

A Sociedade Propaganda de Portugal e o Congresso de Turismo de 1911

ANA CARDOSO DE MATOS, MARIA ANA BERNARDO e MARIA LUÍSA SANTOS
CIDEHUS/Universidade de Évora

1. Os antecedentes do Congresso de Turismo de 1911

1.1. O desenvolvimento do excursionismo e do Turismo em Portugal e a criação da Sociedade de Propaganda de Portugal.

Na sequência da importância crescente do excursionismo e do turismo¹, nas últimas décadas do século XIX surgiram as primeiras Sociedades promotoras desta atividade, os *Touring Clubs*, que inicialmente estavam ligados ao ciclismo e tinham como modelo o *English Cyclist Touring Club*, estabelecido 1875². A influência desta organização estendeu-se aos países da Europa Continental e, em 1890, criou-se o *Touring Club de França*, cuja sede se localizava em Paris, numa das avenidas que conduziam ao Bois de Bologne, o local preferido dos ciclistas. Em 1896 esta sociedade contava com 40.000 membros e tinha diversificado as suas atividades³.

Em Portugal, a ideia de criar uma sociedade que promovesse o turismo no país deveu-se a Leonildo de Mendonça e Costa, fundador e diretor da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*⁴. As várias viagens que fizera pelo estrangeiro e que lhe permitiram contac-

¹ Para uma perspetiva geral veja-se, entre outros, BOYER, Marc. (2005), *Histoire Générale du Tourisme: du XVIe au XIXe siècle*, Paris, L'Harmattan. Sobre a figura do turista veja-se SPODE, Hasso. (2002), "El turista". *El hombre del siglo XX*, Madrid, Alianza Editorial, p. 123-150.

² Este *Club*, que organizava excursões coletivas, em 1879 contava com 25.000 membros.

³ Sobre o *Touring Club de França* veja-se LAVENIR, Catherine Bertho. (1999), *La roue et le stylo : comment nous sommes devenus touristes*, Paris, Editions Odile Jacob, p. 96 e segts.

⁴ Sobre a importância que a divulgação do turismo assume nesta publicação veja-se RIBEIRO, Elói de Figueiredo. (2009), "A Gazeta dos Caminhos de Ferro e a Promoção do Turismo em Portugal (1888-1940)". *Biblio 3w. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, Vol. XIV, 837, 30 de agosto de 2009 [<http://www.ub.es/geocrit/b3w-837.htm>]

tar com as iniciativas que nos vários países se iam desenvolvendo em prol do turismo, foram o gérmen de tal ideia⁵.

Esta iniciativa decorreu também do desenvolvimento que, desde as últimas décadas do século XIX, o turismo conhecia em Portugal e para o qual contribuiu de forma significativa o desenvolvimento dos transportes: num primeiro momento o caminho de ferro e, a partir do final do século XIX, o automóvel e a bicicleta.⁶ Não foi por acaso que as companhias portuguesas de caminhos de ferro criaram bilhetes específicos destinados a turistas e excursionistas, organizaram excursões e publicaram guias de viagem.

A Sociedade Propaganda de Portugal (SPP), também designada como o *Touring Club de Portugal*, ficou formalmente estabelecida em 28 de fevereiro de 1906 e empreendeu uma série de ações que procuravam promover e divulgar Portugal como destino de turismo, publicando um Boletim, *depliants*, guias de viagem, etc⁷. Considerando que a existência de meios de transporte eficazes e confortáveis e de hotéis de qualidade eram essenciais para o desenvolvimento desta atividade, a ação da SPP estendeu-se à modernização da hotelaria, a ações tendentes a favorecer as ligações ferroviárias com o resto da Europa e a garantir a qualidade das estradas.⁸ Com o objetivo de promover o turismo de uma forma ampla, criou delegações nas principais cidades portuguesas e mesmo no estrangeiro⁹.

A criação da SPP teve uma grande recetividade na sociedade portuguesa e, porque se afirmava independente de qualquer filiação política ou religiosa, agregou personalidades dos vários quadrantes políticos e religiosos, como ilustram os casos de Sebastião de Magalhães Lima, republicano e Grão-mestre da Maçonaria, ou do engenheiro Fernando de Souza, monárquico e católico. Em dezembro de 1906 o número de sócios elevava-se a 2.175 e, embora este número tenha aumentado nos

⁵ Sobre as várias viagens de Mendonça e Costa veja-se MATOS, Ana Cardoso de, RIBEIRO, Elói de Figueiredo, “Dos Estados Unidos da América ao Oriente: as viagens de Mendonça e Costa no início do século XX”. *Atas do Congresso Internacional Do Brasil a Macau – Narrativas de Viagens e Espaços de Diáspora*, Lisboa, Ceaul/Colibri (em publicação).

⁶ MATOS, Ana Cardoso de, SANTOS, Maria Luísa F.N. dos, BERNARDO, Maria Ana. (2006), “Tourism and transport in Portugal from the end of the 19th century to the beginning of the 20th century”. Paper apresentado ao Fourth Annual Conference of the International Association for the History of Transport, Traffic & Mobility (T2M), Paris 28 September – 1 October.

⁷ Sobre esta Sociedade veja-se PINA, Paul. (1988), *Portugal, O Turismo no Século XX*, Lisboa, Lucidus; e MATOS, Ana Cardoso de, SANTOS, Maria Luísa. (2004), “Os Guias de Turismo e a emergência do turismo contemporâneo em Portugal (dos finais do século XIX às primeiras décadas do século XX)”. *Scripta Nova: Revista eletrónica de geografia y ciencias sociales*, Barcelona, Universidad de Barcelona, 15 de junio de 2004, Vol. VIII, n.º 167. [<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-167.htm>]

⁸ A Sociedade Propaganda de Portugal estruturou-se mesmo em secções entre as quais se contavam as secções de hotéis. Sobre o assunto ver MATOS, Ana Cardoso de, SANTOS, Maria Luisa F N dos. (2006), “A Sociedade de Propaganda de Portugal e a modernização das infraestruturas hoteleiras e de transporte como forma de promover o turismo em Portugal (1906-1926)”. *Paper* apresentado ao XXVI Encontro da APHES – Açores.

⁹ Em 1925 possuía delegações nas principais cidades do país, *Bureaux* em Paris, Berna, Genebra. Lausanne, Lorient, Madrid, Saint-Malo e Vichy e postos de informação em Hendaya e Irun.

anos seguintes, só após 1911, ano em que se realizou o primeiro Congresso de Turismo em Portugal, o número de sócios deu um salto quantitativo importante.

1.3. A participação da SPP nos congressos de turismo de 1909 e 1910

O I Congresso franco-espanhol de turismo realizou-se em Saragoça, em maio de 1908, quando aí decorria a Exposição Hispano-Francesa de Artes e Indústria. Nesta exposição, que se iniciou em 1 de maio, participaram mais de 4.500 expositores, embora os representantes franceses se tenham limitado a cerca de 450¹⁰. Neste primeiro Congresso, que tinha como objetivo o desenvolvimento do excursionismo na região dos Pirenéus, Portugal não participou, pelo menos de forma oficial.

Espanha voltou a ser o palco de um novo Congresso, que teve lugar na cidade de San Sebastián em 3 de outubro de 1909 e que se organizou em torno de 4 secções temáticas: organização e trabalhos gerais; transportes e comunicações; propaganda; questões diversas.

Neste II Congresso participaram várias organizações espanholas e francesas, entre as quais se destacavam as sociedades de turismo. Procurando que Portugal estivesse presente nestes congressos, a Câmara Municipal de San Sebastian convidou o engenheiro Fernando de Sousa para, na qualidade de presidente da SPP, participar no congresso.

As várias teses apresentadas incidiram sobre o turismo dos dois lados dos Pirenéus, não sendo feita qualquer referência Portugal. Por essa razão Fernando de Sousa referiu, no discurso que proferiu durante o congresso, a necessidade de se ter em conta Portugal nas várias iniciativas de promoção do turismo da Península Ibérica, lembrando o papel que o país poderia assumir como cais da Europa, facto que foi reconhecido e aceite por todos os presentes¹¹. Na sua exposição, “*procurou fazer compreender a importância que para o excursionismo na região pirenaica podiam ter os portos de escala portuguesa nas relações com a América, convidando os viajantes a substituir parte do percurso marítimo pela excursão terrestre, que lhes permitisse visitar Portugal, a Espanha e a vertente francesa dos Pirenéus.*”¹².

No final do Congresso foi decidido que a reunião seguinte seria em Toulouse, a de 1911 em Barcelona e a de 1912 provavelmente em Lisboa. Com a participação de Portugal, estes eventos passaram a englobar representantes dos três países e a designar-se, por isso, franco-espano-portugueses.

¹⁰ A exposição dividia-se em dez secções: Agricultura, Alimentação, Mecânica, Indústrias Químicas, Arte Retrospectiva, Belas Artes, Pedagogia, Economia Social, Higiene e Industrias Diversas. Ver ZARAGOZA Ayuntamiento. Centro de Historia de Zaragoza, *Zaragoza y las Exposiciones*. [Consultado em 18 -08-2010]. Disponível na WWW: <<http://www.zaragoza.es/ciudad/museos/es/chistoria/exposiciones.htm>>.

¹¹ *Boletim da Sociedade Propaganda de Portugal (SPP)*, 3.º Ano, n.º 10, outubro de 1909, p. 75

¹² *Boletim da SPP*, 4.º Ano, n.º 12, dezembro de 1910, p. 89

Em 1910 a cidade francesa de Toulouse acolheu o III Congresso Internacional de Turismo, que se realizou entre os dias 10 e 16 de outubro. A ordem dos trabalhos do Congresso incluía as seguintes secções: transportes; alfândegas e portos; sindicatos de iniciativa e publicidade; proteção das paisagens e das localidades; hotéis; e higiene dos vários espaços utilizados pelos turistas.

Atendendo a que o caminho de ferro continuava a ser o principal meio de transporte dos turistas, a secção dos transportes abordou, entre outros assuntos, a necessidade de se fazer a concordância dos horários dos comboios internacionais nos seus pontos de encontro. No entanto, porque o automóvel era já para os turistas um meio de transporte alternativo, que apresentava uma tendência ascendente, a questão da conservação das estradas foi outro dos temas tratados. A nível dos portos e das alfândegas as grandes questões continuavam a ser a necessidade de se promulgarem medidas que facilitassem o embarque e desembarque dos viajantes e a correspondência entre os barcos e os comboios que partiam das cidades portuárias. Na proteção das paisagens e das localidades referia-se a necessidade de combater o vandalismo com que as mesmas eram muitas vezes destruídas e de impor limites na fixação de cartazes.

Para desenvolver os desportos alpinos de verão e inverno foi defendida a criação de “*hotéis modestos de montanha*”. Com o intuito de defender os interesses dos turistas considerou-se que os hotéis deviam ter preços fixos e que deviam estar afixadas nos hotéis as condições de hospedagem em cada quarto. A existência, qualidade e preço dos hotéis eram de tal forma considerados importantes que não era por acaso que se referia que o “Futuro do turismo [estava] na mão dos hoteleiros”¹³.

O interesse que o congresso de San Sebastian tinha tido entre os vários membros da SPP e outras individualidades ligadas ao turismo faziam prever que a participação de portugueses no Congresso de Toulouse fosse numerosa e chegaram a estar inscritas todas as administrações portuguesas de caminhos de ferro, a do porto de Lisboa, as câmaras municipais de Lisboa e Porto, a Sociedade de Geografia, a Liga Naval, a Associação de Jornalistas e outras associações¹⁴. No entanto, devido aos acontecimentos políticos registados em Portugal, a representação portuguesa em Toulouse foi menor do que inicialmente se previra e, dos 28 delegados portugueses que estavam inscritos, apenas 2 participaram no Congresso. A Sociedade Propaganda de Portugal, através dos seus membros, apresentou comunicações sobre transportes e publicidade, sindicatos de iniciativa e publicidade¹⁵.

¹³ *Boletim da SPP*, 4.º Ano, n.º 9, setembro de 1910, p. 69-70

¹⁴ *Idem*, 4.º Ano, n.º 12, dezembro de 1910, p. 89

¹⁵ *Idem*, 4.º Ano, n.º 10, outubro de 1910, p. 77-79

2. O congresso de Turismo de 1911

2.1. A República e a existência de um contexto favorável à realização de iniciativas promotoras do turismo.

Se bem que desde o final do século XIX o turismo tivesse conhecido um desenvolvimento importante e que se tivessem criado instituições e publicações que procuravam promover o excursionismo e as viagens turísticas de nacionais e estrangeiros, a implantação da República criou um clima mais favorável à realização de iniciativas ligadas com o turismo. Basta recordarmo-nos que, embora a Sociedade Propaganda de Portugal se proclamasse independente de qualquer orientação política e tivesse entre os seus membros vários monárquicos, na verdade os republicanos detinham naquela Sociedade vários lugares de destaque. Este facto favoreceu indubitavelmente a ligação desta Sociedade ao poder político e a maior sensibilização dos membros do governo para o turismo como fonte de promoção e desenvolvimento económico do país. Além disso, os turistas eram já então considerados não só como fator de desenvolvimento dos transportes, mas também da economia nacional na sua globalidade. Isso mesmo transparece das palavras de Thomás Cabreira, deputado à Assembleia Nacional Constituinte, em agosto de 1911, ao referir-se ao exemplo de outros países:

“Todos os países procuram hoje desenvolver a industria do turismo como uma das que dá resultados mais apreciáveis para a economia nacional. A luta para a conquista do viajante vae-se accentuando cada vez mais entre os diversos povos. A Suissa, a França, a Allemanha, a Bélgica e a Hollanda fazem um reclamo enorme ás suas estações balneares, therinaes e alpestres, realizam obras extremamente dispendiosas e constroem caminhos de ferro, unicamente destinados ao turismo[...].”¹⁶

2.2. A ação da Sociedade Propaganda de Portugal na promoção e organização do congresso

Em 16 de maio de 1911, Mendonça e Costa publicou na *Gazeta dos Caminhos de Ferro* um texto sobre o Congresso de Turismo em que referia que se devia à Sociedade Propaganda de Portugal “a reunião do congresso turístico” em Lisboa¹⁷. Também a revista *Brasil-Portugal* considerou que o 4.º Congresso Internacional de Turismo “foi, sem duvida, o maior dos serviços, dos muitos serviços que ao paiz tem prestado a benemérita Sociedade de propaganda de Portugal”¹⁸.

¹⁶ *Assembleia Nacional Constituinte*, sessão n.º 1, 7 de agosto de 1911, p. 5.

¹⁷ “O Turismo em Portugal”. *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de maio de 1911.

¹⁸ *Brasil – Portugal*, n.º 296, 16 de maio de 191, p. 114.

De facto, ao participar nos Congressos de 1909 e 1910, a SPP teve um papel importante na decisão de se realizar o 4.º Congresso Internacional de Turismo em Portugal. Além disso, quando analisamos os membros que compunham quer a Comissão de Honra, quer a Comissão Organizadora deste evento, percebemos que um número muito significativo dos mesmos fazia parte da referida Sociedade.

A Comissão de Honra, que era presidida por António José d'Almeida, ministro do Interior, incluía também o ministro das Finanças, José Relvas, e o ministro do Fomento, Brito Camacho, o Governador Civil de Lisboa, Eusébio Leão, e o Presidente da Câmara Municipal de Lisboa, Anselmo Braancamp Freire. Para além das personalidades ligadas ao governo e ao poder local, apenas faziam parte da Comissão de Honra J. Fernando de Sousa, presidente Honorário Sociedade Propaganda de Portugal, e Magalhães Lima, que na altura era o presidente em exercício desta Sociedade.

Da Comissão Organizadora, presidida por Bernardino Machado, ministro dos Negócios Estrangeiros, faziam parte destacadas personalidades da sociedade portuguesa, em vários casos com reconhecidas ligações ao regime republicano. Como vice-presidentes foram nomeados J. Cupertino Ribeiro, presidente do Conselho de Administração dos caminhos de Ferro do Estado; A. de Vasconcelos Correia, administrador da Companhia de Caminhos de Ferro Portuguesas; L. Silva Viena, administrador delegado do Caminho de Ferro da Beira Alta, e Ventura Terra, conhecido arquiteto que na altura era vereador da Câmara Municipal de Lisboa. O cargo de secretário-geral foi atribuído a M. Emygdio da Silva¹⁹, presidente do Conselho de Administração da Companhia de Caminhos de Ferro Portugueses, os cargos de secretários adjuntos a Raul Fabri, chefe de serviço da Companhia Portuguesa de Caminhos de Ferro, José Lino Junior, engenheiro, irmão do arquiteto Raul Lino e diretor do Automóvel Club de Portugal, e Manuel Roldan, engenheiro de minas diplomado pela Real Academia de Minas de Freiberg, engenheiro chefe da circunscrição mineira de Portugal e também membro da SPP. J. Ferreira Madail, coronel de artilharia, assumiu o lugar de tesoureiro. A comissão era ainda composta por Alfredo da Cunha, diretor do jornal *Diário de Notícias*, Fernando Emygdio da Silva, diretor da Sociedade Propaganda de Portugal, Luiz Fernandes, vice-presidente de secção de Hotéis da Sociedade Propaganda de Portugal, Rodrigo Peixoto, engenheiro diretor do Automóvel Club de Portugal e Conrad Wissmann, proprietário do Grande Hotel da Curia.

Vários dos membros que compunham esta comissão eram membros da Sociedade Propaganda de Portugal e a maioria dos outros estava ligada a empresas e instituições ligadas aos transportes, como era o caso das Companhias de Caminhos de Ferro ou do Automóvel Clube de Portugal. A ligação entre o turismo e os transportes, que foi sempre uma constante desde o final do século XIX, encontra-se também aqui expressa de forma muito marcada pelos representantes republicanos.

O Congresso, que se realizou entre 12 e 19 de maio de 1911, contou com a participação de cerca de 800 congressistas estrangeiros a que se juntaram vários participantes portugueses.

¹⁹ Manuel Emygdio da Silva foi deputado e autor do livro (1948), *O turismo em Lisboa*, Lisboa, CML.

A sessão de abertura teve lugar na Sala Portugal da Sociedade de Geografia e durante a mesma usaram da palavra o ministro dos Negócios Estrangeiros e presidente da Comissão Organizadora, Bernardino Machado, o presidente da CML e os delegados de Espanha e França, respetivamente Luis Morales e Lorieux²⁰. Os congressistas foram depois recebidos no Palácio de Belém, onde lhes foi oferecido um lanche. À noite, o presidente da Câmara de Lisboa recebeu os turistas num “esplêndida festa” realizada no edifício do Largo do Município que tinha “a fachada illuminada, a bella escadaria ornada de plantas” e, no interior

“(…) nos magníficos salões os nossos hospedes com as suas toilettes de cerimonia, as senhoras decotadas, gente de toda a Europa, representantes de todas as classes, viam como os homens do novo regímen recebiam os estrangeiros. (…).

Pelas 10 horas da noite, ouviu-se um ruído de palmas e vivas, um clamor de entusiasmo diante do edifício; as janelas encheram-se de gente e então assistiu-se ao mais deslumbrante dos espetáculos. Era o povo que saudar os hospedes da capital da Republica”²¹

2.3. Os objetivos e os temas do congresso

O Programa oficial do congresso incluía as seguintes sessões:

- 1 – Meios de comunicação e transporte: estradas, viação urbana, caminhos de ferro, automobilismo, ciclismo, viação ordinária, navegação, portos, aviação, correios e telégrafos, telefones, serviços aduaneiros, higiene dos veículos, estações e cais.
- 2 – Hotéis: hotéis de fronteira e de montanha, escolas hoteleiras, concurso de hotéis, importância da indústria hoteleira, etc.
- 3 – Sindicatos de iniciativa e propaganda.
- 4 – Excursionismo e vilegiatura.
- 5 – Publicidade.
- 6 – Questões de ordem geral: os poderes públicos e o turismo, organização de uma direção oficial de turismo, etc.²²

Como relatores das Secções do Congresso foram nomeados: relator geral, Luiz Fernandes, sócio da SPP, que tinha escrito vários livros destinados aos proprietários e empregados dos hotéis, editados por esta Sociedade²³; relator da I secção,

²⁰ *Ilustração Portuguesa*, n.º 274, 22 de maio de 1911, p. 649.

²¹ *Idem*, p. 650.

²² *Boletim da SPP*, 5.º Ano, n.º 3, março de 1911, p. 18

²³ FERNANDES, Luís. (1908), *Guia Prático dos Proprietários de Hotéis*, Lisboa, Sociedade Propaganda

António dos Santos Viegas, engenheiro chefe da Companhia Portuguesa de Caminhos de Ferro; relator da II secção, Conrad Wismann; relator da III secção, Fernando Emygdio da Silva, licenciado em Direito e colaborador do jornal *Diário de Notícias*²⁴; relator da IV secção, o engenheiro Manuel Roldan; relator da V secção, M. A de Meneses Vasconcellos, antigo deputado; e da VI secção, Lobo d’Avila Lima, professor na Universidade de Coimbra.

2.4. As atividades complementares do Congresso: as visitas no país

O Congresso mobilizou, desde o início, a população não só de Lisboa mas também das várias localidades a que se deslocaram os congressistas.

Assim que desembarcaram, os congressistas

“passearam pelas ruas e quando julgaram que iam ver uma cidade mesquinha, com um ou outro grande monumento, sem modernismos, sem as belezas dos grandes centros, viram a Lisboa nova e ficaram agradavelmente impressionados, com as avenidas largas, a casaria, os jardins e sobretudo com a forma porque a rua do Ouro se vestiu de flores para os receber.

Foi a mais bella das surpresas; as paredes, as montras, as portas das lojas, as janellas ostentavam verdadeiras grinaldas enormes festoes de rosas”²⁵

Como referiu a revista *Brasil – Portugal* “O espetáculo que offereceram a Rua do ouro e Rocio à Passagem official do cortejo que se dirigia à Sociedade de Geographia, para a abertura do Congresso, foi verdadeiramente inolvidável (...). Foi um delírio, um momento verdadeiramente tocante”²⁶

No âmbito deste Congresso realizaram-se várias excursões que procuravam proporcionar aos congressistas o conhecimento das várias regiões de Portugal e as suas potencialidades como país de turismo.

Para as excursões do dia 14, os congressistas podiam escolher entre um passeio a Setúbal, organizado para cem excursionistas, uma excursão a Mafra, a Évora e ao Ribatejo. Em Setúbal a Câmara Municipal ofereceu um almoço no Sanatório do Outão, em Mafra visitaram o novo Museu. No Ribatejo, em Vila Franca de Xira

de Portugal, 1906; FERNANDES, Luís. *Guia Prático dos Serviços de Hotéis*, Lisboa, Sociedade Propaganda de Portugal.

²⁴ Foi professor de Direito na Universidade de Coimbra e, depois de 1911, na de Lisboa, onde integrou o grupo de Ciências Económicas, tendo substituído Afonso Costa na regência da cadeira de Finanças Públicas. Em 1919 foi nomeado vice-governador do Banco de Portugal, tendo depois ocupado cargos em vários bancos e empresas. Cf FARIA, C. (1996), “SILVA, Fernando Emygdio (1886-1972)”. ROSAS, Fernando e BRITO, J. M. Brandão de, *Dicionário do Estado Novo*, Vol II, Lisboa, Bertand Editora, p. 907-908.

²⁵ *Ilustração Portuguesa*, n.º 274, 22 de maio de 1911, p. 649.

²⁶ *Brasil – Portugal*, n.º 296, 16 de maio de 1911, p. 114.

puderam apreciar uma parada agrícola com os campinos vestidos a rigor, os carros alegóricos com alfaias agrícolas, ranchos de ceifeiras, etc. Em Évora, a visita dos congressistas foi encarada como uma oportunidade importante de projetar a cidade, a sua riqueza patrimonial e os seus recursos turísticos, não apenas a nível nacional, mas também a nível internacional. O programa da receção incluía, para além de uma receção oficial na Câmara Municipal e de um almoço oferecido pela edilidade, uma exposição de arte ornamental na Biblioteca, promovida por um grupo de senhoras, uma exposição de cortiças no Armazém Geral Agrícola e uma parada agrícola no Rossio de S. Brás, promovido pela Comissão Distrital da Agricultura. No dia 15 os congressistas visitaram Cascais, no dia 16 visitaram a vila de Sintra e o Palácio da Pena e, no dia 17, a Serra da Estrela. Já depois de terminado o Congresso foram organizadas visitas às principais cidades do norte²⁷.

As visitas realizadas pelos congressistas foram profusamente publicitadas pela imprensa portuguesa, que publicou notícias e várias fotografias.

2.5. As grandes conclusões e medidas resultantes do congresso

O resultado mais importante do Congresso de Turismo realizado em Lisboa foi sem dúvida a decisão de se criar uma repartição do Turismo, apresentada durante o congresso.

O Congresso foi também importante para o desenvolvimento dos transportes e das vias de comunicação em Portugal, pois se desde final do século XIX já era percebida de forma clara a ligação entre transportes e turismo esta percepção tornou-se mais clara com os congressos de Turismo organizados desde o início do século XX e nos quais se procurava estabelecer uma regulamentação para a circulação de automóveis nos diferentes países²⁸. Em dezembro de 1911, quando no Parlamento se apresentou a “*proposta de lei para [ratificação], da Convenção Internacional relativa á circulação de automóveis*” já assinada em Paris em 1909, o deputado Carlos Calixto expôs algumas considerações gerais sobre o assunto: para além de lamentar a desarticulação da rede viária portuguesa, que isolava entre si as diferentes regiões do país, sublinhava ainda a falta de estradas que “*de penetração*”, entre Portugal e o resto da Península Ibérica, indispensáveis para a abertura do país ao fluxo dos “*excursionistas*” europeus²⁹.

A organização do Congresso de Turismo em Portugal foi um incentivo ao desenvolvimento da rede viária. A previsão de que vários automobilistas estrangeiros

²⁷ *IVe Congrès International de Tourisme. Compte-Rendue Général*, Lisbonne 12-19 Mai 1911, Lisboa, Tip Universelle, 1912, p. 13.

²⁸ O Regulamento sobre a Circulação de Automóveis foi aprovado em 1901. O aumento de circulação automóvel que se registou nos primeiros anos do século XX nos diferentes países determinou a organização, em 1909, da 1.ª Conferência Internacional de Automobilismo que teve lugar em Paris e na qual foi aprovada uma Convenção Internacional sobre a circulação Automóvel que veio depois a ser ratificada pelos principais países europeus.

²⁹ *Diário da Câmara dos Deputados*, sessão n.º 2, 21 de dezembro de 1911, pp. 21-24.

viriam a este congresso foi motivo para que se procedesse a várias reparações nas estradas existentes no país e se concluíssem as obras de outras³⁰. Este facto foi noticiado pela SPP que, entre outras notícias, referiu que “consta que para a inauguração do Congresso já estará concluída a estrada que ligue o Alentejo ao Algarve, podendo assim os automobilistas visitar também estas duas províncias.”³¹. Para melhorar as condições de circulação de automóveis no país, durante o Congresso de Turismo de 1911 foi de novo reforçado o desejo de que, em Portugal, “*todos os sinais avisadores de obstáculos nas estradas [fossem] tanto quanto possível idênticos em todos os países*” e que fosse pintada uma faixa vermelha transversal sobre a tabuleta dos sinais de obstáculo já colocados. Na sequência deste Congresso, em julho desse ano foi aprovado o Regulamento sobre a Circulação de Automóveis³².

Como se disse, a questão da circulação de pessoas em comboio e automóvel assumiu grande importância e o Congresso emitiu vários votos ligados com esta questão: que os *Congrès de la Route* passassem a ter em maior conta as necessidades de circulação de automóveis, nomeadamente pelo melhoramento do pavimento das estradas existentes e pela construção de novas; que os delegados francês e espanhol tomassem medidas para que os seus governos reconhecessem os certificados do Automóvel Club Português; a solicitação aos governos português e espanhol para concordarem com a adoção da tarifa comum na União Internacional de Caminhos de Ferro; a criação de um comboio direto entre Lisboa, Barcelona e Marselha, assim como as ligações entre o comboio do sudeste francês e a fronteira espanhola; o estabelecimento de tarifas que facilitassem o transporte dos automóveis daqueles que faziam turismo; facilidades nas viagens de barco para incentivar as ligações com a América latina e as ligações entre as linhas ferroviárias e as cidades portuárias; a melhoria dos transportes; a criação de um organismo oficial de turismo em todos os países federados, como o que já existia em França e o que ia ser criado em Portugal.

Durante o congresso foi também criada uma “*Federação franco-hispano-portuguesa de sindicatos de iniciativa e de propaganda*” cujos estatutos foram estabelecidos na altura, e determinou-se que o V Congresso Internacional de Turismo teria lugar em Madrid³³.

³⁰ *Boletim da SPP*, 5.º Ano, n.º 6, junho de 1911, p. 57

³¹ *Idem*, 5.º Ano, n.º 1, janeiro de 1911, p. 7

³² *Diário do Governo*, n.º 140 de 13 de julho de 1911

³³ *Conclusions votées au IV^{ème} Congrès International de Tourisme : Lisbonne 1911*, Lisboa, Tip Universal, 1911, p. 11

Considerações finais

Segundo Mendonça e Costa, com a criação de uma Repartição de Turismo “*A missão da “Propaganda” passa, pois, para uma repartição oficial, e a Sociedade deixa de ter razão de existir. Morrerá, mas morrerá coberta de gloria*”³⁴. Enganou-se, no entanto, Mendonça e Costa e, apesar da criação da repartição e conselho de turismo no âmbito governamental, continuou a haver espaço para a atuação da Sociedade Propaganda de Portugal. Nos anos que se seguiram esta continuou a publicar o seu Boletim, editou guias de várias localidades portuguesas, alguns dos quais traduzidos para outras línguas, promoveu excursões e multiplicou a sua ação em prol do desenvolvimento do turismo.

O reconhecimento da importância do turismo e das estruturas incentivadoras do mesmo deu origem à Federação franco-hispano-portuguesa de sindicatos de iniciativa e de propaganda. Por outro lado, o interesse crescente pelo turismo e a realização do congresso de 1911 tiveram, como vimos atrás, incidências diretas sobre a questão do desenvolvimento dos transportes e da criação de infraestruturas destinadas a receber condignamente aqueles que visitavam Portugal.

³⁴ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de maio de 1911.