

# thij

Tourism and Hospitality  
International Journal



## III Jornadas Científicas Internacionais de Turismo ISCE 2014:

Produtos, Mercados  
e Destinos Turísticos

[www.isce-turismo.com](http://www.isce-turismo.com)

Volume 3 | Número 2 | Dezembro 2014  
Volume 3 | Número 2 | Novembro 2014  
Volume 3 | Número 2 | Novembro 2014

Organização:



Departamento  
Turismo@ISCE

Apoio: **Travelport**



# **A Sociedade Propaganda de Portugal e o Estado: Competências públicas e privadas na construção do turismo português (1906-1911)**

108

**Pedro Cerdeira**

Instituto de História Contemporânea, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de  
Lisboa

Cerdeira, 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.

A opção de escrita pelo acordo ortográfico é da responsabilidade dos autores.

## Resumo

Esta comunicação pretende apresentar a Sociedade Propaganda de Portugal (SPP), primeiro organismo, fundado em 1906, que se dedicou à criação e promoção de um projecto turístico para o país, a partir da perspectiva das relações entre Estado e privados na actividade turística. Começaremos por analisar o projecto pioneiro da SPP, revelador de uma consciência da necessidade de articular vários agentes (transportes, serviços, publicidade) para promover o turismo. Sublinharemos o carácter de modernidade de que os planos e os discursos da SPP se revestiam, uma modernidade definida em função do desenvolvimento económico e cultural e de acordo com o paradigma europeu. A questão da articulação de agentes na actividade turística leva-nos à observação da articulação entre Estado e privados. A SPP constituiu-se como associação de particulares, vendo a iniciativa privada como algo de benéfico e o turismo como área preferencialmente da sua competência, que não deveria caber ao Estado. No entanto, pela sua configuração associativa, a SPP iria procurar no Estado o seu principal parceiro: muitos dos seus planos não poderiam ser concretizados sem o auxílio dos poderes públicos, detentores de uma efectiva capacidade de acção, o que muitas vezes criou entraves à SPP. Ou seja, desenvolvimento e modernidade são associados a uma iniciativa privada saudável, mas a qual não pode vingar sem um Estado colaborante. Com este trabalho pretendemos, assim, apresentar alguns resultados da nossa dissertação de mestrado sobre a SPP e trazer alguns contributos para o estudo do papel do Estado e dos privados no turismo em Portugal.

**Palavras-chave:** Sociedade Propaganda de Portugal, Estado, Turismo, Sector privado, Portugal

## Abstract

This paper aims to present Sociedade Propaganda de Portugal (SPP), the first organization, founded in 1906, to develop and promote a tourism project for the country, starting from the standpoint of the relation between the state and private entrepreneurship in the tourism sector. Beginning by analyzing the pioneer project of the SPP, as it reveals the realization of the need for the articulation of the various agents (transport, services, advertising) in promoting tourism and the modern nature of its plans and discourses, a modernity based on concepts of economic and culture development and aligned with the European paradigm of the time. The articulation of the different tourism sector players leads us to the analysis of the relationship between public and private initiative. SPP positions itself as an organization of private individuals, regarding private initiative as beneficial *per se* and tourism essentially as an activity preferably of its competence, which should not be left to the state. However, through its associative nature and configuration, SPP will establish the state as its principal partner; many of its plans could not be implemented without state support and its effective action capabilities, which, for its part, often hindered SPP's activity. In other words, development and modernity are associated with a healthy and strong private sector but that cannot thrive without a cooperating state. It is therefore this paper's intention to present the results of the Master's thesis on the SPP and bring some contributions to the study of the role of public and private sector initiatives in Portuguese tourism.

**Keywords:** Sociedade Propaganda de Portugal, State, Tourism, Private sector, Portugal

## 1. Introdução

A Sociedade Propaganda de Portugal (SPP) foi fundada em 28 de Fevereiro de 1906, constituindo o primeiro organismo que procurou implementar um projecto articulado de aposta no turismo do país, precedendo nisso o Estado, que criaria as primeiras instituições – a Repartição e o Conselho de Turismo – já sob o regime republicano, em Maio de 1911.

Não obstante a sua natureza associativa, o projecto da SPP era de âmbito nacional e pretendia ocupar-se de um vasto conjunto de questões, que necessariamente cairiam fora da sua capacidade de acção. Nesse sentido, é intenção deste texto olhar estes primeiros anos da SPP – quando ainda não há um parceiro oficial em cena – a partir da perspectiva das relações entre Estado e privados e respectivos papéis na construção da actividade turística em Portugal.

Em primeiro lugar, importa fazer uma breve análise do projecto da SPP, revelador de uma consciência da necessidade de articular vários agentes para promover o turismo. Deve ser sublinhado o carácter de modernidade de que os planos e os discursos da SPP se revestiam, uma modernidade definida em função do desenvolvimento económico e cultural e de acordo com um paradigma europeu.

Na questão da articulação de agentes na actividade turística será dado especial enfoque à articulação entre Estado e privados. Primeiro, pela forma como a SPP se definiu em função de uma determinada leitura do papel do Estado liberal. Depois, pela relação que

estabeleceu com esse mesmo Estado. Nele, a SPP procura o seu principal parceiro: muitos dos seus planos não poderiam ser concretizados sem o auxílio dos poderes públicos, o que muitas vezes lhe criou entraves. Ou seja, desenvolvimento e modernidade são associados a uma iniciativa privada saudável, mas a qual não pode vingar sem um Estado colaborante.

Este texto resulta de parte do trabalho desenvolvido para a nossa dissertação de mestrado. Dado o desconhecimento do paradeiro do arquivo da SPP, a fonte principal para este trabalho consistiu no boletim que a associação publicou a partir de 1907. Socorremo-nos igualmente da *Gazeta dos Caminhos de Ferro (GCF)* e outras fontes impressas, complementadas por investigação no Arquivo Histórico Municipal de Lisboa – Arco do Cego.

## 2. Propaganda de Portugal: Objectivos e Meios de Acção

A SPP foi fundada em Lisboa, na noite de 28 de Fevereiro de 1906, quando Leonildo de Mendonça e Costa, antigo funcionário da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (CRCFP) e fundador e director da *GCF*, reuniu 50 figuras (tendo outras 14 aderido por carta) ligadas à vida política, económica e intelectual da capital, interessadas no projecto que anunciara na imprensa, através da publicação de uma carta no *Diário de Notícias* de 23 de Janeiro do mesmo ano. A carta figura igualmente no número de 1 de Fevereiro de 1906 da *GCF*, sendo a justificação da publicação não o papel do director na

iniciativa, mas a relevância da matéria em apreço, que está ligada às “doutrinas sempre sustentadas nesta *Gazeta*”. (*GCF*, 1 Fevereiro 1906, n.º 435, “A génese duma grande ideia”, p. 41).

O programa da SPP, publicado na *GCF* de 16 de Março, reunia os princípios da nova associação de excursionismo que vinham sendo teorizados por Mendonça e Costa e debatidos entre os fundadores: pretendia “promover o desenvolvimento intelectual, moral e material do país e, principalmente, esforçar-se por que seja visitado, admirado e amado por nacionais e estrangeiros” (*GCF*, 16 Março 1906, n.º 438, “Sociedade Propaganda de Portugal”, p. 86). Já na sessão inaugural de 28 de Fevereiro, Mendonça e Costa expusera a sua ideia de criar uma associação que tivesse “por fim 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” (*Boletim da SPP*, Julho 1907, n.º 1, “Acta da sessão inaugural em 28 de fevereiro de 1906”, p. 5). Estas duas afirmações encerram os dois aspectos primordiais que iriam presidir ao pensamento e à acção da nova associação: melhoramentos e propaganda, conjugados no fomento do excursionismo, entendidos como indissociáveis.

Para a concretização desses objectivos, o programa dividia o plano de actividades da SPP em três grandes linhas: acção própria, acção junto dos poderes públicos e administrações locais e acção internacional.

Como acção própria, a SPP propunha-se fazer o inventário de todos os lugares turísticos do país, assim como assegurar que estes estavam em condições de ser encontrados e visitados, através da criação de atractivos e de guias, da prestação de esclarecimentos, da promoção da reforma dos serviços e do fornecimento de informações sobre os centros estrangeiros às estruturas prestadoras de serviços turísticos.

Em conjunto com os poderes públicos, a SPP esperava remover os entraves à entrada, saída e livre circulação de viajantes no país, conservar o património artístico e promover melhoramentos úteis ao excursionismo.

Por fim, no plano da acção internacional, a SPP desejava cooperar com associações estrangeiras similares e agências de viagens e promover a propaganda do país através de legações e câmaras de comércio, bem como através de sócios no estrangeiro.

O desenho do programa revelava uma compreensão do turismo enquanto sistema que articula várias peças: lugares turísticos, facilidades de circulação, serviços de qualidade e propaganda, correspondendo aos objectivos primordiais de melhoramentos e propaganda. Trata-se da composição de elementos cuja emergência foi estudada por Catherine Bertho Lavenir, que a definiu como a marca do turismo moderno. Esta análise tem servido de base aos autores que mais se têm dedicado à história do turismo como, entre nós, Matos e Santos, 2004.

Desde logo, fica também patente outro aspecto: a necessidade de colaborar com diversos parceiros para uma melhor

concretização do objectivos, com destaque para os poderes públicos (centrais e locais), os quais poderiam facilitar a circulação de viajantes, conservar o património e promover os melhoramentos – estes últimos, só por si, um dos princípios básicos da SPP. Assim, e dada a sua natureza de associação particular, a participação de vários intervenientes, nacionais e internacionais, era vista como ideal e indispensável, assumindo a SPP, entre todos, o papel de entidade reguladora.

Dando mais uma prova dessa vontade de abrangência, a SPP definiu desde logo a necessidade de possuir comissões de iniciativa dedicadas aos diferentes assuntos, algumas criadas logo nos primeiros meses de actividade: Agricultura, Exposições e Festejos, Financeira, Hotéis, Higiene, Melhoramentos Públicos, Organização dos Centros Regionais, Publicidade e Recepção. Ao longo do período em apreço, seriam ainda criadas as dedicadas às Comunicações Marítimas, aos Monumentos e às Praias, Termas e Estações Alpestres. As denominações das várias comissões atestam novamente como o projecto era ambicioso, tocando os vários elementos do excursionismo. Algumas nem estavam directamente relacionadas com o turismo (Agricultura, talvez a mais inesperada), mas corroboravam por outro lado as pretensões de desenvolvimento económico nacional alargado. Já a comissão prevista de Instrução (que não parece ter chegado a ser criada) descende directamente das preocupações com o analfabetismo, tido como marca e razão do atraso nacional, que a SPP elegera

como seu inimigo. Na carta publicada no *Diário de Notícias*, Mendonça e Costa chegava a imaginar a associação como uma potencial criadora de escolas, o que reflecte um projecto ambicioso de mudança das mentalidades. Já em 1902, o mesmo Mendonça e Costa aludia à necessidade da escolaridade obrigatória, de forma a acabar com a deambulação de rapazes pobres desocupados pelas ruas, pois “é deste conjunto de pequenos cuidados de asseio que resulta a boa aparência de uma cidade moderna; também isto constitui prova de civilização”. (*GCF*, 16 Abril 1902, n.º 344, “Melhoramentos de Lisboa”, p. 119)

Claro que uma população “apresentável” aos estrangeiros seria importante na promoção do destino turístico Portugal, mas a proposta não deixava de configurar em primeiro lugar o desejo de alargar a instrução e criar um consenso em torno da necessidade de progresso, que era não apenas material, mas também cultural. Ou seja, a vontade reguladora da SPP tinha também em si a pretensão de se tornar uma potencial construtora de um consenso em torno da modernidade, uma modernidade integrada de que a SPP se apresentava como o motor ao fim de décadas de alegada inércia e esforços mitigados, modernidade onde era incluído o turismo e as provas de sucesso que este vinha dando internacionalmente. Convém não esquecer que o projecto da SPP devia muito às viagens de Mendonça e Costa e à observação que fez no estrangeiro das associações locais de turismo, nomeadamente na Suíça.

### 3. A SPP em Funcionamento

O programa da SPP e as comissões estabelecem um campo de enquadramento para a sua actividade. Vale a pena destacar um primeiro momento: a representação entregue pela SPP a Hintze Ribeiro, chefe do governo regenerador no poder na altura da fundação, no dia 10 de Abril de 1906, momento que marca o início da cooperação com os poderes públicos almejada pela SPP. Nesse sentido, chamava-se a atenção do presidente do Conselho para a necessidade de facilitar à Companhia dos Wagons-Lits o estabelecimento do Sud-Express diário, a necessidade de obras no porto de Lisboa que criassem espaço de atracação e a agilização da fiscalização aduaneira e do desembarque de passageiros. A redução das taxas de desembarque então pedida seria efectivada pelo governo no ano seguinte. (*Boletim da SPP*, Outubro 1907, n.º 4, “Porto de Lisboa” p. 16). Para além disso, a SPP chamava a atenção para a necessidade de uma lei que promovesse o estabelecimento de unidades hoteleiras, como já o anterior governo tentara. Nessa representação, o que estava em causa era a velha ideia de projecção de Lisboa como “cais da Europa”, ponto de trânsito das viagens transatlânticas, estando essa posição em risco de ser perdida para os portos espanhóis de Cádiz e Vigo.

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, o que terá dado origem a

uma acção mais decisiva para melhorar o porto, concretizada em 1887 com o início das obras, adjudicadas ao empreiteiro francês Hildenert Hersent.

A representação ao governo ia ao encontro da parte do programa que dizia respeito à acção junto dos poderes públicos, sendo o parceiro por excelência para a concretização dos fins em vista.

Se este primeiro momento demonstra a configuração das relações institucionais e da importância do Estado enquanto parceiro, é também revelador da variedade de questões a tratar: intensificação e agilização dos transportes, formalidades aduaneiras, hotelaria.

Em resposta à proposta do Sud-Express diário, a SPP conseguiu que o ministro da Fazenda, Teixeira de Sousa, concedesse à Companhia dos Wagons-Lits facilidades de importação de material para o pôr em marcha até Janeiro do ano seguinte. Enquanto isso não acontecia, obteve um subsídio para a criação de 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”. O Sud-Express diário começou a circular em 1907.

Convém assinalar que a SPP contara com a CRCFP nas negociações para o Sud-America-Express, o que está ligado à importância da presença de sócios da SPP em lugares cimeiros das empresas e da administração pública, que lhe permitiam potenciar a sua capacidade de acção. Neste caso, tratar-se-ia de André Leproux (vice-presidente da direcção da SPP) e Carrasco Bossa (vogal da



direcção), respectivamente director e chefe de tráfego da CRCFP. Luís Strauss, engenheiro director do porto de Lisboa e igualmente vogal da direcção da SPP, estaria também empenhado na sua propaganda. (*GCF*, 16 Julho 1906, n.º 446, “Lisboa, cais da Europa”, p. 218). Estariam também estabelecidos contactos com o director da Alfândega e o chefe do posto de desinfecção. Matos e Santos afloraram já esta questão do destaque das personalidades da SPP para a sociedade fazer valer as suas solicitações, algo que também foi identificado por Catherine Bertho Lavenir para o caso do Touring Club de França.

Ainda em 1906, a SPP publicou um guia em espanhol para ser distribuído em Buenos Aires e Montevideu, os locais de origem dos passageiros que se pretendia atrair a Lisboa: o esforço de propaganda conjugado com os melhoramentos (*Boletim da SPP*, Julho 1907, n.º 1, “Relatório da direcção provisória...”, p. 12). Em 1907, a SPP chegaria mesmo a escrever a um académico francês, Albert Demangeon, assinalando que não mencionava o valor comercial do porto no seu novo dicionário geográfico, exemplo também da preocupação da SPP em ser o garante da imagem do país. (*Boletim da SPP*, Agosto 1907, n.º 2, “Rectificando”, p. 14)

O trabalho em matéria de transportes e formalidades continuou. Depois da primeira representação a Hintze, em que pedia a abolição dos passaportes, a SPP fez chegar ao parlamento, através do deputado António Belo (vice-presidente da direcção), uma representação à Câmara dos Deputados, que propunha alterações a uma proposta do governo

nesse sentido (*Diário da Câmara dos Deputados*, 13 Novembro 1906, p. 3). No seu segundo ano de existência, a SPP trabalhou no sentido de conseguir a atracção dos transatlânticos ao cais de Lisboa, conseguindo-se a dos paquetes da Booth Line.

Vê-se como em tantas matérias fundamentais para o seu plano, a SPP pouco pôde fazer por vontade própria: na questão dos transportes, por exemplo, precisava da presença das companhias que os operavam, tanto que recrutara os seus fundadores e directores entre elas. A falta das colaborações enunciadas no programa era também o que poderia colocar em causa a concretização dos projectos: a 24 de Fevereiro de 1909, Mendonça e Costa apresentava aos restantes membros da direcção um estudo sobre a mudança de horário do Sud-Express. Em Junho desse ano, no entanto, a *GCF* lamentava a impossibilidade de realizar tal alteração por oposição da Companhia do Norte de Espanha. (*CF*, 16 Março 1909, n.º 510, “Estudo sobre a mudança de horário do comboio “Sud-Express”, pp. 84-86).

Quanto à questão das facilidades e serviços de desembarque, a SPP conseguiria, em 1907, 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 seguinte. Normas desencontradas e desnecessárias eram vistas como factores negativos para a atracção de viajantes que esperariam todas as comodidades, habituados que estavam aos padrões dos outros países. Em Outubro de 1907, o boletim informava que a SPP fazia constantes reclamações

junto dos poderes públicos para pôr fim a processos aduaneiros que desmotivavam os viajantes e “touristes” a permanecerem e voltarem ao país.

Estava em causa a boa imagem do país, pelo que reclamou também do Governo Civil de Lisboa 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 deles escrevera uma queixa à SPP, cuja cópia foi enviada ao responsável pelo distrito. A mendicidade era algo que os homens da SPP consideravam altamente nocivo para o turismo e os países estrangeiros em que os mendigos não eram visíveis eram considerados casos de sucesso. 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 reputação do país. Fazer desses elementos básicos, que ela considerava sinais de modernidade, senso comum era o seu objectivo, começando pelos poderes públicos, as estruturas com a possibilidade de actuar directamente.

Podemos ainda encontrar pistas dessa procura de uma definição de um conjunto de normas consideradas aceites para bem receber o estrangeiro quando – considerando bem feito o despacho de bagagens no posto de desinfecção de Lisboa – a SPP conseguiu que o Ministério da Fazenda aí chamasse um funcionário do Porto de Leixões para que este levasse a prática para o porto

nortenho. Esperava-se uma uniformização dos serviços e da sua qualidade, “acabar com o que entre nós ainda existe de sertanejo e retrógrado”.

A faixa ribeirinha da capital era um espaço que recebia diversas atenções, entre elas as da SPP. Em 14 de Outubro de 1907, Fernando de Sousa, o presidente da direcção, 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” (*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).

À Câmara Municipal de Lisboa, 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 que ficava quando chovia. 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 ajardinamento (*Boletim da SPP*, Dezembro 1907, n.º 6, “Da Comissão de Monumentos”, pp. 13-14; AHML-AC, *Actas das sessões da Câmara Municipal de Lisboa*, 1910, p. 402).

Da mesma forma, a SPP vai desenvolver o que Catherine Bertho Lavenir chama uma actividade normativa

para tornar a hotelaria portuguesa mais conforme os preceitos burgueses, urbanos e internacionais. E, de modo a concretizar tal propósito, a Comissão orientou a sua actividade, tal como definido por Mendonça e Costa, de acordo com duas linhas: melhorar os hotéis existentes e promover a construção de novos. Esta acção iria passar por concursos e recomendação de hotéis, pela publicação de guias para proprietários e pessoal e pela instituição de um efêmero curso de hotelaria, em 1910, em parceria com a Casa Pia de Lisboa. Para promover a construção de novos hotéis, pressionou o Estado no sentido de aprovar as já referidas leis de estímulo.

Com este corpo de exemplos, demos conta de um conjunto de projectos e parcerias, correspondentes ao que ficara estabelecido por altura da fundação. O projecto da SPP caracterizou-se por um desejo de modernidade porque se estabelecia a partir do exemplo estrangeiro, de um paradigma europeu que correspondia a uma normalização do gosto. Assim, e tal como já avançámos, a SPP atribuía-se a si própria não meramente o fomento do excursionismo, mas uma função de catalisadora de melhoramentos, de motor do ressurgimento da nação, ressurgimento que implicaria igualmente progressos morais e educação e de que o turismo era parte integrante.

Nesse sentido, deixou algumas considerações sobre a importância dos jardins para crianças e da puericultura, sendo as crianças o futuro da pátria; sobre a necessidade de criar um teatro de ópera portuguesa para a educação moral e do gosto do povo;

sobre as ligações entre insalubridade e decadência nacional, a propósito da localização do Conservatório Nacional no Bairro Alto. (*Boletim da SPP*, Junho 1908, n.º 12, “Jardins para crianças”, pp. 47-49; *Boletim da SPP*, Abril 1908, n.º 10, “Ópera Portuguesa”, pp. 34-36; *GCF*, 1 Fevereiro 1908, “Um rasgão através do Bairro Alto”, pp. 34-35)

#### 4. “Não se Poupam a Incómodos”: O Estado e os Privados

Estabelecido um programa e confirmadas as iniciativas para o concretizar, destaca-se uma questão: a articulação com diferentes agentes e, entre eles, o Estado. A este propósito, vale a pena ver como se configurou a SPP em Fevereiro de 1906, sendo que o conjunto de interacções até aqui perscrutadas se desenrola num determinado quadro institucional. A SPP criara-se como associação de particulares a partir de uma determinada leitura do papel do Estado.

Fernando de Sousa, o engenheiro que ocupara a presidência da SPP, afirmava na primeira conferência pública da SPP, nos Paços do Concelho de Lisboa, a 19 de Fevereiro de 1907, que a “concepção de que tudo venha do Estado-Providência, é nefasta”, cabendo à iniciativa privada “facilitar a acção do Estado”. Dava como exemplo, entre outros, o investimento do Touring Club de França em estradas e sinalização dos caminhos. O ideal seria a colaboração entre poderes públicos e particulares: a promoção do turismo não poderia partir em primeiro lugar do Estado, mas a sua colaboração era necessária, o que se

prendia com as limitações próprias de uma associação de natureza privada. A esta caberia a iniciativa, livrando o Estado desse peso; ele, por seu lado, deveria auxiliá-la dentro das competências que lhe eram devidas. O sucesso assentaria na partilha de competências. Aliás, a própria conferência parece simbolizar essa harmonização entre agentes: à apresentação pública de uma associação de particulares de alegado interesse nacional assistiam o presidente da Câmara Municipal da capital, o presidente do Conselho de Ministros, os ministros da Fazenda, Guerra e Obras Públicas e o próprio príncipe D. Luís Filipe que aceitara a presidência de honra da SPP (*Boletim da SPP*, Março 1908, n.º 9, “Relatório da Direcção...”, p. 18).

A SPP enviou ainda convite às duas câmaras do parlamento. Convencida da importância da SPP, a CML decidiu-se pela cedência do espaço à SPP sempre que esta o solicitasse. (*Actas das sessões da Câmara Municipal de Lisboa*, 1907, pp. 59-60),

As palavras de Sousa encontram perfeita correspondência nas do outro orador da noite, João Franco, que entretanto substituíra Hintze na chefia do governo e que também via com bons olhos a nova associação, afirmando que é grato aos poderes públicos, ver, que, cidadãos portugueses, por sua única iniciativa, e só por amor da pátria, não se poupam a incómodos, nem a trabalhos, para poderem concorrer para o bem-estar, para o progresso e para a civilização dessa mesma pátria (*Boletim da SPP*, Julho 1907, n.º 1, “Discurso do Sr.

Presidente do Conselho de Ministros...”, p. 20).

A modernidade era definida como uma tarefa pesada que os governos não podiam tomar apenas para si: outros organismos e iniciativas deveriam colocar-se ao lado deles e a SPP, com a sua agenda excursionista, era “não só importante, mas indispensável, porque é destinada a funções e serviços que, evidentemente, o Estado, por si só, não sabe, não pode desenvolver nem desempenhar”, mas a quem, não obstante, auxiliaria (*Boletim da SPP*, Julho 1907, n.º 1, “Discurso do Sr. Presidente do Conselho de Ministros...”, p. 20). O desenho que Franco faz do Estado é o de um Estado regulador: o que mantém as condições sociais, assegura o equilíbrio e protege iniciativas de valor.

Acerca da visão defendida por Franco nos anos anteriores de um quadro social pautado por privados empreendedores e um Estado regulador. Na conferência, Franco diz mesmo que fazer do Estado “o responsável do atraso e retrocesso” era um erro geralmente assumido (*Boletim da SPP*, Julho 1907, n.º 1, “Discurso do Sr. Presidente do Conselho de Ministros...”, p. 21).

O espírito de iniciativa por parte dos privados é bem visto, havendo um consenso em torno dos seus benefícios, o que está de acordo com os princípios do liberalismo.

A hipótese de uma comissão oficial em vez de uma associação chegara a ser colocada por Mendonça e Costa, a exemplo do que acontecera em Espanha em Outubro de 1905. No entanto, o próprio constatava que as comissões oficiais gratuitas em Portugal “não raro

fraquejam na sua acção” (*Boletim da SPP*, Julho 1907, n.º 1, “Apontamentos para a história da “Propaganda de Portugal”, p. 3.). Aliás, chegara a tentar a criação de tal organismo junto de Elvino de Brito, quando este fora ministro das Obras Públicas, que lhe dissera que se ocuparia disso quando abandonasse o ministério, demonstrando como a aposta turística não era ainda entendida como competência governamental.

A legislação até ali produzida é também reveladora: para além dos decretos que regulavam a concessão e exploração de nascentes de águas minerais e criavam a Inspecção Médica das Águas Minerais, apenas as tentativas falhadas em 1905 (e depois em 1907 e 1908) de fazer passar uma lei que criasse estímulos à construção de hotéis. Estas peças legislativas, tanto as efectivas como as abortadas, destinavam-se a criar condições para que as actividades em apreço se desenvolvessem com o devido enquadramento legal. Não tinham subjacente qualquer plano concertado para uma aposta turística. A tese da associação tinha, portanto, mais elementos a seu favor, desde exemplos estrangeiros de sucesso (os *touring clubs*) a um enquadramento político e social à partida propício.

No quadro institucional, a SPP assumiu assim a sua natureza associativa com grande expectativa quanto ao papel que poderia vir a desempenhar no progresso do país. Claro que enquanto associação, sabia que ela própria não poderia tratar de tudo. A sua iniciativa pautar-se-ia sobretudo por chamar a atenção para o que o país necessitava e fazê-lo chegar aos poderes competentes,

como já demonstrado, ainda que reservasse competência de agência de informações e propaganda para si mesma.

A fim de se tornar mais eficaz, estabeleceu então relações com as várias instâncias já mencionadas e iria sempre entregar cumprimentos a novos governos, novas vereações na câmara de Lisboa ou novos governadores civis do distrito da capital. A manutenção de boas relações com as instâncias de poder necessárias era importante para uma sobrevivência capaz e activa da SPP – em 1910, o quarto aniversário foi assinalado com uma sessão comemorativa na sede, a que foi convidado a presidir o ministro das Obras Públicas, como era hábito com os ministros francês e italiano do Comércio nos *touring clubs* dos respectivos países (*Boletim da SPP*, Fev. 1910, n.º 2, ano 4, “Sessão solene comemorativa do 4.º aniversário da Sociedade...”, p. 9).

## 5. Fraquezas Associativas

A SPP via-se como a iniciativa ideal no Portugal do início do século XX, tentando então encetar essa acção por si própria e em colaboração, para resolver os problemas do país, ao mesmo tempo que atrairia visitantes.

No âmbito da hotelaria e da propaganda, conseguiu realizar um conjunto de iniciativas de forma autónoma. Uma das direcções lembrava mesmo que magras receitas não permitiam à SPP lançar propaganda do país nos volumes desejados, a que ela normalmente consagrava o grosso do seu orçamento (*Boletim da SPP*, Abril 1911, n.º 4, ano 5, “Relatório da Direcção...”,

p. 26. Em 1907, destinara 1.247\$205 a publicações, valor que ascendeu no ano seguinte aos 1.659\$970 réis, para descer em 1909 para os 1.597\$129 réis, a que se seguiu uma redução drástica para 991\$370 réis nesse ano de 1910), impedindo-a, no fundo, de cumprir aquela que era uma das suas principais funções e que poderia exercer unilateralmente.

Nos outros campos de acção, como vimos, e mesmo sem sair de Lisboa, precisava de interagir com um conjunto de outros agentes: o porto de Lisboa, as companhias marítimas e ferroviárias; também a Carris e a Associação dos Donos de Trens de Aluguer. Recorria depois aos poderes actuantes sobre a capital do reino: a câmara, o governo civil e o Ministério das Obras Públicas.

Outras figuras contactadas eram o comandante-geral da polícia, o inspector da polícia administrativa, e as figuras à frente da administração das alfândegas, do posto de desinfecção e do serviço fiscal do posto. Isto demonstra como a SPP no fundo dependia da colaboração de uma miríade de entidades, dependendo sempre da sua boa vontade ou disponibilidade financeira, realidades que obstarium ao sucesso das iniciativas como quando, no final de 1907, pedia ao Ministério das Obras Públicas que removeesse os mastros do serviço telegráfico da Avenida da Liberdade, tendo alegado o ministério falta de verbas para tal (*Boletim da SPP*, Novembro 1907, n.º 5, “Representações”, pp. 15-16 e Dezembro 1907, n.º 6, “Notas várias”, p. 15.).

Ainda nesse ano, por iniciativa da Comissão de Monumentos, Fernando de

Sousa escrevera ao ministro da Guerra e, apelando ao seu patriotismo, pedia providências para que fossem “conservados devidamente e defendidos de verdadeiros atentados os castelos que existem ainda em diferentes pontos do país e que tanto interesse despertam nos que os visitam, já pelo seu aspecto pitoresco, já pelos feitos históricos que atestam” (*Boletim da SPP*, Outubro 1907, n.º 4, “Conservação de castelos”, p. 15), dando os casos concretos de Palmela (muito visitado) e Feira (que a linha do Vouga tornara mais acessível) e ainda uns projectos militares que se estariam fazendo em Abrantes e prejudicariam um passeio previsto pela câmara local. A única resposta obtida foi do chefe de repartição, elogiando o interesse da SPP na conservação dos monumentos.

Já por influência da Comissão de Praias e Termas, a 21 de Novembro do mesmo ano, o presidente da SPP escrevia ao ministro do Reino chamando a atenção para a necessidade de um “melhor aproveitamento das nossas estâncias sanitárias nas praias, termas e montanhas” (*Boletim da SPP*, Novembro 1907, n.º 5, “Da Comissão de termas, praias e estações alpestres”, p. 12), lembrando que, no estrangeiro, locais semelhantes eram alvo de melhoramentos e propaganda, com óptimos resultados para a economia. Em Portugal era ainda necessário “suscitar e estimular as iniciativas particulares” e, cabendo ao Estado fiscalizar e zelar pelas condições das estâncias, propunha ao governo uma série de acções nesse sentido. A SPP visava o alcance e difusão de um determinado padrão, mas o Estado, pelas suas competências, deveria garantir esse

padrão. Ainda que não lhe devessem caber as iniciativas, a verdade é que era ao Estado que a SPP acabava por mais recorrer, esperando que da sua acção decorresse uma boa reacção da sociedade civil. Contudo, a regulamentação tardava em acontecer e, no início de 1910, quando foi cumprimentar o novo governo, solicitou-a ao ministro do Reino que, por sua vez, pediu à sociedade que redigisse um projecto (*Boletim da SPP*, Fevereiro 1910, n.º 2, ano 4, “Junto do Governo”, p. 16). Aos exemplos de sucesso inicialmente referidos, juntam-se os de insucesso.

Algo que artigos e cartas vão expressando – e os relatórios da direcção confirmam – é a frustração da real distância entre o que a SPP era e o que poderia ser, frustração que servia de base a considerações amargas sobre um espírito nacional alegadamente mesquinho.

Em Dezembro de 1909, depois de escrever ao Ministério das Obras Públicas e à Câmara de Lisboa para que fosse concluída a Avenida da Índia, ligando Alcântara ao centro da capital, revelava algum desalento ao vaticinar que a “representação seguiu o seu destino junto das duas entidades acima apontadas, quem sabe se para dormir ali, mais uma vez, o *sono dos justos...*” (*Boletim da SPP*, Dezembro 1909, n.º 12, ano 3, “Melhoramentos de Lisboa. A Avenida da Índia”, p. 93).

De um discurso ainda expectante nos anos de 1906 e 1907, em 1908 a SPP parece começar a desesperar-se com a fraca adesão e com as débeis colaborações que consegue. Em Novembro desse mesmo ano, Mendonça

e Costa perguntava “o que pode ela [SPP] fazer onde *tudo* está por executar, onde as câmaras municipais, a iniciativa particular, as colectividades comerciais, não a auxiliam, não a acompanham, não tratam, no interesse próprio, de lhe alargar os meios de acção!” (*GCF*, 1 Novembro 1908, n.º 501, “Notas de viagem I”, p. 326. Nessa série de “Notas de viagem”, faz bastantes reparos ao subaproveitamento das belezas de Portugal.)

Está aqui o verdadeiro problema da SPP: o de parceiros públicos e privados que não demonstravam um empenho correspondente ao seu, inviabilizando parte da sua acção. A partir de 1908, fala-se de crise nacional, como afirma a direcção cessante na assembleia-geral reunida a 27 de Março de 1909: “[pouco] propícia era a hora para rasgadas iniciativas, que não encontravam, no espírito público nem nos governos, apoio e caloroso acolhimento, capazes de os fazer vingar” (*Boletim da SPP*, Abril 1909, n.º 4, ano 3, p. 26).

A falta de compreensão do projecto e, consequentemente, de colaborações, parece mesmo ter estado na origem da dificuldade inicial da SPP em sair para fora de Lisboa e estabelecer as tão desejadas delegações regionais que tornariam o projecto verdadeiramente nacional. A 23 de Janeiro de 1907, enviou uma circular às câmaras municipais. Apelando ao patriotismo dos autarcas, pedia-lhes que discutissem em sessão da câmara a forma de angariar sócios e fundar uma delegação no concelho (*Boletim da SPP*, Julho 1907, n.º 1, “Circular às Câmaras Municipais do país”, p. 24).

A resposta imediata terá sido fraca, pois a 1 de Março, o Ministério do Reino enviava uma circular aos governadores civis para que recomendassem aos municípios, em nome “dos benefícios públicos consequentes de toda a propaganda das condições naturais e artísticas do país”, que colaborassem (*Boletim da SPP*, Julho 1907, n.º 1, “Uma circular do Ministério do Reino”, p. 23). Ainda assim, os municípios não se mostraram interessados ou receptivos, pelo que a SPP decidiu mudar de estratégia, enviando uma circular aos seus sócios em que lhes pedia que recomendassem residentes na província das suas relações que achassem capazes de serem delegados locais e prepararem a criação das delegações (*Boletim da SPP*, Agosto 1907, n.º 2, “Circular a consócios”, p. 15), um pedido que não deixaria de ser reiterado em vários números do boletim, sempre com a justificação de que as delegações constituíam o meio ideal para fazer chegar o programa de progresso da SPP a todo o país e, dessa forma, levar ao “engrandecimento moral e material da nossa bem-amada pátria” (*Boletim da SPP*, Dezembro 1907, n.º 6, “Notas várias”, p. 16).

Fica assim clara a delicadeza da posição da SPP que, querendo o desenvolvimento alargado do país, necessitava de respostas de várias instâncias, mesmo não saindo da questão turística. Na maioria dos casos, precisava mesmo do Estado e este, se por vezes colaborava e demonstrava boa vontade, revelava também, noutros momentos, alguma inércia. Criava-se assim o paradoxo da SPP, com uma iniciativa

privada empreendedora que não deixa de necessitar do Estado.

Vemos que a SPP, com um projecto coerente e ambicioso de desenvolvimento generalizado do país e com pretensões de modernidade, era demasiado grande para si mesma ou para as reais possibilidades de cooperação com outros. Foi nesses moldes que pensou e concretizou a sua acção: diagnosticando falhas e tentando resolvê-las, por si própria ou (em diversas questões de relevo) chamando outros, entre entidades públicas e privadas. E a leitura do país político que era feita parecia estar a favor de uma iniciativa como esta, onde um Estado de intervenção reduzida serviria como apoiante. Mas os apoios que lhe podia dispensar nem sempre foram eficazes, não sendo suficiente a posição social e profissional dos seus membros ou os contactos estabelecidos. Foi assim com a criação das delegações regionais, mas também com respostas insatisfatórias de outras entidades.

Mesmo a lei de construção dos hotéis, pedida logo em 1906 ao governo e que só o Estado poderia criar, não aconteceu, caindo em 1907 e 1908 no parlamento, por pressões da indústria do mobiliário. Também vários ofícios relativos a questões urbanísticas não encontraram eco, tendo a SPP chegado a envolver-se num conflito com a vereação republicana de Lisboa, eleita em 1908, a propósito de projectos para a zona da Estrela e para a faixa ribeirinha entre o Cais do Sodré e a Praça do Comércio.



## 6. Repensar o Lugar do Turismo: A Ideia da Repartição Governamental

Sinal da falta de apoios, o desalento que se instala no discurso dos membros da SPP, que sentem a sua missão incompreendida pelo resto da sociedade e do país. Um desenho inicial aparentemente harmónico das competências do Estado e do sector privado não encontrou resposta quando essa relação foi posta em prática. Talvez seja nessa divisão incompleta de competências e respectivos resultados que possamos encontrar, a par de uma desilusão crescente, a razão para a SPP apoiar cada vez a ideia de uma repartição oficial que lhe sirva de parceira.

Se por altura da fundação da SPP, Mendonça e Costa acabara por rejeitar a ideia de promover uma comissão oficial que se ocupasse do turismo, a partir de 1909, com a criação de uma repartição oficial na Áustria, a SPP vai chamar a si a defesa dessa ideia para Portugal, reconhecendo que existiam limites à sua acção: “não pode ir muito mais longe do que tem ido, indicando o que há a fazer, preparando o estudo para a solução das questões de vária natureza e de vasto alcance, que, quando resolvidas, criarão no nosso país, de uma forma geral, o que pode chamar-se a *indústria das viagens*” (*Boletim da SPP*, Setembro 1909, n.º 9, ano 3, “A Indústria dos Estrangeiros”, p. 70). O que não significava que se estivesse a anular: reconhecia em si determinadas capacidades – de cariz indicativo, preparatório – que não bastavam para a concretização da promoção do turismo.

Sabemos que ela própria estava desde início consciente de tal facto, daí que um dos seus objectivos fosse a colaboração com os poderes públicos, os vários organismos que tinham a capacidade de actuar na realização de obras de um porto, na alteração de legislação vigente, na abertura de uma linha férrea. E, como vimos, actuou nesse sentido e de acordo com essas linhas de orientação.

Todavia, reconhecia igualmente que “a inércia das estações oficiais nem sempre permite que se prestem tão completamente quanto seria o nosso desejo e quanto é de urgente necessidade” (*Boletim da SPP*, Setembro 1909, n.º 9, ano 3, p. 70).

A solução, seguindo o recente exemplo austríaco, era uma repartição oficial, subordinada ao governo, que se ocupasse directamente do turismo, sem que esta matéria tivesse de se dispersar pelos vários ministérios e conselhos. Não era um substituto que a SPP procurava, era um aliado na esfera governamental, dotado de uma capacidade decisória mais assertiva e podendo dispensar ao turismo uma atenção exclusiva.

Quando o governo francês anunciou uma criação semelhante para breve, a SPP reiterou a ideia (*Boletim da SPP*, Novembro 1909, n.º 11, ano 3, “As viagens na história. Dissertação a propósito”, pp. 85-86. No boletim de Julho de 1910, publicou parte da lei que criava essa repartição), tendo pouco depois, quando foi cumprimentar o governo de Veiga Beirão, empossado em Dezembro de 1909, feito um pedido nesse sentido ao ministro das Obras Públicas que afirmou já ter tido essa ideia (*Boletim da SPP*, Fevereiro 1910, n.º 2,

ano 4, “Junto do Governo”, p. 16). Progressivamente, o entendimento da separação de competências entre Estado e particulares em matéria de turismo ia mudando. No seio dos poderes públicos, o turismo já não era apenas algo a que associações se dedicavam e o Estado prestava o seu auxílio, dado que sob as suas competências recaíam questões de grande relevo. O Estado poderia ter um papel directo no turismo, onde, mais uma vez, se fazia sentir a influência da evolução da situação no estrangeiro. Não surpreende, portanto, que a SPP aplauda a criação da Repartição de Turismo, já sob a República, a 16 de Maio de 1911, pelo ministro do Fomento Brito Camacho, ele próprio um dos fundadores da SPP. A SPP teria agora esse novo parceiro, iniciando-se uma nova fase na história das instituições de turismo em Portugal. O projecto turístico – que continuava a pautar-se pelos princípios de modernização que o país ainda não tinha alcançado – contava com novos agentes.

## 7. Conclusões

Pioneira no traçar de um projecto turístico para Portugal, a SPP definiu como objectivo a modernização do país por via do fomento turístico, concretizável através de uma estratégia que combinava melhoramentos e propaganda, algo que ficou simbolicamente demonstrado pela primeira representação ao governo em Abril de 1906.

Saídos da burguesia lisboeta, os fundadores viam-se a si mesmos como os agentes capazes de agir – uma visão

liberal do papel a desempenhar pelo Estado, que deveria delegar o desenvolvimento do turismo nos privados que, agindo muito patrioticamente, se propunham partilhar o fardo da modernização. Agremiação burguesa e activa, não dispensaria, no entanto, a colaboração do Estado, entidade que poderia de facto agir, também pela vastidão do projecto, que contemplava aspectos materiais e culturais, desde logo explicitado na comissões inicialmente previstas e criadas.

Assim, a partilha de competências traduziu-se em inúmeras representações e negociações, a propósito de diversos assuntos, todos ligados à modernidade. São inegáveis, o esforço e a ambição, patentes nos diversos exemplos apresentados, que diziam respeito a domínios como transportes, hotelaria, serviços, urbanismo e património. Contudo, enquanto associação de privados, muito dependente das vontades e disponibilidades alheias, cedo percebeu que só poderia ir até determinado ponto, lamentando a falta de adesões.

Delineou-se assim o seu paradoxo. Ou seja, nem sempre a partilha de competências teve muito sucesso, instalando-se a dado momento algum desalento numa associação que se sentia incompreendida e desacompanhada por muitos, entre eles por aquele que seria o seu parceiro por excelência: o Estado. Daí que o olhar, de novo acompanhando a cena internacional, sobre a existência de uma repartição oficial tenha mudado, vendo a incorporação do fomento e gestão do turismo nas competências governamentais como capaz de lhe dar nova e decisiva força. Curiosamente, a

SPP tornava a dirigir as suas esperanças para aquele que tanto a tinha desiludido.

### Referências

- Arquivo Histórico Municipal de Lisboa (1907). *Actas das sessões da Câmara Municipal de Lisboa*. Arco do Cego, Índice de correspondência expedida. Comunicações.
- 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. (1999). *Catherine, La roue et le stylo. Comment nous sommes devenus touristes*. Paris: Éditions Odile Jacob.
- Boletim da Sociedade Propaganda de Portugal*.
- Brito, S. (2003). *Notas sobre a evolução do viajar e a formação do turismo*, I. Lisboa: Medialivros.
- Diário da Câmara dos Deputados*  
*Gazeta dos Caminhos de Ferro*
- Matos, A. & Santos, M. (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 disponível em <http://dspace.uevora.pt/rdpc/bitstream/10174/2408/1/Os%20Guias%20de%20Turismo%20da%20cidade%20de%20Evora%20no%20contexto%20do%20turismo%20contemporaneo.pdf>.
- Mendonça & Costa, L. (s.d.) in *Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira*, 16, 912-913. Lisboa – Rio de Janeiro: Editorial Enciclopédia.
- Pires, A. (2010). Sons e silêncios: A organização da indústria do tempo livre durante a I República. In Lousada, M. & Pires, A. (coords.), *Viajar. Viajantes e turistas à descoberta de Portugal no tempo da I República*, Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações do Centenário da República.
- Prata, A. (2008). *Políticas portuárias na Iª República (1880-1929)*. Tese de mestrado. Lisboa: FCSH-UNL.
- Ramos, R. (2001). *João Franco e o fracasso do reformismo liberal (1884-1908)*. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais.