

CAMINHOS-DE-FERRO E TURISMO EM PORTUGAL (FINAL DO SÉCULO XIX E PRIMEIRAS DÉCADAS DO SÉCULO XX)

Ana Cardoso de Matos
Elói Figueiredo Ribeiro
Maria Ana Bernardo
CIDEHUS – Universidade de Évora

O acesso à viagem “de turismo” – para conhecimento, lazer, ou mesmo para fins terapêuticos – que era, no início do séc. XVIII¹, exclusivo da aristocracia, alargou-se no século XIX à burguesia enriquecida abrangendo gradualmente estratos mais alargados da população².

A maior facilidade em viajar esteve directamente associada ao desenvolvimento dos transportes, nomeadamente dos caminhos-de-ferro³. De facto a construção da rede de caminhos-de-ferro nos principais países europeus 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 lado, porque os locais que passaram a ser considerados como destino dos turistas passaram a estar condicionados pela própria rede de caminhos-de-ferro. Além disso, os turistas que utilizavam este meio de transporte estavam, aliás como os outros utentes, obrigados a cumprir horários e regras pré-estabelecidas⁴.

¹ Sobre o Grand Tour e o desenvolvimento do turismo veja-se BOYER, Marc, *Histoire du tourisme de masse*, Paris, PUF, 1999 e BOYER, Marc, *Histoire de l'invention du tourisme XVIe XIXe siècles : origine et développement du tourisme dans le Sud-Ouest de la France*. La Tour d'Aigues : L'Aube, 2000

² A viagem do século XIX assumiu aspectos mais diversificados e nesta altura as viagens que foram realizadas vão desde as viagens dos emigrantes, às viagens de “estudo” realizadas por técnicos ou engenheiros, às viagens realizadas pelos exploradores fora da Europa, até às viagens de lazer e turismo. Sobre os vários tipos de viagens e perspectivas de análise que têm sido tratadas veja-se VENAYRE, Sylvain, “Présentation. Pour une histoire culturelle du voyage au XIXe siècle», *Sociétés & Représentations* 2006/1, N° 21, p. 5-21. Sobre as viagens dos engenheiros portugueses veja-se MATOS, Ana Cardoso de, e DIOGO, Maria Paula, “Bringing it all back home: Portuguese engineers and their travels of learning (1850-1900)”, *HOST – Journal of History of Science and Technology*, Vol.1, Summer 2007 [<http://www.johost.eu/?oid=8&act=&area=6&ri=2&tid=1>].

³ Podemos por isso dizer que as alterações verificadas no turismo foram também determinadas pelo desenvolvimento tecnológico e industrial que permitiu o surgimento e generalização de novos meios de transporte. Como Catherine Bertho Lavenir refere, «les voyages changent comme changent les techniques», LAVENIR, Catherine Bertho, *La roue et le stylo : comment nous sommes devenus touristes*. Paris : Editions Odile Jacob, 1999, p. 9.

⁴ VERGEADE-WILLIOT, Marie-Suzanne, Le tourisme ferroviaire ou le temps imposé, paper presented on session 4 - Construction et affirmation d'une industrie touristique aux XIXe - XXe siècles - technologies, politique et économie: Perspectives internationales of the XIII Congress of International Association of Economic History, 2002.

[www.eh.net/XIIICongress/cd/papers/4Vergeade-Williot276.pdf]

No entanto, se a ligação entre o desenvolvimento do turismo e os meios de transporte tem sido um dos aspectos analisados pelos historiadores que se debruçam sobre esta temática⁵, a abordagem a este tema tem sido muito diversificada considerando como aspectos: a tecnologia, que analisa as infra-estruturas que permitiram o desenvolvimento desta actividade; a política que analisa o papel dos poderes públicos no desenvolvimento do turismo; a economia que se debruça sobre o papel do turismo na economia; e as representações da indústria do turismo na opinião pública⁶.

A construção da rede de caminhos de ferro em Portugal e as novas possibilidades de viajar.

Embora em Portugal se tenha constituído em 1844 uma Companhia das Obras Públicas de Portugal, que tinha como um dos seus objectivos principais promover os estudos para a construção do caminho de ferro, foi preciso esperar por 1852 para que se criasse em Londres a Companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro de Portugal que nesse mesmo ano assinou com o governo português o termo de concessão provisória para a construção do caminho de ferro de Lisboa a Santarém e à fronteira.

Quatro anos depois concluiu-se o primeiro troço de linha-férrea ligava Lisboa ao Carregado, mas só em 1863 ficou concluída a totalidade desta via de caminho-de-ferro que ligava Lisboa à fronteira. Entretanto foram construídos alguns troços da linha do norte. Em 1868 foi inaugurado o serviço directo entre Lisboa e Madrid para passageiros de 1ª classe e iniciou-se o serviço ferroviário entre Lisboa e Vigo.

Apesar das dificuldades técnicas e financeiras⁷ na implantação da rede ferroviária nos anos seguintes o caminho-de-ferro foi estendendo os seus ramais pelo país, ainda que com fraca densidade das e servindo apenas os principais centros urbanos. No final de 1907 as vias-férreas do país elevavam-se a 2.388 quilómetros de via larga e 365 quilómetros de via estreita⁸.

A construção da rede de caminhos-de-ferro Portugal alterou de forma significativa a mobilidade da população no interior do país, permitindo percorrer maiores distâncias em menor tempo.

A circulação de pessoas e bens nas vias-férreas portuguesas exigiu a construção de estações, para o embarque de pessoas e bens nos comboios. Estas estações, que na

⁵ Como aliás pelos historiadores da economia quando estudam o caminho de ferro CARON, François, *Histoire des chemins de fer en France*, 2 t., Paris, Fayard, 2005.

⁶ A diversidade de abordagens é visível em obras como TISSOT, Laurent (dir), *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.

⁷ Que obrigam a recorrer a técnicos e capitais estrangeiros. Sobre o assunto ver SOUSA, Magda Pinheiro de, *Chemins de fer, structure financière de l'état et dépendance extérieure au Portugal (1850-1890)* /Paris, 1986. [Texto policopiado] ?

⁸ J. Fernando de SOUSA, "Caminhos de ferro" in *Notas sobre Portugal*, vol. I. Lisboa: Imprensa Nacional, 1908, p. 764.

maioria dos casos foram edificadas de acordo com as mais recentes técnicas de construção, eram consideradas como portas das cidades⁹ e, por isso, deveriam inspirar-se “nos bons princípios da arte arquitectónica”, contribuindo, “tal como os templos, para a educação do gosto do povo”.¹⁰

As ligações diversificadas entre caminhos de ferro e turismo

Desde bastante cedo que os homens ligados ao caminhos de ferro tiveram a noção de que o turismo poderia ser uma forma de contribuir para o aumento da circulação de pessoas através deste meio de transporte.

Não é por caso que na revista *Gazeta dos Caminhos de Ferro*¹¹ fundada em 1888 com o objectivo de ser “um jornal técnico, bem informado e sério, que possa ombrear com as publicações estrangeiras de igual índole”¹². (...) *acompanharemos o mundo científico nos seus progressos, divulgando os mais interessantes.*¹³, o turismo foi um dos temas que teve mais destaque.

Desde o seu primeiro número que surgem vários artigos ligados com as viagens: *notas de viagem, viagens em terra alheia, Propaganda de Portugal, viagens no paíz, excursões no paíz, página artística, páginas de turismo, Portugal turístico*¹⁴, *o paíz de turismo, crónicas de viagem*, em vários artigos soltos, cuja denominação continha as palavras viagem ou turismo, hotelaria, excursionismo. Ainda num apelo à viagem A *Gazeta* publicava artigos sobre as linhas de interesse turístico, descrevendo paisagens, monumentos ou aspectos etnográficos¹⁵. Na *Gazeta* foram também retratadas estâncias termais e balneares.

A importância que o turismo assumiu na *Gazeta dos Caminhos de Ferro* não se explica em grande parte pelo facto do seu fundador e director - Leonildo de Mendonça e Costa -, ter sido um dos homens que mais viajou entre o final do século XIX e o início do século XX. Para ele viajar era como doença, um vício que se iniciava com o desejo de

⁹ CIVERA, Inmaculada Aguilar *Historia de las estaciones, arquitectura ferroviaria en Valencia*, Diputació Provincial de València ([València]), 1984.

¹⁰ AZOLA Y MINONDO. Pablo de, *El arte industrial en España : la estetica en las obras publicas: Año 1892*. Madrid : Editorial Castalia, 2000, p. 346

¹¹ RIBEIRO, Elói de Figueiredo, “A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e a Promoção do Turismo em Portugal (1888-1940)”, tese de mestrado, Évora, 2006.

¹² Desde 1842 que França possuía o *Journal des Chemins de Fer*. Em Espanha surgiu em 1852 a revista *Los ferro-carriles* (1852-1853) e em 1856 foi fundada *Gaceta de los Caminos de Hierro*, que em Maio de 1869 se passou a designar *A Gaceta de los Caminos de Hierro. Gás, Banco 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*.

¹³ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 361 de 1/01/190, p.1.

¹⁴ Páginas duplas de fotografias de diversos locais de Portugal continental e insular, retratando o património cultural e paisagístico.

¹⁵ Ver *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 470 de 16 de Julho de 1907 *A linha do Corgo* (Vila Real a Pedras Salgadas).

viajar até Madrid, depois Paris, depois Londres sem nunca ficar saciado¹⁶ e assemelhando-se uma “doença”, cujo tratamento seria da responsabilidade dos “médicos” especialistas como Cook, Lobin e outros agentes de viagem, e os “hospitais” os comboios expresso e os paquetes.

Mendonça e Costa foi também autor do *Manual do Viajante em Portugal: com itinerarios da viagem em todo o paiz e para Madrid, Paris, Vigo, Sant'Iago, Salamanca, Badajoz e Sevilha*, publicado em 1907 pela *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Este guia de que se publicaram várias edições tinha um formato de bolso¹⁷, seguia o modelo dos guias de *Baedeker*¹⁸.

O gosto pelas viagens que sempre animou Mendonça e Costa e o seu interesse em promover o turismo em Portugal fizeram com que fosse o principal promotor da fundação da *Sociedade Propaganda de Portugal*, criada em 1906. As várias viagens que fizera pelo estrangeiro e que lhe permitiram contactar com as iniciativas que nos vários países se iam desenvolvendo em prol do turismo, foram o germen de tal ideia que, em 1899, expressou numa carta que dirigiu a Alfredo da Cunha, director do *Diário de Notícias*¹⁹.

Os objectivos da *Sociedade Propaganda de Portugal*²⁰, também designada como o *Touring Club de Portugal* eram “promover, pela sua acção própria, pela intervenção junto dos poderes públicos e administrações locais, pela colaboração com este e com todas as forças vivas da nação, e pelas relações internacionais que possa estabelecer, o desenvolvimento intelectual, moral e material do país e, principalmente, esforçar-se por que ele seja visitado e amado por nacionais e estrangeiros”²¹. Esta Sociedade, de que

¹⁶ Como dizia em 1903 “Viajar com certa assiduidade por muitos países da Europa, produz o efeito que, á maneira do vicio, ataca todos os colleccionadores das raridades.” *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 373 de 1/7/1903, p. 349

¹⁷ 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” in In Gilles CHABAUD et alii. *Les Guides Imprimés du XVI au XX Siècle : villes, paysages, voyages*. Paris : Ed. Belin, 2000.

Sobre a importância dos guias para a visita a cidades veja-se, entre outros, TISSOT, Laurent, “Lausanne dans les guides de voyage anglais au XIXe siècle” *MÉMOIRE VIVE* 1995
[<http://www.lausanne.ch/DataDir/LinkedDocs/ObjDir/8703.pdf>]

¹⁸ Karl Baedeker inicia a publicação de guias em 1832 e rapidamente estes tem uma grande divulgação nos vários países.

¹⁹ PINA, Paulo, *O Turismo no século XX*, Lisboa, Lucidus, 1988, p.13-14.

²⁰ Em Dezembro de 1906, o número de sócios elevava-se a 2.175 (1.054 sócios fundadores e 1.121 outros sócios). Nos anos seguintes verificou-se um aumento dos mesmos, e se o número de sócios da organização portuguesa ficava bastante aquém do número de sócios dos outros Touring Club europeus, ele não deixa de ser significativo em função da dimensão do país. Sobre o assunto veja-se MATOS, Ana Cardoso de, e SANTOS, Maria Luísa, “Os Guias de Turismo e a emergência do turismo contemporâneo em Portugal (dos finais do século XIX às primeiras décadas do século XX)”, *Scripta Nova*. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 15 de junio de 2004, vol. VIII, núm. 167.

²¹ *Estatutos da Sociedade de Propaganda de Portugal*. Lisboa, 1906.

eram sócios vários engenheiros ligados quer ao caminho-de-ferro, quer aos primeiros automóveis que existiram no país, tinha consciência de que o desenvolvimento do turismo no país estava directamente dependente do desenvolvimento das vias e meios de comunicação²². Assim, entre as várias comissões que se criaram na *Sociedade Propaganda de Portugal* contaram-se a dos Transportes terrestres e a dos Transportes marítimos.

O interesse das Companhias de Caminhos-de-ferro na organização de uma sociedade que promovesse o desenvolvimento do turismo em Portugal é demonstrado pela participação que os directores destas empresas tiveram nesta Sociedade. Em 1906 o engenheiro André Leproux, director da Companhia Real dos Caminhos de Ferro, foi nomeado vice-presidente e António Carrasco Bossa, engenheiro desta mesma empresa, foi escolhido como vogal da direcção²³. Entre os sócios fundadores da *Sociedade Propaganda de Portugal* contou-se ainda o engenheiro José Fernando de Souza²⁴ que esteve ligado aos caminhos de ferro²⁵ e que foi o primeiro presidente da direcção desta instituição, sendo mais tarde presidente honorário da mesma.

Uma das preocupações da Sociedade era a articulação entre os vários transportes, nomeadamente entre os barcos que chegavam ao porto de Lisboa e os caminhos-de-ferro. Com esse objectivo procurou estabelecer, desde 1906, um comboio *Sud-Express* que partisse de Lisboa às quintas-feiras depois da chegada dos paquetes da América. Na sequência das suas diligências em 21 de Junho desse ano iniciou-se este comboio que ficou designado como *Sud-America-Express*²⁶.

As estratégias seguidas pelas Companhias de Caminho de Ferro para promover o turismo.

Sendo a construção das redes de caminho-de-ferro um investimento que exigia elevados capitais, uma das preocupações das empresas que exploravam este meio de transporte era a obtenção de economias de escala que lhe permitissem ter a retribuição do capital investido. Para isso, tornava-se necessária uma utilização mais intensa e diversificada

²² MATOS, Ana Cardoso, SANTOS, Maria Luísa F.N. dos, BERNARDO, Maria Ana, “Tourism and transport in Portugal from the end of the 19th century to the beginning of the 20th century”, paper apresentado no Fourth Annual Conference of the International Association for the History of Transport, Traffic & Mobility, Paris 2006.

²³ Idem.

²⁴ Membro da Associação dos engenheiros Civis Portugueses este engenheiro foi por duas vezes presidente desta Associação.

²⁵ Foi adjunto da Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, 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 Ferroviária. 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 fronteiro da Conferência económica luso-espanhola.

²⁶ *Boletim da Sociedade de Propaganda de Portugal*, nº1, Julho de 1907, p.12.

deste meio de transporte e, por essa razão, 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 turistas²⁷.

Com idênticos objectivos as Companhias portuguesas de caminho de ferro tomaram também uma série de iniciativas: publicaram guias de viagem, puseram em prática as tarifas especiais, nomeadamente as praticadas durante os meses de “banhos de mar e águas termais”, e organizaram viagens por altura de acontecimentos particulares, como as exposições, os congressos ou as feiras, ou para destinos que pela sua beleza ou monumentos poderiam atrair os turistas, ou ainda as viagens circulatorias²⁸.

De facto, os guias de viagem surgiram nas primeiras décadas do séc. XIX, ligados com o desenvolvimento dos caminhos-de-ferro e o carácter utilitário que assumiram determinou que incluíssem uma série de informações de ordem prática. Refiram-se, como exemplo, as indicações sobre as unidades hoteleiras existentes e a sua qualidade, o valor da moeda, a distância em relação a postos de correio, principais vias de ligação a outras localidades, meios de transporte disponíveis, etc.. Em Portugal, algumas das iniciativas de publicar guias estão também associadas aos caminhos de ferro.

Com o objectivo de facilitar e incentivar as viagens de comboio, em 1882 iniciou-se a publicação de *O Guia Oficial dos Caminhos de Ferro de Portugal*. Publicado quinzenalmente, este guia indicava, entre outras informações, a lista das estações e as tarifas. Nestas últimas incluíam-se as normais e as reduzidas que se praticavam durante a época estival nos percursos que tinham como destino as praias ou termas. As tarifas reduzidas eram também aplicadas noutras situações como era o caso de excursões organizadas.

Compreendendo a importância que para os viajantes tinha o conhecimento dos caminhos de ferro para quem visitava em viagem de turismo a Europa, Guilherme João Carlos Henriques publicou, em 1876, o *Novo Guia Luso-Brasileiro do Viajante na Europa*, no qual se indicavam “as novas estradas férreas e todas as recentes comunicações e confortos, que o caminhar incessante do progresso tinham estabelecido.”²⁹

²⁷ « 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*, ob. Cit.

²⁸ Viagens com vários itinerários propostos em Portugal, em Portugal e Espanha ou na Europa.

²⁹ HENRIQUES, Guilherme João Carlos, *Novo Guia Luso-Brasileiro do Viajante na Europa*, Editores-Ferreira, Lisboa & C.ª, Lisboa, 1876

No entanto, o preço da publicação das obras, principalmente aquelas que incluíam imagens, litografias ou gravuras, dificultava a sua edição. Como se referia em 1896 na *Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal e Hespanha*, “(...) para se publicar um livro ilustrado com um bom numero de gravuras, acompanhado de um mapa a cores, com uma capa luxuosa, é mister entre nós, despendere tão grande quantia, que qualquer recua ante esse gasto, e, se alguém o intenta com o único fim de propaganda, não faltará quem o classifique de extraordinário esbanjamento; contudo, considerava-se que à indústria dos caminhos de ferro, por exemplo, é grande a falta que faz a propaganda por meio de guias atraentes, bem cheios de vistas de edificios, cidades, panoramas e pontos interessante, de mapas a cores e tudo quanto pode servir para chamar o viajante e pôr este ou o expedidor de mercadorias ao facto das condições da exploração das linhas, do seu traçado, facilidades que ela oferece para todo o género de transportes, etc...”³⁰.

Com o objectivo de incentivar as viagens de turismo e lazer as Companhias de Caminhos de Ferros criaram uma série de tarifas reduzidas em função das épocas do ano, como por exemplo o verão, para determinados destinos, como as praias ou as termas. As várias tarifas eram publicadas no *Guia Oficial dos Caminhos de Ferro de Portugal* e na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. A primeira destas obras publicitava, através de um acordo estabelecido com as várias Companhias de Caminho de Ferro existentes no país, a lista das estações, as tarifas e as suas condições, normais e reduzidas (para as praias, termas, de excursão, colectivas, circulatórias, etc.). 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. Este Guia publicitava também outras publicações que poderiam ser úteis ao viajante como era o caso do *Manual do Viajante em Portugal*.

Embora o comboio não fosse um transporte elitista, dada a sua capacidade de transportar 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 mineraes*, 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.

³⁰ “O guia do Caminho de Ferro do Cabo”. *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. 4º Ano, n.º195, 16 de Fevereiro de 1896, p. 59.

Passageiros transportados em 1877 pelas linhas do Estado: Leste, Norte, Minho, Douro, Beira Alta, Porto à Póvoa e Guimarães (em %).

CLASSES	TOTAL DE PASSAGEIROS a)	SERVIÇO DE BANHOS b)
1ª	7 %	30,1 %
2ª	18 %	30,2 %
3ª	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 1ª classe eram em média 23% mais caros que os de 2ª classe e 55% mais caros que os de 3ª classe³¹, 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 nas suas linhas.

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. Para poder pôr em prática este tipo de bilhetes e procurando aproveitar o interesse crescente pelas praias em 1874 a Companhia Real de Caminhos de Ferro solicitou ao governo a aprovação de uma tarifa reduzida nos bilhetes diários de ida e volta entre a praia de Espinho e as cidades de Coimbra e Vila Nova de Gaia³².

Correspondendo ao crescimento da procura 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.

³¹ 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.

³² Esta medida é aprovada pela Portaria de 4 de Maio de 1874 que reduz o preço destes bilhetes em 20 %.

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.

A partir do início do século XX o número de bilhetes das viagens que tinham como destino as praias conhece uma tendência ascendente, embora corresponda a uma percentagem mínima do total de bilhetes vendidos. 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. Por vezes organizavam-se comboios especiais com destino às praias, como aconteceu, por exemplo em Setembro de 1893, altura em que foi anunciado na *Gazeta dos Caminhos de Ferro* que em determinados dias existiam “*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.*”³³.

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.

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%³⁴. 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.

³³ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 138 de 16 de Setembro de 1893, p.275.

³⁴ 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 nas receitas resultantes do tráfego de passageiros nas linhas do Sul e Sueste

Bilhetes	Anos			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* n° 627 de 1 de Fevereiro de 1914, p.34;Ano de 1913 - idem n° 650 de 16 de Janeiro de 1915, p.17; Ano de 1917 – idem n°756 de 16 de Junho de 1919, pp. 179 e 180.

As tarifas reduzidas eram também praticadas para grupos de excursionistas ou grupos de colegiais e seus professores³⁵. Quando se realizavam exposições no país ou no estrangeiro eram igualmente praticados preços reduzidos durante o período em que funcionavam esses eventos, chegando mesmo a organizar-se viagens especiais. Por exemplo, a Exposição Universal de Paris que despertou um grande interesse na sociedade portuguesa foi pretexto para se organizarem viagens de comboio a esta cidade. A viagem “A Paris por 5 libras”³⁶ correspondia ao pagamento da viagem de ida e volta a Paris em dias previamente estipulados que permitiam ao viajante permanecer 12 dias nesta cidade para visitar a exposição. Para a organização da viagem, a Companhia Real dos Caminhos-de-ferro Portugueses entrou em acordo com as Companhias congéneres espanhola e francesa³⁷.

Também com o intuito de incentivar as viagens, a partir do final da década de 1880 surgiram, por iniciativa da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, as viagens circulatorias em Portugal e no estrangeiro, nomeadamente em Espanha e França. Em 1889 iniciaram-se as viagens circulatorias no país, apresentando a Companhia três itinerários diferentes e em 1891 iniciaram-se as *Viagens Circulatorias em Portugal e Hespanha* 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 um destes itinerários tinha início e fim em Lisboa, contemplando a passagem por cidades portuguesas e espanholas, como era o caso de Madrid fazia, 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.³⁸

³⁵ Sobre os vários tipos de tarifas que eram utilizadas pelas Companhias de Caminho-de-ferro portuguesas veja-se RIBEIRO, Elói de Figueiredo, “A Gazeta dos Caminhos de Ferro e a Promoção do Turismo em Portugal (1888-1940)”, ob. Cit.

³⁶ *Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal e Hespanha* (GCFPH), 2º ano, n° 33, 21 de Junho de 1889, p. 133.

³⁷ GCFPH, 2º ano, n° 34, 1 de Julho de 1889, p. 150.

³⁸ GCFPH, n° 110 de 16 de Julho de 1892, p.209.

A divulgação deste tipo de viagens era feita em várias publicações, como era o caso do *Guia Portátil do Viajante em Portugal e itinerarios das viagens circulatorias em Hespanha e França*, editado em 1886.

A partir de 1887 a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, criou uma tarifa especial, a preços reduzidos, de bilhetes de ida e volta destinada as excursões realizadas por grupos colegiais e seus professores³⁹. Esta tarifa era valida durante as férias escolares, fins de semana e feriados. Os bilhetes eram de 2ª ou 3ª classe e os comboios partiam de Lisboa para qualquer dos seguintes destinos: Olivais, Sacavém, Alhandra, Vila Franca, Sintra, Mafra, Santarém, Torres Vedras, Barquinha, Abrantes, Caldas da Rainha, Valado, Figueira da Foz, Coimbra, Pampilhosa, Aveiro, Gaia e Porto. Ou então, partiam do Porto para as seguintes localidades: Granja, Espinho, Aveiro, Pampilhosa, Coimbra, Figueira da Foz, Santarém, Valado, Caldas da Rainha, Torres Vedras, Mafra, Sintra, Abrantes, Barquinha e Lisboa.

Contudo, apesar desta iniciativa nos meses seguintes não realizaram muitas excursões o que levou a que num artigo publicado em Março de 1890 se referisse que “*O que é para lastimar é que esta tarifa, uma das mais uteis porque tem por fim immediato, promover a instrução e a hygiene da mocidade, quasi que, até hoje não tenha sido aproveitada, (...)*”⁴⁰.

Após a inauguração da linha da Beira Baixa, em 1891, a companhia que a explorava, a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses decidiu organizar comboios especiais com bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, para visitar as cidades de Castelo Branco e Covilhã⁴¹. Em 1897 também a Companhia Real dos Caminhos de Ferro organizou, com a designação de *Viagens de Recreio*, viagens de ida e volta com destino à Figueira da Foz.⁴²

A partir de pelo menos 1896 as Companhias apoiavam também as excursões organizadas 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, higienicas e agradáveis.*”⁴³.

Como exemplo de associações que organizaram as referidas excursões, podemos referir os Bombeiros de Lisboa, a Academia dos Estudos Livres, a 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

³⁹ Anexo ao nº 53 de 1 de Março de 1890 da GCFPH. Refira-se que esta tarifa vigorava desde Junho de 1887.

³⁹ GCFPH, nº 54 de 16 de Março de 1890. p.84.

⁴⁰ Idem.

⁴¹ GCFPH, nº 89 de 3 de Setembro de 1891, p.267.

⁴² GCFPH, nº 234 de 16 de Setembro de 1897, p.275.

⁴³ GCFPH, nº 253 de 1 de Julho de 1898, p.196.

de Julho e Agosto, e os destinos eram as Caldas da Rainha, a Figueira da Foz, o Porto, Sintra e Santarém.

Em 1892 as várias companhias de caminho de ferro existentes no país - Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, Caminhos de Ferro Minho e Douro, Companhia de Caminhos de Ferro da Beira Alta, Companhia de Caminhos de Ferro do Porto à Póvoa e Famalicão, Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro e Companhia das Docas do Porto e Caminhos de Ferro Peninsulares - , apresentaram uma tarifa combinada de bilhetes de excursão em que os itinerários eram escolhidos pelos passageiros sendo o preço baseado na quilometragem efectuada.

Em 1906 as Companhias de caminhos-de-ferro propuseram um novo tipo de bilhetes - os bilhetes quilométricos – em que o utente pagava pelos quilómetros percorridos, independentemente do destino da sua viagem. No anúncio da venda deste tipo de bilhete referia-se que o mesmo “dá ao passageiro a mais ampla liberdade, podendo utiliza-lo na direcção que melhor entender, sem ter que se obrigar a um determinado itinerário”⁴⁴.

No ano seguinte foram divulgados na gazeta os bilhetes quilométricos para viagens em Espanha, resultado da combinação da Gazeta com as linhas espanholas, sendo a sua venda em Portugal efectuada nos escritórios da revista. Estes bilhetes permitiam viajar a baixo custo pelas linhas espanholas aderentes ao acordo, indistintamente e sem prévia marcação de itinerário⁴⁵.

Com a introdução dos bilhetes quilométricos os viajantes deixaram de estar condicionados a itinerários previamente definidos, conquistando a liberdade de em qualquer momento poderem modificar a sua viagem.

Em 1909 surge outra tarifa especial, a dos *Bilhetes de Excursão* para viagens em Portugal e em que os passageiros podiam escolher os itinerários⁴⁶. Tratava-se de um serviço combinado resultante de acordo estabelecido entre as várias companhias nacionais - Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, Caminhos de Ferro do Minho e Douro, Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, Companhia dos Caminhos de Ferro do Porto à Póvoa e Famalicão e Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro.

Em Setembro deste mesmo ano entrou em vigor uma tarifa internacional para excursões de grupo em comboios especiais, entre França e Portugal: de Paris e Bordéus para Lisboa e Porto e vice-versa. Esta tarifa resultou de um acordo entre as companhias portuguesas, francesas e espanholas.

⁴⁴GCFPH, n° 436, 16 de Fevereiro de 1906, p. 62.

⁴⁵GCFPH, n° 480 de 16 de Dezembro de 1907, XI.

⁴⁶GCFPH, em anexo ao n° 515 de 1 de Junho de 1909.

A partir de 1915 é notória a existência de poucas iniciativas de promoção às viagens, o que se justifica pela situação de conflito militar que se vivia na altura. Mantêm-se somente os bilhetes especiais nas temporadas de banhos, festas e romarias e algumas excursões. Só em 1932 voltou a surgir uma iniciativa digna de registo. Nesta altura, à semelhança do que se fazia no estrangeiro, nomeadamente em Inglaterra e nos Estados Unidos da América, de onde esta iniciativa «*Comboios Mistério*» era originária, a Companhia Portuguesa dos Caminhos de Ferro, 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 dos Caminhos de Ferro*, 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.*”⁴⁷.

O embelezamento das estações como forma de promoção da viagem

A partir do momento em que o caminho-de-ferro se tornou um importante meio de comunicação as estações de caminho-de-ferro passaram a ser locais de circulação constante de viajantes. Daí que tenha havido uma grande preocupação com a sua construção, utilizando-se, na maior parte dos casos, as mais modernas tecnologias quer ao nível dos materiais, como o ferro, quer ao nível da iluminação com recurso à electricidade⁴⁸.

Servindo de ponto de chegada e partida de um meio de transporte de dimensões até então desconhecidas, que mobilizava pessoas e bens grande número, as estações foram grandes obras públicas, assumindo-se mesmo como o exemplo mais característico da arquitectura industrial⁴⁹. No século XIX as estações de caminho de ferro foram a imagem mais visível dos novos programas arquitecturais e das técnicas utilizadas na altura⁵⁰. Estes edifícios foram, assim, espaços de experimentação para arquitectos e engenheiros⁵¹.

⁴⁷ GCFPH, nº 1069 de 1 de Julho de 1932, p.304.

⁴⁸ Sobre o embelezamento das estações como forma de promover o turismo veja-se MATOS, Ana Cardoso de, e BERNARDO, Maria Ana, “The Allure of Travel: tourism and Railways in Portugal (1880 – 1940)”, paper apresentado no *Congress Things that Move: the Material World of Tourism and Travel*, Leeds, UK, 2007.

⁴⁹ Como refere Loyer, “Bien plus que l’usine, la gare est symbole de l’architecture industrielle – pour deux raisons: c’est le lieu d’exhibition des machines auprès du grand public, c’est aussi celui où, tout naturellement les matériaux produits par l’industrie on le plus tôt trouvé la place ». LOYER, François, *Le siècle de l’Industrie*, Paris, Skira, 1983, p.58.

⁵⁰ LEMOINE, Bertrand, *L’Architecture du Fer*, Paris, Ed, Champs Vallon, 1986, p.143

⁵¹ A sua «double function – reception hall “in the front” and passing-through halls “in the back” – resulted in many cases in the kind of typical representative form exhibits by polarized disciplines of construction of that time: “Architects” – mostly from the Beaux – Arts school – built the front sites, “Ingénieurs centraux” constructed the industrial halls above the tracks”. PFAMMATTER Ulrich, *The Making of the Modern Architect and Engineer*, Birkhäuser – Publishers for Architecture, Basel, 2000, p.110

As estações eram um primeiro ponto de contacto dos turistas estrangeiros com o país que tinham escolhido como destino de viagem. Daí que as instituições promotoras do turismo sempre se tenham preocupado com o estado em que se encontravam as estações, quer do ponto de vista do asseio, quer do ponto da eficiência dos serviços e da simpatia dos empregados que aí trabalhavam. Assim, desde a sua fundação a *Sociedade Propaganda de Portugal* desenvolveu diligências junto das administrações das linhas férreas portuguesas “para que as estações fronteiriças sejam postas em condições de deixar as melhores impressões aos estrangeiros que por elas transitam, para o que muito deve concorrer, além das facilidades em matéria aduaneira e de outras fiscalizações, o aspecto da própria estação, tanto pelo que diz respeito à questão de asseio e higiene, boa e metódica organização dos diversos serviços, afabilidade de trato dos respectivos empregados, etc, etc”⁵².

Com o objectivo de embelezar as estações as suas paredes foram decoradas com painéis artísticos em azulejo e o ajardinamento dos espaços circundantes. A decoração da estação de S. Bento no Porto, é um dos exemplos do que se disse. Data de 1905⁵³ a ideia de utilizar azulejos na decoração da estação, mas esta decoração só se tornou efectiva em 1915, altura em que foi instalado 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, em Lisboa. Do mesmo artista, são ainda os painéis de outras estações como a de Évora, Castelo de Vide, Marvão e Beja⁵⁴. 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..⁵⁵

Conclusão

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

⁵² *Boletim da Sociedade de Propaganda de Portugal*, Ano 13, nº 5, Set/Out 1919, p.89.

⁵³ GCFPH, nº 653 de 1 de Março de 1915, p.66

⁵⁴ Veja-se *Azulejos nas estações de caminho-de-ferro. Distrito de Portalegre*, s/l, 1999.

⁵⁵ 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.

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. 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.

Bibliografia

AZOLA Y MINONDO. Pablo de, *El arte industrial en España : la estetica en las obras publicas: Año 1892*. Madrid : Editorial Castalia, 2000

BOYER, Marc, *Histoire de l'invention du tourisme XVIe XIXe siècles : origine et développement du tourisme dans le Sud-Ouest de la France*. La Tour d'Aigues : L'Aube, 2000

BOYER, Marc, *Histoire du tourisme de masse*, Paris, PUF, 1999

CARON, François, *Histoire des chemins de fer en France*, 2 t., Paris, Fayard, 2005.

CIVERA, Inmaculada Aguilar *Historia de las estaciones, arquitectura ferroviaria en Valencia*, Diputació Provincial de València ([València]), 1984.

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

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

LEMOINE, Bertrand, *L'Architecture du Fer*, Paris, Ed, Champs Vallon, 1986

LOYER, François, *Le siècle de l'Industrie*, Paris, Skira, 1983

MATOS, Ana Cardoso de, e BERNARDO, Maria Ana, “The Allure of Travel: tourism and Railways in Portugal (1880 – 1940)”, paper apresentado no *Congress Things that Move: the Material World of Tourism and Travel*, Leeds, UK, 2007.

MATOS, Ana Cardoso de, e DIOGO, Maria Paula, “Bringing it all back home: Portuguese engineers and their travels of learning (1850-1900)”, HOST – *Journal of History of Science and Technology*, Vol.1, Summer 2007
[<http://www.johost.eu/?oid=8&act=&area=6&ri=2&itid=1>].

MATOS, Ana Cardoso de, e SANTOS, Maria Luísa, “Os Guias de Turismo e a emergência do turismo contemporâneo em Portugal (dos finais do século XIX às primeiras décadas do século XX)”, *Scripta Nova*. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 15 de junio de 2004, vol. VIII, núm. 167.

MATOS, Ana Cardoso, SANTOS, Maria Luísa F.N. dos, BERNARDO, Maria Ana, “Tourism and transport in Portugal from the end of the 19th century to the beginning of the 20th century” paper apresentado no Fourth Annual Conference of the International Association for the History of Transport, Traffic & Mobility, Paris 2006.

PFAMMATTER Ulrich, *The Making of the Modern Architect and Engineer*, Birkhäuser – Publishers for Architecture, Basel, 2000

PINA, Paulo, *O Turismo no século XX*, Lisboa, Lucidus, 1988

RIBEIRO, Elói de Figueiredo, “A Gazeta dos Caminhos de Ferro e a Promoção do Turismo em Portugal (1888-1940)”, tese de mestrado, Évora, 2006.

Sobre a importância dos guias para a visita a cidades veja-se, entre outros, TISSOT, Laurent, “Lausanne dans les guides de voyage anglais au XIX^e siècle” *MÉMOIRE VIVE* 1995 [<http://www.lausanne.ch/DataDir/LinkedDocsObjDir/8703.pdf>]

SOUSA, Magda Pinheiro de, *Chemins de fer, structure financière de l'état et dépendance extérieure au Portugal (1850-1890)* /Paris, 1986. [Texto policopiado] ?

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

VENAYRE, Sylvain, “Présentation. Pour une histoire culturelle du voyage au XIX^e siècle », *Sociétés & Représentations* 2006/1, N° 21, p. 5-21

VERGEADE-WILLIOT, Marie-Suzanne, Le tourisme ferroviaire ou le temps imposé, paper presented on session 4 - Construction et affirmation d'une industrie touristique aux XIX^e - XX^e siècles-technologies, politique et économie: Perspectives internationales of the XIII Congress of International Association of Economic History, 2002.[www.eh.net/XIIICongress/cd/papers/4Vergeade-Williot276.pdf]