



*Literatura, viagens e turismo cultural
no Brasil, em França e em Portugal*

Maria Alexandre Lousada & Vitor Ambrósio

Editores

Lisboa, 2017

© CEG-IGOT-ULisboa, 2017

Esta publicação é de acesso livre no Repositório da Universidade de Lisboa:
<http://repositorio.ul.pt/>

Título

Literatura, viagens e turismo cultural no Brasil, em França e em Portugal

Editores

Maria Alexandre Lousada (CEG/IGOT e CH/FL, ULisboa)
Vitor Ambrósio (ESHTE)

Citação

Lousada, Maria Alexandre & Ambrósio, Vitor (Eds.). (2017). *Literatura, viagens e turismo cultural no Brasil, em França e em Portugal*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos, Instituto de Geografia e Ordenamento do Território, Universidade de Lisboa.

Nota

Os conteúdos dos capítulos deste livro são da inteira responsabilidade dos seus autores.

Os capítulos incluídos neste livro foram submetidos à revisão científica de: **Alves, Ida** - IL NEPA UFF / CNPq – Brasil; **Ambrósio, Vitor** – ESHTE; **Baleiro, Rita** - ESGHT, UAlg; **Chaves, Vania Pinheiro** - CLEPUL-FLUL; **Feitosa, Márcia** - UFMA/Brasil; **Figueiredo, Carmem** - UERJ,RJ, Brasil; **Kleiman, Olinda** - Sorbonne-Nouvelle – Paris 3; **Lncioni, Claudia** – Sorbonne Nouvelle, Crepal; **Quinteiro, Sílvia** - CEC/FLUL e ESGHT, UAlentejo; **Isilda** - ESHTE, IELT/UNL, SLESXIX/UBarcelona; **Lousada, Maria Alexandre** - CEG/IGOT e CH/FL, ULisboa; **Pog**; **Santos, Gilda** - UFRJ e RGPL; **Santos, Norberto** - CEGOT-Coimbra e DGT FLUC; **Santos, Ilda Mendes dos** - Sorbonne Nouvelle- Paris 3, CREPAL; **Sarmiento, João** - DGEO, UMinho e CEG/IGOT, ULisboa; **Simões, José Manuel** – CEG/IGOT, ULisboa; **Simões, Maria de Lourdes Netto** - ICER/DLA, UESC, Bahia- Brasil; **Umbelino, Jorge** – ESHTE e CEG/IGOT/ULisboa; **Vidal, Frédéric** - CRIA / ISCTE-IUL.

Editora

Centro de Estudos Geográficos, Instituto de Geografia e Ordenamento do Território,
Universidade de Lisboa (CEG-IGOT-ULisboa)

Formato

E-book, 656 páginas

Revisão de texto e execução gráfica

Márilisa Coelho

ISBN

978-972-636-247-0

Lisboa, 2017

Lisboa e a Sociedade Propaganda de Portugal – modernizar a cidade pelo turismo (1906-1911)

Pedro Cerdeira

*Universidade de Genebra, Departamento de História Geral/ Instituto de História Contemporânea,
Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa; pedro.cerdeira@unige.ch*

Resumo: Fundada em 1906, a Sociedade Propaganda de Portugal (SPP) foi uma associação que constituiu o primeiro organismo dedicado à promoção do turismo em Portugal, através de um vasto programa que combinava melhoramentos e propaganda. Este texto pretende analisar a forma como Lisboa foi incorporada no projecto turístico da SPP, sendo que os planos para a cidade estavam claramente filiados na ambição contemporânea de tornar Lisboa o “cais da Europa”. Verifica-se, assim, um desdobramento das preocupações para a capital portuguesa em três áreas: intensificação das ligações marítimas e ferroviárias, reforma dos serviços e urbanismo. Tudo de acordo com uma lógica de normalização de um padrão de gosto e qualidade – ou seja, de modernização do país, da qual o turismo se tornou o pretexto.

Palavras-chave: *Turismo, Sociedade Propaganda de Portugal, Lisboa*

Abstract: Founded in 1906, the Propaganda de Portugal Society (SPP) was an association which constituted the first ever body devoted to the promotion of tourism through a comprehensive programme that combined both improvements and propaganda. This text seeks to examine how Lisbon was incorporated into the SPP's touristic programme since the plans for the city were clearly based on the contemporaneous ambition of turning Lisbon into “Europe's Harbour”. Hence we can find concerns split into three specific areas regarding the Portuguese capital: intensification of sea and rail connections, services and urban planning, everything in accordance with a pattern of taste and quality normalization, meaning, the modernization of the country, in which tourism became a pretext.

Keywords: *Tourism, Propaganda de Portugal Society, Lisbon*

1. INTRODUÇÃO

Fundada em 1906, a Sociedade Propaganda de Portugal (SPP) foi uma associação que constituiu o primeiro organismo dedicado à promoção do turismo em Portugal, através de um programa que combinava melhoramentos e propaganda, tendo-se ocupado, de forma autónoma ou em colaboração com outras entidades (nomeadamente os poderes públicos), de transportes e acessibilidades, hotelaria, conservação de monumentos, entre outros, de forma a criar as condições para essa promoção¹.

¹ Jesus, 2014. A cronologia em apreço está relacionada com o espaço temporal estudado na nossa dissertação de mestrado. Até 1911, ano da criação da Repartição de Turismo tutelada pelo Ministério do Fomento do novo regime republicano, a SPP é o único organismo que se ocupa da promoção turística à escala nacional. Igualmente, como consequência do advento da República, os corpos dirigentes da SPP sofrerão uma primeira recomposição significativa

Fundada e sediada em Lisboa, a SPP fez da capital do reino o seu primeiro e principal campo de acção – até pelas dificuldades de implantação no resto de país – tentando tornar a cidade capaz de atrair os estrangeiros. Nesse sentido, é intenção deste texto analisar a forma como Lisboa foi incorporada no projecto turístico da SPP, sendo que os planos para a cidade estavam claramente filiados na ambição contemporânea de tornar Lisboa o “cais da Europa”.

Se a SPP é vista como pioneira no caso nacional, é importante assinalar que a sua fundação filia-se numa linhagem de agremiações que vinham surgindo no estrangeiro, sobretudo no espaço europeu, desde a criação do Touring Club britânico em 1875 (Porter, 2009), com particular fôlego a partir de 1890. Entre grupos excursionistas e sindicatos de iniciativa locais, a burguesia europeia e norte-americana criava organismos que colocava ao serviço da sua crescente apetência pela vilegiatura e pelo excursionismo. Com frequência associada a projectos de construção da identidade nacional, a actividade destes organismos passava pela apropriação do território e seu reordenamento em função do programa dos sócios. Assim, os Touring Clubs de França e da Bélgica puseram em marcha uma cruzada pelas estradas de forma a torná-las aptas à circulação de ciclistas e automobilistas (Bertho Lavenir, 1997), tal como incluíram entre as suas preocupações a protecção dos monumentos históricos, objecto das suas excursões.

A actividade de várias destas associações vinha sendo observada desde 1888 pelo homem por detrás da fundação da SPP – Leonildo Mendonça e Costa, funcionário superior dos caminhos-de-ferro e director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Em múltiplas deslocações, observava o que faziam diferentes associações para fomentar o turismo nos seus respectivos países, deixando disso testemunho na coluna “Notas de Viagem” que assinava no seu jornal (Jesus, 2014, p. 11-18). Mesmo já durante a existência da SPP, exemplos estrangeiros serão invocados pelos membros da associação, como foi o caso da política hoteleira do Touring Club de França.

No conjunto de espaços tomados como importantes pelo olhar turístico encontravam-se as cidades, local por excelência de actividade dos sindicatos locais, que nelas se ocupavam de melhoramentos, festejos, prestação de informações. O objectivo era tornar o espaço urbano atractivo para os viajantes². Local de trânsito, local de recreio,

(mais acomodada ao novo regime) em 1910-1911 – ou seja, entre 1906 e 1911 é o mesmo conjunto de figuras que conduz os destinos da associação. Para uma reflexão sobre as relações entre a SPP e o Estado, ver Cerdeira, 2014.

² A propósito do “paradigmático” exemplo suíço sempre lembrado, Mendonça e Costa dá conta nos seus textos de organismos como o Gabinete dos Estrangeiros de Zurique, a Repartição Oficial de Lucerna, a Associação dos Interesses

símbolo da imagem internacional do país. Todas essas valências colocam o espaço urbano no centro da questão turística, pelo que a SPP dele também se vai ocupar, como veremos.

Serão assim identificadas as propostas e iniciativas dirigidas para a cidade. Em primeiro lugar os transportes, enquanto meios que tornam a cidade acessível; seguidos dos serviços e das questões urbanísticas, diferentes níveis de criação da cidade para o viajante. Esta análise revelará como para lá de motivações derivadas de um projecto turístico, o conjunto dessas propostas significava também a passagem para a modernidade e o turismo enquanto oportunidade para transportar a cidade e o país para essa modernidade. Também marca dos exemplos estrangeiros em que a SPP se inspirava, a acção dessas associações era vista como construtora de modernidade e vai ser o estrangeiro a ditar o paradigma a seguir, normalmente associado a expressões como “civilizado” e “europeu”, denunciando o objectivo de projecção da imagem internacional também presente no programa da SPP.

Os estudos historiográficos sobre o turismo em Portugal têm devotado uma grande atenção a António Ferro e à sua “política do espírito”, não encontrando interesse correspondente em outros períodos, que por isso não têm sido objecto de estudos sérios e aprofundados.

O conhecimento sobre a história do turismo português permanece ainda muito incompleto, sendo a SPP também disso vítima. Um pequeno conjunto de trabalhos recentes tem explorado alguns aspectos desta associação³. No entanto, o seu estudo tem ainda toda a pertinência, não só pelo carácter parcelar de algumas das análises, mas também pela necessidade de questionar a sua suposta especificidade: a agremiação que na literatura surge ainda por vezes como algo de providencial e utópico foi, na verdade, beber a todo um quadro internacional⁴. Mesmo no contexto nacional, vai reunir e impulsionar discursos já em voga, como o da necessidade de progresso, o de um projecto “patriótico”, a projecção da burguesia enquanto classe competente e a visão do papel do Estado liberal enquanto uma entidade antes de mais reguladora.

de Genebra e a União das Agências de Informações da Suíça. Portugal teve uma primeira experiência desse tipo com a Sociedade Propagadora de Notícias Micaelenses, em 1899, na ilha de S. Miguel, Açores.

³ Se Ana Cardoso de Matos e Maria Luísa Santos e Ana Paula Pires tentaram sínteses mais generalistas, Maria Luísa Sousa e Frédéric Vidal ocuparam-se de temas mais específicos como o automobilismo e as representações do excursionismo. (Ver Matos e Santos, 2004; Pires, 2010; Sousa, 2013; Vidal, 2012)

⁴ E aqui importa referir a diversificação temática e cronológica que a história do turismo em outros contextos académicos tem conhecido nos últimos tempos (para uma síntese ver Walton, 2009). A propósito do associativismo turístico, os trabalhos de Catherine Bertho Lavenir são incontornáveis (Bertho Lavenir, 1999)

No que diz respeito à relação entre turismo e cidade – tema que tem sido preferido pelos estudos de turismo –, a literatura historiográfica praticamente dela não se tem ocupado.

2. “LISBOA, CAIS DA EUROPA”

Fundada na noite de 28 de Fevereiro de 1906 nos salões da Liga Naval Portuguesa, a SPP tinha como objectivo “fazer a propaganda do nosso país, promover nele os melhoramentos necessários para o tornar visitável por estrangeiros e desenvolver o gosto pelo excursionismo em Portugal”, como o próprio fundador Mendonça e Costa enunciara nessa mesma sessão inaugural⁵. A nova associação estabeleceria a sua sede em Lisboa, primeiro na Rua Nova do Almada e, a partir do final de 1907, na Rua Garrett. Lisboa seria também o seu primeiro e principal campo de acção, tentando tornar a cidade capaz de atrair os estrangeiros, de acordo com o plano estabelecido para todo o país⁶.

Quando a SPP é fundada, já há muitos anos que as elites políticas e técnicas vinham debatendo a questão das potencialidades do porto de Lisboa enquanto ponto de passagem do trânsito intercontinental. Em 1882, o engenheiro João Veríssimo Mendes Guerreiro dera uma conferência que enaltecia as condições naturais de Lisboa para se tornar o porto privilegiado de ligação da Europa ao resto do mundo, que teria dado origem a uma acção mais decisiva para melhorar o porto, concretizada em 1887 com o início das obras, adjudicadas ao empreiteiro francês Hildenert Hersent⁷. Como bem sintetizou Magda Pinheiro, no final de Oitocentos, o “investimento público feito em Lisboa acordou-se com a vontade de lhe dar fôlego como grande porto intercontinental integrado nas redes ferroviárias ibéricas e europeias” (Pinheiro, 2011, p. 260), e foi a essa causa – a de Lisboa enquanto cais da Europa – que a SPP juntou a sua voz, nela inserindo os seus projectos.

Este aspecto não surpreende pois uma das classes de recrutamento dos sócios fundadores e dirigentes da SPP foi a dos engenheiros, portadores de um optimismo que lhes vinha dos conhecimentos técnicos (Diogo e Matos, 2004) e que viam, na tradição da

⁵ *Boletim da SPP*, Julho 1907, n.º 1, “Acta da sessão inaugural em 28 de fevereiro de 1906”, p. 5

⁶ *Gazeta dos Caminhos de Ferro (GCF)*, 16 Março 1906, n.º 438, “Sociedade Propaganda de Portugal”, p. 86.

⁷ Ver Prata, 2008, pp. 52-60. Em Setembro de 1892, a *GCF*, o jornal fundado e dirigido por Mendonça e Costa, falava na ideia de fazer de Portugal “o cais da Europa nas relações desta com a América”. (*GCF*, 1 Setembro 1892, n.º 113, “Exigências fiscais”, p. 257)

Regeneração, os melhoramentos como potenciadores simultâneos da riqueza nacional e da modernização do país, um discurso que será veiculado também por esta associação. Alguns exemplos desses engenheiros recrutados são António Carrasco Bossa (então chefe de tráfego da Companhia Real dos Caminhos Ferros Portugueses), André Leproux (director-geral da mesma companhia), Fernando de Sousa (secretário do conselho de administração dos Caminhos de Ferro do Estado); todos ocupando cargos na direcção da nova agremiação, Fernando de Sousa como presidente. Sintomaticamente, também Luís Strauss, o engenheiro que dirigia a empresa adjudicatária da gestão e obras do Porto de Lisboa, viria a ocupar o cargo de vogal da direcção. Os exemplos escolhidos demonstram também a importância dos transportes na questão turística.

Compreende-se assim a orientação das iniciativas da SPP de acordo com dois princípios: intensificar e agilizar os transportes e comunicações e dotar a cidade dos melhoramentos necessários, o que compreendia também os serviços.

No processo que levava à fundação da SPP, esta questão estivera presente: o desenvolvimento dos países sul-americanos e a intensificação dos contactos com a Europa foram apontados por Mendonça e Costa como uma oportunidade para a cidade e o país⁸, também do ponto de vista turístico.

Entre as iniciativas tendentes a agilizar os meios de ligação à capital portuguesa, contam-se os esforços para tornar o Sud-Express diário (algo que veio a acontecer em 1907), depois de logo em 1906 a associação ter tido autorização do governo para negociar um quarto Sud-Express semanal que se chamaria Sud-America-Express, designação escolhida para “vincular que o caminho de Paris para a América do Sul é por Lisboa”⁹, e que começou a circular em 27 de Junho desse ano¹⁰.

Complementando o transporte ferroviário, o marítimo. No seu segundo ano de existência, a SPP trabalhou no sentido de conseguir a atracação de transatlânticos ao porto de Lisboa, conseguindo-se a dos paquetes da Booth Line¹¹. Tentou igualmente, junto do governo, no Verão de 1910, que fosse aberto um concurso para o estabelecimento de uma linha marítima entre Lisboa e Nova Iorque a fim de trazer excursionistas norte-

⁸ *GCF*, 1 Fevereiro 1906, n.º 435, “A génese duma grande ideia”, p. 42. Ver também *GCF*, 16 Julho 1906, n.º 446, “Lisboa, cais da Europa”, p. 218

⁹ *GCF*, 16 Maio 1906, n.º 442, “Propaganda de Portugal. O Sud-America Express”, p. 152

¹⁰ *GCF*, 1 Julho 1906, n.º 445, “Propaganda de Portugal”, p. 205.

¹¹ *Boletim da SPP*, Março 1908, n.º 9, “Relatório da Direcção...”, p. 19

americanos a Lisboa e Portugal, mesmo que fosse em trânsito para o resto da península e Europa¹².

Ao longo destes primeiros anos, a SPP não deixaria de insistir na questão da Lisboa cais da Europa. Em Fevereiro de 1909, por exemplo, Mendonça e Costa apresentava um estudo sobre a mudança de horário do Sud-Express¹³, onde denunciava o desfasamento entre os horários do Sud-Express e dos vapores, que obrigava os viajantes a muitas horas de espera e estaria a ter resultados contrários aos que a SPP esperava quando pugnara, em 1906, pelo Sud-Express diário.

Num momento de auge da internacionalização da economia, com o aumento do fluxo de trocas de mercadorias e passageiros permitido pelos navios a vapor e os caminhos-de-ferro, interessava a Lisboa fazer passar pelo seu porto e pelas suas gares parte desse tráfego e das divisas que com ele viajavam, pelo que envidou esforços de diferentes contornos, que revelam a abrangência do seu projecto e a compreensão das interacções do turismo moderno. Ainda em 1906, publicou um guia em espanhol para ser distribuído em Buenos Aires e Montevideu¹⁴, locais de origem dos passageiros que se pretendia atrair a Lisboa. Da mesma forma, reuniu com encarregados de negócios do Uruguai e da Argentina e fez também operações de charme junto de argentinos, oferecendo banquetes a militares e políticos desse país¹⁵.

No entanto, para que Lisboa se tornasse esse incontornável destino de rotas comerciais e de turismo, não bastavam a boas ligações. Para além delas, a centralidade do porto de Lisboa motivava uma preocupação com o aspecto e os serviços da cidade, verdadeiramente capazes de ditar a atracção ou repulsa da capital portuguesa perante os viajantes, habituados à qualidade do que observavam em outros destinos europeus. E, no que tocava à realidade portuguesa, João Carlos Oliveira Leone, oficial da marinha mercante que dera uma conferência sobre o tema na sede da SPP em Junho de 1907,

¹² *Boletim da SPP*, Agosto 1910, n.º 8, ano 4, “Em favor de Lisboa”, pp. 57-58. Essa carreira foi iniciada em Maio de 1911. (*Boletim da SPP*, Abril 1912, n.º 4, ano 6, “Relatório da Direcção...”, p. 27)

¹³ *GCF*, 16 Março 1909, n.º 510, “Estudo sobre a mudança de horário do comboio “Sud-Express”, pp. 84-86. Também publicado em *Boletim da SPP*, Abril 1909, n.º 4, ano 3, “Estudo de mudança de horário do comboio “Sud-Express”, pp. 32-36. A *GCF* acreditava que, a dar-se essa alteração horária, todos os vapores da América e da colónia do Cabo passariam a fazer escala em Lisboa. (*GCF*, 1 Março 1909, n.º 509, “Mudança do “Sud-Express”, p. 72) No entanto, por oposição da Companhia do Norte de Espanha, a alteração proposta não se concretizou.

¹⁴ *Boletim da SPP*, Julho 1907, n.º 1, “Relatório da direcção provisória...”, p. 12.

¹⁵ *GCF*, 1 Julho 1906, n.º 445, “Propaganda de Portugal”, p. 206; *Boletim da SPP*, Julho 1907, n.º 1, “Os argentinos e a «Propaganda de Portugal», p. 23; *Boletim da SPP*, Julho 1907, n.º 1, “Relatório da direcção provisória...”, p. 12

sentenciava que “há ainda muito a fazer para *humanizar* todo este conjunto para que a indústria do turismo se instale definitivamente entre nós”¹⁶.

3. OS SERVIÇOS

A “humanização” enunciada por Oliveira Leone dizia respeito a um conjunto de aspectos identificados com o atraso. Chegando à cidade, o estrangeiro necessitaria de usufruir de uma série de serviços, cujo policiamento a SPP chamou a si, já que também eles influenciariam a impressão que o viajante teria do país (pois também a reputação deste estava em jogo), desde as facilidades alfandegárias às comodidades. Havia que assegurar ao viajante estrangeiro o conforto do expectável, evitando surpresas desagradáveis que o pudessem afastar. Ao fim e ao cabo, condicionar a sua opinião em favor do país e dos seus atributos enquanto destino turístico. Este problema da “humanização” prendia-se com a visão decadentista do país que precisava de ser regenerado – uma visão comum entre os homens da SPP e bastante propalada na transição do século. O turismo era visto por eles como oportunidade para essa regeneração.

Assim, desde logo, havia que assegurar facilidades e serviços de qualidade no desembarque. Em 1907, a SPP conseguiria que a visita fiscal e sanitária às embarcações acontecesse mesmo depois do sol posto para não reter os passageiros a bordo dos navios até à manhã seguinte¹⁷. Em 1908, renovava as reclamações junto da Companhia Real dos Caminhos de Ferro acerca da inutilidade de inspeccionar bagagens na fronteira e de novo na chegada à Lisboa, bem como pela falta de uma sala de espera confortável no Rossio.

Ou seja, a SPP procurava instituir uma articulação entre os vários serviços e que todos fossem de qualidade, ciente de que só essa eficaz articulação proporcionaria uma boa recepção aos viajantes que ficariam assim com uma boa impressão do país. Normas desencontradas e desnecessárias eram vistas como factores negativos para a atracção de viajantes que esperariam todas as comodidades, habituados que estavam aos padrões de qualidade dos outros países. Pelas mesmas razões, em Julho de 1909, a SPP, a pedido de um grupo de comerciantes, enviou um ofício ao ministro da Fazenda, a propósito da má

¹⁶ *Boletim da SPP*, Outubro 1907, n.º 4, “Lisboa, cais da Europa”, pp. 6-7. Itálico original.

¹⁷ *Boletim da SPP*, Março 1908, n.º 9, “Relatório da Direcção...”, p. 19

prestação de serviços por funcionários da Alfândega no Posto de Desinfecção que arriscavam desacreditar o porto de Lisboa¹⁸.

Da mesma forma, reclamou junto da Câmara Municipal de Lisboa (CML) contra o mau serviço de limpeza da cidade¹⁹ e as condições em que era feito o transporte de carnes pela cidade, a produção e venda de leite e o transporte de hortaliças²⁰, que tinham efeitos na imagem da cidade e na saúde pública. Quando a CML introduziu os taxímetros na cidade, a SPP afirmou ter trabalhado para a sua introdução²¹.

A SPP ocupou-se ainda da utilização de uniforme pelos cocheiros (para o que dialogou com a CML e a Associação dos Donos de Trens de Aluguer²²), que a Comissão Administrativa de Lisboa conseguiu finalmente implementar em 1908. Tentava-se uma construção padronizada dos serviços.

Ofereceu também à polícia administrativa exemplares de um guia de Portugal que entretanto tinha publicado, para que os agentes estivessem aptos a dar informações, tendo igualmente mandado fazer e oferecido duas casotas de madeira para que os polícias que faziam serviço junto ao Posto de Desinfecção, ali prestassem esclarecimentos aos viajantes. Só terão começado a funcionar no início de Novembro 1908, mas, aferida a sua utilidade, a Administração do Porto de Lisboa teria decidido estender a prática aos restantes locais de desembarque²³.

Por essa altura, a SPP reclamava do Governo Civil maior policiamento dos locais de embarque e desembarque, onde a aglomeração de “gente suja e importuna” daria aos estrangeiros “uma péssima impressão do estado da nossa civilização”, tanto que um escrevera uma queixa à SPP, cuja cópia foi enviada ao responsável pelo distrito²⁴. A mendicidade era algo que os homens da SPP consideravam altamente nocivo para o

¹⁸ *Boletim da SPP*, Agosto 1909, n.º 8, ano 3, “Serviços do posto de desinfecção”, pp. 66-67

¹⁹ *GCF*, 1 Junho 1906, n.º 443, “Propaganda de Portugal”, p. 168

²⁰ *Actas das sessões da CML*, 1908, p. 362 e *Boletim da SPP*, Dezembro 1908, n.º 18, “Serviços da Sociedade”, p. 99; *Boletim da SPP*, Fevereiro 1910, n.º 2, ano 4, “A questão da venda do leite”, p. 15; *Boletim da SPP*, Junho 1910, n.º 6, ano 4, “Reclamações várias”, p. 48 e *Actas das sessões da CML*, 1910, p. 439

²¹ *Boletim da SPP*, Novembro 1907, n.º 5, p. 16. Na *GCF*, Mendonça e Costa louvava os esforços da autarquia para “desmarroquinizar” Lisboa. (*GCF*, 1 Abril 1907, n.º 463, “Notas de viagem XIV”, p. 103)

²² *GCF*, 1 Novembro 1907, n.º 477, “O fardamento dos cocheiros”, pp. 325-326

²³ *Boletim da SPP*, Dezembro 1908, n.º 18, “Serviços da Sociedade”, p. 99 e *Boletim da SPP*, Março 1909, n.º 3, “Serviços da Sociedade”, p. 23. Em 1906, a SPP tentara que a autarquia lhe cedesse um espaço nos Paços do Concelho para instalação de um posto de informações para o estrangeiro, na tentativa de criar mais um mecanismo de bom acolhimento dos viajantes. (*Actas das sessões da CML*, 1906, p. 496)

²⁴ *Boletim da SPP*, Dezembro 1908, n.º 18, “Serviços da Sociedade”, p. 99

turismo e os países estrangeiros em que os mendigos não eram visíveis eram considerados casos de sucesso²⁵.

Os serviços da cidade, sendo aqueles que serviriam aos viajantes em trânsito, tinham de estar em boas condições, cumprir as exigências da modernidade e não revelar um país atrasado que os afastaria e com eles as divisas que transportavam e a boa reputação do país. Fazer desses elementos básicos, que a SPP considerava sinais de modernidade, senso comum era o seu objectivo, começando por intervir junto dos poderes públicos, as estruturas com a possibilidade de actuar directamente.

4. URBANISMO

Sendo a cidade de Lisboa o primeiro (e às vezes único) contacto que os visitantes tinham com o país, impunha-se apresentar uma cidade moderna, “europeia”, pelo que se compreende a importância que o urbanismo e os melhoramentos urbanos tinham para a SPP, em cuja direcção figuravam engenheiros. Uma das áreas onde o saber dessa classe se fez notar foi precisamente a modificação das cidades que, na segunda metade do século XIX, constituíram objecto de uma série de planos e propostas decorrentes de motivações estéticas, higiénicas e relativas à circulação. Para a SPP, preocupada com o progresso material e moral do país, era natural veicular esse discurso consensual. Também aqui a SPP não era propriamente inovadora, constituía-se antes como espaço de opinião e de pressão, em nome do turismo e do interesse nacional.

A faixa ribeirinha da capital era um espaço que recebia dos agentes envolvidos particular atenção, em ligação com a causa do porto. Em 14 de Outubro de 1907, o presidente da direcção da SPP, Fernando de Sousa, escrevia ao ministro das Obras Públicas, fazendo uma série de propostas de embelezamento (demolições, arborização, transferência do Arsenal e da fábrica de gás de Belém) entre a Praça do Comércio e Algés, já que o estado actual da área daria “ao forasteiro uma nota triste de pobreza e desleixo, que é vexatória”²⁶. À CML, a SPP pedia o ajardinamento do espaço em frente à estação do Cais do Sodré, de forma a torná-lo mais agradável e evitar o “estado vergonhoso” em

²⁵ Prova do consenso em torno desta questão (como de outras), a Repartição de Turismo republicana desenhará também projectos para reprimir a mendicidade.

²⁶ *Boletim da SPP*, Outubro 1907, n.º 4, “Melhoramentos em Lisboa”, p. 14. Toda essa faixa era alvo de preocupações e planos por parte da autarquia lisboeta desde os finais da década de 1850 (Barata, 2010, pp. 81-83).

que ficava quando chovia²⁷. Esta zona da cidade deveria ser objecto dos maiores cuidados, sendo aquela com que os passageiros desembarcados tinham o primeiro contacto, o que explica os constantes pedidos de arborização e ajardinamento²⁸. Na Primavera de 1910, a SPP escreveria ao Ministério das Obras Públicas, denunciando a situação deplorável em que se encontrava a faixa ribeirinha entre a Praça do Comércio e Santos²⁹.

Quanto ao esgoto que desembocava junto ao local de desembarque do Terreiro do Paço, motivara um ofício enviado pelo presidente da SPP à CML a 19 de Maio de 1906³⁰. No início de 1909, a SPP oficiou à autarquia para que fosse construído um cano que passaria ao lado da Alfândega, entretanto projectado pela repartição técnica municipal, já que a acumulação de dejectos em frente à praça tornava “insuportável, à vista e ao olfacto, um dos locais mais belos e concorridos da capital”³¹. Para o mesmo local, defendeu ainda a renovação do pavimento das arcadas³².

Motivações semelhantes terão levado a SPP a representar, no final de 1907, junto da municipalidade, para que fossem retirados os candeeiros a gás inutilizados, da Companhia Carris para substituir os postes de cabos de tracção por outros menos grossos e menos sombrios e do Ministério das Obras Públicas para que fossem removidos os mastros do serviço telegráfico³³. Da mesma forma, escreveu à autarquia pedindo a mudança na disposição dos postes de iluminação da parte central da Avenida da Liberdade³⁴ e a renovação das caixas de resguardo de bocas de incêndio e torneiras de água e gás³⁵.

Todas estas representações visavam o aspecto da cidade, não se poupando a SPP a participar nos debates da época relativos ao planeamento urbano tendente a tornar a cidade um local melhor e a arvorar-se como interveniente. A preocupação primeira continuava a ser o desenvolvimento do país, mas que passava agora por fazer da cidade

²⁷ Idem, “Ajardinamento do Cais do Sodré”, p. 16

²⁸ *Boletim da SPP*, Dezembro 1907, n.º 6, “Da Comissão de Monumentos”, pp. 13-14; Arquivo Municipal de Lisboa-Arco do Cego (AML-AC), *Índice de correspondência expedida. Comunicações. 1907*, f. 136; *Actas das sessões da Câmara Municipal de Lisboa*, 1909, p. 126; *Actas das sessões da CML*, 1910, p. 402. Os melhoramentos da faixa ribeirinha viriam a ser motivo de discórdia entre a SPP e a CML em 1910, a propósito de um projecto de Ventura Terra. Entre outras coisas, a SPP defendia que uma linha férrea ligasse Santa Apolónia e Cais do Sodré, destinando toda a faixa a funções portuárias. Ver Barata, 2010, pp. 106-112.

²⁹ *Boletim da SPP*, Junho 1910, n.º 6, ano 4, “Melhoramentos de Lisboa”, pp. 43-44

³⁰ AHML-AC, *Índice de correspondência expedida. Comunicações. 1906*, f. 149

³¹ *Boletim da SPP*, Março 1909, n.º 3, “Serviços da Sociedade”, p. 24.

³² *Boletim da SPP*, Fevereiro 1910, n.º 2, ano 4, “Arcada da Praça do Comércio”, pp. 15-16

³³ *Boletim da SPP*, Novembro 1907, n.º 5, “Representações”, pp. 15-16 e Dezembro 1907, n.º 6, “Notas várias”, p. 15. As Obras Públicas terão alegado falta de dinheiro.

³⁴ *Boletim da SPP*, Março 1908, n.º 9, “À Câmara Municipal”, p. 28

³⁵ *Boletim da SPP*, Agosto 1910, n.º 8, ano 4, “Reclamação à Câmara Municipal”, p. 58

um espaço que atraía turistas. No fundo, uma outra forma de progresso: os viajantes contribuíam para o equilíbrio das finanças nacionais e a cidade que eles viam (limpa e em bom funcionamento) era um meio de propaganda, de melhorar a imagem do país.

Essa questão da projecção da imagem da nação ficava bem patente na carta escrita por Fernando de Sousa ao presidente da CML no dia 2 de Setembro de 1907, que pedia que na praça sobranceira aos Jerónimos, onde se iria construir um monumento a assinalar a chegada de Vasco da Gama à Índia, não houvesse quaisquer construções do lado sul e se fizessem os restantes edifícios alinhados com o mosteiro e em estilo manuelino de forma que a “vasta praça condignamente crie o ambiente que deve corresponder ao monumento a erigir”³⁶. Aqui a SPP ia à questão da cenarização do espaço urbano (algo a que o turismo não está alheio), procurando dar à área envolvente dos Jerónimos a devida monumentalidade, um dos espaços que na época estavam consagrados como panteões da pátria pela associação a um período extremamente valorizado da história nacional.

Outra área urbanística em que a SPP pretendeu intervir foi a circulação, tendo várias propostas relativas a essa questão saído da sua Comissão de Monumentos, presidida por um outro engenheiro, José Melo de Matos. Por iniciativa dessa comissão, a SPP pediu junto da autarquia melhorias na circulação e salubridade nos bairros populares de Alfama, Mouraria e Bairro Alto, “sem tocar nos seus monumentos nem naquilo que de mais característico tenham”³⁷.

A abertura de vias fora uma solução encontrada no século XIX para a transformação das cidades em lugares mais arejados e dotados de melhor circulação, ideia que presidia à conferência realizada na SPP, em 1907, por Francisco de Paula Botelho, oficial de infantaria (Botelho, 1907). O projecto, baseado numa visão crítica e comum da capital (sistema de viação desarticulado, insalubridade, arredores desarborizados), preconizava duas grandes diagonais que cruzassem no Rato, bem como o prolongamento da Avenida da Liberdade. O plano de Paula Botelho já foi analisado por Ana Barata (Barata, 2010); aqui interessa-nos sobretudo a associação feita entre melhoramentos urbanos e a questão turística.

³⁶ *Boletim da SPP*, Setembro 1907, n.º 3, “Praça Vasco da Gama”, p. 14. Na carta, o presidente da direcção da SPP estava certo de que “traduzo um desejo de todos quanto amam o nosso país”. A vereação responderia que em “ocasião oportuna” tomaria a proposta em consideração. (AML-AC, *Índice de correspondência expedida. Ofícios. 1907*, f. 187)

³⁷ *Boletim da SPP*, Dezembro 1907, n.º 6, “Da Comissão de Monumentos”, p. 13. Também esses bairros eram objecto de preocupações antigas (Barata, 2010, p. 47).

No início de 1908, a Comissão de Monumentos esteve na origem de uma nova carta à CML, em que pedia que não se abrisse nenhuma avenida atravessando o Jardim da Estrela³⁸, invocando a pobreza da cidade em jardins e os benefícios estéticos e higiénicos de tais locais. Quando escreveu ao Ministério do Reino acerca do assunto, referia mesmo que o jardim era indicado em guias estrangeiros da cidade: contribuía para o potencial turístico da capital³⁹. Em 25 de Novembro de 1909, devido ao projecto da Avenida Álvares Cabral, a SPP voltou a escrever à autarquia, lembrando o que já expusera em Março de 1908, tendo então obtido confirmação de que o jardim seria mantido⁴⁰.

Em Outubro de 1908, enviou um ofício ao presidente da CML, chamando a atenção para os problemas de circulação na Rua do Arsenal e outro em Novembro em defesa da manutenção da alameda de S. Pedro de Alcântara, contra o projecto que haveria de aí construir um edifício⁴¹. Em Dezembro de 1909, escrevia ao Ministério das Obras Públicas e à Câmara de Lisboa para que fosse concluída a Avenida da Índia, ligando Alcântara ao centro da cidade⁴².

Tentando assumir-se como entidade turística, a sua acção passou também por dar apoio a outras iniciativas que tinham em vista o desenvolvimento do excursionismo, mesmo que não emanassem directamente dela. Foi o caso da proposta do conde do Paço do Lumiar e Rosendo Carvalheira (este último sócio da SPP) para transformar o castelo de S. Jorge em hotel⁴³, uma ideia também proposta por Francisco Botelho no seu plano. Fernando de Sousa assinou um artigo a favor do projecto, em que relembra o turismo como “um dos meios, e dos mais eficazes, de restaurar rapidamente a economia, as finanças e o crédito do país”⁴⁴.

Convém, no entanto, salientar o desfazamento entre os planos propostos pela SPP e aqueles que foram concretizados, o que indicia uma actividade relativamente intensa que atingia poucos sucessos. Em matéria de urbanismo, os entraves pareciam prender-se com impossibilidades por parte das instâncias competentes, o que não impedia a SPP de

³⁸ *Boletim da SPP*, Fevereiro 1908, n.º 8, “Comissão de Monumentos”, pp. 14-15.

³⁹ *Boletim da SPP*, Abril 1908, n.º 8, “O Jardim da Estrela”, p. 34

⁴⁰ *Boletim da SPP*, Dezembro 1909, n.º 12, ano 3, “O Jardim da Estrela”, pp. 93-94. Ver *Actas das sessões da CML*, 1909, pp. 774-775.

⁴¹ *Boletim da SPP*, Dezembro 1908, n.º 18, “Serviços da Sociedade”, pp. 98 e 99; *Actas das sessões da CML*, 1908, pp. 361-367.

⁴² *Boletim da SPP*, Dezembro 1909, n.º 12, ano 3, “Melhoramentos de Lisboa. A Avenida da Índia”, p. 93.

⁴³ *Boletim da SPP*, Julho 1908, n.º 13, “A transformação do Castelo de S. Jorge”, p. 56.

⁴⁴ *GCF*, 1 Agosto 1908, n.º 495, “Desenvolvimento do excursionismo”, p. 226

manter uma postura activa e atenta, pronta a fazer-se ouvir onde acreditava ser devido, tudo em nome do fomento, da atracção de turistas e do interesse nacional.

Toda esta actividade em prol da criação de uma Lisboa turística revela o espaço da capital como um espaço privilegiado de acção por parte da SPP. Dada a sua localização, a SPP estava em condições de poder estar sobretudo atenta aos problemas da capital. O que ela desejava precisamente para o resto do país eram várias delegações que denunciassem os problemas que ela identificava na tentativa de construir uma capital turisticamente viável, para as restantes localidades do país, sob a bandeira patriótica dos melhoramentos e da propaganda. Em Janeiro de 1907, a SPP enviara uma circular às câmaras municipais, pedindo ajuda para fundar uma delegação nos respectivos concelhos⁴⁵.

Depois do “pouco resultado” obtido na criação das delegações através desse expediente, a SPP decidiu mudar de estratégia e um dos directores, o advogado João de Caires, enviou uma circular aos sócios em que lhes pedia que recomendassem residentes nas províncias das suas relações que achassem capazes de serem delegados locais e prepararem a criação das delegações⁴⁶, um pedido que não deixaria de ser reiterado em vários números do boletim.

5. CONCLUSÃO

O objectivo da SPP era a modernização do país por via do turismo – retirá-lo do atraso – e a cidade de Lisboa acaba por ser representativa dos projectos da SPP para o conjunto do território nacional. A SPP definiu como princípios operativos fundamentais os melhoramentos e a propaganda, sendo a sua conjugação – a concretização da modernidade – que conduziria ao progresso nacional. Os dois factores, melhoramentos e propaganda, eram indispensáveis para a criação de um Portugal turístico para portugueses e estrangeiros: um não serviria sem o outro, o que revelava uma compreensão da articulação de elementos que caracteriza o turismo moderno (transportes, hotéis, termas, publicidade) e do papel das associações de turismo enquanto peças organizadoras de todo o jogo turístico. É necessário reter a importância do programa de melhoramentos, pois

⁴⁵ *Boletim da SPP*, Julho 1907, n.º 1, “Circular às Câmara Municipais do país”, p. 24

⁴⁶ *Boletim da SPP*, Agosto 1907, n.º 2, “Circular a consócios”, p. 15

era a sua falta que até ali fora uma das características do atraso nacional. Não se pensava só nos turistas, o progresso do país (material e moral) em si mesmo era também uma grande preocupação. Daí que a SPP, sob o pretexto do excursionismo, se visse a si própria como a grande oportunidade do país finalmente se modernizar, para poder ombrear com as restantes nações europeias.

A cidade de Lisboa atraiu uma grande parte das atenções da SPP. Isto deveu-se não só a localização da SPP (cujo projecto de uma rede nacional de delegações parecia estar condenado a falhar nestes primeiros anos), mas também ao objectivo já consensual de fazer da capital e do seu porto o ponto de passagem obrigatório para o trânsito intercontinental, onde foi fundamental a presença nas suas fileiras de engenheiros defensores dos melhoramentos e nos quadros superiores das empresas com essa questão relacionadas. Empenhando-se na concretização desse cais da Europa, a SPP preocupou-se com a intensificação e agilização das ligações marítimas e ferroviárias, da supressão de formalidades de desembarque, assim como com a melhoria do aspecto da cidade e da qualidade dos seus serviços, para o que interagiu com diferentes intervenientes. Foram da sua responsabilidade, por exemplo, a criação do Sud-Express diário, a atracação dos paquetes da Booth Line, a publicação de um guia em espanhol e operações de charme junto de visitantes ilustres argentinos. Pressionou no sentido da melhoria dos serviços prestados nos locais de desembarque, bem como esteve na origem de uma série de propostas para o embelezamento da capital, de modo a torná-la um espaço agradável, ainda que várias não tenham tido eco nos poderes competentes. Toda a questão de serviços e melhoramentos – ambos percebidos como desdobramentos do mesmo projecto – está directamente ligada à tentativa de instituição de padrões de qualidade: tidos por europeus e civilizados (por oposição ao retrógrado e ao sertanejo) e que seriam do agrado do viajante habituado ao que existia nos outros países; só assim Lisboa vingaria enquanto lugar turístico. Todos os esforços em prol do cais da Europa podem mesmo ser vistos como o exemplo acabado de todos os pressupostos da SPP: melhoramentos e propaganda para potenciar a imagem do país. Como ficou demonstrado, essa ideia do cais da Europa não era nova, a SPP veio sim dar-lhe mais um impulso e associar-lhe o potencial do investimento turístico, visto como um traço e um propulsor de modernidade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Actas das sessões da Câmara Municipal de Lisboa. 1906-1911

Arquivo Municipal de Lisboa – Arco do Cego, *Índice de correspondência expedida. Offícios.* 1906-1911

- Arquivo Municipal de Lisboa – Arco do Cego, *Índice de correspondência expedida. Comunicações*. 1906-1911
- Barata, A. (2010). *Lisboa «caes da Europa»*. *Realidades, desejos e ficções para a cidade (1860-1930)*. Lisboa: Edições Colibri – IHA/ Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova de Lisboa
- Bertho Lavenir, C. (1997). Normes de comportement et contrôle de l'espace: le Touring Club de Belgique avant 1914. *Le Mouvement social*, 178, 69-87
- Bertho Lavenir, C. (1999). *La roue et le stylo. Comment nous sommes devenus touristes*. Paris: Éditions Odile Jacob
- Boletim da Sociedade Propaganda de Portugal*. (1907-1912). Lisboa
- Botelho, F. P. (1907). *Melhoramentos Urgentes de Lisboa. Plano Geral*. Lisboa: J. A. Rodrigues & C.^a
- Cardeira, P. (2014). A Sociedade Propaganda de Portugal e o Estado: competências públicas e privadas na construção do turismo português (1906-1911). *Tourism and Hospitality International Journal*, 3 (2), 108-125
- Diogo, M. P. & Matos, A. C. de. (2004). Jogos de identidade. Dois séculos na formação e na prática dos engenheiros portugueses (séculos XVIII-XIX). In *Momentos de Inovação e Engenharia em Portugal no século XX* (Vol. 1, pp. 181-199). Lisboa: Edições Dom Quixote
- Gazeta dos Caminhos de Ferro*. (1888-1923). Lisboa
- Jesus, P. M. C. (2014). *A Sociedade Propaganda de Portugal: Turismo e Modernidade (1906-1911)*. (Dissertação de mestrado). Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa
- Matos, A. C. & Santos, M. L. (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 electrónica de geografía y ciencias sociales*, VIII, 167. Barcelona: Universidade de Barcelona
- Pinheiro, M. (2011). *Biografia de Lisboa*. Lisboa: A Esfera dos Livros
- Pires, A. P. (2010). Sons e silêncios: a organização da “indústria do tempo livre” durante a I República. In Lousada, M. A. e Pires, A. P. (coord.). *Viajar. Viajantes e turistas à descoberta de Portugal no tempo da I República* (pp. 147-154) Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações do Centenário da República
- Porter, R. (2009). Les Anglais et les loisirs. In Corbin, A. (dir.), *L'avènement des loisirs. 1850-1960*, s.l.: Flammarion
- Prata, A. F. (2008). *Políticas portuárias na Iª República (1880-1929)*. (Tese de mestrado). Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa
- Silva, Á. F. & Matos, A. C. (2000). Urbanismo e modernização das cidades: o "embellezamento" como ideal, Lisboa, 1858-1891. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 69, 30. Barcelona: Universidade de Barcelona
- Sousa, M. L. (2013). *A mobilidade automóvel em Portugal. A construção do sistema sócio-técnico, 1920-1950*. (Tese de doutoramento). Faculdade de Ciência e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa
- Vidal, F. (2012). «Conhecer e amar a Pátria»: o turismo nacional em Portugal no início do século XX. In Pereira, M. P., Carvalho, J. M. de, Vaz, M. J. e Ribeiro, G. S. (org.) *Linguagens e fronteiras do poder* (pp. 129-140). Lisboa: CEHC-IUL
- Walton, J. K. (2009) Prospects in Tourism History: Evolution, State of Play and Future Developments. *Tourism Management*, 30(6), 783-793