Santos³⁰ sobre o turismo procura fazer uma análise da constituição histórica da ideia de turismo no quadro da ideia modernidade e analisar os processos de mudança dos imaginários culturais da viagem turística. Sistematiza a experiência turística através de quatro modelos: viajor, romântico, massas e híbrido. Estes modelos turísticos são sistematizados através da sua estruturação, dividida em formas de objectivação (institucionalização), formas de subjectivação e formas de retorização (imaginário, simbólico e instrumental); dinâmica, dividida em fronteiras (espaço e tempo), destinos, trajectos e fluxos; desestruturação ou crise, dividida em crise das formas de institucionalização, crise das formas de subjectivação e crise das formas de retorização (imaginário e simbólico). Estes modelos têm a particularidade de não apresentarem âmbito cronológico, a profundidade temporal não parece ter muito interesse para os sociólogos que desprezam um pouco o enraizamento das práticas, ao contrário do estudo histórico que leva a sublinhar a antiguidade das raízes.

Dada a complexidade dos modelos referiremos aqui apenas a evolução das formas de subjectivação neles apresentados.

Nas formas de Subjectivação do modelo *vijor*, os indivíduos são sujeitos activos da viagem encarnando-a como uma missão. O olhar é incorporado à subjectividade. Verifica-se a emergência da culturização do visual. Transita-se para um mundo mais solipsista e descentrado. Relativiza-se a identidade. Dá-se a descoberta fascinante do *Outro* marcada pelo etnocentrismo cultural. Hierarquiza-se o *Outro* por oposição: civilizado, primitivo e exótico.

²⁹ Idem, pp.256-256.

³⁰ Figueiredo Santos, *Turismo Mosaico de Sonhos, Incursões Sociológicas pela Cultura Turística*, Edições Colibri, Lisboa, 2002

No modelo *romântico* o sujeito é pró-activo da paisagem retizador da viagem, articulada à idealização do amor, da pureza e da bondade, como pólos tencionais entre a vida contemplativa e activa. A identidade passa a escrever-se na mobilidade orientada para o regresso à vida simples, como forma de aperfeiçoamento individual do sublime. A viagem é incorporada como experiência de purificação face à insaciabilidade do sujeito. Os itinerários são determinantes na organização das condutas. A experiência da viagem é marcada pelo anonimato, pela fuga e por uma visão esquizofrénica da vida.

No modelo de *massas* os indivíduos são remetidos à condição de sujeitos passivos da viagem. Verifica-se o agenciamento em massa. Os turistas são incorporados na experiência como consumidores por excelência. O sujeito passa a ser heterodirigido por grandes organizações turísticas impessoais.

Finalmente, no modelo *híbrido* o turista torna-se crítico em relação às formas de agenciamento da experiência, próprias do modelo de massas. Verifica-se a esteticização da experiência turística. O corpo torna-se meio de valorização pública, de desejo de reconhecimento público. As categorias de identidade e de alteridade são perturbadas pelo global e local. Emergência do pós-turista, figura híbrida de actor e espectador.

Com esta digressão sobre a experiência turística, o autor pretendeu obter uma visão tão abrangente e integrada quanto possível, através da análise dos modelos acima referenciados.

Entre os estudos históricos que têm sido publicados em Portugal refira-se o de Paulo Pina, datado de 1982 "*Cronologia do Turismo Português*"³¹ trabalho organizado sobre a forma de colectânea cronológica. Trata-se de um levantamento factual acontecimentos, legislação história turística portuguesa onde o método seguido é intencionalmente desprovido de valores ou comentários.

Na apresentação do estudo, Paulo Pina refere este foi motivado pela importância que o turismo tem no nosso país - "*o fenómeno turístico assumiu tais proporções no acanhado contexto português, que já não é possível ao moderno historiador ignorar o facto.*"³², e pelo facto de até então a historiografia portuguesa não se ter debruçado sobre o tema, o que lhe parecia ser uma lacuna "*num país auto-proclamado de Turismo* "

No trabalho vão sendo apresentados sequencialmente por anos, numerosos, factos, informações, notícias relacionadas com eventos, publicações, inaugurações, artigos,

³¹ PINA, Paulo *Cronologia do Turismo Português, 1900-1929*, Secretaria de Estado do Turismo, Direcção Geral do Turismo, Delegação do Porto, vol.1, Porto 1982, [texto policopiado]

³² Idem p.9

aspectos bibliográficos de figuras relacionadas com a temática, legislação, medidas governativas, etc. Em apêndice surgem cartas, excertos de Relatórios das Actividades dos Serviços da Repartição de Turismo do Ministério do Fomento, listas de Governantes, repertório da legislação turística e afim mencionada na cronologia e relação das Zonas de Turismo. Esta obra surge assim como uma ferramenta de trabalho extremamente útil para quem pretende investigar no contexto desta temática.

No âmbito das comemorações do Ano do Jubileu do Turismo Português (Maio de 1986 a Maio de 1987) onde se pretendeu "*realçar o pioneirismo de Portugal em matéria de institucionalização do turismo e a sua experiência nas actividades do sector*",³³ foi publicado um outro livro do mesmo autor, cujo objectivo era evocar os acontecimentos que fazem parte do historial do turismo português entre os finais do século XIX e o ano de 1986, e ao mesmo tempo "*colmatar uma lacuna sectorial de índole historiográfica*".³⁴ Esta obra permite ter uma visão global da evolução do turismo em Portugal, embora não esgote o assunto.

Neste livro Paulo Pina começa por apresentar a visão do "turismo redentor" que nos finais do século XIX, aos olhos de alguns ilustres, poderia fazer face à grave situação económica em que o país estava mergulhado, bem como melhorar a imagem deste no exterior. Portugal tinha potencialidades como a sua posição geográfica, o clima, enfim "*um belo e castiço país de clima ameno, de gente hospitaleira, carregado de tradições e de história*",³⁵ o problema eram as estruturas e os equipamentos de fraca qualidade.

Paulo Pina salienta também o papel que as instituições públicas e privadas tiveram no desenvolvimento do turismo em Portugal. Daí que refira o surgimento, em 1906, da Sociedade Propaganda de Portugal, "*o embrião civil da organização turística*"³⁶ que, após a aprovação governamental dos seus estatutos, deu início às primeiras actividades institucionais do turismo português. Esta Sociedade teve um importante papel no desenvolvimento de acções de divulgação e promoção do turismo em Portugal. A Sociedade Propaganda de Portugal foi um "*...projecto que pioneira e generosamente, catapultou Portugal para o mundo do turismo*".³⁷

Já no século XX a actividade turística passou a ter um enquadramento estatal quando em 1911 foi criada a Repartição de Turismo, iniciativa anunciada no IV Congresso Nacional de Turismo realizado em Lisboa.

³³ PINA, Paulo *Portugal, O Turismo no Século XX*, Lisboa, Lucidus, 1988, p.7

³⁴ *Idem* p.243

³⁵ *Idem* p.11

³⁶ *Idem* p.13

³⁷ *Idem* p.19

Os primeiros casos de efectiva projecção internacional, são igualmente abordados por Paulo Pina que refere estância turística do Estoril, que Raul Proença proclamava de "Riviera Portuguesa" no seu "Guia de Portugal" e o de Fátima que "...irá transformar, num ápice, aquele inóspito lugar em centro de devota peregrinação..." e "...fará acorrer, em poucas décadas, crescentes multidões de peregrinos de todo o mundo."³⁸ O interesse turístico de Fátima levou o governo em 1940, a realizar o seu primeiro plano de urbanização. É referida ainda a institucionalização da rede local através dos *Sindicatos de Iniciativa*, ou *Delegações da Sociedade Propaganda*, bem como das *Comissões de Iniciativas oficiais*.

Paulo Pina aborda, num capítulo que designa de logística, as questões relacionadas com a hotelaria, as vias de comunicação e transportes, nomeadamente os problemas relacionados com a incapacidade de alojamento e má qualidade hoteleira, o desenvolvimento tardio dos caminhos-de-ferro, o tráfego automóvel que não acompanha o incremento verificado no estrangeiro e o afunilamento dos transportes internacionais para Lisboa. Alguns aspectos positivos referidos pelo autor são a criação em 1927 da Junta Autónoma de Estradas, o incremento ao excursionismo moderno, a rivalidade entre caminhos-de-ferro e camionagem, e o relevante papel do Automóvel Clube de Portugal.

No capítulo dedicado à propaganda turística são referidas as iniciativas neste sector que se situavam contudo, abaixo do que se fazia além fronteiras, devido à escassez de verbas. A propaganda produzida pela Repartição de Turismo incidia fundamentalmente num restrito naipe de folhetos de divulgação, alguns rubricados por nomes sonantes da música, letras e das artes portuguesas. Paralelamente eram publicados mapas turísticos, listas de hotéis e postais ilustrados e recorria-se a realização de filmes como o *Avril au Portugal* de Raul Ferrão. Uma das grandes apostas da propaganda foi a participação ou realização de exposições, da qual se destaca a Exposição de Sevilha em 1929, e a realização de reuniões internacionais no país. A primeira, o V Congresso Internacional da Crítica organizado por António Ferro em 1931, que trouxe a Portugal, segundo Paulo Pina, "*a nata da cultura europeia*"³⁹, e deu origem a um elevado número de artigos favoráveis na imprensa estrangeira. A segunda foi a organização pelo Conselho Nacional de Turismo do VIII Congresso Internacional dos Organismos Oficiais de Turismo em 1933, também com resultados satisfatórios. Outra das iniciativas foi o concurso das "estações floridas" no âmbito dos caminhos-de-ferro, em 1927, pela mão

³⁸ Idem p.37

³⁹ Idem p.73

de um cidadão inglês residente em Sintra, a exemplo do que se fazia no seu país. Na década de 30, a exemplo do que se fazia no estrangeiro são criadas Casas de Portugal em Paris, Londres, Antuérpia e Nova Iorque.

Paulo Pina identifica o período de 1936-1939 como "os negros anos". A nível interno o Ministério do Interior que tutelava o turismo, tinha outras prioridades, nomeadamente fazer face à oposição ao regime e às ideologias "frentista" vindas do exterior. A nível externo, os reflexos da guerra civil em Espanha e da política fascista e nazi.

Em 1940, quando o turismo passa para a tutela do Secretariado de Propaganda Nacional dirigido por António Ferro, ganha um novo fôlego e é projectado "*na vida nacional para alturas até então insuspeitadas*".⁴⁰ António Ferro tem um papel de destaque, sendo a ele que "*... se ficou [a dever] a mentalização turística do país e que se subscreveu o lançamento, em bases modernas e indeléveis, da imagem diferenciada, humana, popular e festiva do turismo português*".⁴¹

Apesar o manacial de informações que contém o trabalho de Paulo Pina é mais um levantamento sobre o turismo uma história sobre o turismo que procure compreender este fenómeno na sua globalidade.

Ema Cláudia Pires⁴² no seu *Baile do Turismo* procurou através de uma abordagem que se situa nas esferas da sociologia, antropologia e história, elaborar um estudo em que identifica e descreve os processos de construção de narrativas turísticas sobre Portugal, levados a cabo pelo S.P.N./S.N.I., aparelho de propaganda do Estado Novo, durante as décadas de trinta e quarenta do século XX, com especial incidência no Alentejo através do estudo das *Pousadas Regionais*.

No exemplo estudado pela autora, a imagem que se pretendia mostrar do país, estava espelhada "*no mobiliário das "Pousadas Regionais" como nos vestuários "típicos" das serviçais que "hospitaleiramente" recebiam os hóspedes*".⁴³ (...) *Entre a ruralidade encenada e a portugalidade codificada, as pousadas parecem ter sido concebidas como metáforas do "Portugal rural" de Salazar*"⁴⁴.

⁴⁰ Idem p.83

⁴¹ Idem p.103

⁴² PIRES, Ema Cláudia, *O Baile do Turismo. Turismo e Propaganda no Estado Novo, Caleidoscópio*, Lisboa 2003.

⁴³ Idem, p.96.

⁴⁴ Idem, p.98.

O artigo de Daniel de Melo⁴⁵ sobre o turismo em Portugal no *Dicionário do Estado Novo*, baseia-se em Carminda Cavaco que através de um estudo essencialmente geográfico faz uma apreciação do desenvolvimento do turismo no tempo e das áreas por ele mais tocadas, em paralelo com as motivações da clientela, considerando-o como uma simples introdução a um estudo essencialmente geográfico, o qual implicou muito trabalho de campo, visível na preponderância de dados estatísticos presentes no trabalho, Paulo Pina em publicação já referida anteriormente.

Outros trabalhos têm sido realizados sobre determinadas regiões ou sobre determinados temas relacionados com o turismo⁴⁶, como é o caso dos guias de viagem⁴⁷

Parece ser ponto assente que o turismo é um dos sectores de maior importância para a economia do país e que Portugal é potencialmente um país virado ao turismo, como o indicam os números dos que nos visitam e os dividendos económicos e postos de trabalho directos ou indirectos que daí advêm, tal por si só o justifica o interesse que este sector de actividade deve merecer também por parte dos historiadores, como já acontece noutros países, justificando-se plenamente a realização de trabalhos de investigação sobre este tema⁴⁸.

⁴⁵ MELO, Daniel, "Turismo" in *Dicionário de História do Estado Novo*, dir. Fernando Rosas, J.M. Brandão de Brito, Venda Nova, Bertrand, 1996, vol.2, pp 984-986.

⁴⁶ Refira-se como exemplo, a comunicação apresentada por Maria Benedita Câmara, "O Turismo de massas em Portugal no quadro dos países do sul. O sector hoteleiro 1950-1995" no XXIII encontro da APHES realizado em 2003

⁴⁷ Refiram-se os trabalhos, MATOS, Ana Cardoso de Matos e SANTOS, M. Luísa, "Os Guias de Turismo e a emergência do turismo contemporâneo em Portugal (dos finais do século XIX às primeiras décadas do século XX)" ob.cit. e MATOS, Ana Cardoso de, e SANTOS, Maria Luísa F.N. dos, "Os Guias de Turismo da cidade de Évora no contexto do turismo contemporâneo (dos finais do século XIX às primeiras décadas do século XX)" in *A Cidade de Évora. Boletim da Câmara Municipal de Évora*, 2001, II série, nº 5, 2001, p.381-408.

⁴⁸ Neste âmbito CIDEHEUS (Centro Interdisciplinar de História, Cultura e Sociedades da Universidade de Évora) desenvolve o projecto de investigação *Viagens, Turismo e Lazer no Sul em perspectiva histórica. Dos finais do século XVII à primeira metade do século XX*

Capítulo II – A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*: uma fonte para o estudo do Turismo em Portugal

1. - Contexto da criação da *Gazeta*

Quando no dia 15 de Março de 1888 saiu o primeiro número da *Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal e Espanha*, já “há 46 annos que a França [tinha] o seu *Journal des Chemins de Fer*, sempre florescente em prosperidade; havia 29 annos⁴⁹ que a Hespanha tinha a sua *Gaceta de los Caminos de Hierro*”⁵⁰. Não é por acaso que estas são as duas publicações referidas pela gazeta portuguesa no seu primeiro número. A referência ao *Journal des Chemins de Fer* justificava-se por esta ter sido a primeira revista sobre os caminhos-de-ferro publicada em França, país que nesta área era uma referência para Portugal. Por um lado porque vários engenheiros portugueses ligados aos caminhos-de-ferro, tinham completado a sua formação na Escola de Pontes e Calçadas de Paris⁵¹, nomeadamente vários dos engenheiros que foram consultores desta revista, e, por outro, porque alguns grupos financeiros franceses tinham interesses *Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses*. A referência à publicação espanhola justificava-se porque, para além da sua importância como periódico especializado no país vizinho, esteve na origem da gazeta portuguesa.

O *Journal des Chemins de Fer - et des Progrès Industriels*, que iniciou a sua publicação a 25 de Janeiro de 1842, tinha como principal objectivo a divulgação dos progressos realizados nos caminhos-de-ferro tanto em França como no estrangeiro, preenchendo assim uma lacuna da imprensa periódica francesa neste sector: “*En Angleterre, (...), il existe plusieurs journaux spécialement consacrés à cette immense amélioration. En France, on n'en compte pas un seul.*”⁵². Com esta publicação, os seus responsáveis pretendiam chamar a atenção da opinião pública para a necessidade de

⁴⁹ Na verdade a publicação tinha à data 32 anos, já que a sua publicação se iniciou em 1856.

⁵⁰ *Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal e Hespanha*, ano 1º, nº 1 de 15 de Março de 1888, p.2.

⁵¹ Um número significativo de engenheiros portugueses após a formação na Escola Politécnica de Lisboa, na Escola Politécnica do Porto ou na Escola do Exército, completavam a sua formação no estrangeiro, nomeadamente na Escola de Pontes e Calçadas de Paris. Sobre o assunto veja-se DIOGO, Maria Paula e MATOS, Ana C., “Learning how to be an engineer – Technical Teaching in Nineteenth Century Portugal”, *ICON*, 6 (2000), 67-75 e MATOS, Ana Cardoso de e DIOGO, Maria Paula, “A afirmação da engenharia em Portugal ao longo do século XIX” in José Maria Brandão de Brito et alii, *Engenho e Obra. Uma abordagem à história da Engenharia em Portugal no século XX*, Lisboa, D. Quixote, 2002, pp.25-30.

⁵² *Journal des Chemins de Fer*, nº1 de 25 de Janeiro de 1842, p.1.



investir capitais neste sector, até porque “*Il serait honteux pour une nation comme la France de rester en arrière de tous les pays de l’Europe*”⁵³. A revista pretendia assim “(...) *aider à démontrer que le placement des capitaux dans les chemins de fer sera à la fois patriotique et profitable*”⁵⁴. Com o objectivo de estimular o investimento na construção dos caminhos de ferro franceses e evitar os erros que na definição dos traçados ferroviários ou na construção das linhas tinham sido cometidos noutros países, dava a conhecer aos leitores os grandes empreendimentos já realizados e os que estavam em curso no estrangeiro, bem como os erros que tinham levado a perdas de capitais.

Os temas abordados pelo *Journal des Chemins de Fer - et des progrès industriels* não se limitavam aos assuntos relacionados com os caminhos-de-ferro. O desenvolvimento industrial fazia também parte dos interesses desta publicação, como se pode verificar pelo seu subtítulo. Contudo, os caminhos-de-ferro eram o tema central da revista e o primeiro número deste jornal é inteiramente ligado ao assunto.⁵⁵

A *Gaceta de los Caminos de Hierro*, iniciada em 1856, não foi, ao contrário da sua congénere francesa, a primeira publicação temática sobre os caminhos-de-ferro que surgiu em Espanha. Neste país., onde o interesse por este tema era visível em várias outras revistas⁵⁶, desde 1852 que se publicava a revista *Los ferro-carriles*⁵⁷

Um dos principais objectivos da *Gaceta de los Caminos de Hierro* era criar na Bolsa de Madrid “el verdadero mercado financiero que España necesita y que no puede menos de adquirir grande incremento y desarrollo con las vastísimas y numerosas obras de utilidad pública que van a emprenderse (...) en este suelo donde la industria apenas ha dado sus primeros y vacilantes pasos”⁵⁸. Em Abril de 1858 a *Gaceta de los Caminos de Hierro* acrescentou ao seu cabeçalho as designações *Gás y Bancos*. Em Maio de 1869 o âmbito da revista alargou-se aos *telégrafos* e o título da revista passou a ser *A Gaceta*

⁵³ Idem

⁵⁴ Idem

⁵⁵ Matérias constantes do primeiro número do *Journal des Chemins de Fer*, publicado em 25 de Janeiro de 1842 : Effet des chemin de fer sur les relations internationales ; Chemin de fer de Paris à Corbell; Chemin de fer de Paris à Saint-Germain;Chemin de Versailles, rive droite; Projets de chemins de fer de Boulogne à Amiens ;Comparaison (entre linhas); Résultats.-Locomotives à 4 ou 6 roues; Produits des chemins de fer; La question des fers; Observations sur le Pavage en Bois;Dois anúncios, um sobre um jornal e outro sobre uma máquina a vapor.

⁵⁶ A primeira publicação periódica que tratou de assuntos ferroviários em castelhano foi o *Semanário de Agricultura y Artes*, editado em Londres entre 1829 e 1831 tendo a sua publicação terminado em 1833 em Madrid após um período de publicação em Sevilha. Seguiram-se outras publicações que versaram o tema: *La Guia del Comercio y Boletín de Fomento* o *Boletín Oficial de Caminos, Canales y puertos* (1842-18449), *La Antorcha* (1848-1849), semanário de ciências, artes, literatura e indústria; o periódico semanal (posteriormente quinzenal) *Los ferro-carriles* (1852-1853). ORTIZ, Francisco Rodriguez, *Los Ejemplos de las tecnicas decimonónicas: el ferrocarril* [<http://seneca.uab.es/neolcyt/html/ferrocarril/road2003.pdf> consulta efectuada em 5/10/2005.]

⁵⁷ Esta revista só se publicou durante um ano.

⁵⁸ *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 1856, pp. 3-4

de los Caminos de Hierro. Gás, Bancos y telégrafos. A partir de Julho de 1883, o título da revista alterou-se para *Gaceta de los Caminos de Hierro de España y Portugal. Canales-Minas-Telegrafos-Gas-Navegacion-Seguros-Bancos-Sociedades de Crédito*, ao que acrescentou em 1886 *Comercio*⁵⁹.

Em 1884, o proprietário e director desta revista, o economista D. Francisco Javier de Bona, convidou Leonildo Mendonça e Costa para ser em Portugal, redactor e representante da *Gaceta*⁶⁰, "*A proposta foi aceite pondo da nossa parte como condição a gazeta [continuar a] denominar-se de España y Portugal e que seriam dados amplos poderes para tratar dos interesses das linhas de ferro portuguesas*"⁶¹.

Este convite surgiu na sequência dos artigos que Mendonça e Costa publicara nos jornais portugueses *Diário de Noticias*, *Jornal do Comércio* e *Comércio do Porto*.⁶² Mendonça e Costa, na altura empregado principal do Tráfego da Companhia Real, tinha sido convidado pelo *Diário de Noticias* para se encarregar da nova secção sobre caminhos-de-ferro, criada 1883 neste jornal. Semelhante convite foi posteriormente feito pelos jornais *Jornal de Comércio* e *Comércio do Porto* para as secções do mesmo âmbito que também passaram a fazer parte destes jornais.

Os sucessivos convites endereçados a Mendonça e Costa para colaborar em diversos jornais portugueses explica-se pelos seus conhecimentos na área dos caminhos-de-ferro, proporcionados pela sua actividade profissional como funcionário da *Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses*, para cujos escritórios tinha entrado em 1874, e pelo facto de o seu percurso ascensional na empresa, que lhe permitiu passar de Praticante de Estação a Inspector Chefe da Repartição do Tráfego, lhe ter, certamente, facilitado o conhecimento do meio ferroviário e os contactos com os engenheiros das várias companhias⁶³.

Quatro anos mais tarde (1888) Mendonça e Costa anunciava a publicação de uma revista portuguesa - *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, com o subtítulo *de Portugal e Hespanha*, da qual era o proprietário e director. No primeiro número Mendonça e Costa justificava o surgimento da publicação da seguinte forma: "*o aumento que a nossa viação ferroviária vae adquirindo exigia bem que o seu órgão na imprensa lhe*

⁵⁹ ARROIO, Mercedes, *El Gas de Madrid y las Compañías de credito extranjeras en España 1856-1890*, SRIPTA NOVA. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, Universidade de Barcelona, Vol VI, nº 131, 15 de Dezembro de 2002 [<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-131.htm>]

⁶⁰ O convite é feito no princípio do ano através de um inspector da Companhia dos Vagões-Leitos, que se deslocou a Lisboa em trabalho. *Gazeta dos Caminhos de Ferro* nº 797 de 1 de Março de 1921.

⁶¹ *Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal e Hespanha*, nº 1 de 15/03/1888 p. 2.

⁶² *Gazeta dos Caminhos de Ferro* nº 797 de 1 de Março de 1921.

⁶³ Vários dos quais viriam a ser posteriormente colaboradores na gazeta portuguesa.

consagrasse maior espaço, e facto identico que se dá no paiz visinho não permittia que isso se conseguisse n'uma só publicação”⁶⁴. Apesar disso o interesse pelo desenvolvimento dos caminhos de ferro no país vizinho mantém-se e o subtítulo de revista - *de Portugal e Hespanha* – traduz essa ligação. Como referiu o director da revista portuguesa, “*Assim cada paiz tem a sua folha desta especialidade, e ao mesmo tempo uma parte na do paiz visinho, para dar maior latitude á defesa dos seus interesses.*”⁶⁵

Mendonça e Costa encontrava-se numa posição que lhe permitia aperceber-se da necessidade da existência de uma publicação dedicada aos caminhos-de-ferro, sector responsável por uma verdadeira revolução nos transportes terrestres, alterando conceitos de espaço e tempo e visto na época como símbolo do progresso “*qui ont contribué puissamment à la cause de la civilization et aux intérêt matériels,*”⁶⁶, em fase de grande crescimento um pouco por todo o mundo, embora relativamente a Portugal o crescimento da rede ferroviária fosse lento e irregular.

2 - Características e objectivos

Ao criar a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*⁶⁷, Mendonça e Costa, o promotor desta iniciativa, pretendia que esta fosse o órgão representativo dos Caminhos de Ferro Portugueses e não apenas da *Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses*, a cujos quadros pertencia, publicando “*tudo o que diga respeito às linhas ferreas portuguesas, segundo for resolvido nas repartições publicas.*”⁶⁸. Correspondendo a estes objectivos a revista incluiu desde o primeiro número toda a legislação, relatórios das empresas, estatística, linhas e outros assuntos que diziam respeito aos caminhos-de-ferro. Em anexo, eram publicados horários, mapas da rede ferroviária, tarifas, balanços e mapas estatísticos do tráfego dos caminhos-de-ferro portugueses.

O âmbito da publicação não se limitava aos assuntos ligados aos caminhos-de-ferro. Desde o primeiro número se inserem artigos que de alguma forma se encontram ligados

⁶⁴ *Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal e Hespanha*, nº 1 de 15 de Março de 1888, p. 2.

⁶⁵ *Idem*

⁶⁶ *Journal des Chemins de Fer*, nº 1, 25 de Fevereiro de 1842, p.1.

⁶⁷ A *Gazeta* publicava-se quinzenalmente, aos dias 1 e 16 de cada mês, custando a sua assinatura semestral 1\$5000 réis e a anual 2\$500 réis.

⁶⁸ *Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal e Hespanha*, nº 1 de 15 de Março de 1888, p.2.

aos transportes e às comunicações. Logo no seu primeiro número a revista inclui um artigo sobre o Porto de Lisboa e outro sobre correios e telégrafos.

SUMMARIO

A nossa apresentação.
A nós collegues.
Parte official.
Tarifas de caminhos de ferro. — Tarifa M. L. n.º 1.
 — Mercadorias para Hespanha.
Questões diversas.
Consultas.
Porto de Lisboa.
Viagens. — De Paris á Madeira, Africa, Brazil e Rio da Prata.
Estatística. — Despezas de exploração. — Bilhetes por preços reduzidos.
Companhia Caminhos de ferro. — Relatorio á assembleia geral.
Correios e Telegraphos.
Industrias portuguezas. — Exposição industrial portugueza. — Os adubos chymicos da fabrica da Povoa. — Escola agricola de reforma.
Mensão honrosa.
Carteira do accionista.
Colações de fundos em Lisboa e Paris.
Reclutamento das linhas ferrreas.
Anuncios. — Serviço da Companhia Nacional de caminhos de ferro. — Ascensores mechanicos. — Linhas do Minho e Douro. — Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes.
Anuncios.

SUMÁRIO DO PRIMEIRO NÚMERO DA GAZETA (página 1)

O âmbito mais lato da revista fica claro em editoriais de números posteriores: *"Pelo que respeita à nossa folha, o seu campo de acção, na aparência limitado, estende-se em variadas ramificações a todas as questões que interessam ao desenvolvimento industrial e comercial do paiz, e para esse fim vamos dando cabimento aos assumptos d'esta natureza, procurando levar tambem aos nossos leitores o conhecimento das modernas descobertas scientificas e industriaes da actualidade."*⁶⁹

No inicio do século XX a difusão de outros meios de transporte transparece nesta publicação. Assim, em 1899 decidem tratar *"tambem do ciclismo, em nova secção que tem perfeito cabimento n'esta gazeta, visto que se trata de um meio de transporte."*⁷⁰ e em 1908 o aumento da circulação de automóveis leva ao surgimento de uma nova secção sobre o tema. ⁷¹

⁶⁹ Idem, nº 265 de 1 de Janeiro de 1899, p.2

⁷⁰ Idem nº 289 de 1 de Janeiro de 1900, p.2

⁷¹ Idem nº 481 de 1 de Janeiro de 1908. Nesta altura a Gazeta passa a designar-se *Gazeta dos Caminhos de Ferro, Electricidade e Automobilismo*. Mendonça e Costa justifica esta introdução pela importância e interesse que tinham na época o automobilismo e a electricidade e pelo facto de não existirem publicações especializadas sobre esses sectores.

A gazeta pretendia ser " *um jornal tecnico, bem informado e sério, que possa hobrear com as publicações estrangeiras de igual indole. (...) acompanharemos o mundo scientifico nos seus progressos, divulgando os mais interessantes.*"⁷², e para poder garantir estas suas pretensões " [convidou] *para a sua colaboração os mais distintos engenheiros no paiz*"⁷³. Apesar do carácter técnico assumido por esta publicação, Mendonça e Costa achava que a mesma podia interessar a um público mais lato, pois " *ao mesmo tempo que interessa ao engenheiro, ao tecnico, ao financeiro, tem valor para o commerciante porque lhe distribui as proprias tarifas officiaes, e lhe facilita a sua comprehensão, necessaria ao seu negocio; e a par da sua leitura ser util ao grande industrial, não o é menos ao funcionario da via férrea, porque lhe dá muitas noções de sã doutrina que lhe aproveitam ao desempenho do seu serviço. E'assim que entre os nossos subscriptores contamos, a um tempo, pessoas das mais elevadas e das mais modestas posições sociaes.*"⁷⁴

Em 1898 o título desta publicação passou a ser *Gazeta dos Caminhos de Ferro* desaparecendo a indicação de Portugal e Hespanha, provavelmente porque os temas tratados não se restringiam apenas à realidade ferroviária destes dois países.

A diversidade dos temas tratados pela *Gazeta* e as várias informações úteis que a mesma incluía devem ter contribuído para que a mesma tivesse um número significativo de leitores, muitos dos quais assinantes. No entanto, quanto aos *subscriptores* não dispomos de elementos que permitam fazer uma análise qualitativa nem tão pouco quantitativa, já que sobre os mesmos não existem registos, o que em conjunto com a inexistência de dados sobre a tiragem da revista não permite obter valores rigorosos quanto à sua divulgação. O que podemos afirmar de concreto quanto à divulgação da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* é que esta aumentou substancialmente quando, em 1910, passou a ser distribuída, para consulta e leitura, em todas as estações dos caminhos-de-ferro⁷⁵. Facto realçado pelos editores da revista - " *Por acordo com todas as administrações, a nossa Gazeta passou a ser fornecida a todas as estações de todas as linhas portuguezas, para aí ser facultada ao publico (...). Este meio de publicidade*

⁷² Idem nº 361 de 1 de Janeiro de 1903 p.1. Acrescentavam que "A honra que teem dispensado e dispensam à *Gazeta* procura ella merecê-la convidando alguns technicos para a sua redacção, dando desenvolvimento aos assumptos que se referem a viagens, occupando-se da viação em geral, do automobilismo, da navegação, da telegraphia e tratando de todos os assumptos de interesse geral, embora não sejam exclusivamente ferroviarios, mas que se referem á industria ou ao commercio portuguez.", *Ibidem*.

⁷³ Idem nº 1 de 15 de Março de 1888, p.2

⁷⁴ Idem nº 60 de 1 de Janeiro de 1913.

⁷⁵ Semelhante prática era já seguida em vários países europeus

*assegura ao nosso jornal algumas dezenas de milhares de leitores, podendo, assim, ella, sem vaidade, considerar-se a revista de maior vulgarização do paiz.”*⁷⁶

No início de cada ano a Gazeta colocava à venda um volume encadernado com a compilação dos números publicados durante o ano anterior. A partir do ano de 1893 esses volumes passaram a ter um índice geral (do ano) de artigos ordenado alfabeticamente.

Ao analisar o índice de artigos e secções do volume do ano 1893, verifica-se que, para além dos assuntos ligados directamente ligados ao caminho-de-ferro, existem os itens: *notas de viagens; situações dos fundos portugueses nas bolsas de Lisboa, Londres e Paris; publicações recebidas e mercados de metais*. Para além destes, surgiam com alguma regularidade artigos sobre patentes de invenção, exposições e congressos. No índice do volume de 1903, para além dos assuntos já mencionados relativamente a 1893, destacam-se os itens *automobilismo, cotações (bolsa)* e uma maior importância do item *Notas de Viagem*, o que parece traduzir um interesse crescente por este tema. No índice de 1913 existem também os itens *Bibliographia, Boletim Commercial e Financeiro, Necrologia e Viagens e transportes*.

No índice do ano de 1933, as secções *À TABELA, ASSUNTOS INTERNACIONAIS, AVIAÇÃO, ECOS & COMENTARIOS, FIGURAS DO DIA, O QUE TODOS DEVEM SABER, e PÁGINA ARTÍSTICA*. (essencialmente monumentos, paisagens e costumes). Para além destes novos itens muitos outros artigos, dos mais variados assuntos, vão progressivamente surgindo na Gazeta, sobretudo a partir de 1923, em que Carlos d'Ornellas assume os destinos da Gazeta após a morte de Mendonça e Costa.

Ao longo de todo o período analisado um dos assuntos mais em destaque na Gazeta foi o turismo. Desde o seu primeiro número que se apela à viagem em rubricas como: *notas de viagem, viagens em terra alheia, Propaganda de Portugal, viagens no paiz, excursões no paiz, página artística, páginas de turismo, Portugal turístico*⁷⁷, *Portugal paiz de turismo, crónicas de viagem* e, em vários artigos soltos, cuja denominação continha as palavras viagem ou turismo, hotelaria, excursionismo. Ainda num apelo à viagem foram publicados artigos sobre as linhas de interesse turístico, descrevendo

⁷⁶ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 553 de 1 de Janeiro de 1919, p.1.

⁷⁷ Páginas duplas de fotografias de diversos locais de Portugal continental e insular, retratando o património cultural e paisagístico. A importância dos guias turísticos como indicadores da evolução do conceito de património cultural foi referida em MATOS, Ana Cardoso de, e SANTOS, Maria Luísa F.N. dos, “Os Guias de Turismo da cidade de Évora no contexto do turismo contemporâneo (dos finais do século XIX às primeiras décadas do século XX)” in *A Cidade de Évora. Boletim da Câmara Municipal de Évora*, 2001, II série, nº 5, 2001, p.381-408.

paisagens, monumentos ou aspectos etnográficos⁷⁸. Na *Gazeta* foram também retratadas estâncias termais e balneares, o que correspondia ao interesse crescente que estes locais tinham para os turistas⁷⁹. O conteúdo de alguns artigos estava relacionado com os aspectos legais⁸⁰, defesa do turismo nacional⁸¹ e ainda com iniciativas no âmbito deste sector.



Cabeçalho do n.º 1 de 15 de Março de 1888

A alteração dos cabeçalhos da revista ao longo dos anos traduz as várias secções da mesma e a importância dos temas que são tratados.

Durante o primeiro ano, os subtítulos mencionados no cabeçalho da revista são: Navegação, Comércio, Correio, Portos e Minas.

⁷⁸ Como, por exemplo, “A linha do Corgo (Vila Real a Pedras Salgadas)” in *Gazeta dos Caminhos de Ferro* n.º 470 de 16 de Julho de 1907.

⁷⁹ O hábito de ir “tomar águas” como tratamento de várias doenças generaliza-se no século XIX. Sobre o assunto vejam-se, entre outros, LAVENIR, Catherine Bertho, *La roue et le stylo. Comment nous sommes devenus touristes*, Paris, Ed. Odile Jacib, 1999, p.24- 29 e BOYER, Marc, *Histoire Générale du Tourisme. Du XVIIe au XIXe siècle*, Paris, L’Harmattan, 2005, p.202.

⁸⁰ Como o decreto sobre passaportes (n.º 2 de 10 de Janeiro de 1895), que segundo a *Gazeta*, prejudicava o turismo porque obrigava os passageiros em trânsito por um ou dois dias a deslocarem-se a uma repartição para a obtenção de visto e pagamento da respectiva taxa o que lhes tirava tempo para visitarem os locais de interesse turístico e fazerem as suas compras. Criticaram também a obrigatoriedade de quarentena exigida aos passageiros oriundos do Brasil, o que, e ainda segundo a *Gazeta*, causava danos ao turismo nacional. *Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal e Hespanha*, n.º 170 de 16 de Janeiro de 1895, p.17 e idem, n.º 189 de 1 de Novembro de 1895, p.321, respectivamente.

⁸¹ Como foi o caso dos vários artigos denominados “Lisboa, caes da Europa” onde eram propostas várias medidas para que Lisboa fosse o porto privilegiado de entrada na Europa, com todos os benefícios que daí adviriam para o sector do turismo, logo para a economia nacional. Esta situação estava sobretudo relacionada com os viajantes que provinham do novo continente e da África do Sul. Idem, n.º 446 de 16 de Julho de 1906, p.217 e 218.

Numero 37

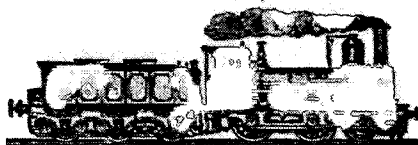
Lisboa, 1 de Agosto de 1889

13.º do 2.º anno

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL, POR DESPACHO DE 5 DE MARÇO DE 1888 DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Proprietário-Director
L. DE MENDONÇA E COSTAEngenheiro-conselheiro
C. XAVIER CORDEIRO

ESPRESSANTISSIMO NO ESTRANHEIRO. — Madrid — Redaction, D. Juan Eloy de Sosa — Frenobas, 13
 Paris — G. Fournier — Rue Montmartre, 131.
 Derby — George James Pratt — Adjuncto do serviço de Tensão da companhia Midland Railway

Cabeçalho do nº 37 de 1 de Agosto de 1889

No segundo ano da publicação desaparecem os subtítulos e só em 1908, no seu 21º ano de publicação, surge novamente um subtítulo, desta vez relacionado com as novas secções da revista: *Electricidade e Automobilismo*⁸². Nesta altura a Gazeta passa a designar-se *Gazeta dos Caminhos de Ferro, Electricidade e Automobilismo*. Mendonça e Costa justifica esta alteração pela importância e interesse que tinham na época o automobilismo e a electricidade e pelo facto de não existirem publicações especializadas sobre esses sectores. Contudo, no ano seguinte a direcção da revista decide acabar com a secção de electricidade devido à complexidade do assunto e à evolução constante deste sector e o título volta à designação anterior⁸³.

Estabelece, como annexo, os termos de transporte das linhas ferevas
 POR CONTRATOS COM O GUBERNO E AS DIRECCOES

Assignatura: — Portugal, anno, 22500; semestre, 11500. — España, anno, 20 pesetas. — Cálculo postal, 18 francos
 Brazil, 123000 reis francos

Redacção, Administração e Typographia: RUA NOVA DA TRINDADE, 43, 1.º
 Telefone 27 — Endereço telegraphico: CAMIFERRO

1.º do 21.º Anno	LISBOA, 1 de Janeiro de 1908	Numero 481
------------------	------------------------------	------------

Cabeçalho do nº 481 de 1 de Janeiro de 1908

⁸² Embora o automobilismo não constasse do cabeçalho da revista no seu índice anual de 1898 já lhe era dado destaque.

⁸³ Esta decisão foi também justificada pelo facto de ter surgido a revista *Electricidade e Mechanica. Revista Practica de Engenharia e de Ensino Technico*. Contudo, apesar da extinção desta continuaram a ser publicados artigos sobre as aplicações de electricidade, sobretudo aos caminhos-de-ferro. Sobre o assunto veja-se MATOS, Ana Cardoso de, et ali, *História da Electricidade em Portugal*, Lisboa, EDP., 2004, pp. 71-72.

O automobilismo embora desapareça também do título da Gazeta a sua importância mantém-se nos anos seguintes e no volume anual de 1910 continua em destaque.

Com o fim da secção Electricidade em 1909, volta a não haver referência às secções como subtítulo do cabeçalho.



Cabeçalho do nº 1053 de 1 de Novembro de 1931

Em 1931 a revista tem mencionado no cabeçalho da sua folha de rosto *REVISTA QUINZENAL DE TRANSPORTES, ELECTRICIDADE, FINANÇAS, TELEFONIA, AVIAÇÃO, NAVEGAÇÃO E TURISMO*.⁸⁴ Em 1935 altera para *COMÉRCIO E TRANSPORTES - ECONOMIA E FINANÇAS - ELECTRICIDADE E TELEFONIA - OBRAS PÚBLICAS - NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO - AGRICULTURA E MINAS - ENGENHARIA - INDÚSTRIA E TURISMO*, que ainda mantém em 1940.

A alteração dos subtítulos traduz claramente o desenvolvimento de novas áreas de transporte, com o automobilismo, a navegação e a aviação⁸⁵ e das telecomunicações, como é o caso da telefonia.

Desde o seu início que a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* incluía publicidade, inicialmente nas páginas finais. Tratava-se de uma publicidade diversificada relacionada sobretudo com as Companhias de caminho de ferro, fabricantes de locomotivas e de material circulante, e, como não podia deixar de ser com as viagens. Daí que surgissem anúncios às publicações que podiam interessar aos viajantes e aos turistas, como *Revista Insular e de Turismo*, *Manual do Viajante em Portugal*, *Guia Oficial dos Caminhos de Ferro* e a *Agenda do Viajante*, e publicidade de hotéis, estâncias, termas. Eram também publicitados os *Vapores a sair do porto de Lisboa*, (o nome dos navios, destino e data de saída), as companhias de navegação e as agências de viagens. A nível do comércio a publicidade abrangia vários ramos comerciais: Armazéns do Chiado, armazéns de

⁸⁴ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 1053 de 1 de Novembro de 1931.

⁸⁵ No ano de 1910 conta do índice de ano a secção *Aviação e Aerostação*. Mais tarde, em 1931 a aviação tem uma secção própria, com se pode verificar no índice desse ano.

vestuário, chapelarias, alfaiates, tinturarias, litografias, papelarias, armazéns de víveres, lojas de tapeçarias, armazéns de materiais de construção e de materiais para aplicação industrial. Várias indústrias, como fábricas de loiça ou papel, publicavam também anúncios, assim como Bancos e Companhias Seguradoras e alguns profissionais livres (advogados e médicos). O recurso a publicidade permitia contrabalançar os preços de edição da revista.

O número de páginas anual publicado na revista foi sofrendo algumas alterações ao longo dos anos. Das cerca de 380 páginas publicadas em 1893, a revista ultrapassa as 400 em 1902, número que vai mantendo sensivelmente até 1906, aumentar ou diminuir consoante os mapas estatísticos e tarifas de transporte distribuídos em anexo. Nos anos da guerra diminui ligeiramente o número de páginas publicadas, para descer significativamente em 1922, ano em que não chega a atingir as 300⁸⁶, número que se mantém até final da década. O ano de 1930 marca o início de um período de expansão em que o número de páginas volta a subir, desta vez para as 420, tendência que se mantém até 1933, ano em que ultrapassa as 730 páginas. De 1934 a 1936 verifica-se novamente uma diminuição gradual que culmina com as 600 e poucas páginas neste último ano. No ano de 1940 o número ultrapassa as 800, sendo de destacar ainda neste ano as suas capas, coloridas e com grafismo especial, algumas das quais integradas no âmbito das comemorações centenárias 1140-1640-1940, ligadas ao Estado Novo, que têm como ponto alto a Exposição do Mundo Português⁸⁷, em que algumas páginas são dedicadas à efeméride, com a inclusão de gravuras, fotografias, programas das comemorações, plantas da Exposição e fotografias das cerimónias oficiais e palavras patrióticas alusivas à ocasião.

A qualidade da publicação foi reconhecida a nível nacional e internacional, tendo obtido várias distinções em exposições em Portugal e no estrangeiro: Grande Diploma de Honra na Exposição Industrial de Lisboa -1888; medalha de bronze na Exposição de Antuérpia-1894; medalhas de prata na Exposição Universal de Bruxelas e na Exposição Industrial do Porto -1897; medalha de ouro na Exposição de Pilsen e medalha de bronze na Feira Mundial de S. Luís, nos Estados Unidos – 1904; medalha de prata na Exposição de Liège- 1905; medalha de prata na Exposição Nacional Comemorativa do 1º Centenário da Abertura dos Portos ao Comércio Internacional, Rio de Janeiro-1908 e Grande Diploma de Honra na Exposição de Barcelona -1930.

⁸⁶ O que provavelmente estará ligado à doença de Mendonça e Costa, seu director.

⁸⁷ Sobre esta exposição veja-se ACCIAIUOLI, Margarida, *Exposições do Estado Novo, 1934-1940*, Lisboa, Livros Horizonte, 1998.

Em 1938 a carta enviada pelo Presidente da República, general Carmona, aquando da comemoração do cinquentenário da Gazeta, atesta a importância da publicação e o seu reconhecimento institucional.⁸⁸

É com prazer que escrevo algumas palavras para comemorar o cinquentenário da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Cincoenta anos de um jornal representam tanto trabalho, tanta tenacidade e tantas arrelias, senão desgostos, que a minha admiração é grande por todos os que cooperaram nesta magnífica obra.

Por isso, apresentando aos que actualmente ~~7.º ano~~ nessa obra, os meus cumprimentos afectuosos, faço votos para que o jornal continue prestando ao País os magníficos serviços que tem realizado até agora.

Belém, 7 de Dezembro de 1938.

General Carmona

Cópia do autógrafo
arquivado no nosso
LIVRO DE OIRO

Gazeta dos Caminhos de Ferro, nº 1225, 1 de Janeiro de 1939

3 - Perfil sócio profissional e acção pública dos dirigentes e principais colaboradores

DIRECTORES

O fundador, director e proprietário da Gazeta até 1923, ano da sua morte, Leonildo de Mendonça e Costa, escritor, jornalista, inspector-chefe da Repartição do Tráfego da Companhia Real dos Caminhos de Ferro, foi para além disso fundador e director da *Empresa de Anuncios nos Caminhos de Ferro*; colaborador da *Gaceta de los Camiños de Hierro* de Madrid, onde escreveu vários artigos em defesa dos interesses dos caminhos-de-ferro portugueses; colaborou nos jornais *Diário de Notícias*, *Jornal do*

⁸⁸ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 1225, 1 de Janeiro de 1939.

Comércio e das Colónias e no *Comércio do Porto* onde era responsável pelas respectivas secções sobre os caminhos-de-ferro.

Em parceria com José Duarte do Amaral fundou o *Guia Oficial dos Caminhos de Ferro*, cuja publicação se iniciou em 1882. Foi também autor do *Manual do Viajante em Portugal*⁸⁹, elaborado nos moldes dos *Guides Bleu* franceses ou dos *Baedeker*, publicação que teve várias edições e foi continuada por Carlos de Ornelas. Entre 1876 e 1878 publicou ainda o *Almanaque da Senhora Angol*, muito conhecido na época⁹⁰.

Num texto publicado no jornal *Comércio do Porto* em 19 de Março de 1925 e transcrito na *Gazeta*⁹¹, foi apontado como precursor do turismo em Portugal pelo incentivo dado nesta área, através dos relatos das suas viagens pelo mundo, pela criação da tarifa P.4 *viagens circulares em Portugal*, (tarifa que tornava mais económicas as viagens turísticas), e pelo facto de ter sido mentor e fundador da Sociedade Propaganda de Portugal⁹² “...fundou-a com um punhado de amigos que como ele sonhavam na grandeza da pátria por meio da riquíssima indústria do turismo.”⁹³, tendo sido redactor do seu programa e eleito seu secretário perpétuo, cargo que só abandonou após a implantação da República “(...) por um gesto de desalento que teve no dia em que viu desaparecer o antigo regime a que era muito afeiçoado”⁹⁴. Esta Associação fundada em 1906⁹⁵, incluía entre os seus objectivos a promoção do país entre nacionais e estrangeiros e o incentivo a que o mesmo fosse conhecido e visitado. Assim, propunha-se “pela sua acção propria, pela intervenção junto dos poderes públicos e administrações locais e pela colaboração com estes e com todas as forças vivas da nação, promover o desenvolvimento intellectual, moral e material do país e, principalmente, esforçar-se por que seja visitado, admirado e amado por nacionais e estrangeiros.

*A sociedade é absolutamente alheia, no desempenho dos seus fins patrióticos, às questões políticas e religiosas*⁹⁶

⁸⁹ “...amigo do Turismo, deixou-nos o *Manual do Viajante*...” in *Gazeta dos Caminhos de Ferro* nº 847 de 1 de Abril de 1923.

⁹⁰ Segundo o artigo sobre Mendonça e Costa na grande enciclopédia Portuguesa Brasileira, vol. 16 pp. 913, 914.

⁹¹ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 895 de 1 de Março de 1925, p. III.

⁹² PINA, Paulo, *O Turismo no século XX.*, ob. Cit., p.13-14.

⁹³ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 895 de 1 de Março de 1925, p. III.

⁹⁴ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 847 de 1 de Abril de 1923

⁹⁵ Sobre o assunto veja-se MATOS, Ana Cardoso de Matos e SANTOS, M. Luísa, “Os Guias de Turismo e a emergência do turismo contemporâneo em Portugal (dos finais do século XIX às primeiras décadas do século XX)”, *Ob. cit*

⁹⁶ *Estatutos da Sociedade de Propaganda de Portugal*. Lisboa, 1906.

Considerado como "...*Verdadeiro apaixonado pelo turismo, dedicou uma parte da sua vida a viajar. Percorreu todos os países da Europa (...); o norte da África, a China, o Japão, tendo sido o primeiro português que atravessou a Ásia no Transiberiano e no Mandchuriano*⁹⁷; visitou a Terra Santa a Assíria; a América do Norte e o México, (...) Tomou parte em quasi todos os Congressos da imprensa bem como nas reuniões do Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro. Esteve na Austrália (...) as suas *Notas de Viagem, feitas sempre com escrupulosa exactidão, descrevendo os lugares que visitou e os costumes dos povos por uma forma simples e despretensiosa mas que revela um fino espírito de observação, não lhe faltando um comentário apropriado e um dito espirituoso a sublinhar cada acidente (...)* o nosso director não se limita a percorrer os itinerários de ordinário seguidos pelos viajantes, anda à procura de preferencia outros que possam dar o imprevisto"⁹⁸.

Na homenagem de que foi alvo por parte da Sociedade de Propaganda de Portugal em 1933⁹⁹, Alberto Brandão da direcção desta Sociedade referiu-se a Mendonça e Costa da seguinte forma "*foi o semeador fervoroso do turismo nesta nossa terra. Foi o iniciador apostólico da Sociedade Propaganda de Portugal, precursora de todas as nossas instituições turísticas actuais. (...) Portugal, apesar da crise económica que ensombra o mundo, está entrando definitivamente no catálogo das nações turísticas (...) O turismo em Portugal há-de vir a ser um proveitoso e fecundante manancial económico.*". Na referida homenagem foi ainda atribuído o seu nome a um largo da capital (junto à rua Morais Soares na freguesia de S. João).

Mendonça e Costa foi retratado pelos que com ele privaram como sendo metódico e organizado, possuidor de uma grande capacidade de trabalho, um temperamento irrequieto, um espírito justo, leal e patriota. Referia-se aos seus empregados na Gazeta como colaboradores.

O reconhecimento do trabalho que desenvolveu em prol dos caminhos-de-ferro portugueses foi determinante para que lhe fosse concedido o grau de Cavaleiro da Ordem de Cristo.

Foi sócio de várias sociedades culturais e científicas como a Associação dos Escritores e Artistas de Madrid, de que foi sócio honorário, e a Sociedade de Geografia de Lisboa. Desempenhou ainda o cargo de Vice-cônsul da Argentina em Lisboa.

⁹⁷ Foi o primeiro português a fazê-lo.

⁹⁸ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 580 de 16 de Fevereiro de 1912, p.59

⁹⁹ *Idem*, nº 1087 de 1 de Abril de 1933

Mendonça e Costa dirigiu a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* procurando que esta tivesse um alto padrão de qualidade, espelhado na escolha criteriosa dos colaboradores da revista, na procura da diversidade temática, para além do tema base que eram os caminhos-de-ferro, do que na época era considerado com interesse e de acordo com o sentido de progresso civilizacional.

Em 1923, após a morte de Mendonça e Costa, assumiu o cargo de director da *Gazeta*, José Fernando de Souza, engenheiro, formado na Escola Politécnica e na Escola Militar, onde concluiu o curso de engenharia militar em 1876. Desde 1893 o que Fernando de Souza era colaborador da revista, passando em 1902 redactor. Em 1908, quando passam a existir duas novas secções na gazeta – Electricidade e Automobilismo, assume a responsabilidade secção de caminhos-de-ferro, e em 1917 surge como redactor principal.

A sua nomeação para director da *Gazeta* prende-se com os diversos cargos que desempenhou nos caminhos-de-ferro e com o conhecimento que tinha desta área. Em 1890 foi nomeado para adjunto da Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, sendo depois nomeado para vogal e secretário do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, Inspector-geral da Companhia Real dos Caminhos de Ferro de Salamanca à Fronteira, consultor e inspector técnico das linhas do Vale do Vouga que dirigiu no período da guerra (1914-1918), vogal da Junta Consultiva dos Caminhos de Ferro e do Conselho Superior dos Caminhos de Ferro e vogal do Conselho dos Caminhos de Ferro, relator do Plano Geral da Rede Ferroviária¹⁰⁰.

A partir de 1930 Fernando de Souza partilhou o cargo de director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* com Carlos d'Ornellas, o que, aliás, deve ter sido o reconhecimento de uma situação que já se verificava há anos.

Como jornalista pertenceu à direcção de vários jornais como os jornais católicos *Correio Nacional*, *a Palavra*, *Portugal*, *Ordem* a *Época*, e a *Voz*.

Era sócio fundador da Sociedade Propaganda de Portugal da qual foi o primeiro presidente da direcção sendo mais tarde presidente honorário desta instituição. “*Foi dos primeiros a estudar os problemas do turismo no nosso país, com Mendonça e Costa e Emídio Silva*”.¹⁰¹

¹⁰⁰ Fez também parte das comissões que estudaram o problema das estações de Lisboa e a revisão da classificação dos portos do continente; da Comissão Internacional que preparou o convénio do Douro fronteiriço da Conferência económica luso-espanhola.

¹⁰¹ SANTOS, Domingos Maurício Gomes dos, *O Conselheiro José Fernando de Sousa*, Figuras que passam exemplos que ficam *in separata* da Brotéria 34., Porto, 1942, p.10

Foi nomeado sócio correspondente da Academia de Ciências de Lisboa (classe de ciências) em 1924. Foi também sócio correspondente do Instituto de Coimbra e da Arcádia de Roma.

Como engenheiro que era pertenceu à Associação dos Engenheiros Civis, tendo sido por duas vezes presidente da sua direcção.

Como militar atingiu o posto de Tenente-Coronel, tendo pedido a demissão em 1900.

Em 1906 foi eleito para o Parlamento, mas a curta duração desta legislatura não lhe permitiu fazer nenhuma intervenção¹⁰². Em 1925 foi senador por Lisboa no Parlamento.

Foi condecorado com a medalha militar de prata de comportamento exemplar e o oficialato de Avis, cavaleiro da legião de honra, comendador com a placa do Mérito Civil de Espanha, Grã-Cruz de S. Silvestre e comendador de Gregório Magno do ramo Militar em 1939. Monárquico e católico, recebeu de D. Manuel II a carta de Conselheiro de Estado.

O currículo profissional de José Fernando de Souza, demonstra que a direcção da Gazeta se encontrava nas mãos de quem podia garantir a continuidade do prestígio que a publicação tinha granjeado com a direcção de Mendonça e Costa.

O facto de José Fernando de Sousa o ter sido sócio-fundador, primeiro presidente e posteriormente presidente honorário da *Sociedade Propaganda de Portugal*, é demonstrativo do interesse que o turismo tinha para o novo director da Gazeta e justifica a permanência de vários artigos sobre este tema na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Em 1930 juntou-se, como se disse, a José Fernando de Souza na direcção da Gazeta, Carlos d'Ornellas. Este novo director, que entrou para a Gazeta como simples empregado ainda na direcção de Mendonça e Costa, em 1925 aparece referido como redactor e editor, e em 1939 passa a ser também o proprietário da revista.

Para além da sua participação na Gazeta colaborou nos jornais *A Capital*, *O Século da Noite*, *Monarquia*, *Correio da Manhã*, *Revolução*, *Vanguarda*, *Diário dos Açores*, *Correio dos Açores*, *A Época*, *A Voz*, *Acção Nacional* e *Diário da Manhã*. Foi fundador e director de numerosas publicações: *Mocidade*, *de Lisboa*; *Grande Novela*; *Revista A Guerra* *Revista Combatentes da Grande Guerra*; *Revista Insular*, mais tarde, *Revista Insular e de Turismo*, *Viagem*, *Revista de Turismo e Cultura*; *Página Insular*, *Época*, *Voz*; e *Correio da Manhã*. Publicou novas edições do *Manual do Viajante em Portugal*,

¹⁰² RAMOS, Rui, "SOUSA, José Fernando de (1885-1942)" in Maria Filomena Mónica, *Dicionário Bibliográfico Parlamentar*, Lisboa, vol III, 2006, pp.828-829

em continuação da obra de Mendonça e Costa e o guia *Petit Guide de Conversation Français-Portugais*.

Na sequência da sua activa colaboração em diversos jornais e revista e da sua participação em diversos Congressos da Imprensa Técnica, em 1930, após o V destes congressos realizado em Barcelona, fundou a Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional.¹⁰³ As publicações por si dirigidas, a *Revista Insular e de Turismo* e a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, viriam a ocupar respectivamente, as presidências da Assembleia Geral e da Direcção dessa colectividade, ocupando assim Carlos d'Ornellas, por ser seu representante, os cargos a elas atribuídos.

Carlos d'Ornellas foi ainda sócio da Sociedade de Geografia de Lisboa, onde foi secretário da Secção de História, sócio fundador do "Grémio dos Açores" (hoje Casa dos Açores) e sócio vitalício da *Sociedade Propaganda de Portugal* e da *Cruz Vermelha Portuguesa*.

Como delegado da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* participou em vários congressos internacionais de Caminhos de Ferro.

Carlos d'Ornelas foi condecorado com as medalhas militares: de campanha do Exército Português (França, 1914-17); medalhas das Nações Aliadas, Bons Serviços, Cruz Vermelha de Dedicção e medalha de Agradecimento da Cruz Vermelha.

Durante o movimento de 28 de Maio de 1926, acompanhou o general Gomes da Costa tendo sido seu secretário durante o período em que este assumiu a chefia do Estado.

O facto de Carlos D'Ornellas ser director de uma publicação temática na área do turismo, a *Revista Insular e de Turismo*, contribuiu para que este tema continuasse presente na *Gazeta* e inclusive aumentasse significativamente o espaço a ele dedicado¹⁰⁴.

Sobre a sua importância nesta revista, J. Fernando de Souza afirmou "*não morreu a Gazeta com o seu fundador. Carlos d'Ornellas [continuou] com infatigável esforço a gazeta; angariou-lhe anúncios, amenizou a leitura pela introdução de novas secções e pela ilustração e assim logrou rejuvenescê-la sem lhe alterar a índole*"¹⁰⁵.

¹⁰³ "Com a denominação de ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DA IMPRENSA TÉCNICA E PROFISSIONAL, é constituída em Lisboa, uma colectividade consagrada ao desenvolvimento da Imprensa Técnica e de profissões, sciências, belas artes e indústrias, em todo o território nacional", artº I dos estatutos da Associação Portuguesa Técnica e Profissional publicados na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº1028 de 16 de Outubro de 1930.

¹⁰⁴ Veja-se, como exemplo, o índice da compilação de 1933.

¹⁰⁵ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 1225 1 de Janeiro de 1939. P.7.

ENGENHEIROS-CONSULTORES

Cândido Celestino Xavier Cordeiro formado em Matemática e Filosofia pela Universidade de Coimbra e em Engenharia pela Escola de Pontes e Calçadas de Paris foi o primeiro engenheiro-consultor da Gazeta, lugar que manteve até 1905, ano da sua morte.

A sua actividade profissional esteve ligada aos caminhos-de-ferro, trabalhando sucessivamente nos caminhos-de-ferro do Minho e Douro, no de Mormugão a Nova-Hubli (Índia) e na rede a cargo da Companhia Real dos Caminhos-de-ferro Portugueses. Colaborou em várias obras de engenharia ligadas aos caminhos-de-ferro, das quais se destacam a ponte sobre o rio Lima, viaduto de Durães, túnel de Tamel, pontes D. Maria Pia, D. Luís e Lares e o túnel e gare do Rossio. Dos cargos que ocupou salientam-se os de Chefe do serviço de Via e Obras dos Caminhos de Ferro Portugueses, inspector das Obras Públicas, consultor da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, membro do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, inspector dos edificios públicos e vogal do Conselho de Monumentos Nacionais.

Pertencia à Academia de Ciências e foi agraciado com a comenda de Cristo pelos serviços prestados nos caminhos-de-ferro de Mormugão. A colaboração prestada ao jornal da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses valeu-se um diploma de Honra e a medalha de ouro na Exposição Universal de Paris em 1900. Participou em vários congressos nacionais e internacionais.

Sucedeu a Cândido Xavier Cordeiro, António Vasconcellos Porto, colaborador da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* desde o seu primeiro número, engenheiro em chefe da Exploração da Companhia Real e professor da Escola do Exército. Formado Escola Politécnica de Lisboa. Assentou praça no exército em 1873 atingindo o posto de coronel em 1907.

Na Escola do Exército exerceu as funções de lente das cadeiras de Topografia e Caminhos-de-ferro e de fiscal do Conselho Económico. Em 1885 ingressou como engenheiro na Companhia Real dos Caminhos-de-ferro com a função de fiscalizar a secção da construção da linha Lisboa-Sintra-Torres Vedras. Foi promovido a chefe de divisão para a construção da estação e Túnel do Rossio e linha de Cascais. Passou seguidamente a engenheiro adjunto do serviço de construção, tendo a seu cargo a linha da Beira Baixa, passando a chefe. Foi ainda chefe de exploração e cumulativamente chefe de Movimento. Foi director de trabalhos da construção da linha de Vendas Novas-

-Santana, concebeu e desenhou a ponte sobre o Tejo que servia essa linha. Esteve ligado a vários projectos de engenharia na área dos caminhos-de-ferro, desempenhou na C.P. os lugares de subdirector e director. Fez parte da delegação que representou a Companhia na Exposição de Paris de 1900.

Deputado em várias legislaturas, em Junho de 1906 foi convidado para ministro da Guerra por João Franco. Neste ministério, entre outras medidas, procedeu a uma reorganização do exército e criação do Supremo Conselho da Defesa Nacional e impulsionou a transformação do ensino elementar militar ministrado nos regimentos aos soldados analfabetos.

Sendo chefe do Partido Regenerador Liberal (1908-1910), cargo em que sucedeu a João Franco, com a proclamação do regime republicano exilou-se em França, onde continuou a trabalhar para os Caminhos de Ferro Portugueses, como engenheiro consultor do *comité* de Paris, só regressando a Portugal quando rebentou a primeira Grande Guerra em 1914¹⁰⁶.

Foi agraciado com a grã-cruz, comenda e oficialato da Ordem de Santiago; comenda, oficialato e grau de cavaleiro da Ordem de Avis; comenda da Ordem da Vitória de Inglaterra; grã-cruz e cruz de 2ª e 3ª classe de Mérito Militar de Espanha; oficial de Instrução Pública, em França; grã-cruz de honra de 1ª classe de Hohenzollern; grã-cruz da Ordem de Leopoldo da Bélgica e da de Alberto da Saxónia; grã-cruz da Coroa de Itália.

Cândido Xavier Cordeiro e António Vasconcellos Porto foram, para além dos aspectos técnico profissionais, prestigiadas figuras públicas, o que demonstra a ambição da direcção da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de garantir a qualidade técnica e o prestígio que pretendiam imprimir à revista, facto que continua patente na escolha dos seus colaboradores. Estes engenheiros consultores estiveram durante um longo período ligados à *Gazeta*, isto é de 1888 a 1912. Em 1912 surge outro nome, António Carrasco Bossa, na altura Chefe de Exploração da Companhia Portuguesa e posteriormente, Subdirector da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses que ocupou o cargo até 1915, data em que a figura de engenheiro-consultor deixou de existir na *Gazeta*.

¹⁰⁶ RAMOS, Rui, "PORTO, António Carlos Coelho de Vasconcelos (1855-1924)" in Maria Filomena Mónica, *Dicionário Bibliográfico Parlamentar*, Lisboa, vol. III, 2006, pp. 368-370.

COLABORADORES

Ao longo do período aqui em estudo muitos foram os que colaboraram com a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Serão apenas aqui referidos alguns dos elementos cuja colaboração se verificou por um período mais alargado, sendo o objectivo demonstrar que no campo dos colaboradores regulares da revista se manteve uma política de criteriosa escolha para que a mesma mantivesse um alto nível de qualidade e prestígio.

1888-1910

Nos seus primeiros anos a revista apresentou como colaboradores somente engenheiros que, na sua grande maioria, ocupavam importantes cargos nos caminhos-de-ferro¹⁰⁷.

No primeiro número, a lista de colaboradores da gazeta contava com os seguintes engenheiros:

- A. C. Justino Teixeira – *Director dos Caminhos de ferro do Minho e Douro.*
 A. X. Almeida Pinheiro – *Director da Companhia Nacional dos Caminhos de ferro.*
 Augusto Fuschini – *Deputado da nação*
 Conde De Gouveia – *Director da Companhia dos Caminhos de ferro da Beira Alta.*
 C. Xavier Cordeiro – *Chefe do Serviço da Construção da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portugueses.*
 D.M. Da Motta – *Chefe da Exploração dos Caminhos de ferro de Foz Tua a Mirandella.*
 F. Perfeito De Magalhães – *Chefe da Repartição de Caminhos de ferro do Ministério das Obras Publicas.*
 J. Candido de Moraes – *Professor do Instituto Industrial de Lisboa.*
 J. Joaquim De Mattos – *Inspector d'Obras Publicas.*
 J. Parreira – *da Comissão de Defesa de Lisboa.*
 J. Oliveira Martins – *Director da Companhia dos Caminhos de ferro do Porto á Pova e a Famalicão.*
 J. P. De Sousa Gomes – *Director da Companhia Carris de ferro de Lisboa.*
 J. P. Tavares Trigueiros – *Director dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste.*
 J. Mendes Guerreiro – *Director das Obras do Porto de Lisboa.*
 M. A. Espregueira – *Inspector d'Obras Publicas.*
 M. Emgydio Da Silva – *Secretario da Companhia Nacional de Caminhos de ferro.*

¹⁰⁷ *Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal e Hespanha*, nº 1 de 15 de Março de 1888.p.1.

M. Raimundo Valladas – *Inspector Geral dos Telegraphos e Faroes.*

P. Belmim Cabral – *Chefe de Repartição dos Telegraphos e Faroes.*

P. Ignacio Lopes – *Director da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes.*

Vasconcellos Porto – *Adjunto da Construcção da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes.*

Quatro anos mais tarde ainda todos estes engenheiros se mantinham como colaboradores da Gazeta¹⁰⁸. Como se pode verificar, para além dos colaboradores ligados ao caminho-de-ferro, existia a presença de um deputado, dois inspectores de obras públicas, um director de obras do porto de Lisboa, um inspector-geral e um chefe de telégrafos e faróis, um elemento da Comissão de Defesa de Lisboa, um director da Companhia Carris de Ferro de Lisboa e um professor do Instituto Industrial de Lisboa. Ao convidar estes colaboradores, é visível a qualidade e a projecção pretendidas pela Gazeta.

Em 1893 o número de colaboradores era de vinte e dois, entre os quais, para além dos habituais detentores de cargos dos caminhos-de-ferro, surgem um senador, um conselheiro de Estado (ex-ministro), o engenheiro construtor de ascensores Raul Mesnier de Ponsard, o director da rede de estradas e o director da construção e estudo de faróis.

COLLABORADORES

- A. C. Justino Teixeira, Engenheiro Director dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro.
 A. José d'Araujo, Engenheiro Director do Caminho de Ferro de Lourenço Marques.
 Albert Urban, Engenheiro Chefe do Serviço de Grande Central Belga.
 A. Luciano Simões de Carvalho, Engenheiro Chefe da Exploração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes.
 A. de Moraes Sarmiento, Engenheiro da Direcção da Fiscalização dos Caminhos de Ferro Portuguezes.
 A. de Vasconcellos Porto, Engenheiro Chefe da Construcção dos Caminhos de Ferro Portuguezes.
 Augusto Fuschini, Engenheiro Chefe do serviço dos Armazens dos Caminhos de Ferro Portuguezes.
 Augusto P. de Miranda Montenegro, Engenheiro Director da Fiscalização do Governo junto da Companhia das Aguas de Lisboa.
 A. Xavier d'Almeida Pinheiro, Engenheiro da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.
 Gons de Gusmão, Engenheiro Director da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta.
 D. Xavier Gomes, Engenheiro Director da Companhia Nacional de Construcções.
 Euzébio Paço, Engenheiro Senador e Director das Obras Publicas em Hespanha.
 F. Ferreira do Amaral, Conselheiro d'Estado, antigo governador de Angola.
 F. Perfeito de Magalhães, Engenheiro Chefe da Repartição do Caminhos de ferro do Ministerio das Obras Publicas.
 J. Candido de Moraes, Engenheiro da Direcção de Fiscalização dos Caminhos de Ferro Portuguezes.
 J. M. de Rego Lima, Engenheiro de minas.
 J. Rogiárdin Costa, Chefe da Repartição do Expediente do Caminho de Ferro de Lourenço Marques.
 J. Pires de Sousa Gomes, Engenheiro Inspector das Obras Publicas.
 J. P. Tavares Trigueiros, Engenheiro Director dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.
 M. Affonso d'Espregueira, Engenheiro Director Geral da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes.
 Maximiliano A. Hermann, Engenheiro e Estatístico.
 M. Euzébio da Silva, Administrador da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.
 P. Ignacio Lopes, idem.
 P. Romano Folgue, Engenheiro Director dos Caminhos de ferro de Leônia a Amhaea.
 Raul Mesnier de Ponsard, Engenheiro Construtor dos Ascensores de Lisboa, Porto, Braga, etc.
 T. Sayrig, Engenheiro francez.
 U. F. Borges de Castro, Engenheiro da Direcção da Fiscalização dos Caminhos de Ferro Portuguezes.

Redactor em Madrid: D. JUAN DE BONA. — Correspondente em Paris: G. PESSARD.

Em 1898 e 1899 são indicados como “*colaboradores, os directores de todas as linhas férreas*”¹⁰⁹. Entre 1900 a 1902, embora não sejam indicados nomes refere-se que eram colaboradores da revista “*os principaes engenheiros portuguezes*”.

Em 1903 voltam a ser indicados os nomes dos colaboradores, e verifica-se que o seu número é agora de dez, não se encontrando nenhum dos directores das companhias de caminhos-de-ferro públicas ou privadas. Desta área encontram-se apenas três engenheiros – um, chefe da exploração, outro, vogal do conselho de administração e o outro, da direcção. Para além destes elementos há a registar a presença de um coronel e de dois capitães de engenharia, um coronel director da Hidráulica Agrícola, bem como dois engenheiros do Ministério das Obras Públicas.

Em 1906 os colaboradores eram sete, três dos quais ligados aos caminhos-de-ferro - um vogal do conselho de administração, um director de uma companhia e um antigo chefe de tráfego, sendo os outros elementos um inspector e um chefe de secção do Ministério das Obras Públicas e o Cônsul Geral da Guatemala e Honduras.

Durante este período a Gazeta tinha como colaboradores membros da elite dos engenheiros portugueses, alguns com especializações na Escola de Pontes e Calçadas de Paris¹¹⁰, como: Augusto Luciano Simões de Carvalho, que desempenhou o cargos de subdirector da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e de director dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, cuja construção foi feita sobre a sua direcção, bem como a ponte internacional que liga Valença do Minho à Galiza¹¹¹; Cândido Xavier Cordeiro, considerado uma referência na área dos caminhos-de-ferro pelos cargos que exerceu e pelos trabalhos que publicou; Joaquim Pires de Sousa Gomes, que dirigiu várias obras ligadas ao caminho-de-ferro e foi director da Companhia Carris de Ferro de Lisboa; Manuel Afonso Espargueira, que exerceu o cargo de engenheiro -director da Companhia Real dos Caminhos-de-ferro¹¹²; e Pedro Inácio Lopes, que em 1875 entrou

¹⁰⁹ Idem, folha de rosto da compilação 11º ano, 1898

¹¹⁰ A Escola de Pontes e Calçadas (*École Nationale des Ponts et Chaussées*), fundada em Paris, em 1747, era considerada na segunda metade do século XIX uma referência na formação dos engenheiros civis.

¹¹¹ Augusto Luciano Simões de Carvalho fundou com o irmão J. L. Simões de Carvalho um jornal político intitulado o *Amigo do Povo*, título que foi alterado para *Diário Mercantil, Político, Literário, Industrial e Agrícola*, e para o qual escreveu artigos políticos e inseriu uma secção literária na qual inseriu vários trabalhos seus.

Era sócio do Instituto de Coimbra e da Associação Industrial Portuense, entre outras. Possuía as comendas de Isabel a Católica e de Carlos III Espanha.

¹¹² No campo profissional foi ainda encarregado da construção do porto de Leixões e dos melhoramentos da barra do Porto, director das obras do Mondego e da barra da Figueira da Foz, dos projectos de melhoramento da barra do Douro e a execução das obras do porto de Ponta Delgada. Fez parte da Junta Consultiva de Obras Públicas, de que foi inspector-geral. No campo político foi deputado pelo partido Progressista, vice-presidente e presidente da Câmara dos deputados, ministro da Fazenda, par do reino, conselheiro e ministro de Estado honorário. Com a proclamação da República foi forçado a exilar-se. A

ao serviço da Companhia dos Caminhos-de-ferro Portugueses e que estudou e traçou a linha de Vila Nova de Gaia a Campanha e estudou o ramal de Cáceres ¹¹³.

Alguns dos engenheiros que colaboravam na Gazeta eram militares mas esse facto não era mencionado na revista. O estatuto de militar não era relevante para aumentar o prestígio da revista, que nesta altura procurava destacar as competências técnicas dos seus colaboradores a nível da engenharia civil.

1911-1926

De 1910 a 1926 não existe qualquer referência relativamente a colaboradores, surgindo apenas a indicação de redactores, poucos elementos, sendo um ou outro militar, aparecendo agora designados como tal.

1926-1932

Neste período, certamente relacionado com o novo regime político instalado, o número de militares que colaboram na revista começa a ter um peso maior. Em 1928 aparecem oito colaboradores sem referência a cargos, dos quais três são referenciados como engenheiros e outros três como militares com o posto de coronel. Em 1929 são mencionados dois engenheiros e vários militares: um marechal, três coronéis e três capitães. É evidente aqui a forte presença de militares nos colaboradores da Gazeta

1933-1940

Em 1933, a novidade da lista de colaboradores está no facto de, para além da então habitual presença de militares, contar com um engenheiro agrónomo e quatro advogados. No ano de 1934 no rol dos colaboradores, na sua grande maioria militares a ocupar cargos de chefia na Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e na administração pública, mantém-se a presença de advogados e agora também a presença de um elemento ligado à aviação: um piloto. É de referir que de entre catorze

par da actividade política continuou a sua carreira militar reformando-se do exército em 1902 com a patente de general de divisão.

Possuía as seguintes condecorações: grã-cruz da Águia Vermelha, da Alemanha; de Danneorg, da Dinamarca, e do Mérito Militar, de Espanha; grande oficialato da Legião de Honra, comenda das Ordens de Carlos III de Espanha, da Ordem da Rosa do Brasil e Nossa Senhora da Conceição de Vila Viçosa e os graus de cavaleiro oficial, comendador, grande oficial e grã-cruz de S. Bento de Avis.

¹¹³ Posteriormente foi director da C.P. e dos Caminhos de Ferro do Estado do Sul e Sueste. Dirigiu as obras do rio Mondego e barra da Figueira da Foz.

Era cavaleiro da Ordem de Santiago, comendador das ordens da Rosa, do Brasil; de Isabel a Católica e de Carlos III, de Espanha, e de Frederico da Prússia, e oficial da Legião de Honra, de França.

colaboradores, dez são militares, sendo o mesmo de salientar em 1940, ano em que os colaboradores eram onze, dos quais só três não eram militares.

REDACTORES

No cabeçalho do primeiro número não existe referência a redactores e o mesmo se verifica na folha de rosto da compilação de 1891. Na de 1893 vêm indicados dois redactores, um em Madrid e outro em Bruxelas. Em 1898, para além dos redactores no estrangeiro já indicados, era redactor da revista e único na redacção em Lisboa, o engenheiro J. M. d'Oliveira Simões, lente da Escola do Exército, mais tarde deputado e conselheiro, mantendo-se como redactor da Gazeta até 1908, sendo nessa altura o redactor responsável pela secção Comércio e Indústria. No ano de 1902 junta-se à redacção o engenheiro J. Fernando de Souza, secretário de administração dos Caminhos-de-ferro do Estado.

Em 1908 com a introdução das secções “Electricidade” e “Automobilismo”, entram para redactores responsáveis das mesmas, os engenheiros Alfredo Kendall e Ricardo O'Neill, cuja colaboração durou apenas um ano devido à extinção destas duas secções.

Em 1910 são redactores da Gazeta, para além de José Fernando de Souza, o engenheiro José Maria Mello de Mattos, chefe de secção na Repartição de Obras Públicas e Manuel de Andrade Gomes, chefe de repartição do Tráfego do Caminho de Ferro Portugueses, este último na nova secção “Viagens e Transportes”. Como secretário de redacção surge o nome de Christiano Tavares, Tenente de Cavalaria. É de salientar que os secretários de redacção da revista até 1917 são militares. Em 1915 entram para redactores da secção de “Caminhos de Ferro”, Alberto de Oliveira, General de Divisão, e Raul Esteves, Capitão de Engenharia, adjunto da Inspecção do Serviço Militar dos Caminhos de Ferro e posteriormente Comandante do Batalhão Ferroviário no C.E.P. e secretário da redacção desta revista. Para a secção “Parte Financeira”, Armando L. Rodrigues e para a secção “Estrangeiro”, Alberto Bessa do Instituto de Coimbra.

Em 1924 há a registar a passagem a redactor de Carlos d'Ornellas, jornalista, que viria a ser director e proprietário desta publicação.

Em 1926 o número de redactores aumenta substancialmente, passando a ter para além do secretário de direcção, dez elementos dos quais quatro militares, dois jornalistas, um escritor, um engenheiro espanhol chefe da *Compañia de los Caminos de Hierro del Norte de Espanha*, um secretário do Conselho Fiscal dos Caminhos de Ferro do Estado e um inspector da Fiscalização dos Caminhos de Ferro.

Em 1933 a redacção tem dois secretários e é composta por mais quatro elementos entre ao quais dois são engenheiros, um é médico e outro não é referenciado com qualquer profissão.

Finalmente em 1940 a redacção é composta por sete elementos, um engenheiro, dois com “Dr’s” e os outros elementos sem qualquer indicação do seu grau académico.

CORRESPONDENTES

Relativamente aos correspondentes, tal como aconteceu com os colaboradores, a sua presença também não é constante. No primeiro ano da Gazeta são mencionados: um em Inglaterra, Derby, com a indicação de ser adjunto do serviço de Tracção da companhia Midland Railway e dois no Brasil, sendo um no Rio de Janeiro e outro no Pará. Em 1891 apenas se regista um correspondente, o de Paris, porque em Madrid, D. Juan Eloy de Bona, tem a designação de redactor.

No ano de 1893 apenas vem mencionado um correspondente no Brasil e em 1898 a revista possui correspondentes em Paris, Liverpool e Lourenço Marques.

Em 1906, D. Juan Eloy de Bona, director da *Gaceta de los Caminos de Hierro*, passa a ser mencionado como correspondente, mantendo-se como o único no estrangeiro até 1919, ano em que surge novamente outro correspondente, em Paris, desta vez um português de nome Guerra Maio e sendo único em 1922, é também o último correspondente no estrangeiro que a Gazeta teve¹¹⁴.

A partir de 1929 passa a ser mencionado um representante da Gazeta em Espanha, na altura o director da *Gaceta de los Caminos de Hierro*, sendo de referir que a participação de D. Juan Eloy de Bona tinha terminado em 1921 com a sua morte. Em 1934 este representante passa a surgir mencionado como delegado em Espanha (Madrid), mantendo-se esta situação pelo menos até 1940, surgindo igualmente a indicação de um delegado da Gazeta no Porto.

¹¹⁴ Pelo menos até ao final de 1940, data limite em que incide este estudo.

4- As ligações da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* com outras publicações promotoras do turismo

As publicações promotoras do turismo que de alguma forma tiveram ligações à *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, foram o *Guia Oficial dos Caminhos de Ferro de Portugal*, o *Manual do Viajante em Portugal*, a *Revista Insular e de Turismo* e a *Viagem*.

O *Guia Oficial dos Caminhos de Ferro de Portugal*, era uma publicação quinzenal iniciada em 1882 por José Duarte Amaral e propriedade da *Empresa do Guia Anunciador*¹¹⁵, mais tarde de *Mendonça e Costa & Amaral* e impressa na própria tipografia da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*¹¹⁶. Este guia publicitava através de acordo com as companhias de caminho de ferro, a lista das estações, as tarifas e as suas condições, normais e reduzidas (para as praias, termas, de excursão, colectivas, circulatorias, etc.)¹¹⁷

Para além das indicações atrás descritas, grande parte das páginas da publicação eram dedicadas à publicidade, na sua maioria relacionada directamente com o turismo: hotéis, termas, agências de viagem, de navegação companhias seguradoras, empresas de fotografia, etc.¹¹⁸. Como curiosidade refira-se o anúncio Manuel Nunes Corrêa- alfaiates e mercadores, que se dirige directamente aos viajantes e que demonstra bem o sentido de oportunidade na conquista de um novos consumidores.

¹¹⁵ Descrição baseada no nº 185 de 1 de Abril de 1890 – BN J. 972//9P.

¹¹⁶ Com base na *Guia Oficial dos Caminhos de Ferro de Portugal*, nº 468, Outubro 1913, obra digitalizada disponível na Internet (<http://purl.pt/276>)

¹¹⁷ Os guias inserem-se numa literatura utilitária e davam uma série de indicações úteis para os viajantes razão porque os autores destas obras deviam ser práticos e precisos. GUILCHER, Goulven, "Naissance et développement du guide de voyage imprimé: du guide unique à la série une stratégie de conquête des lecteurs" in Gilles CHABAUD et alii, *Les Guides Imprimés du XVI au XX Siècle. Villes, paysages, voyages*, Paris, Belin, 2000, pp. 81-82

¹¹⁸ Sobre os guias como objectos publicitários veja-se PENEZ, Jérôme, "Guides imprimés et thermalisme en France, 1850-1914: pluralité. Originalité et développement" in Gilles CHABAUD et alii, *Les Guides Imprimés du XVI au XX Siècle. Villes, paysages, voyages*, ob. Cit., pp. 231-233.



Anúncio publicado no *Guia Oficial dos Caminhos de Ferro de Portugal*, Outubro 1913.

O Guia publicitava também outras publicações que poderiam ser úteis ao viajante como era o caso do *Manual do Viajante em Portugal* e da obra *Arte e Natureza*, a qual em oito volumes descrevia as paisagens, cidades, monumentos e costumes das várias regiões do país.

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*, editado, em 1907, pela Gazeta dos Caminhos de Ferro e coordenado por L. de Mendonça e Costa., era o complemento da política de turismo preconizada por esta revista.

Este livro com formato “de bolso” e capa de cor azul imperial e letras brancas (cores da bandeira nacional), possuía 252 páginas de leitura¹¹⁹.

Mendonça e Costa utilizou como modelo, segundo as próprias palavras, os guias de *Baedeker*¹²⁰, e o objectivo a que se propunha era o de proporcionar em língua portuguesa, um guia de viagem em Portugal, já que os guias existentes eram escritos noutras línguas¹²¹, sobretudo em francês¹²², o que, segundo Mendonça e Costa, dava a

¹¹⁹ Os guias de bolso datam de 1874, altura em que em Inglaterra Thomas Cook lançou a colecção de *Tourist's Handbooks*, composta de vinte e cinco títulos de capas vermelhas ou azuis. Sobre o assunto veja-se GUILCHER, Goulven, “Naissance et développement du guide de voyage imprimé: du guide unique à la série une stratégie de conquête des lecteurs”, ob. Cit.

¹²⁰ Karl Baedeker inicia a publicação de guias em 1832 e rapidamente estes tem uma grande divulgação nos vários países.

¹²¹ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 469, 1 de Julho de 1907, p.202.

entender que os portugueses não teriam grande interesse de conhecer o seu próprio país¹²³. Para além dos itinerários nacionais, a inclusão de alguns itinerários para o estrangeiro, serviria de apoio aos que se deslocassem para esses destinos.

O *Manual do Viajante em Portugal*¹²⁴ encontrava-se estruturado da seguinte forma: após o prefácio do autor, surgia a introdução dividida em quatro partes: na primeira, *Aspectos do País - Indole dos habitantes*, era apresentada uma pequena caracterização do país por região. Na segunda parte, denominada *dados geographicos e estatísticos*, eram referenciados diversos aspectos do país, *Situação. Área. Constituição geológica. Hydrographia marítima e fluvial. Orographia. Clima. Flora. População. Forma de governo. Religião. Divisão administrativa. Exércitos de terra e mar. Balança comercial. Estado financeiro*. A terceira parte era dedicada à *Historia - Origens. Dynastia Affonsina. D.Aviz. Dynastia Philippina. Dynastia de Bragança. Republica Portugueza*. A IV e última parte da introdução fornecia indicações, sem dúvida de grande utilidade para os visitantes *Esclerecimentos práticos. - Epocha para viagens. Despesas de viagem. Moeda. Alfandegas. Passaportes. Hora oficial. Descanso semanal. Caminhos de Ferro. Diligencias. Velocipedia e automobilismo. Hotéis. Tabacos. Phosphoros. Gorgetas. Segurança Publica. Médicos e Pharmacias. Correios. Taxas telegraphicas e postaes*,

O Manual apresenta uma secção sobre Lisboa com os principais aspectos da capital: chegada por terra ou por mar, informações dos monumentos, transportes, etc., e também a sugestão de 5 possíveis itinerários de visita à cidade. Seguem-se informações sobre os arredores de Lisboa, Queluz, Sintra, Arrábida etc. O capítulo mais extenso, era dedicado às excursões a todo o país, tendo como pontos de partida as cidades de Lisboa ou do Porto. Alguns itinerários vão até Espanha e também Paris. Existia ainda um capítulo dedicado aos *Planos de Excursão*, isto é, planos para visitar o país de acordo com o tempo disponível do viajante – *Portugal em 40 dias. Em 15 dias. Em 8 dias*. Os percursos tinham como base o traçado ferroviário que o autor tão bem conhecia. Do manual faziam ainda parte numerosos mapas e plantas.

Pelas suas características e pela utilidade que podia ter para os viajantes esta publicação era recomendada pela *Sociedade Propaganda de Portugal*.

¹²² Embora segundo Mendonça e Costa tivesse mais lógica a utilização da língua inglesa já que eram os anglo-saxónicos os que mais nos visitavam

¹²³ “Parece que se entende que os portugueses não viajam, que não querem conhecer o seu paiz, que não desejam ter um livro que lho descreva, que os acompanhe em qualquer digressão, que lhes evite os mil incommodos, inconvenientes, perdas de tempo e de dinheiro, dissabores mesmo, de que um guia ou manual do viajante salva.” Idem.

¹²⁴ Com base na 4ª edição, Setembro de 1913.

Em 1923 morre Mendonça e Costa sendo a 5ª edição, a de 1924, concluída por Carlos d'Ornellas. Ao todo registam-se sete edições, sendo a 6ª edição de 1930. Não foi possível determinar a data da 7ª edição.¹²⁵

O manual conhece algumas remodelações e actualizações na 4ª edição, datada de Setembro de 1913, passando o número de páginas de 292 para 356 e os mapas de 9 para 32. Contudo, o seu preço sofre uma redução passando de 1200 réis para 1000 réis.

A *Revista Insular* surge em 1926, sendo a sua publicação mensal. Era também dirigida por Carlos d'Ornellas, proprietário-director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

A partir do nº 4 (Dezembro de 1927) passou a designar-se por *Revista Insular e de Turismo* e a sua publicação estende-se até 1933. Era propriedade da empresa do mesmo nome.

Esta publicação tinha como “*objectivo de chamar a atenção do continente para as ilhas adjacentes*”.¹²⁶ A alteração do seu título para *Revista Insular e de Turismo*, não alterou a sua finalidade, antes pelo contrário, como se referiu na altura “*o turismo é o meio naturalmente indicado para pôr em destaque e valorizar todas as tão grandes belezas naturais, todos os tão importantes valores de toda a espécie das ilhas e do Continente.*”¹²⁷ De facto, a revista não tratava de assuntos exclusivamente insulares. No âmbito do turismo, dedicou alguns números a regiões do continente, como foi o caso do número 44 dedicado ao distrito de Castelo Branco.

A revista possuía um elevado número de colaboradores, cerca de cinquenta, 20% dos quais eram militares. Um dos seus colaboradores, José Fernando de Souza, era co-director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, facto que justifica que na *Revista Insular e de Turismo* tenham sido publicados vários artigos sobre Mendonça e Costa.

Em Novembro de 1940 surge a *Viagem, revista de turismo, divulgação e cultura*, editada com a colaboração com a C.P. e com o patrocínio do Secretariado da Propaganda Nacional, entidade criada em 1933 para tutelar “*as artes, os espectáculos e todas as formas de expressão*”¹²⁸, que se assumiu como uma “*plataforma centralizadora da política cultural oficial.*”¹²⁹ Como noticiou o *Jornal do Comércio e das Colónias*, “*Sob a direcção do nosso querido amigo e activo jornalista Carlos d'Ornellas, começou a publicar-se a revista «Viagem», patrocinada pela C.P. e pelo*

¹²⁵ Em 1932 este guia ainda era publicitado na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

¹²⁶ In número 1 da *Revista Insular*, de Outubro de 1926, p.2

¹²⁷ In número 4 da *Revista Insular e de Turismo* de Janeiro de 1927, p.1

¹²⁸ ROSAS Fernando, “O Estado Novo nos anos 30” in José Mattoso (dir.), *História de Portugal*, vol.7 Lisboa, Circulo do Leitores, 1992, p.244.

¹²⁹ MELO Daniel, *Salazarismo e Cultura Popular (1933-1958)*, Lisboa, Instituto de Ciências, Estudos e Investigações Sociais 22, 2001, p.18.

Secretariado da Propaganda Nacional, com o intuito de dar publicidade regular «às cousas belas de Portugal», servindo um aspecto da vida moderna que ao nosso país muito importa: o turismo, a divulgação artística, o folclore, os costumes locais portugueses»¹³⁰.

Dirigida também por Carlos d'Ornellas, *Viagem, revista de turismo, divulgação e cultura* era propriedade da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*¹³¹ e impressa na tipografia da mesma. A sua finalidade era a de “ (...) recreando o público (...) chamar a sua atenção para o que há de belo e típico no nosso país – paisagens, monumentos, costumes peculiares e mais curiosidades do aglomerado humano português, as quais só de “visu” se podem bem apreciar, isto é, viajando, indo até os respectivos locais onde resplandecem ou vibram.”¹³².

Esta revista traduzia a visão do Estado Novo que procurava divulgar a vida rural e os costumes tradicionais¹³³.

A divulgação da *Viagem* estava à partida garantida pois tratava-se de uma revista de grande tiragem distribuída gratuitamente “nos comboios, barcos de passageiros e outros meios de transporte, salas de leitura e de espera de hotéis e pensões e de consultórios médicos, etc. etc.. Assim atinge todas as zonas país e todas as camadas do público, na elevada finalidade de desenvolver correntes de turismo em Portugal”¹³⁴.

Pode considerar-se que os directores/proprietários da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, Leonildo Mendonça e Costa e Carlos d'Ornellas eram homens cujos interesses pelo turismo eram evidentes, não só pelo que diz respeito à *Gazeta*, como também pelas suas ligações a outras publicações no âmbito do turismo. Mendonça e Costa relativamente ao *Manual do Viajante em Portugal* e ao *Guia dos Caminhos de Ferro*, embora esta última publicação não esteja ligada, de uma forma tão directa como a primeira, à temática em questão; Carlos d'Ornellas, nas suas ligações às três últimas edições do *Manual do Viajante em Portugal* e às publicações *Revista Insular e de Turismo e Viagem*.

¹³⁰ “Dia a Dia” do *Jornal do Comércio e das Colónias* s/d Citado no nº 2 da revista *Viagem* de Dezembro de 1940 p.2.

¹³¹ Nesta altura Carlos d'Ornellas era o proprietário da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

¹³² *Viagem* nº 1 de Novembro de 1940, p. 1.

¹³³ Como refere Daniel Melo, “Não bastava a descoberta do povo (os levantamentos e a conservação convencional), era necessário educá-lo, pelo que o exemplo oficial serviria de guia. Neste contexto, se podem incluir os concursos de monografias regionais, da aldeia mais portuguesa de Portugal, dos ranchos folclóricos, de arte dramática, das sociedades recreativas, do Teatro do Povo, do cinema ambulante e do turismo de sugestão folclórica.” MELO Daniel, *Salazarismo e Cultura Popular (1933-1958)*, Lisboa, Instituto de Ciências Sociais 22, 2001, pp. 38-39.

¹³⁴ *Viagem*, nº 1, Novembro de 1940, p. 1

5 – A ideia de turismo e a evolução dessa ideia na Gazeta

Até 1909, nos títulos dos artigos publicados na revista não são visíveis as palavras turismo ou turista, embora a palavra *tourist*, relativamente à designação sobre quem viaja, tenha surgido em 1891 num artigo referente às viagens circulatorias, em que se refere a Suíça como o país dos *tourists* por excelência.¹³⁵ Em 1895, surge o termo *touriste* no seguinte contexto “*quem viaja nestas condições, tem pois que limitar-se a contar o que vê, o que mais notavel se lhe tornou, e muito é já acompanhar estas pequenas descrições de algumas notas fugitivas de touriste que não de qualquer apreciação mais rigorosa, para o que falta, sobretudo o tempo e a competência*”.¹³⁶ Este conceito de *touriste* designava aqueles que viajavam pela Europa, procurando os países mais atraentes pelas suas curiosidades, exotismo ou aspectos pitorescos. Remete também para as descrições que os viajantes faziam das suas viagens¹³⁷

As designações mais utilizadas até aí para designar aqueles que viajavam por recreio, eram viajantes, “*o viajante vê admirado desenrolar-se, em baixo, num abysmo quasi perpendicular, o lago dos quatro cantões*”¹³⁸, forasteiros, “*e quanta animação e interesse esses forasteiros dão a essas localidades, e ainda a outros pontos do paiz que elles visitam nas suas excursões*”¹³⁹ e excursionistas, “*o resultado será que os excursionistas não vão, e as linhas ferreas perderão este importante movimento.*”¹⁴⁰

Neste artigo reconhecia-se de forma clara a importância que o turismo podia ter para o desenvolvimento do tráfego ferroviário.

Outra designação também utilizada era a de veraneador, “*o veraneador encontra aqui [Luso e Buçaco] os dois elementos que precisa mais: boa água e bom ar, e alem d’elles um certo número de commodidades, de agradáveis diversões (...)*”¹⁴¹

Até ao início do século XX a designação de excursionista continuou a ser a mais utilizada. A partir de 1909 surgem artigos em cujos títulos as palavras turista e turismo

¹³⁵ *Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal e Hespanha*, nº 95 de 1 de Dezembro de 1891, p.358.

¹³⁶ “O decreto sobre passaportes”, in *Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal e Hespanha*, nº 170 de 16 de Janeiro de 1895, p.18.

¹³⁷ Sobre o assunto veja-se LAVENIR., Catherine Bertho, *La roue et le stylo. Comment nous sommes devenus touristes*, ob. Cit, pp.51-58.

¹³⁸ “Notas de viagem” in *Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal e Hespanha*, nº 63 de 1 de Agosto de 1890, p.228.

¹³⁹ “O decreto sobre passaportes”, in nº 170 da *Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal e Hespanha*, de 16 de Janeiro de 1895, p.18.

¹⁴⁰ *idem*.

¹⁴¹ “Notas de viagem”, *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 113, de 1 de Setembro de 1892, p.260.

são aplicadas, como por exemplo, “*Affluencia de Turistas*”¹⁴², “*O Ideal do Turista*”¹⁴³, “*Congresso Internacional de Turismo*”¹⁴⁴, “*Em Pró do Turismo*”¹⁴⁵.

Em 1919, o fim da 1ª Guerra Mundial trouxe para os países europeus novas expectativas relativamente aos turistas americanos. Tratava-se de um novo tipo de turismo que tinha por fim ver os estragos que a guerra provocara no continente europeu. Contudo, os redactores da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* consideravam que este turismo não se faria sentir em Portugal - (...) *É assim que não podemos deixar de, segundo a phrase popular, “deitar agua na fervura” de certas ideias, que vemos espalhadas, e até temos deixado que na nossa “Gazeta” transpareçam, segundo as quaes o nosso paiz transbordará de prosperidade, e as nossas cidades e villas de turistas, acotevelando-se, vista “a avalanche enorme de gente das Américas, de todo o mundo novo, que, feita a paz, virá ao velho mundo ver os estragos da guerra. (...) as modestas cidades fronteiriças, que nunca ninguém visitou por turismo, e serão, infelizmente, outras collegas na desgraça, as visitadas pelo turista ancioso de reconstruir na memoria e “sur place” as scenas do heroismo e de desespero que os telegrammas lhe noticiaram. (...) O que “já estava”, o que não teve alteração, fica para depois, muito para depois. (...) Uns virão ao centro europeu; outros preferirão a Grécia, os Balkans, a Servia (...) Os que do Oriente vierem, tomarão o Transiberiano para visitar a infeliz Russia. (...) Mas é sonho imaginar que, acabada a guerra, os que estão anciosos por visitar os logares devastados virão passear pelo nosso Minho, pelo Cantabrico, ou pela Andaluza.*

*Não nos iludamos, pois, que por alguns pares de annos depois da guerra, o turismo em Portugal, como em Hespanha e outros paizes não provados pela grande lucta, será puro sonho de visionarios bemquerentes.”*¹⁴⁶.

Nesta altura considerava-se que “*Turismo é um vocábulo novo aplicado a uma velha manifestação da actividade humana. Nós, outros, hespanhoes e portuguezes dignos successores de phenicios e gregos, tivemos, como nenhum outro povo, pleiades de turistas, cuja ancia de descobrir novas terras e sulcar novos mares abrangeu o mundo inteiro*”¹⁴⁷. Neste contexto, turismo significava viajar, viajar à descoberta, ao referir-se àqueles que se deslocavam como turistas no âmbito da expansão ibérica.

¹⁴² *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 507 de 1 de Fevereiro de 1909, p.44

¹⁴³ *Idem*, nº 520 de 16 de Agosto de 1909, p.251

¹⁴⁴ *Idem*, nº 524 de 16 de Outubro de 1909, p.314

¹⁴⁵ *Idem*, nº 528 de 16 de Dezembro de 1909, p.348

¹⁴⁶ “Depois da guerra, o turismo” in *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 718 de 16 de Novembro de 1917, pp. 339-340

¹⁴⁷ *Idem*, nº 762 de 16 de Setembro de 1919, p.274.

Se a divulgação de Portugal como país de turismo estava muitas vezes associada ao seu clima e praias considerava-se também que se deviam desenvolver outros atractivos. No artigo com o título de “*As festas e romarias como elementos de Turismo*”, é referido que “*As romarias e os arraiais portugueses são os elementos mais curiosos, mais bellos, os mais completos que se oferecem á contemplação e observação deste povo (...). Estas diversões deveriam ser um magnifico elemento para que o turismo em Portugal tomasse maior incremento. Sabido como é que o turista culto não se limita simplesmente a apreciar o azul do céu (...).*”¹⁴⁸

Se desde o início se considerava que o Turismo podia ser uma fonte de receita, progressivamente a perspectiva económica tinha aumentado de importância. Como é referido na *Gazeta dos Caminhos de Ferro* em 1912 crescia “*de dia para dia o número dos que se compenetraram da importância do desenvolvimento do turismo para a economia nacional*”, e isto “*calculando sómente aqui o lucro do movimento turístico que por entrada, computo em 20:000 excursionistas por anno*”¹⁴⁹. No ano seguinte defendia-se a necessidade de promover “*uma propaganda do paiz, lá fora, de forma a desenvolver o turismo para as nossas terras por todos os meios de que usam os outros países já amadurecidos na prática d’esta industria, mais que todas lucrativa*”¹⁵⁰.

Em 1927 considerava-se que “*o turismo, a grande industria deste século, veio enorme de ouro e de civilização, é por nós desdenhado e quasi desconhecido*”¹⁵¹. E, de facto, em 1934, numa altura em que diminuam as remessas do Brasil e se registava uma quebra nos valores de reexportação nacional, considerava-se a actividade económica ligada ao turismo português como uma importante rubrica para o equilíbrio da balança económica nacional face à suspensão das remessas do Brasil e à queda dos valores de reexportação nacional¹⁵².

Num período de grande optimismo relativamente ao turismo como uma actividade que poderia dar um grande contributo económico ao país, Augusto Cunha, na rubrica *Portugal grande país de turismo*, exalta que “*tudo o que um país que deseja viver pelo turismo deve possuir, Portugal possui*”¹⁵³ contudo, existiam alguns críticos como Armando Ferreira que de uma forma realista escreveu, “*o turismo parecia ir ser*

¹⁴⁸ Idem, nº 828 de 16 de Junho de 1922, p.138.

¹⁴⁹ Idem, nº 592 de 16 de Agosto de 1912, p.245 e 246

¹⁵⁰ Idem, nº 622 de 16 de Novembro de 1913, p.352.

¹⁵¹ Idem, nº 939 de 1 de Fevereiro de 1927, p.46.

¹⁵² A partir dos anos 60 esta actividade torna-se fundamental no crescimento económico do país. MELO, Daniel de, “Turismo” in Fernando ROSAS e J. M. BRANDÃO de BRITO (dir.) - *Dicionário de História do Estado Novo*. Vol. II. Lisboa: Bertrand, 1996; p.984.

¹⁵³ Idem, nº 1101 de 1 de Novembro de 1933, p.577, Dr. Augusto Cunha na rubrica *Portugal grande país de turismo*)

qualquer coisa de definitivo na nossa terra, indústria, arte ou ciência nova que traria largos proventos para o país. Hotéis modelos, facilidades turísticas, congressos... e depois, a pouco e pouco, o regresso à normalidade, o banal, o costume, o desânimo, etc., etc.... (...) Mas... não falemos mais no assunto. Deixemos em sossego, no seu repouso bem merecido, a bela ... dormente sob o lindo clima da nossa terra”.¹⁵⁴

Em 1937, Luiz Forjaz Trigueiros na sua rubrica *Do gosto das viagens e dos gostos dos viajantes* ao referir que “*A guerra de Espanha se desviou de Portugal muitos estrangeiros, dificultou, em compensação, a saída para o estrangeiro de muitos portugueses. E houve novo acréscimo de afluência de gente este verão nas termas e praias do país*”,¹⁵⁵ chamava a atenção para a importância do turismo interno, que em parte compensava a baixa de fluxo de turistas estrangeiros. Esta ideia de turismo interno também se enquadrava numa ideologia que se ia afirmando na política turística desenhada pelo Estado Novo “*com insistência na valorização dos recursos endógenos geograficamente situados em meios rurais*”¹⁵⁶ e que defendia era importante aos portugueses conhecer o próprio país, “*pois se Portugal principia a ser visitado por tanta gente pouco abastadas, que de longe vem, porque não hão-de todos os portugueses visitar Portugal?*”.¹⁵⁷

Como Fernando de Souza referia na revista *Viagem* em 1941, “*(...) Muitos há que viajam no estrangeiro e conhecem todas as curiosidades indicadas no Boedeker e que desconhecem quasi por completo o nosso país. | E todavia há por êle uma rêde de comissões de turismo, hoje incorporadas nas Câmaras Municipais e que fazem louváveis esforços para tornar mais fáceis e agradáveis as excursões. Multiplicam-se as publicações de carácter turístico. O S.P.N. com a sua Repartição de Turismo é o órgão propulsor e unificador do movimento turístico nacional, que de fronteiras adentro encontra largo e fecundo campo de acção. | Comissões de turismo, Câmaras municipais, Juntas de provincia, Companhias de caminhos de ferro, empresas de transportes e de hotéis, conjugam metódicamente os seus esforços, elaboram programas práticos para caravanas numerosas ou pequenos grupos. Faca-se a necessária propaganda e assim se desenvolverá o turismo interno.(...)*”¹⁵⁸.

¹⁵⁴ Idem, nº 1128 de 16 de Dezembro de 1934, p.622.

¹⁵⁵ Idem, nº 1195 de 1 de Outubro de 1937, p.470.

¹⁵⁶ PIRES, Ema Cláudia, *O baile do turismo, turismo e propaganda no estado novo*, Lisboa, Caleidoscópio, 2003, contracapa.

¹⁵⁷ NARCISO, Armando, “Viajar em Portugal” in *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 1161 de 16 de Maio de 1936, p.249.

¹⁵⁸ SOUZA, J. Fernando de, “O turismo no presente e no futuro” in *Viagem*, nº3, Janeiro de 1941, p. 1

Também não poderia deixar de surgir dentro do contexto político do Estado Novo, o seguinte artigo *“CRUZEIRO DE FÉRIAS ÀS COLÓNIAS, Num ambiente de franca alegria e entusiasmo a bordo do “Moçambique” partiram 260 excursionistas. O “Moçambique”, vistosamente engalanado, repleto de excursionistas, partiu no passado dia 10, para realizar o primeiro Cruzeiro de Férias, às nossas colónias”*¹⁵⁹

A ideia de turismo na Gazeta enquadrava-se na ideia de turismo existente na Europa, sobretudo na década de trinta, que apontava para uma actividade económica que pretendia atingir uma franja cada vez maior da sociedade e donde se esperavam grandes lucros. Esta massificação do sector foi possível devido ao facto dos trabalhadores terem adquirido o direito a férias pagas, fruto da pressão sindical, o que vai impulsionar a actividade turística dando origem ao que mais tarde se viria a designar por “turismo de massas”, um dos sectores de maior expressão na economia de alguns países, nalguns mesmo a sua principal fonte de rendimentos. É neste contexto que se enquadra a palestra proferida por Armindo Narciso aos microfones da Emissora Nacional e transcrita na rubrica Viajar em Portugal *“hoje o turismo deixou o prazer exclusivo de ricos e transformou-se em indústria democrática, produzindo em série, que a todos pode levar o beneficio da sua actividade”*.¹⁶⁰

¹⁵⁹ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 1144 de 16 de Agosto de 1935, p.359.

¹⁶⁰ NARCISO, Armando, “Viajar em Portugal” in *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 1161 de 16 de Maio de 1936, p.249.

Capítulo III - A promoção turística

1 - Itinerários e viagens propostos

Desde o primeiro número da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* que se pode encontrar um espaço sobre viagens, que no entanto agrupa duas tipologias diferentes. Por um lado encontram-se os relatos ou descrições de viagens já realizadas, como é o caso das “*Notas de Viagem*”, “*Crónicas de Viagem*”, “*Cartas de Viagem*” e “*Instantâneos de Viagem*”. Por outro, surgem propostas de viagens a realizar no país e no estrangeiro. Refira-se, entre outras, “*Viagens e Transportes*”, “*Excursões no País*”, “*Passeios no País*”, “*Viagens no País*”, “*Viagens caseiras*”, “*Viagens em terra alheia*”.

Do primeiro tipo de artigos destacam-se as “*Notas de Viagem*”¹⁶¹ escritas por Mendonça e Costa, resultado das suas viagens efectuadas um pouco por todo o mundo, algumas delas resultando da sua habitual presença nos Congressos Internacionais dos Caminhos de Ferro, presença também aproveitada mais tarde por Carlos d’Ornellas para redigir as “*Crónicas de Viagem*”. Nesta secção *Notas de Viagem*, Mendonça e Costa relatava as suas viagens de comboio em Portugal e no estrangeiro, sobretudo neste, e que, segundo ele, eram descrições “*destinad[a]s a servirem de guia de viagem, especialmente a dar apontamentos desconhecidos dos viajantes.*”¹⁶² Estas descrições eram acompanhadas, por vezes, do cálculo das despesas¹⁶³ e assumiam alguma

¹⁶¹ Rubrica presente na *Gazeta* desde o seu início até 1922. Mais tarde, em 1932, volta a surgir novamente esta rubrica, desta vez assinada por Augusto d’Esaguy.

¹⁶² *Idem*, nº 128 de 16 de Abril de 1893, p.119.

¹⁶³ “*Preciso recordar que ella [excursão] se dirigiu de Lisboa a Luso, Vizeu, Mangualde, Gouveia, Villar Formoso, Salamanca, Barca de Alva, Porto e Lisboa.*

Temos pois:

<i>Bilhete circular</i> ...	22\$700
<i>Hotel no Luso, 3 dias a 1\$200</i> ...	3\$600
<i>Carros no Luso</i> ...	1\$000
<i>Hotel em Vizeu, 1 dia</i> ...	1\$200
<i>Carro de Vizeu a Mangualde</i> ...	500
» <i>de Gouveia á Villa</i> ...	300
<i>Cavallo á serra, estando lá um dia</i> ...	2\$000
<i>Guia e gratificações</i> ...	2\$000
<i>(Sustento na serra é o que cada qual quizer levar).</i>	
<i>Hotel em Gouveia</i> ...	1\$500
<i>Jantar em Fuentes</i> ...	600
<i>Hotel em Salamanca, dois dias</i> ...	2\$800
<i>Almoço em Fregeneda</i> ...	600
<i>Jantar no Porto</i> ...	700
<i>Tres dias no Porto</i> ...	5\$000
<i>Diversas despesas</i> ...	5\$500
<i>Total da despeza numa viagem de 15 dias</i> ...	50\$000

importância, dado que em Portugal, nesta época (finais do século XIX), os guias sobre Portugal era ainda escassos e não existiam traduções dos guias de viagens que se publicavam no estrangeiro, nem guias ou outras publicações que apresentassem cálculos de despesas, nem agências de viagem, nos moldes em que hoje as conhecemos¹⁶⁴, que pudessem fornecer todos esses elementos. Os itinerários destas viagens eram limitados às linhas-férreas existentes, contudo, com a expansão das redes ferroviárias nos finais do século XIX, já era possível viajar pelos cinco continentes. Esses relatos, os que se reportavam às viagens no estrangeiro, focavam sobretudo, as localidades e o seu urbanismo¹⁶⁵, arquitectura, vida cultural, costumes¹⁶⁶, gastronomia¹⁶⁷, desenvolvimento tecnológico (com destaque para os aspectos ligados ao caminho de ferro)¹⁶⁸, património histórico¹⁶⁹, equipamentos hoteleiros e de restauração¹⁷⁰ e um ou outro apontamento da sua história¹⁷¹. Realçavam igualmente a beleza das paisagens, as estâncias termais, as praias¹⁷² e o exótico de algumas regiões menos conhecidas¹⁷³.

... =====

Bem entendido que não incluo extraordinários”.

Mendonça e Costa indica, ainda no mesmo artigo, que se o viajante for em 2ª classe, procurar hotéis mais baratos e fizer as visitas a pé, pode economizar cerca de 10\$000 réis, o que representaria um pouco mais do que 30% do custo total da viagem. *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 128, de 16 de Abril de 1893, p.119.

¹⁶⁴A Agência Abreu, 1ª agência de viagens em Portugal, fundada no Porto em 1840, tratava essencialmente das viagens em pacote para o Brasil, não estando vocacionada na época para este tipo de roteiros turísticos.

¹⁶⁵ “[Karlsruhe] *A sua planta apresenta a forma de um círculo, cujo eixo é o palácio grão-ducal, e donde partem as diferentes ruas.*” *Notas de viagem XVIII - Karlsruhe.-Heidelberg*, o seu castelo e o seu tonel.- Um péssimo comboio a evitar.- As planícies da Holanda.- Meio de atrair sympathias para um paiz. *Idem*, nº 558 de 16 de Março de 1911, p.89.

¹⁶⁶ “*O suíço, logo que nasce, é considerado cidadão e soldado. (...) Crença ainda, recebe, com o ensino das primeiras letras, o ensino da arma que há-de manejar adolescente.*” *Notas de viagem VI- O Tiro na Suíça.- Crenças soldados.- O amor da arma.- Uma festa original.- Cores e flores. Um cortejo e um jantar.- 6.000 convivas e 500 creadas.- A educação do povo suíço.* *Idem*, nº 546 de 16 de Setembro de 1910, p.282.

¹⁶⁷ “*(...) o jantar no bufete é Kuhnista em extremo: Sopa, feijão verde guizado, e invariavelmente costoleta de carneiro, batatas cozidas, couves e...salada;*” *Notas de Viagem XXIII- A linha da Tunízia. - Jantar á Kuhne.- Como se escolhe hotel.- A Porta de França.- Um encanto.* *Idem* nº 232 de 16 de Agosto de 1897, p.245.

¹⁶⁸ “*Ao lado da via elevam-se por toda a parte um sem número de fabricas; (...) um longo canal, onde se succedem os grandes barcos carregando carvão, serviço perfeitamente organizado pela companhia das minas, e tão bem que há, como nos caminhos de ferro, estações de entroncamento, onde os longos comboios de barcaças esperam uns pelos outros,*” *Notas de Viagem XIX- Tréport- Uma nova cidade em construção - Mers - Eu - Regresso da Costa - Riquezas de França - Chegada a Lille*” *Idem*, nº 538 de 16 de Maio de 1910 p.153.

¹⁶⁹ “*As construções são, na maior parte, dos seculos 16º a 18º, havendo muitas ainda com as características varandas de ferro rendinhado (...)* *A Calle Mayor é um perfeito museo histórico, com as suas fachadas guarnecidas de velhos escudos das mais antigas familias da Biscaia.*” *Notas de viagem XVI - Final de uma excursão - Fuenterrabla e o Norte de Hespanha* *Idem*, nº 372 de 16 de Junho de 1903, p.206

¹⁷⁰ “*Em Zaragoza há bons hotéis, (entr os quaes o do Universo nos serviu bem)* *Notas de Viagem I - De Lisboa a Barcelona.* *Idem*, nº 13 de 16 de Setembro de 1888. p.196.

¹⁷¹ *O estado de S. Marino, é singularmente, o mais antigo da Europa (...).* *Foi alli fundado no século IV por um frade canteino da Dalmacia, chamado Marino,(...)*” *Notas de viagem XXXIV- De Rimini a San-*

visitante¹⁷⁸, era dado um ou outro apontamento apologético sobre o acontecimento ou sobre o local da sua realização, Também aqui não se privilegiam destinos e as sugestões são inúmeras dizendo respeito a todo o país. Relativamente a Espanha, as sugestões prendem-se com critérios de proximidade, como por exemplo Badajoz, Cáceres, Sevilha e Salamanca.

Nesta rubrica da Gazeta encontram-se, com alguma frequência, informações de excursões organizadas pela agência parisiense *Voyages Economique*, com itinerários definidos a partir de Paris para diversos destinos em França e outros países, com especial destaque para Itália¹⁷⁹, acontecendo por vezes a organização de viagens estar relacionada com a ocorrência de congressos e exposições.

Para além das rubricas acima referidas, foram surgindo ao longo da publicação da Gazeta diversos artigos sobre destinos nacionais de interesse turístico relacionados com as diferentes motivações que levavam a encetar uma “*viagem de recreio, de instrução ou de hygiene*”¹⁸⁰. Estas viagens de *hygiene* reportavam-se às deslocações que muitas pessoas efectuavam para retemperar a saúde, em direcção às diversas “*localidades de aguas, estações de verão e praias de banhos que temos no nosso paiz*”¹⁸¹. Os locais que de alguma forma aparecem referidos na Gazeta são os seguintes: Termas de Monte Real, Termas de S. Pedro do Sul, águas de Moura, águas de Pedras Salgadas, águas de Vidago, Caldas de Vizela, Caldas de Monchique, Caldas de Aregos, Bussaco, Luso, Curia e as praias da Vieira de Leiria, Figueira da Foz, das Maçãs, da Rocha da Quarteira e Costa do Sol (de Algés a Cascais). Outros lugares, que se destacavam pela sua beleza e ou património, como o Marão, Sintra-Colares, Setúbal, Faro, Vila Real de Santo António, o Monte Estoril, os Castelos de Portugal e, com alguma frequência, os

¹⁷⁸ “*Em Evora A formosa cidade, a mais rica em monumentos historicos e das que mais teem que ver e apreciar, também festeja o seu S. João. (...) Se não tem a grandiosidade das festas de Braga e o banho caracteristico das da figueira, tem outras notas não menos interessantes a que o temperamento sentimentalista dos povos do sul sabe imprimir um sabor especial.*

Por isso (...) não deixe de ir a Évora onde encontrará coisas muito interessantes e de aspecto muito diverso, além dos magnificos padrões da civilização antiga, (...).

Além dos bilhetes reduzidos que os Caminhos de ferro do Sul e Sueste estabelecerem das suas estações para Evora e volta, tambem as estações da Companhia Portugueza de Villa-franca até Carregado, de Valle-Santarem A Entroncamento, e as das linhas de Vendas Novas, vendem bilhetes com redução importante para a ida de 22 até 29 e volta de 24 até 1 de Julho. Idem, nº 612 de 16 de Junho de 1913, p. 188.

¹⁷⁹ *Gazeta dos Caminhos Ferro*, nº 223 de 1 de Abril de 1897, p.107. As cidades italianas eram consideradas como destino obrigatório dos viajantes europeus. CAPEL, Horacio, *Geografia y Arte Apodémica en el siglo de los viajes*, p.13, <http://www.ub.es/geocrit/geo56.htm>

¹⁸⁰ Idem, nº 463 de 1 de Abril de 1907, p.98

¹⁸¹ Sobre a riqueza e diversidade de termas existentes na época veja-se de ORTIGÃO. Ramalho, *Banhos de Caldas e Águas Minerais* (1ª edição de 1875), Colares Editora s/d.

arquipélagos da Madeira e dos Açores, estavam relacionados com as chamadas *viagens de recreio ou de instrução*.

Os destinos que constavam na tabela de preços reduzidos “*Temporada de banhos do mar e águas minerais em 1890*”, Caldas da Rainha, S. Martinho, Valado, Figueira da Foz, Banhos da Amieira, Luso, Aveiro, Estarreja, Espinho, Granja, Porto, Braga, Barcelos, Póvoa de Varzim, Viana do Castelo, Caldas d’Aregos, Vila Praia de Âncora, Caminha, Valença, Moledo e Régua¹⁸², eram os destinos propostos para umas férias de verão, viajando através caminhos de ferro, com tarifas reduzidas.

A secção *Thermas, Campos e Praias*¹⁸³, iniciou-se em Maio de 1894, altura em que se refere, “*Encetamos hoje esta nova secção do nosso jornal, na qual iremos, dando durante a epoca propria, a descrição, acompanhada de ilustrações, das localidades de águas, estações de verão e praias de banhos que temos no nosso paiz e pôdem ser escolhidas por quem deseja, na epoca que vae entrando, retemperar a saude com o uso de aguas minerais, a aspiração de ar puro ou a immersão do corpo nas ondas do oceano.*”. Até Setembro desse ano, em cada número da revista, era apresentado um artigo nos moldes acima referidos, com os seguintes títulos: *Torres Vedras e os Banhos dos Cucos, As Caldas de Felgueira, as Caldas da Amieira, Caldelas, Caldas da Fadagosa, As Caldas da Rainha, Praia de Espinho e Cascaes*¹⁸⁴.

Outra iniciativa de incentivo às viagens, era a dos «*comboios mistério*». Tinham a particularidade de omitirem os seus itinerários, constituindo estes uma surpresa. Era nesse “mistério” que residia o grande atractivo da iniciativa. Aqui existia uma proposta de viagem, mas não uma proposta de itinerário.

Em 1933, surgiu a rubrica “*Portugal Grande País de Turismo*” onde Augusto Cunha escreveu sobre os locais de interesse turístico Curia, Bussaco, Praia da Vieira, Estoril, Marão, Vila Real de Santo António e Faro, dedicando um artigo a cada um destes locais.

Em 1 de Janeiro de 1936 a Gazeta deu inicio a uma nova rubrica denominada *Portugal Turístico*, que constava de duas páginas contíguas, onde só se publicavam fotografias de diversos locais de Norte a Sul do país e ilhas adjacentes, com o intuito de dar a conhecer e promover, em termos turísticos, esses locais. Esta rubrica, presente em todos os números, mantinha-se ainda em 1940.¹⁸⁵

¹⁸² *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 36 de 21 de Julho de 1889, p.186.

¹⁸³ *Idem*, nº 154 de 16 de Maio de 1894, pp. 156 a 158.

¹⁸⁴ Último artigo desta secção. *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 162, 16 de Setembro de 1894, pp. 296 a 298.

¹⁸⁵ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 1153 de 1 de Janeiro de 1936, p.22 e23.

Com o objectivo de ajudar os assinantes da revista, esta dispunha de um “consultório” para que estes pudessem fazer consultas sobre possíveis viagens. As questões colocadas pelos assinantes e as respectivas respostas eram depois reproduzidas na Gazeta. O sucesso que esta rubrica teve entre os leitores levou os redactores a escreverem o seguinte “*Decididamente temos que abrir secção e installar banca de consultas, porque as primeiras não só agradaram aos interessados como despertaram em outros leitores o desejo de viajar, e veem bater-nos á porta e pedir informes.*”¹⁸⁶

As viagens e os itinerários propostos na Gazeta estavam directamente relacionados, por um lado com as redes de caminhos-de-ferro existentes, e, por outro com a necessidade de serem o mais diversificados possíveis tendo em conta que os caminhos-de-ferro eram um meio de transporte de massas. O condicionalismo de os locais escolhidos serem acessíveis por caminho-de-ferro, excluiu desta iniciativa as colónias.

Os territórios insulares (Açores e Madeira), eram muito promovidos na Gazeta situação a que não deve ser alheio, o facto de Carlos d’Ornellas, ser açoriano e director da publicação *Revista Insular e de Turismo*.

2. Estratégias de incentivo às viagens

- Guias e Roteiros de Turismo

Com o desenvolvimento dos caminhos-de-ferro terão surgido, ainda na primeira metade do século XIX, os guias de turismo tal como os entendemos hoje¹⁸⁷. Estes guias tiveram um papel importante no desenvolvimento do turismo uma vez que a pouco e pouco foram-se tornando cada vez mais completos, fornecendo ao viajante toda uma série de indicações que iam desde os hotéis, sua qualidade e preço, às condições das estradas, aos meios de transportes existentes, etc¹⁸⁸. Eram publicações de pequena dimensão para mais facilmente serem consultadas e transportadas, e o seu formato estaria de acordo com o que hoje chamamos “livro de bolso”.

¹⁸⁶ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 492 de 16 de Junho de 1908, p.181.

¹⁸⁷ Sobre este assunto, ver Ana Cardoso de Matos e Maria Luísa F.N. dos Santos, “Os Guias de Turismo e a Emergência do Turismo Contemporâneo em Portugal (Dos finais do Século XIX às Primeiras Décadas do Século XX)”, ob.cit.

¹⁸⁸ Como refere Maria del Mar Serrano os guias eram autênticas “viagens de papel”. SERRANO, María del Mar, *Las Guías urbanas y los libros de viaje en la España del siglo XIX. Repertorio bibliográfico y análisis de su estructura y contenido*, Barcelona, Universidade de Barcelona, 1993.

Na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, há poucas referências a guias de viagem, somente quando chega ao conhecimento da redacção algum novo guia de Portugal publicado no estrangeiro¹⁸⁹ é que este é mencionado. É referida na Gazeta uma nova edição do *Guide de Espagne et Portugal* pertencente à biblioteca de viagens *Guides Joanne* da casa Hachette & C.ie. de Paris¹⁹⁰, e sobre ela se escreveu “*E se para os alemães e os inglezes o Baedeker é o vademecum indispensavel, os francezes, os belgas, os italianos, a raça latina, emfim, prefere o Joanne que, mais resumido do que aquelle e obedecendo a um plano igualmente pratico, tem a vantagem das edições novas serem mais frequentes e o preço mais economico.*”¹⁹¹. No mesmo artigo podemos ler, relativamente a este tipo de guias, que “*o viajante que não se quer dar a profundos estudos sobre os paizes que vae percorrer, é nestes guias de viagem que se aconselha, que se instrui sobre o que tem a vêr, sobre o caminho a seguir e os gastos a fazer, e um pouco tambem sobre a historia e as origens dos povos entre ao quais se propõe passar uns tempos.*”¹⁹²

De uma forma geral, a Gazeta não se refere muitas vezes a guias de viagem. O único que aparece referenciado mais do que uma vez num artigo¹⁹³ e também várias vezes publicitado em anúncio, é o *Manual do Viajante em Portugal*, o que não surpreende, já que o mesmo é da autoria de L. Mendonça e Costa. Publicado pela primeira vez em 1907, conhecendo posteriormente várias edições a que já nos referimos no ponto 1.4 do III capítulo, é de referir que o seu autor utilizou como modelo, segundo as suas próprias palavras, os guias alemães de *Baedeker*, uma referência nessa época e ainda hoje em publicação.

¹⁸⁹ “*Chega nos ao conhecimento que a Empresa dos Guias Conty, de Paris, acaba de publicar um guia de Portugal. Ainda não vimos o livro, mas folgamos com que os Srs. E. e J. Lebrun, administradores da Empresa tivessem achado oportunidade para tal publicação. Em tempos, fallando com o Sr. Conty em Paris, ácerca da publicação de um guia de Portugal, teve aquelle sr. ensejo de nos mostrar sobejamente que nunca fora discípulo de Reclus, nem lera as suas obras de geografia. A'quelle tempo o sr. Conty apenas conhecia Portugal como uma provincia de Espanha, e tendo apenas uma industria: a agua de Portugal, que só se fabrica em França, e que na opinião d'aquelle sr. é muito boa para lavar a cabeça. Não disse, porém, a que classe d' animaes.*”. *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 441 de 1 de Maio de 1906, p.142.

¹⁹⁰ Sobre os guias *Joanne* veja-se RAUCH, André, “Du Joanne au Rotard: le style des guides touristiques” in Gilles CHABAUD et alii, *Les Guides Imprimés du XVI au XX Siècle. Villes, paysages, voyages*, ob. cit., pp. 95-100.

¹⁹¹ Como refere Marc Boyer “La majorité des touristes romantiques apprécient la sécurité des voyages. Avant de partir, ils prévoient, s'informent. Ils emportent les meilleurs guides ». BOYER, Marc, *Histoire de l'invention du Tourisme*, s/l, Ed. l'Aube, 2000, p. 122

¹⁹² *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 516 de 16 de Junho de 1909, p.182.

¹⁹³ Exemplos: *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 469 de 1 de Julho de 1907, p.202; idem, nº 472 de 16 de Agosto de 1907, p.246; idem, nº 617 de 1 de Setembro de 1913, p.272.

– Tarifas Especiais

Os caminhos-de-ferro portugueses criaram várias tarifas especiais no intuito de, através de preços reduzidos, promoverem o gosto pelas viagens e assim o aumento do número de passageiros a circular em pelas linhas-férreas. Estas tarifas existiam em várias modalidades. Os bilhetes de temporada de banhos de mar e águas minerais, que tinham carácter sazonal de Julho a Outubro, consistiam em bilhetes de ida e volta, válidos por sessenta dias. Analisada a tabela de 1889, verifica-se a seguinte particularidade: existem duas tabelas de preços, uma para “Homens” e outra para “Senhoras e crianças”, nas três classes existentes: 1.^a, 2.^a e 3.^a, não sendo por isso os bilhetes de homens válidos para senhoras e vice-versa e não existindo também meios bilhetes.

Outra particularidade que marca a iniciativa dos caminhos-de-ferro é a que se verifica na tabela intitulada “*Temporada de Banhos e Aguas Thermaes*” com o subtítulo “*Tarifa temporaria para bilhetes simples por preços muito reduzidos de Hespanha para Portugal ou vice-versa*”¹⁹⁴, que refere vários itinerários de Espanha para Portugal, o que demonstra que os viajantes a quem as tabelas se destinavam não eram somente os portugueses mas também os espanhóis, que assim eram incentivados a beneficiar dessas tarifas especiais.

-“Viagens circulatorias em Portugal”

Outro incentivo para viajar através do caminho-de-ferro eram as viagens circulatorias, cujos itinerários passamos a transcrever:

I – Itinerario – Percurso 1:192 kilometros – Duração 20 dias: Lisboa, Entroncamento, Pampilhosa, Figueira da Foz, Pampilhosa, Villar Formoso, Pampilhosa, Porto, Entroncamento, Lisboa. Preços, 1.^a classe, 16\$700, 2.^a 13\$900 réis.

II – Itinerario – Percurso 1:350 kilometros – Duração 20 dias. Lisboa, Entroncamento, Porto, Trofa, Guimarães, Trofa, Famalicão, Pova de Varzim, Famalicão, Nine, Braga, Nine, Valença, Ermezinde, Tua, Porto, Entroncamento, Lisboa. Preços, 1.^a classe, 18\$500; 2.^a 15\$800 réis.

III – Itinerario – Percurso 1:868 kilometros – Duração

¹⁹⁴ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 38 de 11 de Agosto de 1889, p.218

30 dias. Lisboa, Entroncamento, Pampilhosa, Figueira da Foz, Pampilhosa, Villar Formoso, Pampilhosa, Porto, Trofa, Guimarães, Trofa, Famalicão, Povoia de Varzim, Famalicão, Nine, Braga, Nine, Valença, Ermezinde, Tua, Porto, Lisboa. Preços, 1.^a classe, 25\$800; 2.^a 21\$800 réis.¹⁹⁵

- “*Viagens circulatorias em Portugal e Hespanha*”

Em 1891 surgem as viagens circulatorias com dois itinerários: um, com a duração de sessenta dias para um percurso de 2 424 quilómetros e outro, de oitenta dias para um percurso de 3 635 quilómetros. Qualquer deles tinha o início e fim em Lisboa, contemplando itinerários entre cidades portuguesas e espanholas, de que Madrid fazia parte, e no percurso mais longo, a cidade de Barcelona. Este modelo de viagem resultava de um serviço combinado entre a Companhia Real dos Caminhos-de-ferro Portugueses e várias companhias espanholas.¹⁹⁶

- “*Viagens circulatorias na Europa*”

Em 1892, um anúncio na primeira página do n.º 110 da Gazeta, informa a existência de viagens circulatorias, privilégio exclusivo dos assinantes e anunciantes da Gazeta. Em 1913, outro anúncio com o título “*O nosso brinde – Viagens circulatorias para os Srs. Assignantes*”, dá conta da existência de viagens circulatorias em Portugal igualmente exclusivas para assinantes, com doze itinerários propostos, designados por letras de A a L. Em 1914 são acrescentados mais dois itinerários, sendo um deles com saída por Badajoz e entrada pelo Algarve.¹⁹⁷

- “*Grupos de Collegiaes e seus professores*”

Das tarifas especiais da *Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes*, a n.º 2 proporcionava bilhetes de ida e volta por preços reduzidos, para algumas localidades durante as férias escolares, fins de semana e feriados. Os bilhetes eram de 2.^a ou 3.^a classe, de Lisboa para qualquer dos seguintes destinos: Olivais, Sacavém, Alhandra, Vila Franca, Sintra, Mafra, Santarém, Torres Vedras, Pavalvo, Barquinha, Abrantes,

¹⁹⁵ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 39 de 21 de Agosto de 1889, p.234.

¹⁹⁶ *Idem*, n.º 95 de 1 de Dezembro de 1891, anexo.

¹⁹⁷ *Idem*, n.º 633 de 1 de Maio de 1914, capa.

Caldas da Rainha, Valado, Figueira da Foz, Coimbra, Pampilhosa, Aveiro, Gaia e Porto. Ou então, do Porto para as seguintes localidades: Granja, Espinho, Aveiro, Pampilhosa, Coimbra, Figueira da Foz, Pavalvo, Santarém, Valado, Caldas da Rainha, Torres Vedras, Mafra, Sintra, Abrantes, Barquinha e Lisboa.¹⁹⁸ Sobre esta tarifa, em artigo publicado no nº 54 de 16 de Março de 1890, surgiu o seguinte comentário “*O que é para lastimar é que esta tarifa, uma das mais uteis porque tem por fim immediato, promover a instrucção e a hygiene da mocidade, quasi que, até hoje não tenha sido aproveitada, (...)*”.

-“*A Paris por 5 libras*”

Outra iniciativa dos caminhos-de-ferro anunciada nas páginas da Gazeta com o título “*A Paris por 5 libras*”, era a realização de viagens económicas em 2ª classe a essa cidade francesa.

-“*tarifas de excursões*”

No nº 95 da Gazeta de 1 de Dezembro de 1891, na sua primeira página ao lado do mapa das linhas-férreas portuguesas, surgia um artigo a informar da introdução destas tarifas, em que os seus destinatários tinham inteira liberdade de acção nas suas viagens, ou seja, no itinerário escolhido e com o bilhete dessa tarifa especial, poderiam utilizar as linhas das diversas companhias, o que obrigou a que todas as companhias de caminhos-de-ferro portuguesas tivessem chegado a acordo sobre essa matéria, tendo sido a primeira vez que estas se reuniram para combinação de um serviço.

-“*Bilhetes baratos*”

Para além das já mencionadas tarifas especiais para as praias (*Temporadas de banhos do mar e águas mineraes*), existiam bilhetes de ida e volta entre Lisboa e as praias de Pedrouços a Cascais e entre Lisboa e Figueira da Foz, esta última anunciada da seguinte forma “*Bilhetes baratos – no dia 23 realiza-se, como adiante anunciamos, um comboio rápido especial entre Lisboa e Figueira, chegando a esta cidade no dia 24, a hora dos excursionistas poderem assistir aos banhos n’aquellas concorridas praias, e regressando à noite a Lisboa.*”¹⁹⁹ e ainda bilhetes de ida e volta, de Lisboa para diversas

¹⁹⁸ Idem, nº 53 de 1 de Março de 1890, anexo.

¹⁹⁹ Idem, nº 138 de 16 de Setembro de 1893, p.275.

localidades de Portugal e Espanha em ocasiões de feiras, festas, romarias ou touradas.²⁰⁰ Na Gazeta, para além da informação sobre os preços das viagens era dado também um pequeno apontamento sobre os respectivos eventos e, por vezes, alguns aspectos interessantes das localidades onde eles se desenrolavam.²⁰¹

Após a inauguração da linha da Beira Baixa, a companhia que a explorava decidiu organizar comboios especiais com bilhetes de ida e volta por preços reduzidos, para visitar as cidades de Castelo Branco e Covilhã.²⁰²

- “*Bilhetes de Família*”

Outra iniciativa da Companhia Real dos Caminhos de Ferro eram os “*Bilhetes de Família*”, que tinham como destino os locais de maior interesse turístico, com tabelas específicas para dois, três ou quatro elementos.

- “*Bilhetes de banhos*”

Em 1895 a direcção dos Caminhos de Ferro do Sul, estabeleceu bilhetes de ida e volta, de serviços de banhos, entre Lisboa, Barreiro, Setúbal e as vilas e cidades alentejanas servidas por esta companhia e as localidades algarvias de Messines, Albufeira, Loulé e Faro.

-*As excursões associativas*

Tratava-se de excursões em caminhos-de-ferro promovidas por associações de cariz popular que se organizavam de modo a reunir um elevado número de excursionistas que assim “*obtem por preços módicos comboios especiaes para digressões no paiz, sempre instrutivas, hygienicas e agradáveis.*”²⁰³. Como exemplo de associações que organizaram as referidas excursões, podemos referir os Bombeiros de Lisboa, a Academia dos Estudos Livres, benemérita associação de instrução popular que promovia passeios a monumentos históricos, a Associação União do Beato, a Sociedade dos Operários da Fábrica de Louça de Sacavém e a Academia do Comando Geral de Artilharia. Estas excursões realizavam-se aos domingos, nos meses de Julho e Agosto, e Caldas da Rainha, Figueira da Foz, Porto, Sintra e Santarém foram alguns dos seus destinos.

²⁰⁰ Refira-se, como exemplo a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 164 de 16 de Outubro de 1894, p.327.

²⁰¹ Sobre este assunto ver na *Gazeta* as rubricas *Viagens e Transportes* ao longo das décadas de 1910 e 1920.

²⁰² *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 89 de 3 de Setembro de 1891, p.267.

²⁰³ *Idem*, nº 253 de 1 de Julho de 1898, p.196.

-Grupos de 20 ou mais passageiros de 3ª classe, -Viagens de Recreio em grupo de excursionistas, ou de músicos formando philarmonicas ou tunas eram outras das tarifas especiais com redução de preços para grupos de passageiros nas condições nelas referidas.

- excursões

Os caminhos de ferro levavam a efeito excursões a algumas localidades, sobretudo às cidades com património cultural reconhecido como Leiria (com deslocação à Batalha), Tomar, Coimbra, Porto, Alcobaça e ainda, viagens de recreio como as realizadas pela companhia da Beira Alta, com partida da Figueira da Foz passando pelo Luso e com destino ao Buçaco, em serviço de comboio especial. Com a designação de *Viagens de Recreio*, a Companhia Real organizava também viagens de ida e volta com destino à Figueira da Foz.²⁰⁴

– «Comboios Mistério»

À semelhança do que se fazia no estrangeiro, nomeadamente em Inglaterra e nos Estados Unidos da América donde esta iniciativa «*Comboios Mistério*» é originária, a Companhia Portuguesa dos Caminhos de Ferro, em 1932 resolveu organizar este tipo de viagem que consistia em os viajantes desconhecerem qual o destino e o percurso da mesma, ficando assim entregues às surpresas que a companhia lhes queria proporcionar. Se, no seu artigo *À Tabela*, Armando Ferreira, no nº 1068 da gazeta, punha em dúvida o sucesso desta iniciativa, no número seguinte da mesma rubrica afirmava “*afinal a ideia foi bem acolhida, e os reclames que anteciparam a organização do comboio, embora ainda, compactos e pouco atraentes, conseguiram despertar mais de um cento de viajantes.*”²⁰⁵

Em 1933, Armando Ferreira na sua rubrica *À Tabela* com o título *A atracção do “mistério”*, escreve nesse artigo que se vai retomar a iniciativa dos «comboios mistério» e onde se percebe que as “ “ utilizadas no título do artigo têm um sentido irónico, dado que “*O «comboio-misterio» só tem em Portugal um defeito. É que para o espirito irrequieto, pesquisador, investigador do portuguesinho, não é nunca um comboio-misterio. 8 dias antes de sair do Rossio, já o seu feliz passageiro sabe, ufano, para onde vai. O gosto do misterio, o ancestral apetite de marchar para o desconhecido é vencido, no século XX, pela excelsa vaidade de estar no segredo dos deuses:*

²⁰⁴ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 234 de 16 de Setembro de 1897, p.275.

²⁰⁵ *Idem* nº 1069 de 1 de Julho de 1932, p.304.

- *Você sabe para onde vai o de sábado? Para Bragança! Disse-me um tio da mulher do primo do chefe da Estação do Rossio... Mas faça de conta que não sabe de nada...*²⁰⁶.

Sobre os «*Comboios Mistério*», na rubrica *Ecos & Comentários*, com o título *Iniciativas Modernas*, Sabel congratula-se com esta iniciativa escrevendo “*Muita gente não viaja, não sae aos sábados de Lisboa porque não sebe para onde ir. E perde tempo e energia boscando nos recantos da memoria um itinerario que nunca encontra; -este «porque não», outro tambem «porque não» e todos porque(...) Ora os «comboios mistério» resolvem o problema da inesolução. Nada mais simples: um bilhete que elimina preocupações. O turista já sabe que tem viagem em sábado e domingo, que vae vêr terras interessantes, monumentos, que tem as suas despezas incluídas no bilhete e que - terá uma sensação nova rodando para um destino ignorado.*”²⁰⁷ Mais adiante, no mesmo artigo, o seu autor estabelece uma comparação entre esta forma de turismo e outros modelos, ao referir “*É uma maneira nova de fazer turismo, não o turismo à inglesa, mecanico, estylo «guide Jeanne», de bonecas e mulheres em fila -nos museus ou nas praias, nos teatros ou nas montanhas, -mas que já sabem de ante mão o que vão vêr, os locaes, as egrejas, os hoteis; emfim, o turismo Taylorizado, sem surpresas.*” Depois deste interessante artigo de apoio, constata-se, através dos números seguintes, que a iniciativa teve sucesso, como podemos deduzir pelo artigo intitulado “*O sétimo comboio mistério - Crónica de dois dias enigmáticos*”²⁰⁸ por José da Natividade Gaspar. É de notar que esta última iniciativa teve a duração de dois dias e foi alvo de cobertura jornalística com uma reportagem de três páginas e direito a fotos. Através da Gazeta sabe-se da existência de um nono «*comboio mistério*».

-Os Expressos Populares

Iniciativa que Armando Ferreira na sua rubrica *Á Tabela* refere como “*a novidade dêste verão - após o falecimento do D. Combóio Mistério*”. Trata-se de “*um comboio especial com bilhete de ida e volta, a preço reduzidissimo, numa classe única e que dirigindo-se semanalmente a vários pontos pitorescos ou cidades históricas do país, permite aos menos abastados passar um dia fora, aprender, distrair-se, sem se preocupar com a organização do programa aliás bem simplista.*”²⁰⁹

Toda esta diversidade de tarifas especiais e outras promoções levadas a cabo pelas empresas de caminhos de ferro e divulgadas através desta revista, contribuíram para

²⁰⁶ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 1092 de 16 de Junho de 1933, s/n.p.

²⁰⁷ *Idem*, p.315.

²⁰⁸ *Idem*, nº 1073 de 1 de Setembro de 1932, pp.405 a 407.

²⁰⁹ *Idem*, nº 1095 de 1 de Agosto de 1933, s/n.p.

uma maior divulgação e utilização deste meio de transporte, o que permitiu, graças aos preços praticados, um aumento das viagens turísticas, contribuindo de forma inequívoca para a emergência do turismo, transformando-o a pouco e pouco numa indústria com cada vez maior peso económico.

3- Promoção das infra-estruturas e equipamentos ferroviários

Nos caminhos-de-ferro, tendo em vista a sua promoção, ocorreram duas iniciativas no âmbito do embelezamento das estações²¹⁰: a decoração das paredes através da colocação de painéis artísticos em azulejo e o ajardinamento dos espaços circundantes.

Relativamente à utilização dos painéis de azulejo como elemento decorativo, há a salientar a decoração do átrio da estação de S. Bento no Porto, ideia surgida em 1905²¹¹ e só inaugurada em 1915, onde se pode observar um admirável conjunto de painéis cerâmicos de estilo diverso (naturalismo romântico, revivalismo histórico-patriótico, decorativismo “arte-nova” e “arts déco”), desenhados pelo consagrado artista plástico Jorge Colaço e fabricados na fábrica Lusitânia. Do mesmo artista, são ainda os painéis de outras estações como a de Évora, Castelo de Vide, Marvão e Beja²¹². Outros artistas plásticos como Batistini, José Licínio e Francisco Pereira e outras fábricas de cerâmica como Fonte Nova e Constância, estiveram ligados nas primeiras décadas do século XX, à decoração de gares como Granja, Elvas, Aveiro, Ovar, etc..²¹³

Outra das iniciativas para embelezar as estações do caminho-de-ferro, teve início em 1928 na linha de Sintra com o “Concurso das Estações Floridas”, a que anualmente era atribuída uma taça de prata e distribuídos alguns prémios pecuniários às estações que apresentassem os mais belos ajardinamentos. Esta ideia que não era original, visto já existir este tipo de concurso noutros países, foi trazida para Portugal por Albert Lowett, cidadão inglês a residir em Sintra que, para além de ter sido o promotor da ideia, colaborava anualmente nas iniciativas, angariando donativos para os prémios. A pouco

²¹⁰ “As próprias estações de caminho-de-ferro contavam não só com as enormes naves de embarque em que as estruturas metálicas e o vidro se aliavam numa nova concepção de espaço, mas também com as imensas zonas de circulação e salas de espera” in MATOS, Ana Cardoso de Matos e SANTOS, M. Luísa, “Os Guias de Turismo e a emergência do turismo contemporâneo em Portugal (dos finais do século XIX às primeiras décadas do século XX)”, ob. Cit.

²¹¹ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 653 de 1 de Março de 1915, p.66

²¹² Veja-se *Azulejos nas estações de caminho-de-ferro. Distrito de Portalegre*, s/l, 1999.

²¹³ Veja-se a este respeito ARRUDA, Luís “*Decoração e Desenho, Tradição e Modernidade - Azulejaria nos séculos XIX e XX*”, in *História da Arte Portuguesa*, dir. Paulo Pereira, Círculo dos Leitores, vol. III, Lisboa, 1995, 416-418.

e pouco, esta iniciativa foi-se propagando a outras linhas, resultando num embelezamento das estações, cujo intuito era o de tornar mais agradável o espaço para os passageiros habituais e encantar os turistas que viajassem pelos caminhos-de-ferro, deixando a imagem de um país florido, no âmbito da ideia de Portugal como um “jardim à beira mar plantado”.

As composições artísticas concebidas para as frontarias das gares dos caminhos-de-ferro e o ajardinamento cuidado do espaço envolvente²¹⁴, podem considerar-se também como um meio de “propaganda” ideológica do Estado, quer pela imagem de um país bucólico que pretendem transmitir com a reprodução dos aspectos pitorescos da paisagem e costumes regionais, quer pelos motivos histórico-patrióticos de episódicas cenas da história de Portugal, como a de Egas Moniz de corda ao pescoço apresentando-se ao rei de Espanha (S. Bento), de batalhas diversas (Évora) e ainda as relacionadas com a Expansão Portuguesa (Vila Franca de Xira), apelando assim ao espírito nacionalista, situação que se verificou tanto na 1ª República como no Estado Novo.

²¹⁴ Sobre estes assuntos veja-se *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nºs. 653, 1046, 1047, 1065, 1086, 1116 e 1164

Capítulo IV- Os turistas e os caminhos-de-ferro: públicos e destinos

1. – Os públicos

O alargamento da rede de caminhos-de-ferro trouxe consigo uma alteração importante em termos do turismo. Por um lado, porque tornou acessível a um maior número de pessoas as viagens de lazer, e, por outro porque os locais que passaram a ser considerados como destino dos turistas passaram a estar condicionados pela própria rede de caminhos-de-ferro.

Em vários países europeus partir de 1880-1890 as Companhias ferroviárias passaram a propor uma gama variada de tarifas nas viagens destinadas às praias. Termas e outros locais de lazer e organizaram comboios especiais com o intuito de atrair um maior número de turistas²¹⁵.

Embora o comboio não fosse um transporte elitista, dada a sua capacidade de transporte de um grande número de passageiros, a verdade é que as Companhias de caminhos-de-ferro não descuravam a hipótese de granjear uma clientela que pudesse pagar as comodidades de uma 1ª classe e atraí-la quer para destinos de recreio, como praias ou termas, quer para eventos, como congressos e exposições. Contudo, entre 1877 e 1904 o número daqueles que viajavam em 1ª classe era reduzido, já que a sua percentagem andava à volta dos 5 a 8%. A 2ª classe, com um pouco menos de comodidades, andava por volta dos 18 a 20% e por fim a 3ª classe entre os 72 e 77%. Já no que respeita à relação percentual entre os bilhetes de 1ª, 2ª e 3ª no *serviço de banhos de mar e aguas minerae*, realizado entre os meses de Julho a Outubro nas linhas do estado, do Leste, do Norte, do Minho, do Douro, da Beira Alta, do Porto à Póvoa e Guimarães, a situação era outra, como se pode constatar do quadro que se segue.

²¹⁵ « À partir de 1880-1890, les compagnies ferroviaires renforcèrent cette gestion du temps en proposant une vaste gamme tarifaire, qui structurait la durée des voyages, offrant jusqu'à 30% de réduction sur les longs trajets. Les grands réseaux ordonnaient, en quelque sorte, la saison touristique. Dès la fin du printemps, elles livraient des billets valables 33 jours, des billets pour les stations thermales délivrés à partir du mois de juin et jusqu'en octobre ainsi que des billets de bains de mer (du jeudi 5 heures du soir au lundi). Quant aux trains de plaisir, leur départ était fixé sur des créneaux horaires bien précis, les billets circulaires permettaient aux touristes de découvrir un itinéraire à leur guise. Ainsi, le Guide Conty se référait aux billets de voyage circulaire pour offrir au touriste un emploi du temps minuté de 15, 20 ou 25 jours. » in VERGEADE-WILLIOT, Marie-Suzanne, *Le tourisme ferroviaire ou le temps imposé* [www.eh.net/XIIICongress/cd/papers/4Vergeade-Williot276.pdf]

Valores percentuais do número de passageiros transportados no ano de 1877 pela linhas do Estado: Leste, Norte, Minho, Douro, Beira Alta, Porto à Póvoa e Guimarães.

CLASSES	TOTAL DE PASSAGEIROS a)	SERVIÇO DE BANHOS b)
1 ^a	7 %	30,1 %
2 ^a	18 %	30,2 %
3 ^a	75 %	39,7 %

Fontes: a) Cf. Mapas estatísticos do tráfego dos caminhos de ferro portugueses de 1 de Janeiro de 1877 a 31 de Dezembro de 1904, Direcção Geral de Obras Públicas e Minas, publicado em anexo à *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 576 de 16 de Dezembro de 1911

b) *Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal e Hespanha*, nº 1 de 15 de Março de 1888, p.6.

Tendo em conta que os bilhetes de 1^a classe eram em média 23% mais caros que os de 2^a classe e 55% mais caros que os de 3^a classe²¹⁶, podemos concluir que nesta altura as classes mais favorecidas deslocavam-se, em termos relativos, em maior número para os locais de veraneio.

Ao longo dos anos as Companhias de Caminhos-de-ferro procuraram incentivar as viagens de recreio que tinham como destino as praias como uma forma de aumentar o tráfego de pessoas nas suas linhas-férreas.

Correspondendo ao crescimento da procura das praias que se verificara no final do século XIX, a Companhia Real dos Caminhos-de-ferro criou bilhetes especiais para as praias. No final do século estes bilhetes representavam 0.4.% do total de bilhetes vendidos pela Companhia.

²¹⁶ Cálculo efectuado a partir da tabela de preços dos bilhetes da *Temporada de Banhos de Mar e Aguas Minerais de 1889* publicados na *Gazeta dos Caminhos de Ferro* nº 36 de 21 de Julho de 1889, p.186.

Bilhetes vendidos pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

Anos	Total de bilhetes vendidos	Bilhetes de Banhos de Mar	% dos bilhetes de Mar
1898	5 909 034	24 329	0,4
1899	6 044 889	18 869	0,3
1900	6 206 748	18 613	0,3
1901	6 605 539	24 702	0,4
1902	6 257 391	27 896	0,5
1903	6 474 236	28 587	0,4
1904	6 426 093	36 669	0,6
1905	6 623 835	32 842	0,5
1906	6 564 360	32 297	0,5

Fonte: Relatório do Conselho de Administração apresentado a assembleia-geral dos accionistas em 10 de Junho de 1907 in *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 469, 1 de Julho de 1907, p.204.

Em 1907 o número de Bilhetes de Banhos tinha também algum significado. Os bilhetes do serviço interno, num total de 16.014 bilhetes, distribuíam-se da seguinte forma: Porto, 4063; Braga 3 089; Pedras Salgadas 1 111; Vila Real, 729; Moledo, 1096; Viana do Castelo 805²¹⁷.

Nos caminhos-de-ferro do Sul e Sueste a maior procura das praias traduziu-se num crescimento das receitas das tarifas de banhos que, de 1908 para 1913, aumentaram 33%²¹⁸. Contudo, entre 1911 e 1913 as receitas provenientes deste tipo de bilhetes mantiveram-se praticamente as mesmas. Pelo contrário as excursões, sobretudo as especiais e os comboios de excursão, registaram algum crescimento. O ano de 1917 foi marcado por um decréscimo dos *bilhetes de banhos*, resultante da situação de guerra que se vivia na altura.

²¹⁷ *Gazeta dos Caminhos de Ferro* nº 514 de 16 de Maio de 1909, p.146.

²¹⁸ Cálculo efectuado a partir dos elementos estatísticos publicados na *Gazeta dos Caminhos de Ferro* nº 650 de 16 de Janeiro de 1915, p.18.

Valores percentuais das receitas das tarifas especiais bilhetes de banho, de excursão, de excursão especial e comboios de excursão nas receitas brutas totais resultantes do tráfego de passageiros nas linhas do Sul e Sueste

Bilhetes	A nos			1917
	1911	1912	1913	
de banhos	4,3	4,3	4,3	2.2
de excursões	0,16	0,13	0,14	0,12
de excursões especiais	0,23	0,01	—	—
Comboios de excursão	0,26	0,12	0,38	—

Fontes: Anos de 1911 e 1912 -cálculo efectuado a partir dos elementos estatísticos publicados na *Gazeta dos Caminhos de Ferro* nº 627 de 1 de Fevereiro de 1914, p.34

Ano de 1913 - idem nº 650 de 16 de Janeiro de 1915, p.17.

Ano de 1917 – idem nº756 de 16 de Junho de 1919, pp. 179 e 180.

As linhas mais utilizadas pelos turistas eram as que ligavam as cidades de Lisboa e Porto às principais estâncias balneares, ou seja as ligações de Lisboa a Cascais, a Sintra e à Figueira da Foz, e as que ligavam a cidade do Porto à Póvoa, Granja e Espinho. Outras linhas utilizadas eram aquelas que serviam os estabelecimentos termais no interior do país, como o Buçaco, Vidago, Pedras Salgadas, Monte Real, etc. Também as ligações a Espanha, sobretudo à Galiza, ligando Vigo às praias do norte.

2 - Os destinos dos turistas

As praias

Em 1894 surge na *Gazeta*, como já se referiu, a rubrica “*Thermas, campos e praias*”, onde se descreve a forma como as praias se animavam durante a época de banhos: “*Chegámos ao mez de setembro e as nossas praias começam a sua epocha de florescencia e animação.*”

Abrem-se as assembléas, os clubs e os casinos; povoam-se as ruas, fóra d’esta epocha quasi desertas; os estabelecimentos dos grandes centros installam ali as suas succursaes, os passeios publicos enchem-se de animados grupos de senhoras, os cafés regorgitam de cavaqueadores, os hotéis são procurados por centenas de hospedes.

*Por toda a parte, na grande margem do Oceano, que vae do norte ao sul, a vida movimentada, desde manhã bem cedo, a hora preferida para o banho, até de noite bem tarde, ás vezes a hora preferida para o cotillon.*²¹⁹

As praias que surgem nesta rubrica são Espinho e Cascais, sendo que a primeira é referida como uma das mais animadas, devendo-se essa animação, em parte, à numerosa colónia espanhola que ali acorria, motivo pelo qual nos comboios, por vezes, se ouvia mais o castelhano do que o português. Por outro lado, era também a mais económica das praias e ainda, segundo a Gazeta, a que tinha melhores condições de oferta aos visitantes: *“magnifica agua potavel, (...) mercado diario, feira bi mensal, e sobre tudo pão de primeira ordem.*”²²⁰; comércio; vários hotéis, todos eles a curta distância dos caminhos-de-ferro; uma assembleia (a primeira do país, segundo a Gazeta); um teatro; uma praça de touros; e três salões de jogos. No final do século XIX esta praia era visitada durante a época balnear, que decorria entre Junho e Novembro, por cerca de *“vinte a trinta mil forasteiros*”²²¹, segundo as estatísticas ferroviárias. A sua proximidade do Porto, 45 minutos de comboio, e o facto de ser servida por oito comboios diários de ida e volta, foram aspectos que contribuíram para que a praia de Espinho fosse tão concorrida.²²²

Cascais, era nesta altura considerada a mais bela estância de banhos dos arredores de Lisboa e a única que teria *“as condições de uma verdadeira estação balnear”* porque, segundo a Gazeta, *“para formar uma estação de banhos, ha que ter largas avenidas ensombradas de arvores, bonitos passeios com bancos, elegantes chalets, entremeando com outras edificações mais modestas, hoteis razoaveis onde se encontra boa comida e pousada confortavel, iluminação nas ruas e praças, aceio por toda a parte, um ou dois clubs elegantes para as valsas e os jogos á noite, um parque para os passeios á tarde e um estabelecimento de banhos d’agua doce.*

*Ora tudo isto se encontra em Cascaes, (...).*²²³

Nos finais do século XIX, Cascais era já um local de eleição, com os seus edificios, chalets de alguns membros da aristocracia portuguesa, *Sporting-club* - lugar luxuoso onde se reunia a sociedade mais elegante que frequentava Cascais, *Sport náutico* – um clube voltado para actividades náuticas de recreio, o antigo casino e o passeio Maria Pia

²¹⁹ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 161 de 1 de Setembro de 1894, p.281.

Cotilhão, espécie de dança com que terminam certos bailes e que inclui determinadas mímicas e facetas. SILVA, Fernando J. da, *Dicionário da Língua Portuguesa*, Porto, Livraria Simões Lopes 1956.

²²⁰ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 161 de 1 de Setembro de 1894, p.282.

²²¹ *Idem*, p.282.

²²² *Idem*, p.281.

²²³ *Idem*, p.296.

junto ao mar, um dos locais favoritos dos banhistas que frequentavam a estância. A localidade era servida por oito comboios diários provenientes de Lisboa que faziam o trajecto de ida e volta.²²⁴

As praias acima referidas, foram aquelas que nos finais do século XIX mereceram maior destaque na Gazeta, com artigos e gravuras a elas totalmente dedicados.

Foram igualmente divulgadas na Gazeta outras praias, como o Monte Estoril, acompanhada de fotografias (12) dos belíssimos *chalets* ali existentes. Embora fosse considerada como uma “*agradável estação de verão, a mais notável que temos no país*”, não existe nenhuma referência à sua praia, sendo que apenas é referenciada a abertura do Grande Hotel e de casinos.

Em 1909, refere-se o desenvolvimento que Praia das Maças conheceu após a concessão de uma pequena linha eléctrica de comboio. Essa linha passava por Colares e ligava Sintra a esta praia que, apesar da sua excelente situação, era até então pouco frequentada, estando mesmo um pouco abandonada. O desenvolvimento da Praia das Maças contou ainda com a ajuda da inauguração de um bom hotel, recomendado pela Sociedade Propaganda de Portugal, e também de um campo de golfe. Para além disso, a prática de uma série de actividades de recreio como o ténis, o tiro e a patinagem, contribuiu para o seu desenvolvimento turístico.

Na década de trinta do século XX já outras praias tinham ganho popularidade. Entre estas a praia da Figueira da Foz tinha já uma grande afluência de pessoas e um grande número de barracas de praia, facto comprovado por uma fotografia publicada pela Gazeta em 1932²²⁵. Num artigo publicado nesta altura, José Natividade Gaspar refere-se de uma forma geral às praias de norte a sul do país²²⁶ — Praia da Foz da Coura em Caminha, Moledo, Âncora e Montedor, Póvoa de Varzim, que refere como *uma das mais aprazíveis do país*, S. João da Foz *aristocrática praia da capital do Norte*, Miramar, Aguda, Granja, Espinho – *que substituem, com vantagem para o Porto, os Estoris da capital*, a *bem frequentada* Furadouro, a *popular* Costa Nova do Prado, a *grandiosa* Figueira da Foz, a *pitoresca* Nazaré, a *laboriosa* Peniche, a *formosa* Ericeira, a *graciosa* Praia das Maças, a *formosa Costa do Sol* com Cascais, *Estoris*, Parede, Carcavelos, Oeiras, Paço de Arcos, Caxias, Cruz Quebrada e as *populares* Algés e Pedrouços. Na margem sul, desde a Trafaria à Costa da Caparica são *quilómetros e quilómetros de areal*. Mais a sul assinala Sesimbra, Sines e no Algarve, a *importante*

²²⁴ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 162, 16 de Setembro de 1894, p.296

²²⁵ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 1071 de 1 de Agosto de 1932, p.360

²²⁶ *Idem*, pp. 360 e 361.

Praia da Rocha, Ferragudo, Carvoeiro, Armação de Pêra, Albufeira e *toda essa incontável série de povoações do dourado litoral algarvio a que a corrente do Guadiana põe o intransponível remate*²²⁷.

Em 1937, a Companhia de Caminhos de Ferro Portugueses - C.P. inaugura uma carreira de camionetas entre a Praia da Rocha e as Caldas de Monchique, demonstrando assim o seu empenhamento no desenvolvimento turístico da província algarvia. E, não hesitou em criar um serviço de camionagem combinado com os caminhos-de-ferro, de forma a permitir aos turistas o acesso a essas “*duas lindas estâncias de turismo*”²²⁸.

A praia da Quarteira no Algarve, era em 1939 considerada pela Gazeta “*é uma das melhores do país e pode considerar-se um privilegiado CENTRO DE TURISMO*”²²⁹. Na entrevista que então foi feita ao presidente da Junta de Turismo desta praia, este afirmou que tinha havido a preocupação de estabelecer ligações viárias com Faro e o resto do Algarve e com a província do Alentejo, tendo sido uma das estradas que a servia e que se designava por “*Das Quatro Estradas*”, classificada como estrada de turismo, facto que contribuiu para o seu melhoramento geral, nomeadamente o seu alcatroamento. Na mesma entrevista, o presidente classificava a praia da Quarteira como “*a mais concorrida, a mais central e económica do Algarve, devidamente saneada e ligada a tôda a província e ao Alentejo por magníficos auto-carros.*”²³⁰

Desde o início da Gazeta até 1940, foram sempre publicadas tabelas dos caminhos-de-ferro com tarifas especiais para as praias, como por exemplo a que se refere à “*Temporada de Banhos do Mar e Aguas Mineraes em 1889*”²³¹, com bilhetes de ida e volta, válidos por 60 ou mais dias, consoante o período considerado para a temporada. Com este bilhetes era possível aceder às mais diversas praias do país, como por exemplo as de S. Martinho, Figueira da Foz, Aveiro, Espinho, Granja, Póvoa de Varzim, Viana do Castelo, Vila Praia de Âncora e Moledo.

Para garantir um afluxo de espanhóis às praias e termas portuguesas, existiam tarifas especiais de “*Temporada de Banhos e Aguas Thermaes – Tarifa temporaria para bilhetes simples por preços muito reduzidos de Hespanha para Portugal ou vice-versa*” que ligavam as localidades espanholas de Madrid a Villaluenga, Toledo, Cabanas a Rielves, Torrijos a la Calzada, Naval moral a Casar, Caceres a Herreruella, S.Vicente a Valencia de Alcântara às mesmas.

²²⁷ “Praias de Portugal” in *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 1071 de 1 de Agosto de 1932, pp.360-361.

²²⁸ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 1193 de 1 de Setembro de 1937, p.418.

²²⁹ *Idem*, nº 1240 de 16 de Agosto de 1939, p.379.

²³⁰ *Idem*

²³¹ *Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal e Hespanha*, nº 36 de 21 de Julho de 1889, p.186.

A procura das praias portuguesas como destino de turistas portugueses e espanhóis, ficou a dever-se, em grande parte, às ligações e tarifários reduzidos concedidos pelos caminhos-de-ferro nas épocas balneares e que, conseqüentemente, permitiu o desenvolvimento dessas localidades.²³²

As termas

Na sua rubrica “*Thermas, Campos e Praias*”, a gazeta dava a conhecer, em artigos descritivos acompanhados de gravuras, os principais estabelecimentos termais existentes no país. O primeiro a ser referido foi o estabelecimento termal dos Cucos, mais conhecido por *Banhos dos Cucos*, e o mais próximo de Lisboa, dado que se situava junto a Torres Vedras, onde os seus utilizadores poderiam retemperar a saúde através de descanso, banhos com as suas águas e aplicação de lamas.²³³

Na margem direita do rio Mondego, perto de Canas de Senhorim, situavam-se as Caldas de Felgueiras. Era um estabelecimento balneário em que existiam vários tipos de utilizadores, denominados de 1^a, 2^a, 3^a, 4^a e 5^a classes. Estava equipado com duches, banheiras, salas de inalações e aspiração de vapores, pulverizações. Os preços dos banhos, dependiam da classe, sendo os de 1^a classe seis vezes mais caros que os do preço dos de 5^a. Existia uma classe mais cara ainda, 600\$000. São ainda referidas “*tinhas gratuitas para os pobres, para doenças contagiosas, para as de aspecto repellente, etc.*”²³⁴

Junto ao estabelecimento balnear encontrava-se o Grande Hotel Club com sala de baile, casino e gabinete de leitura, cuja capacidade poderia ir até aos duzentos hóspedes. O centro de sociabilidade era o grande salão de baile onde se reuniam as famílias até às 11 horas da noite. Anexo a este salão, existia uma sala para senhoras e um *fumoir* para homens. Havia igualmente a possibilidade de passear de barco pelo Mondego, deslocar-se em carros para as localidades vizinhas e no Verão, participar em excursões para a serra da Estrela. Os frequentadores deste empreendimento podiam ainda deslocar-se a Nelas, Mangualde e Viseu através dos caminhos-de-ferro.

²³² “ (...) Até há pouco Espinho tinha uma concorrência diminuta de banhistas; como praia era das últimas; como terra das mais insignificantes. Hoje a mudança é completa: cresce a afluência dos banhistas, a praia está considerada das primeiras e a terra prospera de dia para dia.” In *Primeiro de Janeiro*, de 24 de Outubro de 1869, cit. in ALMADA, João Vaz de, “Espinho a Democrática” in *Única/Expresso* de 12 de Julho de 2003, pp.66 e 67.

²³³ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 154, 16 de Maio de 1894, pp.156-158.

²³⁴ *Idem*, nº 155 de 1 de Junho de 1894, p.185.

O estabelecimento termal das Caldas da Amieira, que em termos de instalações era mais modesto que os outros, tinha à disposição dos seus utentes, para além dos banhos, um hotel com bilhar, ginásio, piano, jornais nacionais e estrangeiros, estação de correio, jardins e variados jogos. Como era servido por a linha de caminho de ferro que ligava Lisboa à Figueira da Foz, alguns dos seus utilizadores ficavam na Figueira deslocando-se diariamente a este estabelecimento. Dado que as Caldas se situavam nas margens do Mondego, os utentes tinham a hipótese de, para além dos passeios a pé, fazer também canoagem.²³⁵

As *Thermas de Caldellas* situadas no Minho a 11 quilómetros de Braga, nos contrafortes da serra do Gerês e junto ao ribeiro Albita afluente do Rio Homem, já conhecidas no período da ocupação romana, eram assim descritas num artigo da Gazeta: “*Um dos mais completos estabelecimentos de banhos e um hotel de uma excepcional importancia no nosso paiz.*”²³⁶ Tinha a particularidade interessante da água brotar das suas três fontes, a temperaturas diferentes: 21,30 e 32 graus.

Estas termas eram servidas pelo *Grande Hotel da Bella Vista*, com capacidade para trezentos hóspedes que durante a temporada de verão participavam em passeios organizados aos montes próximos e à noite reuniam-se no salão de baile e nas salas de jogos.

A quatro quilómetros de Marvão e a oitocentos metros da fronteira espanhola, situavam-se as Caldas da Fadagosa, com capacidade para cento e cinquenta banhistas nas suas três diferentes classes:

“*A 1ª classe pagando apenas 1\$200 réis diarios tem direito a banho, inhalações, quarto e 3 refeições diarias abundantes e escolhidas, medico, etc.*

O proprio medico é pago exclusivamente pelo proprietario do estabelecimento, sem que tenha direito a haver dos banhistas remuneração alguma.

A 2ª classe paga 700 réis e a 3ª 400 réis, com todos os direitos da 1ª apenas com a diferença da alimentação que não deixando de ser abundante tem de ser menos escolhida.”²³⁷

As *Caldas da Rainha*²³⁸ eram, segundo a Gazeta, “*O local de aguas de mais velha nomeada em Portugal*”. A razão da designação prende-se com o facto da Rainha D. Leonor ter aí fundado um hospício, que D. João V, três séculos depois mandou

²³⁵ Idem, nº 156 de 16 de Junho de 1894, pp.201,202.

²³⁶ Idem, nº 157 de 1 de Julho de 1894, p.218.

²³⁷ Idem, nº 158 de 16 de Julho de 1894, pp.232,233.

²³⁸ Sobre estas termas veja-se MANGORRINHA, Jorge - *O Lugar das Termas*. Lisboa, Livros Horizonte, 2000

reformatar. Sobre o edifício, escreveu a gazeta “*Grandioso, para o seu tempo, o mesmo motivo porque hoje o achamos incommodo, acanhado, sujo, improprio dos tempos modernos, pela falta de todos os melhoramentos indispensaveis hoje n’um estabelecimento d’este genero.*”²³⁹ Apesar da situação de degradação em que se encontrava o edifício, a fama curativa das suas águas era grande, tendo sido frequentado por pessoas de todo o país e do estrangeiro, com especial destaque para os espanhóis. Segundo o mesmo artigo, houve melhoramentos nomeadamente com a construção de um lago e do Hospital de Santo Isidoro.

A estação termal de Pedras Salgadas, situada na província de Trás-os-Montes, no distrito de Vila Real, funcionava de 10 de Maio a 10 de Outubro, não sendo o uso das suas águas permitido sem consulta prévia do médico do estabelecimento.

Anunciada na gazeta como *Estabelecimento hydrologico de Pedras Salgadas*, esta estação termal era constituída por um extenso parque onde havia a possibilidade de passatempos ao ar livre: jogos, tiro, etc., e onde se situavam três hotéis, dois de 1ª classe e um de 2ª, que possuíam salões para concertos e dança, gabinete de leitura, serviço telegráfico e carruagens para passeios e digressões. A Gazeta dá conta ainda da existência de assistência médica permanente e farmácia. Para além de tudo isto ainda possuía uma vacaria que “*permitte seguir rigorosamente o regimen lacteo aos doentes que d’elle precisarem*”.²⁴⁰

As estações termais citadas até aqui, eram aquelas que nos finais do século XIX eram referenciadas pela Gazeta, em artigos e anúncios. Encontramos referenciadas já na década de trinta do século XX, as Caldas de Monchique e as Termas da Cúria, esta última descrita como um grande centro de turismo.²⁴¹

As exposições, feiras e festas

A Gazeta sempre foi um veículo de divulgação das grandes exposições nacionais e internacionais e também das iniciativas dos caminhos-de-ferro para facilitar a deslocação a esses acontecimentos, nomeadamente a organização de excursões.

Em 1891 é inaugurada a *Exposição Industrial do Porto*, sobre a qual a Gazeta escreve e termina assim o seu artigo sobre este evento “*A exposição do palacio de crystal deve ser o ponto de reunião dos portuenses e de todos que possam visitar*

²³⁹ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 161, de 16 de Agosto de 1894, pp.264-266.

²⁴⁰ *Idem*, nº 202 de 16 de Maio de 1896, pp.148,149.

²⁴¹ *Idem*, nº 1097 de 1 de Setembro de 1933, pp.499,500.

aquella bella cidade; todos devem consagrar-lhe os seus momentos de ocio, considera-la o seu passeio favorito, preferil-a a todas as demais distrações, tendo a certeza de que ella sempre lhes dará uma boa dose de util instrução, de envolta com o recreio que á sua vista proporciona a contemplação de tão variados productos.

E será quando o publico encha aquella vasta nave do palacio, que se poderá dizer com afouteza que a exposição presta um grande serviço ao paiz.

Assim o desejamos ardentemente."²⁴²

É divulgado na Gazeta o Congresso Internacional de Higiene e Demografia em Madrid, onde se anunciava, para além do programa do congresso, que as companhias ferroviárias espanholas concediam 50% de desconto nos bilhetes dos congressistas e suas famílias e nas tarifas de transporte de objectos para a exposição, e que seriam organizadas excursões de recreio a Toledo, Escorial, Aranjuez e Granada entre outros destinos, o que demonstra bem o aproveitamento turístico que os espanhóis faziam dos seus eventos.²⁴³

Sobre a Exposição Nacional em Valença del Cid, a Gazeta escreve "*Pela nossa situação topographica, interessa-nos bem de perto conhecer os progressos da Hespanha. – Justificado está, pois, o interesse que a noticia despertou entre nós. A excursão impõe-se, tanto mais que é longo o prazo da sua duração, o que faculta aos visitantes a melhor occasião para effectuar o passeio.*"²⁴⁴ O mesmo artigo informa das tarifas e dos trens a tomar para a realização da visita à exposição.

Para facilitar a deslocação às exposições as Companhias de caminhos-de-ferro organizavam por vezes comboios especiais, como aconteceu com a da Exposição de Sevilha em 1929, altura em que foi estabelecido um comboio «rápido» para essa cidade espanhola. Esta exposição teve ampla cobertura através de vários artigos referentes à sua inauguração e aos pavilhões, com especial destaque para o pavilhão de Portugal, mas também artigos que procuravam informar aqueles que estavam interessados em visitar esta exposição: regime de hospedagem; serviços e estudos feitos pela comissão criada com o objectivo de preparar a circulação dos excursionistas que utilizassem os caminhos-de-ferro para atravessarem o nosso país com destino à Exposição de Sevilha.

Os objectivos desta comissão, segundo a Gazeta, eram "*através da organização de viagens circulatorias ou circuitos de turismo, no triplíce objectivo de facultar aos turistas o conhecimento das belezas naturais e monumentais no nosso paiz, contribuir*

²⁴² Idem, nº 95 de 1 de Dezembro de 1891, p.359.

²⁴³ Idem, nº 246 de 16 de Março de 1898, p.91.

²⁴⁴ Idem, nº 537 de 1 de Maio de 1910, pp.136,137.

*de modo decisivo para a propaganda turistica portugueza e beneficiar a economia nacional, aqui representada principalmente pelos interesses do proprio Estado e pelos das empresas ferroviarias e hoteleiras.*²⁴⁵

Esta comissão, apesar de não acreditar que a afluência de excursionistas a Portugal fosse tão significativa como se propalava na altura, apresentou um parecer dividido em duas partes:

“I – ITINERARIOS OU CIRCUITOS DE TURISMO

- a) – Designação dos circuitos*
- b) – Bilhetes e suas características*
- c) – Propaganda*
- d) – Custeio das despesas de propaganda e de bilhetes*

II – SERVIÇO DIRECTO ENTRE LISBOA E SEVILHA

- a) – Serviço projectado*²⁴⁶

A existência desta comissão e o seu parecer, mostram a expectativa que existia em Portugal em torno da Exposição, não só pelo número de turistas que atravessariam o país em direcção a Sevilha, como os que partindo de Sevilha aproveitassem para fazer uma viagem circulatoria às nossas cidades dada a proximidade do nosso país. É neste contexto que a referida comissão apresenta no seu parecer oito itinerários, onde se constata que houve a preocupação de estes contemplarem os grandes centros onde era possível alojar sem problemas os turistas. Também refere que devia ser acautelado o serviço directo entre Sevilha e Lisboa, com a intensidade que a afluência determinasse.

Outra exposição amplamente referenciada pela Gazeta e sobre a qual apresentou alguns artigos documentados com fotografias, foi a *Exposição Colonial e Internacional de Paris* em 1931, onde Portugal esteve representado e cujo pavilhão foi inaugurado pelo Ministro dos Negócios Estrangeiros português, entre outras individualidades que aí se deslocaram para o efeito.

A primeira *Exposição Colonial Portuguesa* realizada no Porto em Junho de 1934, é referida na Gazeta em alguns artigos, sendo que um deles aborda a exposição em termos gerais com duas fotografias: uma vista aérea da cidade do Porto e outra com o corte da

²⁴⁵ Idem, nº 992 de 16 de Abril de 1929, pp.126 a 128.

²⁴⁶ Idem, p.126.

fita na sua inauguração²⁴⁷. Outro artigo é sobre “*Os caminhos-de-ferro na Exposição Colonial*”²⁴⁸, em que se evidencia a importância dos caminhos-de-ferro no desenvolvimento das colónias.

Relativamente às feiras e festas que se realizavam um pouco por todo o país e também a algumas mais conhecidas do país vizinho, a Gazeta sempre fez a sua divulgação e o anúncio das tarifas especiais que as companhias de caminho de ferro criavam para os que desejavam visitar esses eventos, quer em Portugal quer em Espanha. Neste último caso, dirigiam-se especialmente a Madrid e às cidades mais próximas das nossas fronteiras (Badajoz, Sevilha, Salamanca, Cáceres).

Alguns dos eventos referidos na Gazeta foram as feiras de Setúbal, de Sta. Iria em Faro, de Silves, das Mercês, da Agonia em Viana do Castelo, de Castro Verde, de Moura, dos Santos em Borba, dos Ramos em Évora, Feira e touradas em Badajoz, em Salamanca, Semana Santa e Feira em Sevilha, Feira e Festas em Cáceres, etc.. Festas de S. João na Figueira da Foz, Évora e Braga, dos Tabuleiros em Tomar, Festas de Guimarães, Sintra, Estremoz, Lamego, Nazaré, Vigo, de San Izidro em Madrid, etc..

²⁴⁷ Gazeta dos Caminhos de Ferro, nº 1118 de 16 de Julho de 1934, pp.347,348. Nota curiosa: a foto tem a seguinte legenda “*O Chefe do Estado, tendo à sua esquerda o capitão Henrique Galvão e à direita os ministros das Colónias e Guerra*”.

²⁴⁸ Idem, p.349.

Conclusão

Ao longo deste trabalho procurou-se fazer uma abordagem ao estudo do Turismo a partir da análise da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

A diversidade de artigos e rubricas ligados, directa ou indirectamente, ao turismo que ao longo do período analisado (1888-1940) foram publicados na *Gazeta* permitiram-nos perceber a forma como o turismo era encarado e as várias iniciativas que foram promovidas pelas Companhias de Caminho de Ferro portuguesas e pelos editores da *Gazeta* para incentivarem as viagens de turismo que tinham como meio de transporte o caminho de ferro.

A importância que o turismo assumiu na *Gazeta* esteve directamente ligada ao facto do seu fundador e director Mendonça e Costa, ter sido não só um homem dedicado às viagens, como o mentor e fundador da Sociedade Propaganda de Portugal, criada em 1906. O seu continuador Carlos d'Ornellas, jornalista também ele ligado ao turismo (tendo sido director de duas revistas especializadas neste sector), continuou a publicar uma série de artigos e notícias sobre o turismo, o que faz com que a *Gazeta* seja uma fonte privilegiada e de grande importância para o estudo da emergência e evolução do turismo em Portugal.

Através dos homens que presidiam aos seus destinos, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* esteve ligada a outras publicações do âmbito do turismo: ao *Guia Oficial dos Caminhos de Ferro* e *Manual do Viajante em Portugal* através de Mendonça e Costa; à *Revista Insular e de Turismo* e à *Viagem* através de Carlos d'Ornellas.

Numa primeira fase da revista, apesar das muitas referências a viagens, não se utiliza o vocábulo “turismo”. O aparecimento e a vulgarização deste termo surge a partir de 1909, sendo visto como um movimento simultaneamente civilizador e lucrativo. Em 1916 o seu desenvolvimento era visto como um problema de grande importância económica para o país. Em 1927 o turismo já é referido como a grande indústria do século XX. Nesta altura a ideia de turismo na *Gazeta* enquadrava-se na ideia de turismo existente na Europa, que apontava para o turismo como uma actividade económica que pretendia atingir uma franja cada vez maior da sociedade e da qual se esperavam grandes lucros. Ao mesmo tempo, promovia-se o turismo interno associado à ideologia de promoção do país defendida pelo Estado Novo.

O caminho-de-ferro tornou as viagens mais rápidas, mais seguras, mais cómodas e mais baratas. Estes aspectos, juntamente com a grande diversidade de iniciativas

promocionais de redução de preços de bilhetes, bem como as campanhas publicitárias de promoção de locais de interesse turístico, ao proporcionar o alargamento da viagem turística desde as elites às classes médias contribuíram de forma significativa para o desenvolvimento do turismo.

As Companhias de caminhos-de-ferro seguiram uma estratégia comercial de incentivo às viagens ao estabelecerem tarifas reduzidas nas épocas em que os turistas procuravam as praias, as termas ou em ocasiões especiais, como exposições e congressos, ou ainda nos períodos das festas, feiras, romarias e touradas. Tarifas igualmente usada nas viagens destinadas a conhecer determinadas localidades, os monumentos, ou simplesmente usufruir da natureza, por motivos de recreio, de saúde ou de instrução, fosse o viajante sozinho, em família ou em grupo, com um ou vários destinos ou rumo ao “misterioso” desconhecido, ou em visita de estudo. Para todas estas situações existiria sempre uma qualquer “tarifa reduzida”. A estratégia promocional do caminho-de-ferro, para além das tarifas reduzidas, passou pelo embelezamento das gares das estações com os painéis de azulejos e os ajardinamentos exteriores, pretendendo agradar ao olhar do turista. Ao promover e divulgar estas iniciativas, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* contribuía de forma efectiva para a promoção turística do país.

Outros incentivos de promoção turística presentes na *Gazeta*, foram as diversas rubricas relacionadas com viagens ou visitas que procuravam criar nos seus leitores o gosto pela viagem e a necessidade de viajar como forma de adquirir conhecimentos. Os editores desta revista criaram inclusive um “consultório” de aconselhamento sobre viagens e organizaram algumas viagens circulatorias destinadas exclusivamente aos assinantes da revista.

Este estudo permitiu-nos concluir que Portugal acompanhou as dinâmicas e tendências verificadas nos outros países europeus, no que respeita às políticas de desenvolvimento do sector turístico. À medida que iam sendo criadas noutros países organizações de apoio ao sector noutros países, Portugal criava organizações congéneres, fossem elas de iniciativa pública ou privada. Contudo, na prática, o desenvolvimento deste sector ficou aquém do verificado nalguns países. A causa não estava no desconhecimento das medidas que se deviam tomar para o desenvolvimento do turismo, pois sabia-se como proceder, que atitudes tomar, como fazer propaganda interna e externamente. A falha estava na falta de infra-estruturas que apoiassem o desenvolvimento desta actividade, isto é, uma boa rede de estradas e de caminhos-de-

ferro e uma maior cobertura em termos de transportes e estabelecimentos hoteleiros bem equipados. Para além disso ainda se verificava a falta de mão-de-obra especializada no sector. Esta situação foi transversal aos três períodos políticos abrangidos por este trabalho, apesar das instituições que se criaram para o desenvolvimento do turismo. Na monarquia criou-se a Sociedade Propaganda de Portugal, na 1ª República institucionalizou-se o turismo com a criação da Repartição de Turismo e o Estado Novo chamou a si o turismo e utilizou-o na sua estratégia de propaganda, mas, o problema manteve-se.

A Gazeta não se esgota minimamente no âmbito deste trabalho ou mesmo deste tema. O seu longo percurso de oitenta e três anos de publicação, a qualidade dos seus colaboradores e dirigentes, e a variedade de temáticas abordadas, bem como a sua especialização no sector dos caminhos-de-ferro, não descurando outras áreas ligadas à engenharia, faz com que a Gazeta constitua uma fonte de inegável interesse para abordagens históricas diversificadas.

BIBLIOGRAFIA

Fontes

Arquivísticas

- Arquivo do Ministério das Obras Públicas
- Arquivo Distrital de Évora
- Biblioteca Nacional
- Biblioteca Pública de Évora
- Biblioteca de la Fundacion de los Ferrocarriles Españoles
- Biblioteca de lo Banco de España
- Bibliothèque National de France

Imprensa

Jornais

- Diário de Notícias
- Jornal do Comércio
- Comércio do Porto

Revistas

- *Gaceta de los Caminos de Hierro*, nº 1, 5 de Janeiro 1862; nº1, 6 de Janeiro de 1884; nº 1, 2 de Janeiro de 1887; nº 1, de 1 de Janeiro de 1888.
- Gazeta dos Caminhos de Ferro, datas limite consultadas 1888 –1940 ; 1963
- Journal des Chemins de Fer nº 1, 25 de Fevereiro de 1842
- Los Ferro-Carriles nº 1, 5 de Agosto de 1852
- Revista Insular e de Turismo
- Viagem

Bibliográficas

- BARROS, Pedro A. de, *O Auxiliar do Chauffeur*, Livraria Ferin, Lisboa, 1922
- CASTRO, Gil de, *O turismo e a S.D.N.*, Lisboa, Soc. Nac. de Tipografia, 1936, I Congresso Nacional de Turismo.
- Catálogo da livraria Duarte de Sousa/Secretaria de Estado da Informação e Turismo*, 2º v., Lisboa, s.d.
- Congresso da União Nacional, Lisboa, 1934, 5º vol. Turismo/Carlos dos Santos, pp. 379-394.
- Congresso Nacional de Turismo I, *programa e regulamento*, Lisboa, 1936.
- Congresso Nacional de Turismo I, *relatório*, realizado em Lisboa, de 12 a 16 de Janeiro de 1936.
- Congresso Nacional de Turismo I, *síntese das conclusões dos relatórios gerais*, Lisboa, Diário de Notícias, 1936.
- COSTA, Leonildo de Mendonça e, *Manual do Viajante em Portugal: com itinerários e excursões em todo o país, e para Madrid, Paris, Vigo Sant'Iago, Salamanca, Badajoz, Sevilha, Barcelona*, 4ª ed., Lisboa, Tipografia da Gazeta Caminhos de Ferro, 1913
- Estatutos da Sociedade Propaganda de Portugal*. Lisboa, Tipografia Universal, 1906.
- ETUR, Augusto Frazão, *A publicidade artística e o turismo*, Lisboa, Soc. Nac. de Tipografia, 1936, I Congresso Nacional de Turismo.
- Excursões*, tese apresentada pela Sociedade de Excursões, I Congresso Nacional de Turismo, Lisboa, 1936.
- Exposição Bibliográfica de Turismo e Propaganda de Portugal: roteiro/ Ateneu Comercial de Lisboa*, Lisboa, Imp. Artística, 1943.
- FERREIRA, José Duarte, *A indústria do turismo: turismo em Portugal*, Lisboa, Soc. Nac. de Tipografia, 1935.
- FERREIRA, José Duarte, *Projecto da organização do turismo em Portugal*, Lisboa, Soc. Nac. de Tipografia, 1936, I Congresso Nacional de Turismo.
- FERREIRA, Vicente, *Os caminhos de ferro na organização nacional dos transportes e do turismo*, conferência realizada na Câmara Municipal de Lisboa em 22 de Janeiro de 1934, Lisboa, Of. Gráf. da C.P.-sep. bol. da C.P.
- FERRO, António, *Turismo. Fonte de Riqueza e Poesia*, Lisboa, 1949.
- FONSECA, Joaquim Roque da, *Do turismo nacional e sua organização*, Lisboa, Soc. Nac. de Tipografia, 1935.

- FONSECA, Joaquim Roque da, *O problema do turismo em Portugal*, Lisboa, Automóvel Club de Portugal, 1937.
- FONSECA, Joaquim Roque da, *O turismo e a economia nacional*, Lisboa, Soc. Nac. de Tipografia, - Discurso inaugural do I Congresso Nacional de Turismo, proferido em 12 de Janeiro de 1936, no salão nobre da Câmara Municipal de Lisboa.
- FONSECA, Joaquim Roque da, *Portugal, país de turismo*, Lisboa, Automóvel Club de Portugal, 1933.
- GARCIA, José Penha, *Algumas bases para a organização do turismo em Portugal*, Lisboa, 1936, I Congresso Nacional de Turismo.
- Guia de Portugal*, Lisboa, Biblioteca Nacional, 1925.
- LAPA, J. Faria, *O caminho de ferro elemento de turismo*, Lisboa, Soc. Nac. de Tipografia, 1936, I Congresso Nacional de Turismo.
- LE MOS, Álvaro Viana de, *Excursionismo popular: turismo médio*, Lisboa, Soc. Nac. de Tipografia, 1936, I Congresso Nacional de Turismo.
- LIMA, Magalhães, *Vida internacional: conferência realizada no Theatro da República em 17 de Abril de 1912: o turismo em Portugal: necessidade de crear e desenvolver a sua indústria no nosso paiz*, Lisboa, Imp. De Manuel Lucas Torres, 1912.
- LUIPI, Luís C., *a radiotelegrafia e o turismo*, Lisboa, Soc. Nac. de Tipografia, 1936, I Congresso Nacional de Turismo.
- MANUEL, Caetano da Câmara, *Através da cidade de Évora ou apontamentos sobre a cidade e seus monumentos*, Minerva, 1900.
- NARCISO, Armando da Cunha, *Bases Científicas do Turismo*, Lisboa, Soc. Nacional de Tipografia, 1935.
- NAVARRO, Ernesto, *Organização corporativa das comissões de iniciativa*, Lisboa, 1936, I Congresso Nacional de Turismo.
- O turismo em Portugal*: boletim de informações da Repartição de Turismo, Lisboa, 1927.
- Portugal: [propaganda & turismo/Conselho Nacional de Turismo]*, Lisboa, Lucas & C^a, 1938-Sep. da Revista Portuguesa.
- Portugal: huit siècles d'histoire*, Comissão Executiva dos Centenários do Conselho Nacional de Turismo, Lisboa, C.E.C.C.N., 1940.
- ORTIGÃO, Ramalho, *Banhos de Caldas e Águas Minerais*, Colares Editora, s/d.
- ORTIGÃO, Ramalho - *As Praias de Portugal, (conforme 1^a ed. 1876)* Frenesi, Lisboa, 2001.
- PROENÇA, Raul, *Guia de Portugal*, Lisboa, 1925.

- Propaganda Portugal, Lisboa, tip. da "Gazeta dos Caminhos de Ferro", 1916.
- Relatório do conselho nacional de turismo/Ministério do Interior*, Lisboa, Imp. Nacional, 1935.
- Revista de turismo: publicação quinzenal de turismo, propaganda...*, dir. Agostinho Lourenço, Lisboa, Anníbal Rebello, 1916-1924.
- Revista insular e de turismo: revista mensal, baluarte dos interesses insulares e do turismo português*, dir. Carlos d'Ornellas, Lisboa, 1928 -1933.
- Revista portuguesa: mensário ilustrado de comércio, indústria e turismo*, propr. A. S. Duarte, dir. Alberto Gomes Roque e Santos, João Guilherme Carvalho Duarte, Lisboa, A. S. Duarte, 1925.
- SALGADO, José Miguel de Melo Veloso, *Estradas de turismo*, Lisboa, Soc. Nac. de Tipografia, 1936, 1º Congresso Nacional de Turismo.
- SANTOS, João António Correia dos, *A indústria do Turismo*, Lisboa, Soc. Nac. de Tipografia, 1936, 1º Congresso Nacional de Turismo.
- SANTOS, Luiz Reis, *Turismo*, 1ª Ed., Lisboa, Emp. do Armario Comercial de Portugal, 1932.
- SARMENTO, Zeferino, *Organização e acção das Comissões de Iniciativa*, Lisboa, Soc. Nac. de Tipografia, 1936, 1ª Congresso Nacional de Turismo.
- SOUSA, António Russel de, *Publicidade e Turismo: tese*, Lisboa, Sociedade Nacional de Tipografia, 1936, Congresso Nacional de Turismo.
- SOUSA, Joaquim Ferreira de, *O turismo e o caminho de ferro*, Lisboa, Soc. Nac. de Tipografia, 1936, Congresso Nacional de Turismo.
- SPRATLEY, Ricardo, *Organização do turismo em Portugal*, Lisboa, Soc. Nac. de Tipografia, 1936, Congresso Nacional de Turismo.
- TAVARES, Aníbal, *Clube dos 100 à hora: comunicação apresentada no 1º Congresso Nacional de Turismo*, Lisboa, Centro Tipográfico Colonial, 1936.
- TORRES, Carlos Manito, *Organização do turismo em Portugal*, Lisboa, 1936, Congresso Nacional de Turismo.
- TORRES, Carlos Manito, *Bases do Desenvolvimento: organização do turismo nacional*, Setúbal, Comissão de Iniciativa de Setúbal, 1934.
- Turismo: revista de hotéis, viagens e actualidades, dir. António Pardal, Lisboa, Querobino Martins, 1936-1954. (1936-1940).
- Turismo: revista de propaganda de Portugal, propr. Mala da Europa, dir. e ed. Alfredo Cândido, Lisboa, A.Cândido, 1928-1929.

-VERGEADE-WILLIOT, Marie-Suzanne, *Le tourisme ferroviaire ou le temps imposé* [www.eh.net/XIIICongress/cd/papers/4Vergeade-Williot276.pdf].

Internet

GUIA OFICIAL DOS CAMINHOS DE FERRO DE PORTUGAL [Documento Electrónico] propr. Mendonça e Costa & Amaral, Lisboa <http://purl.pt/276>

Bibliografia

- ACCIAIUOLI, Margarida, *Exposições do Estado Novo, 1934-1940*, Lisboa, Livros Horizonte, 1998.
- ALVES, Joaquim Paredes, *Subsídios para a história do turismo em Portugal: o meu testamento*, Lisboa, Nobel Gráfica, 1986.
- ANDRADE, Pedro de, *Sociologia da Viagem: O quotidiano e os seus inter-trajectos*, in Revista Crítica de Ciências Sociais, nº 37, Junho de 1993.
- ARROIO, Mercedes, El Gas de Madrid y las Compañías de credito extranjeras en España 1856-1890, SRIPTA NOVA. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, Universidade de Barcelona, Vol VI, nº 131, 15 de Dezembro de 2002 [http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-131.htm].
- ARROTEIA, Jorge Carvalho, *O turismo em Portugal: subsídios para o seu conhecimento*, 1ª Ed., cadernos turismo e sociedade, Aveiro, Fundação João Jacinto de Magalhães, 1994.
- ARRUDA, Luís “*Decoração e Desenho, Tradição e Modernidade - Azulejaria nos séculos XIX e XX*”, in *História da Arte Portuguesa*, dir. Paulo Pereira, Círculo dos Leitores, vol. III, Lisboa, 1995.
- BARATA, José Fernando Nunes, *O Turismo em Portugal*, Biblioteca do Centro de Estudos Político-Sociais, Lisboa, 1964.
- BOYER, Marc, *Histoire de l'invention du tourisme XVI e XIX siècles: origine et d'*

éveloppement du tourisme dans le Sud-Ouest de la France, La Tour d'Aigues: L'Aube, 2000.

-BOYER. Marc, *Histoire Générale du Tourisme. Du XVIe au XIXe siècle*, Paris, L'Harmattan, 2005.

-CHABAUD et alii, *Les Guides Imprimés du XVI au XX Siècle. Villes, paysages, voyages*, Paris, Belin, 2000, pp. 95-112.

-CAPEL, Horacio, *Geografia y Arte Apodémica en el siglo de los viajes*, <http://www.ub.es/geocrit/geo56.htm>.

-CAVACO, Carminda , " O turismo em Portugal. Aspectos evolutivos e espaciais " in *Estudos Italianos em Portugal* n°s 40-42, 1980, pp.191-279.

-CORBAIN Alain, 2001, *História dos Tempos Livres* , Lisboa, Teorema.

-DIOGO, Maria Paula e MATOS, Ana C., "Learning how to be an engineer – Technical Teaching in Nineteenth Century Portugal", *ICON*, 6 (2000), 67-75.

-DUMAZEDIER, Joffre, *A revolução cultural do tempo livre*, Studio Nobel, São Paulo, 1994.

-PIRES, Ema Cláudia, *O baile do turismo, turismo e propaganda no estado novo*, Lisboa, Caleidoscópio, 2003.

-FIGUEIREDO Santos, *Turismo Mosaico de Sonhos, Incursões Sociológicas pela Cultura Turística*, Edições Colibri, Lisboa, 2002.

-FRANCON, Marc, " L' Univers Touriste Michelin" in Gilles Chabaud et alii, *Les Guides Imprimés du XVI au XX Siècle: villes, paysages, voyages*, Paris, Ed.Belin.

-FORTUNA, Carlos, "Turismo, Cultura e Lazer" in *Revista Crítica de Ciências Sociais*, n° 43, Outubro de 1995.

-FORTUNA, Carlos e FERREIRA, Claudino, *O Turismo, O Turista e a (Pós) Modernidade*, Oficina do Centro de Estudos Sociais, Coimbra, n° 80, Outubro de 1996.

-GUILCHER, Goulven, "Naissance et développement du guide de voyage imprimé: du guide unique à la série une stratégie de conquête des lecteurs" in Gilles CHABAUD et alii, *Les Guides Imprimés du XVI au XX Siècle. Villes, paysages, voyages*, Paris, Belin, 2000.

-JAFARI, Jafar, *The Tourism System: A Theoretical Approach to the Study of Tourism*, University of Minnesota, Michigan, 1999.

-KRIPPENDORF, Jost, *Sociologia do Turismo, Para uma Nova Compreensão do Lazer e das Viagens*, Civilização Brasileira, S.A., Rio de Janeiro, 1989.

-LAVENIR, Catherine Bertho, *La roue et le stylo: comment nous sommes devenus touristes*, Paris, Editions odile Jacob, 1999.

- LUNDBERG, D., *The Tourist Business*, Cahners Books, Boston, 1980.
- MANGORRINHA, Jorge - *O Lugar das Termas*, Lisboa, Livros Horizonte, 2000.
- MATOS, Ana Cardoso de e DIOGO, Maria Paula, "A afirmação da engenharia em Portugal ao longo do século XIX" in José Maria Brandão de Brito et alii, *Engenho e Obra. Uma abordagem à história da Engenharia em Portugal no século XX*, Lisboa, D. Quixote, 2002.
- MATOS, Ana Cardoso de Matos e SANTOS, M. Luísa, "Os Guias de Turismo e a emergência do turismo contemporâneo em Portugal (dos finais do século XIX às primeiras décadas do século XX)" *Geo Crítica / Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 15 de junio de 2004, vol. VIII, núm. 167. [<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-167.htm>].
- MATOS, Ana Cardoso de, e SANTOS, Maria Luísa F.N. dos, "Os Guias de Turismo da cidade de Évora no contexto do turismo contemporâneo (dos finais do século XIX às primeiras décadas do século XX)" in *A Cidade de Évora. Boletim da Câmara Municipal de Évora*, 2001, II série, nº 5, 2001, p.381-408.
- MATOS, Ana Cardoso de, et ali, *História da Electricidade em Portugal*, Lisboa, EDP., 2004.
- MELO Daniel, *Salazarismo e Cultura Popular (1933-1958)*, Lisboa, Instituto de Ciências, Estudos e Investigações Sociais 22, 2001.
- MELO, Daniel de, "Turismo" in Fernando ROSAS e J. M. BRANDÃO de BRITO (dir.) *Dicionário de História do Estado Novo*. Vol. II. Lisboa: Bertrand, 1996.
- MESQUITA, José Carlos Vilhena, *A Viagem, uma outra forma de turismo na perspectiva do conhecimento histórico*, Universidade do Algarve, 1986.
- MÓNICA, Maria Filomena, *Turista À Força*, Quetzal Editores, Lisboa, 1996.
- ORTIZ, Francisco Rodriguez, Los Ejemplos de las tecnicas decimonónicas: el ferrocarril [<http://seneca.uab.es/neolcyt/html/ferrocarril/road2003.pdf>].
- PENEZ, Jérôme, "Guides imprimés et thermalisme en France, 1850-1914: pluralité. Originalité et développement" in Gilles CHABAUD et alii, *Les Guides Imprimés du XVI au XX Siècle. Villes, paysages, voyage*, Paris, Belin, 2000.
- PINA, Paulo, *Portugal, O Turismo no Século XX*, Lisboa, Lucidus, 1988.
- PINA, Paulo *Cronologia do Turismo Português, 1900-1929*, Secretaria de Estado do Turismo, Direcção Geral do Turismo, Delegação do Porto, 2 vol, Porto 1982, [texto policopiado].
- PINA, Paulo, *Direcção-Geral do Turismo: 1911-1990 Memória breve de uma já longa carreira*, in "Turismo", Lisboa, (15/16/17) Abril/Maio/Junho 1990, pp. 30-34.

- PIRES, Ema Cláudia, *O Baile do Turismo. Turismo e Propaganda no Estado Novo*, Caleidoscópio, Lisboa 2003.
- RAMOS, Rui, "PORTO, António Carlos Coelho de Vasconcelos (1855-1924)" in Maria Filomena Mónica, *Dicionário Bibliográfico Parlamentar*, Lisboa, vol. III, 2006, pp. 368-370.
- RAMOS, Rui, "SOUSA, José Fernando de (1885-1942)" in Maria Filomena Mónica, *Dicionário Bibliográfico Parlamentar*, Lisboa, vol III, 2006, pp.828-829
- RAUCH, André, "Du Joanne au Rotard: le style des guides touristiques" in Gilles CHABAUD et alii, *Les Guides Imprimés du XVI au XX Siècle. Villes, paysages, voyages*, Paria, Belin, 2000, pp. 95-112.
- ROSAS Fernando, "O Estado Novo nos anos 30" in José Mattoso (dir.), *História de Portugal*, vol.7 Lisboa, Circulo do Leitores, 1ª ed. 1992.
- SANTOS, Domingos Maurício Gomes dos, *O Conselheiro José Fernando de Sousa*, Figuras que passam exemplos que ficam *in separata da Brotéria 34*, Porto, 1942.
- SANTOS, Figueiredo, *Turismo - Mosaico de Sonhos*, Edições Colibri, Lisboa, 1992
- SERRANO, María del Mar, *Las Guías Urbanas Y Los Libros de Viaje en la España del Siglo XX*, Universitat de Barcelona, Barcelona, 1993.
- SIGAUX, Gilbert, *Histoire du Tourisme*, 114^a édition, Librairie Larousse, Paris, 1918.
- SILVA, Armando B. Malheiro da *A escrita (vária) da história da I República Portuguesa*, in Ler História, nº 38, 2000, pp197-254.
- SPODE, Hasso, "El turista", in *El hombre del siglo XX*, Alianza Editorial, Madrid, 2002, pp.123-150.
- TENGARRINHA, José, *La historiografía portuguesa en los últimos veinte años*, , in La História en el 96, Marcial Pons, Madrid, 1997, pp- 19-63
- URRY, John, *The Tourist Gaze: Leisure and Travel in Contemporary Societies*, SAGE Publications, Col. Theory, Culture and Society, London, 1990.
- VIEIRA, João Martins, *A Economia do Turismo em Portugal*, Publicações Dom Quixote, Lisboa, 1997.
- SERRANO, María del Mar, *Las Guías urbanas y los libros de viaje en la España del siglo XIX. Repertorio bibliográfico y análisis de su estructura y contenido*, Barcelona, Universidade de Barcelona, 1993.