



FACULDADE DE LETRAS
UNIVERSIDADE DO PORTO

António José Freire Pires Pinheiro

2º Ciclo de Estudos em Turismo

Mobilidade, Lugares e Práticas de turismo
Realidade portuguesa de 1880's à luz do periódico "*O Commercio do Porto*"

2012

Orientador: Prof.^a Dr.^a Elsa Maria Teixeira Pacheco

Classificação: Ciclo de estudos:
Dissertação:



FACULDADE DE LETRAS
UNIVERSIDADE DO PORTO

António José Freire Pires Pinheiro
N.º Aluno 090732017

2º Ciclo de Estudos em Turismo

Mobilidade, Lugares e Práticas de turismo

Realidade portuguesa de 1880's à luz do periódico "*O Commercio do Porto*"

2012

Dissertação apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto
para obtenção do grau de Mestre em Turismo

Sob orientação científica da Professora Doutora Elsa Maria Teixeira Pacheco
do Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto

Texto elaborado de acordo com as normas mais recentes do Acordo Ortográfico

Resumo

As mudanças sociais, económicas e tecnológicas que são causas e efeitos da Revolução Industrial mudaram a relação entre lazer e transportes, estando na base do nascimento do turismo contemporâneo. Pela primeira vez, na História, reúnem-se de forma otimizada um conjunto de fatores que permitiu o crescimento e ampliação do fenómeno turístico.

Esta dissertação procura situar este fenómeno e analisar as alterações nos territórios que a interação entre transportes e turismo implica. O comboio, enquanto novo paradigma dos transportes do século XIX, assume um papel central neste estudo, pelo seu contributo fulcral para o desenvolvimento das primeiras estâncias termais e marítimas, bem como pela sua importância para potenciar o excursionismo.

Após a contextualização do fenómeno, que assume um carácter pioneiro em Inglaterra, a análise centra-se na realidade portuguesa, que acompanha as tendências europeias com um relativo atraso. Para tal efetua-se uma investigação, com o foco na região norte de Portugal, na década de 80 do século XIX, procurando definir um panorama da rede de transportes existente e da mobilidade que ela facultava às deslocações com motivações turísticas.

Acredita-se que este trabalho introduz um relevante grau de inovação ao analisar de forma intensiva uma fonte produzida na época – o jornal *O Commercio do Porto* – o que proporciona uma visão mais profunda e variada, conciliando os pontos de vista de autores, jornalistas e empresários sobre as relações entre mobilidade, lugares e práticas de turismo.

Palavras-chave: *turismo, transportes, caminho de ferro, termas, praias, excursões, O Commercio do Porto.*

Abstract

The social, economic and technological changes that are causes and effects of the Industrial Revolution changed the relationship between leisure and transport, and are the basis of the birth of contemporary tourism. For the first time in history, a set of factors meet optimally and allowed the growth and expansion of the tourism phenomenon.

This dissertation seeks to situate this phenomenon and analyse changes in territories that the interaction between transport and tourism entails. The train, the new transport paradigm of the nineteenth century, plays a central role in this study. It has a key contribution to the development of the first springs of mineral water and seaside resorts and also has big importance to enhance tours trips.

After the contextualization of the phenomenon, pioneer in England, the analysis focuses on the Portuguese reality, that accompanies European trends with a relative delay. To accomplish that, a research was made, with a focus on the northern region of Portugal, in the 80s of the XIX century, trying to define an overview of the existing transport network and the mobility provided to the movements with tourist motivations.

It is believed that this work introduces a significant degree of innovation because analyses intensively a source produced at the time – the newspaper O Commercio do Porto – which provides a deeper and varied insight, combining the views of authors, journalists and businessmen on the relationship between mobility, places and tourism practices.

Keywords: *tourism, transport, rail road, springs of mineral water, beaches, tours, O Commercio do Porto.*

Agradecimentos

Um agradecimento em geral aos familiares, amigas/os e colegas de curso que ao longo deste processo foram expressando o seu apoio e anseios de o ver terminado com resultados positivos.

Um agradecimento particular só poderia ficar reservado para a Professora Dr.^a Elsa Pacheco, pela valiosa orientação que concedeu, de forma permanente, paciente e motivadora, desde o dia em que aceitou acompanhar este trabalho. Foram absolutamente essenciais os seus conselhos, recomendações, alertas e, especialmente, a demonstração de que um tema de estudo pode sempre ser olhado sobre aliciantes perspetivas e fontes de informação originais.

Índice Geral

Resumo.....	I
Abstract.....	II
Agradecimentos.....	III
Introdução.....	1
Metodologia.....	4
Capítulo I - Interações entre transportes e o desenvolvimento de territórios onde ocorrem práticas turísticas.....	9
1.1. O despontar do turismo contemporâneo.....	9
1.2. Fundamentos da relação entre transportes e turismo.....	16
1.3. Transporte ferroviário e desenvolvimento de lugares turísticos.....	21
Capítulo II - O desenvolvimento do turismo português e a sua relação com os transportes.....	25
2.1. Realidade portuguesa no contexto europeu.....	25
2.2. Transportes em Portugal no século XIX.....	27
2.3. Termalismo.....	30
2.4. Estâncias balneares.....	42
2.5. Estâncias termais e balneares em competição e associação.....	52
2.6. Idas para o campo e excursões pelo país.....	56
2.7. Intervenção pública na relação entre turismo e transportes.....	59
2.8. Visão dos ferroviários sobre o turismo.....	63
Capítulo III - Lugares turísticos e modos de transporte pela análise do O Commercio do Porto (1880 - 1889).....	67
3.1. Ponto de situação na década de 80 do século XIX.....	67
3.2. O Commercio do Porto como fonte multi-variada.....	68
3.3. Análises e resultados da investigação.....	71
3.3.1. Entrada no país.....	71
3.3.2. Lugares de turismo.....	75
3.3.3. Excursões e eventos.....	95

3.3.4. Porto como emissor e destino.....	99
3.3.5. Política e estratégia de transportes.....	101
Conclusões.....	105
Considerações finais sobre a investigação da mobilidade turística na década de 80 do século XIX.....	105
Respostas às questões de partida do estudo.....	108
Fontes consultadas.....	115
Referências bibliográficas.....	115
Jornais e revistas.....	119
Legislação.....	119
Documentos em formato eletrónico.....	119
Sítios de Internet consultados.....	119

Índice de Quadros

- Quadro n.º 1 – Termas portuguesas de acordo com o número de hóspedes anuais nos seus hotéis, durante os primeiros anos do século XX: p. 36;
- Quadro n.º 2 – Companhias marítimas internacionais com ligações desde Lisboa e locais de destino, na década de 80 do século XIX: p. 72;
- Quadro n.º 3 – Crónicas Balneares por cada estância e por ano, no período de 1884 a 1889: p. 75;
- Quadro n.º 4 – Situação das estâncias face à rede de caminho de ferro: p. 76;
- Quadro n.º 5 – Excursões de comboio a festividades, de ida e volta no mesmo dia, com origem no Porto e divididas de acordo com as linhas férreas de destino, na década de 80 do século XIX: p. 97.

Índice de Anexos

- Anexo A: Cronologia de aberturas de linhas de caminho de ferro e respetivos segmentos em Portugal, por ano.
- Anexo B: Ficha de referência da base de dados.
- Anexo C: Listagem integral dos números do *O Commercio do Porto* consultados.
- Anexo D: Festividades anuais acedidas por comboios extraordinários ou comboios ordinários com tarifas reduzidas, na década de 80 do século XIX.
- Anexo E: Eventos com comboios extraordinários e/ou com comboios ordinários a preços reduzidos, na década de 80 do século XIX.

Introdução

Pensar em turismo implica a interligação e compreensão da temática dos transportes. Enquanto fenómeno que só se verifica se existir deslocação humana, torna-se evidente que uma relação de maior ou menor dimensão existe sempre estes dois domínios. Serão, pois, múltiplas as interações que se possam estudar nesse âmbito, mas sobre uma ótica territorial, importará a este estudo debruçar-se sobre os eventuais contributos dos modos de transporte na criação de lugares turísticos. Assim sendo, o objetivo global da dissertação será a compreensão da interação entre transportes e os territórios onde ocorrem práticas turísticas, partindo como base de análise histórica a introdução do comboio como modo de transporte de massas que permitiu o nascimento do fenómeno que, de forma moderna, se entende como turismo.

Uma análise deste género obriga a recuar até meados do século XIX e observar como é que o turismo cedo aproveitou as potencialidades do recém-criado modo de transporte ferroviário e, eventualmente, poderá ter contribuído para um maior desenvolvimento deste. De facto, a invenção do turismo como atividade de busca de lazer estava a revelar-se na época em que os mecanismos a vapor eram pensados e testados para a locomoção de cargas e pessoas.

A especificação deste trabalho ocorre em Portugal e para tal baseia-se na documentação histórica para descortinar a época em que o turismo português assumia um grau inicial. Termas, praias e excursões constituem um triângulo de produtos turísticos nacionais primitivos que motivava um crescente número de deslocações que os modos de transporte por estrada, mar ou rio iam assegurando aos turistas. Contudo, a introdução do transporte ferroviário alterou de maneira decisiva a mobilidade. De forma autónoma ou em interligação com outros modos de transporte, o caminho de ferro moldou de maneira inegável a geografia turística do país. Incrementou fluxos turísticos existentes, potenciou a criação de novos lugares de turismo e afastou da dinâmica de desenvolvimento lugares que não eram acessíveis por este modo de transporte. Por ser o primeiro grande modo de transporte de massas e que também introduziu notáveis ganhos de velocidade e tempo nas viagens, os impactos na mobilidade turística seriam também sentidos pelas oportunidades que o comboio trouxe para as classes sócio-económicas inferiores terem acesso à realização de práticas turísticas e criação de novas formas de lazer.

Sendo esta uma temática importante para o estudo de geografia do turismo é evidente que existem importantes e valiosos estudos realizados. Entre os vários consultados e referenciados ao longo deste trabalho deteta-se que em comum debruçam a sua análise sobre os primeiros guias informativos, descritivos e críticos escritos em Portugal sobre a temática das termas e praias. Especificamente e de incontornável valor, as publicações de Ramalho Ortigão – *Banhos de Caldas e Águas Minerais* e *As praias de Portugal* – datadas de 1875 e 1876 respetivamente, são de modo recorrente usadas para descrever a oferta turística nacional durante o último quartel do século XIX. Não obstante a extrema valia desta fonte, e que também será claramente usada e assumida neste trabalho como referencial, pensa-se que limitar a análise deste decisivo período para a compreensão do fenómeno do contemporâneo turismo português nas suas primeiras décadas, a este só autor, pode ser redutor, perdendo-se assim a possibilidade de ir mais fundo na procura de relações entre transportes e turismo.

Nesta ótica, este trabalho procura explorar fontes menos conhecidas e analisadas e para tal concebe uma investigação sobre uma publicação periódica de distribuição nacional – *O Commercio do Porto* – no sentido de traçar o panorama da oferta turística a determinado momento. A escolha por uma publicação genérica traduz uma série de vantagens. A principal será seguramente a diversidade de fontes dentro de uma só fonte. Ou seja, tanto se encontram textos jornalísticos sobre lugares e transportes que procuram trazer alguma visão isenta sobre o fenómeno, como artigos de opinião revestidos com subjetividade de indivíduos que viveram na época. Também se encontram relatos sobre decisões políticas que tiveram impacto na definição das redes de transportes e, ao mesmo tempo, obtêm-se dados sobre anúncios publicitários que permitem perceber quais as mensagens que à época procuravam fazer a ponte entre oferta e procura turísticas. Como também constam horários dos vários modos de transporte é possível colecionar dados sobre viagens internacionais e domésticas.

Na persecução do objetivo global de entender a importância dos modos de transporte para o desenvolvimento dos lugares turísticos, a aplicação desta investigação e a retirada de conclusões sobre as referências analisadas no enquadramento teórico, permitirá encontrar respostas a um conjunto de questões que se consideram suficientemente inquisidoras para justificar o interesse de um estudo desta natureza:

- Os modos de transporte e vias de comunicação são o fator base que permite o

desenvolvimento de um lugar turístico?

- A implementação mais tardia em Portugal, relativamente à generalidade da Europa ocidental, do comboio teve um papel determinante no desenvolvimento de lugares turísticos?
- Será que lugares com condições de atração turística equivalentes – ou de recursos turísticos disponíveis – tiveram velocidades e níveis de desenvolvimento diferentes por uns terem acesso por comboio e outros não?
- Até que ponto os decisores na matéria de transportes – políticos e responsáveis de empresas de transportes – teriam perceção da existência de procura turística real ou potencial para determinadas áreas e, nesse sentido, tomaram ações para adaptar a sua oferta face a essa procura?
- O sistema de transportes para um determinado lugar onde ocorreram práticas turísticas mais precoces ainda terá validade e uso prático na atualidade?

Metodologia

Pela variedade e profundidade da temática da relação turismo e transportes, poderia admitir-se uma multiplicidade de abordagens, tanto ao nível de ciências sociais como das ciências económicas ou mesmo do marketing. A opção que se delineou centra-se na análise sob o ponto de vista da geografia, afinal será esta a abordagem mais indicada para a compreensão dos impactos que o turismo, impulsionado ou não pelos transportes, pode infligir nos territórios.

O enquadramento concetual e teórico foi elaborado tendo por base uma revisão bibliográfica que se debruça nas questões do desenvolvimento primitivo do turismo enquanto fenómeno atual e os modos de transporte usados para as deslocações que lhe estão associadas. A primeira fase de abordagem - que corresponde ao Capítulo I - assenta sobre a análise de autores relativamente à mobilidade e redes de transportes e como estes se relacionam com as deslocações humanas por motivações turísticas. Esta abordagem, em termos territoriais, centra-se sobretudo na Europa e em particular em Inglaterra, área onde este fenómeno foi estudado de forma intensa e se encontra mais evidenciado. Em termos cronológicos percebe-se que a análise se cingirá até aos primeiros anos do século XX, altura em que o transporte automóvel apareceu e cresceu de importância ao ponto de resultar, anos mais tarde, numa multiplicação e diversificação de fluxos turísticos que não acontecia com um tipo de transporte mais coletivo e orientado e que se baseava sobretudo na rede ferroviária.

Numa segunda fase – correspondente ao Capítulo II - procura-se efetuar o enfoque no território de Portugal. Considerando as especificidades territoriais, sociais e históricas, pretende-se entender até que nível os factos e tendências registados na Europa tiveram ocorrência semelhante em território nacional.

Efetuada a abordagem teórica ao tema, primeiro ao nível concetual e em seguida debruçando-se sobre o caso português, efetua-se um processo de investigação, consistindo este num estudo sobre a mobilidade turística de determinado período e território e as práticas de lazer que lhes estão associadas – corresponde ao Capítulo III. A principal preocupação que norteou o processo de investigação foi a obtenção de dados mais específicos que permitam efetuar o retrato da mobilidade que os transportes permitiam ou não para a satisfação das necessidades

de deslocação motivadas por interesses que se consideram estar na base do surgimento do turismo contemporâneo.

Deste modo, e considerando a lógica de enfoque territorial que o enquadramento teórico traduziu, circunscreveu-se a área de estudo ao território de Portugal continental. Relativamente à limitação temporal, procurando cumprir o objetivo de se obter um estudo que efetuasse um retrato da mobilidade associada ao período de nascimento mais concreto do turismo contemporâneo, usaram-se os dados extraídos do enquadramento teórico para balizar o período em análise. Em primeiro lugar, os documentos e autores consultados, claramente circunscrevem o fenómeno turístico com um peso relevante à segunda metade do século XIX. Em segundo lugar, pelo grau de cumplicidade que o transporte ferroviário registou na criação de procura ou para acompanhamento das necessidades de procura, percebe-se que o início do balizamento temporal teria de ocorrer quando Portugal já tivesse uma rede de caminho de ferro básica. Deste modo, e analisando o histórico de inaugurações de vias férreas em Portugal, percebeu-se que o início do período de estudo não deveria ser anterior a 1870¹.

Tendo em linha de conta que o enquadramento teórico já realiza uma relevante fotografia do panorama dos lugares turísticos e a sua associação a modos de transporte em Portugal, a partir de 1870, e considerando também que existem estudos, baseados em fontes secundárias, que fundamentalmente fazem o reporte histórico da vivência de lugares turísticos desde que o turismo contemporâneo surgiu, estabeleceu-se que a investigação deveria assentar sobre uma fonte original que pudesse trazer à luz do trabalho dados mais inovadores e menos filtrados por autores. Nessa ótica de garantir alguma originalidade ao processo de investigação tomou-se a decisão de escolher uma publicação periódica existente no período já previamente delimitado. Essa publicação deveria ser abrangente para assim proporcionar dados de várias origens e autores – notícias, textos de opinião, anúncios –, ter distribuição à escala nacional e apresentar um âmbito generalista e não específico sobre determinado modo de transporte. Pretendia-se assim, que uma só fonte pudesse ser investigada de forma intensiva, mas que essa fonte providenciasse multiplicidade de dados, combinados em visões mais e menos objetivas. Daí que um jornal genérico cumpra os requisitos pré-estabelecidos. Este tanto apresenta artigos noticiosos como crónicas e artigos de opinião, combinando também secções

1 Para um enquadramento mais preciso pode-se consultar no, anexo A, a cronologia de aberturas de linhas de caminho de ferro e respetivos segmentos em Portugal.

de anúncios comerciais ou de entidades oficiais. Pelo facto de ser generalista apresenta a vantagem de não se focar num só modo de transporte, podendo assim perceber-se melhor as questões de intermodalidade e do peso de cada modo de transporte.

Deste modo, consideraram-se as várias publicações periódicas nacionais generalistas existentes ao período já delimitado, tendo sido analisados as seguintes: *Jornal de Notícias*, *O Primeiro de Janeiro*, *Diário de Notícias*, *O Commercio do Porto* e *O Século*. Desta avaliação para definir a fonte, claramente se destacou *O Commercio do Porto*, por um conjunto de fatores que por um lado garantiriam o bom cumprimento dos objetivos da investigação e por outro lado ajudariam à sua conceção prática. *O Commercio do Porto* era uma publicação com distribuição à escala nacional se bem que sediada na cidade do Porto e por isso com um maior enfoque de notícias e anúncios de interesse para a população do Porto e norte de Portugal. Está-se ciente que com esta escolha, a visão sobre redes de transporte e lugares turísticos terá tendência a estar mais centralizada no Porto, pelo que nas considerações que irão surgir este aspeto terá de estar sempre ressalvado. No entanto, *O Commercio do Porto*, na sua organização de conteúdos apresenta um ponto forte e de destaque em relação às outras publicações analisadas: durante a época sazonal de ida aos banhos de termas e mar, o jornal apresentava crónicas exclusivas sobre esses lugares, o que é uma fonte de informação com valor muito importante. Depois, assume-se também que por uma questão prática e de acesso, a publicação escolhida tem como vantagem estar muito mais acessível e completa que as restantes. Na biblioteca da Faculdade de Letras da Universidade do Porto conserva-se de forma quase integral todos os números da publicação e em particular do período de interesse para esta investigação, ao passo que as outras publicações apresentam-se com falhas e exemplares deteriorados que não permitem a análise contínua por um período de tempo representativo.

Assumida e justificada a escolha pelo *O Commercio do Porto* enquanto fonte única da investigação a efetuar, teve que se estabelecer um período rigoroso de consulta da publicação. Analisados vários números desta publicação percebeu-se que as décadas de 80 e 90 do século XIX eram as mais fortes em termos de quantidade de referências - anúncios e notícias - e variedade das mesmas. Numa comparação entre estas duas décadas, percebeu-se que a ocorrência de referências tinha volumes semelhantes. Contudo, devido ao tempo limitado que é concedido no âmbito de uma dissertação de mestrado e também tendo em linha de conta que

uma década já proporcionaria um conjunto muito significativo de dados para análise, convencionou-se que seria selecionada uma só década.

A escolha pela década de 80 do século XIX tornou-se clara e efetiva por quatro motivos principais. Primeiro, encontra-se no início do último quartel do século XIX, onde os vários autores consultados no enquadramento teórico concordam que nessa época o fenómeno turístico já assumia uma expressão relevante e por isso passível de ser um fenómeno de estudo. Segundo, comparativamente com a década de 90, a década de 80 registou a inauguração de um maior número de quilómetros de linha férrea². Terceiro, o enquadramento teórico considera, assim como a generalidade de estudos nesta temática, o panorama dos lugares turísticos produzido pelos guias de Ramalho Ortigão sobre as termas e praias, publicados originalmente em 1875 e 1876. Ora, nessas datas, a rede de caminho de ferro portuguesa era composta apenas pelas linhas do Norte, Leste e parte da linha do Sul, sendo precisamente no ano de 1875 que surge um aumento muito significativo na rede ferroviária com as inaugurações sucessivas da ligação a Braga, a primeira fase da linha do Douro e a linha do Porto à Póvoa de Varzim³. Portanto, os trabalhos de Ramalho Ortigão traçam um panorama turístico em que o comboio ainda não era solução de mobilidade para grande parte das estâncias balneares e termais, situação que seria alterada radicalmente nos anos imediatamente a seguir. Portanto, ao estudar-se a década de 80, não só se acompanha um período de sucessivas inaugurações de vias férreas como se ganha a oportunidade de comparar um cenário numa série de estâncias já referidas em meados dos anos 70 quando ainda não eram acedidas por comboio e nos anos 80 onde a novidade deste modo de transporte poderia ter impactos na frequência e visibilidade dessas estâncias. Quarto e por último, considerando que "a partir das finais da década de 1880 se tenha registado uma estagnação ou mesmo recessão" (Lousada, 2010 : 69) em termos económicos, equaciona-se que se este fenómeno fosse estudado já na década de 90 poderia não demonstrar fluxos tão intensos e visíveis.

Assim sendo, com a definição da publicação, percepção do tipo de referências que esta disponibiliza e o período temporal delimitado (1880 a 1889 inclusive) iniciou-se o levantamento mediante a leitura contínua de todos os números do *O Commercio do Porto*. A

2 Conforme se observa no Anexo A.

3 *Idem*

análise integral deste período de 10 anos serviu para identificar e recolher todas as referências com alusão a modos de transporte de passageiros em Portugal ou com destino ao país, estâncias, equipamentos, atrações e atividades relacionadas com deslocações por motivações de lazer ou saúde associada a lazer e eventos ou iniciativas com interesse lúdico ou recreativo, desde que localizadas em território de Portugal continental.

Ao levantamento integral desses dados seguiu-se a sua colocação numa base, cujos campos constituem uma grelha de análise a dois níveis fundamentais: os conteúdos propriamente ditos de cada referência e o grau de destaque que essa referência assume na publicação⁴. A disposição de todas as referências numa base de dados foi uma técnica que permitiu o seu agrupamento de acordo com os locais a que cada uma alude. Deste modo puderam-se efetuar contagens das referências para cada local e também efetuar a sua valoração qualitativa face ao que os conteúdos transmitiam. Foi possível, assim, identificar os locais onde se realizavam práticas turísticas e percursos de ligação entre destinos e origens. Na posse deste cenário efetuaram-se análises e considerações, que retratam de forma extensa o panorama do turismo em Portugal com enfoque claro no norte do país, na década de 80 do século XIX.

Finalmente, seguem-se as conclusões globais que sintetizam as várias considerações que se efetuaram tanto nos dois capítulos de enquadramento teórico como na investigação conduzida. Tendo em mente as questões que motivaram a elaboração deste trabalho, e que estão plasmadas na introdução do mesmo, procura-se responder a cada uma delas na persecução do objetivo de compreensão das interações entre transportes e desenvolvimento dos lugares de práticas turísticas.

4 A ficha de referência da base de dados usada consta do Anexo B.

Capítulo I - Interações entre transportes e o desenvolvimento de territórios onde ocorrem práticas turísticas

1.1. O despontar do turismo contemporâneo

O turismo enquanto fenómeno de deslocação de pessoas no território para fora das suas áreas de residência, de forma voluntária e motivada essencialmente pela obtenção de conhecimento e enriquecimento cultural terá os seus primórdios no *Grand Tour*, na época do Iluminismo. Talvez, se possam encontrar mais atrás na História vestígios desse tipo de viagens, particularmente viagens efetuadas pela aristocracia na época medieval ou até mesmo nos tempos das civilizações clássicas onde se efetuavam deslocações para, no fundo, conhecer o mundo. No entanto, essas viagens estavam limitadas a um número muito circunscrito da população, sobretudo aristocratas, não assumindo por tal uma expressão de relevância para estudo sobre o ponto de vista da geografia nem impactos no território que possam ser avaliados com suficientes factos e fontes.

Pelo menos o *Grand Tour* seria um fenómeno com um maior número de atores e até estaria eventualmente padronizado. Na prática, tratava-se de um itinerário relativamente comum e estruturado, com duração de seis meses a dois anos, passando pelas grandes metrópoles culturais europeias e por locais onde as civilizações clássicas deixaram marcas de relevo, englobando França, Itália, Holanda e Alemanha (Cuvelier, 1999). Um maior impulso na construção de estradas e na circulação de carruagens - nomeadamente coches e diligências - bem como a existência de embarcações mais resistentes e cómodas - os veleiros - facilitou a prática desta viagem que era sobretudo comum entre a aristocracia inglesa (Cunha, 1997).

Por estas características, o *Grand Tour* é julgado por vários autores como a primeira evidente e relevante manifestação turística, ao ponto de Cunha (1997 : 65) afirmar que "...com a Grand Tour nasce o conceito de turismo e, pela primeira vez, começam a designar-se as pessoas que viajam por turistas". Contudo este não representa o turismo contemporâneo como atualmente é conhecido. Partilha-se, por isso, da opinião expressa por Hobsbawm (*apud* Lousada, 2010 : 65), de que a aristocracia praticante do *Grand Tour* "... viajava muito, com objetivos não utilitários, mas de uma maneira muito diferente da que caracteriza o turismo moderno". Aliás, convém situar que esta prática era vista na alta sociedade como sendo um ato obrigatório na

educação do jovem aristocrata e por tal retira-se o carácter voluntário e de lazer que importa para considerar o turismo contemporâneo (Matias, 2007 : 41).

Uma maior vulgarização do fenómeno turístico, ainda que muito limitada relativamente ao número global da população e dos estratos sociais, só é encontrada muito mais recentemente num espectro temporal que não vai muito além dos últimos 150 a 200 anos da História civilizacional. Este turista moderno ou contemporâneo só surge associado com a industrialização da Europa e Estados Unidos da América. Lousada (2010 : 65) caracteriza este período como a "... massificação da viagem, indissociável da revolução dos transportes e das comunicações e do início do gozo de uns dias de férias para alguns (ainda que não necessariamente férias pagas)". É também neste período que o turismo começa a ser reconhecido como "...atividade económica organizada, começando a ser utilizada a expressão «indústria turística», o que justifica que se considere este período histórico como a Idade Moderna do turismo" (Matias, 2007 : 39). Como defende Santos (2002 : 196) "no dealbar do século XVIII, a viagem passa a orientar-se para a celebração da natureza como marco de oposição ao espírito mercantilista e industrializador da época. (...) a viagem centra-se, agora, na busca do exotismo de paisagens e costumes, assim como de climas mais amenos face aos duros invernos centro-europeus". Portanto, como remata Cuvelier (1999 : 49)⁵, "... é no século XVIII que se inventou o turismo moderno, porque é durante este século que se mostram enraizados desejos de disponibilidade e distração".

Convém então realçar os fatores que se relacionam entre si, sendo causas e efeitos do desenvolvimento turístico. Base de todo esse processo estiveram os avanços tecnológicos que permitiram uma nova abordagem em termos de produtividade no sector agrícola e nas manufaturas. Como refere Vieira (1982 : 23), "pela primeira vez na história de humanidade as sociedades (...) tornaram-se capazes de criar um excedente contínuo na produção de bens e serviços". Essas evoluções tecnológicas também tiveram aplicação na área dos transportes, permitindo intorduzir novas forças motrizes que se tornavam mais eficazes, em termos do aumento da velocidade e da capacidade de carga, do que a primordial força animal usada na época. A aplicação dos engenhos a vapor nos transportes terrestres e na navegação constituíram verdadeiras mudanças de paradigma no que toca à performance dos transportes.

A progressiva aplicação dos inventos tecnológicos à agricultura e indústria foi também causa

5 Tradução própria.

de enormes mudanças na sociedade. Por um lado, o extraordinário aumento de produção face aos bens equivalentes que antigamente teriam de ser manufaturados permitiu que estes se tornassem acessíveis a uma maior fatia da população, não só por os preços de venda poderem ser mais baixos mas também porque os desenvolvimentos nos transportes os colocavam mais rapidamente nos mercados. Por outro lado, o crescimento da mão-de-obra operária significava que parte importante da população passava a dispor de alguns recursos económicos e que com o tempo, por força das ações dos sindicatos, gozariam de melhores remunerações e progressivamente de horários mais curtos. Por outro lado, o poder económico que historicamente se concentrava na aristocracia e alto clero estava agora a ser repartido, cada vez mais, com uma nova classe em clara ascensão: a burguesia.

Era esta recém formada classe burguesa, proprietária de fábricas e explorações agrícolas que constituiria parte essencial dos turistas contemporâneos do século XIX. Enquanto classe emergente e em franco crescimento, esta possuía os pressupostos fundamentais para a realização de práticas turísticas: dinheiro e tempo livre. Para além do mais tinha o desejo de seguir as modas da aristocracia, a classe social pioneira no ato de viajar sem finalidades utilitárias. Assim sendo, se em finais do século XVIII já são conhecidos com frequência assinalável relatos da aristocracia que viajava para temporadas em estâncias balneares ou termas e casas no campo (Lousada, 2010), com o crescimento da burguesia e seu alargamento a outros países onde a Revolução Industrial foi mais tardia, esse fenómeno de deslocação sazonal viria a ser grandemente ampliado e incrementado.

Outro aspeto essencial da industrialização que potenciou o despertar do turismo contemporâneo residiu nos efeitos sobre a população. Consequência clara da Revolução Industrial foi a concentração de unidades fabris nos meios urbanos e da correspondente força laboral. Para além do crescimento contínuo da população nos países que se industrializavam, registou-se a alteração irreversível da relação entre população rural e urbana, em claro acréscimo desta (Vieira, 1982 : 27). O aumento da densidade populacional urbana alterou as condições da vida humana no seio das cidades, traduzindo-se em poluição e constrangimentos variados. Tal vivência foi responsável por novas necessidades no campo da saúde e bem-estar físico e psíquico. Numerosos autores teorizam esta situação, que pode bem ser resumida por Freitas (2007 : 109): “Nessa época, acreditava-se que os progressos da civilização, o desenvolvimento da industrialização e o crescimento desmedido das cidades eram em parte

responsáveis pela debilitação física dos seres humanos, sobretudo os das classes mais elevadas. Havia então grande preocupação com certas perturbações psíquicas, como a melancolia, a ansiedade, a histeria e a delicadeza excessiva, sobretudo entre as mulheres e as crianças. Para combater estes males, os médicos começaram por recomendar banhos terapêuticos em estâncias termais, favorecendo a emergência dos *spas*. Mais tarde, descobriram as qualidades dos banhos de mar, que ajudavam a curar o doente, restabelecendo o equilíbrio entre o corpo e a alma, pela melhoria do apetite e do sono e pelo afastamento das preocupações diárias". Portanto, foram motivações higienistas que estiveram na base do despertar da atividade turística do modo que é modernamente conhecida. Não estava em causa somente a realização de uma simples cura ou tratamento médico, mas sim um desejo de mudar de ambiente, de fuga à rotina que começou a divulgar-se pelas elites sociais. Como aponta Lousada (2010 : 67), o turista contemporâneo procurava "...conciliar os tratamentos terapêuticos das águas minero-medicinais e marítimas, do ar revigorante da beira-mar ou da montanha, recomendados por médicos e higienistas com o lazer e o recreio".

Santos (2002) vai ainda mais além nesta questão. Para este autor, estas formas de turismo moderno surgem de uma mutação social que se começa a sentir em finais do século XVIII e que consiste na progressiva substituição dos ideais do Iluminismo pelas novas formas de pensar e estar do Romantismo e que se materializam numa nova relação com a natureza.

Para além das motivações de saúde e de lazer e das mudanças sociais há que considerar um outro aspeto fundamental para a compreensão deste fenómeno. Como se apontou, o pioneirismo na procura de estâncias termais e balneares pertenceu a uma elite restrita – aristocratas e famílias reais. Estas elites "...constituindo uma referência em termos de comportamento para a restante sociedade, detinham a capacidade de criar e valorizar novos hábitos, isto é, de instituir modas" (Freitas, 2007 : 110). Daí que a burguesia cedo se interessou em incorporar os mesmos hábitos que observava na aristocracia e procurasse mesmo acompanhá-la, portanto repetir as suas deslocações e destinos.

Sendo verdadeira a relação entre desenvolvimento industrial e a adoção pela sociedade de práticas higienistas que em termos de expressão turística se manifestaram na busca de banhos termais e marítimos, não é de estranhar que as primeiras estâncias e as que mais se desenvolveram se situem nos países mais evoluídos da Europa. Inglaterra – o berço da

Revolução Industrial – surge à cabeça. Precocemente, na segunda metade do século XVII, a família real inglesa começou a instituir o hábito de se deslocar para as termas de Bath, Tunbridge-Wells e Harrogate, o que rapidamente foi seguido pela aristocracia (Mill, 2003 : 21). Este *ir a banhos nas termas*, acabava por ser um ressurgimento de um conceito de *resort* inicialmente desenvolvido e divulgado pelo Império Romano, conceito esse que combinava funções terapêuticas e de convívio social. E se, inicialmente, a função das termas seria exclusivamente terapêutica, rapidamente os aspetos de lazer e diversão ganham forma e peso determinante, como Cuvelier (1999) sustenta. Os divertimentos tradicionais das classes superiores passam a ser prática habitual nas estâncias termais, sendo exemplos os concertos, bailes, saraus e jogos. Inglaterra é assim o caso claro em "... que a cidade termal enquanto lugar de ócio e de luxo obterá os seus maiores sucessos. Bath é o melhor exemplo, mas Tunbridge-Wells, Scarborough, Buxton, Cheltenham e dezenas de localidades de menor importância tiveram também o seu momento de glória" (Porter, 2001 : 37).

Quando a burguesia começou a ganhar dimensão e poder, durante o século XVIII, já a ida para as termas era hábito frequente entre os aristocratas. Porter (2001) explica que o forte desejo da burguesia em consumir e adaptar hábitos semelhantes à aristocracia trouxe grande clientela às estâncias termais que já eram frequentadas pela nobreza e permitiu o desenvolvimento de verdadeiras cidades em seu redor. Numa passagem da sua obra, este autor (Porter, 2001 : 38) insiste em Bath como o caso mais paradigmático: "Bath, cidade cuja razão de ser oficial era as curas mas cuja verdadeira função consistia em dar resposta à procura de diversões comercializadas, tornara-se, o que é incrível, a sétima cidade do reino".

Conforme Mill (2003 : 20) acrescenta, a melhoria das estradas e a introdução das carruagens, ajudaria ao aumento da afluência às estâncias termais, contudo, as viagens continuariam a ser longas, o que faria com que os turistas, numa lógica de rentabilização de tempo e dinheiro, efetuassem estadias mais longas – até dois meses – o que significava que as estâncias teriam que apetrechar-se com as condições, infraestruturas e atividades apropriadas para estas estadias mais longas, o que conduziria a esse processo de desenvolvimento de novas cidades.

Numa fase inicial, o fenómeno termal tipicamente demonstrava que os frequentadores de uma estância eram fieis à mesma e regressavam para consecutivas temporadas, o que se percebe pois se a cura era a principal motivação e se os tratamentos fossem eficazes não haveria razão

para procurar outra estância (Barros, 2002). Contudo, o aumento do peso dos fatores sociais e de lazer por detrás da motivação para a procura de termas, fez com que outras estâncias se desenvolvessem, sobretudo demandadas por uma aristocracia que pretendia fugir do aburguesamento das termas mais pioneiras e assim manter os seus redutos elitizados (Porter, 2001).

A ameaça real e concretizada de uso das estâncias termais por outros estratos sociais que não a nobreza não se circunscrevia à burguesia. Como Cuvelier (1999 : 50) afirma: "A redução progressiva de períodos de tempo na jornada de trabalho ou da semana permitiu ao trabalhador conhecer, desde o século XIX, as alegrias da recuperação das forças de trabalho e de viver as primeiras experiências de lazer".⁶ O comboio abria essas termas elitistas às classes operárias urbanas, que a partir de meados do século XIX progressivamente ganhavam direitos laborais a tempos de descanso e beneficiando de alguns rendimento e os preços mais competitivos e tempos de viagem mais curtos do transporte ferroviário, tinham condições de frequentar algumas termas, especialmente as mais próximas dos centros urbanos. (Porter, 2001).

Este modelo inglês de desenvolvimento das estâncias termais impulsionado pelo crescimento da burguesia, melhoria das condições económicas e laborais das classes operárias e melhor acessibilidade fez escola na Europa continental. Primeiro, Spa, na Bélgica, seguindo-se Baden-Badem, Carlsbad e Marienbad, no sul da atual Alemanha e também na atual República Checa, demonstram semelhanças claras no seu processo evolutivo. Também França verá semelhante desenvolvimento, no fim do século XVIII, destacando-se Vichy e Aix-les-Bains (Rauch, 2001 : 93).

A reprodução destes hábitos europeus é também realidade na América, com diferentes proporções e de forma posterior. Nos atuais Estados Unidos da América, são vários os casos de desenvolvimento de estâncias baseadas em recursos termais ao mesmo tempo que surgem estâncias balneares. Sobretudo localizam-se na costa leste, na área mais a norte: Virgínia, Nova Iorque, Nova Jersey, Long Branch, Newport e Rhode Island. A procura era sobretudo proveniente dos estados norte-americanos do sul, que procuravam fugir ao clima mais quente. Também no desenvolvimento das estâncias norte-americanas, sobressai a evolução das motivações exclusivamente de saúde para um misto de motivações terapêuticas e de lazer,

⁶ Tradução própria.

com o claro e crescente domínio destas últimas. O aumento da concorrência entre estâncias levava estas a apostarem em atrativos de animação, em que os casinos eram o equipamento de maior destaque (Mill, 2003 : 22). O Brasil é outro exemplo claro, onde as primeiras estâncias surgem na segunda metade do século XIX, como é o caso mais emblemático das Caldas da Imperatriz (Camargo, 2003 : 70).

No último terço do século XVIII começam a ganhar projeção as idas às praias. Os médicos prescreviam banhos de mar ou simples temporadas para usufruir do ar marítimo com a ideia de que o ambiente do litoral era útil para combater doenças, em particular a tuberculose. Mais uma vez a família real inglesa assume o pioneirismo, frequentando as praias mais próximas de Londres, casos de Rye e Broadstairs (Porter, 2001).

Gradualmente as estâncias de litoral ganharam popularidade competindo com as termas, tornando-se Brighton a mais célebre, seguindo-se, anos mais tarde, Blackpool como o grande centro de divertimento (Porter, 2001). Um fundamental aspeto a reter é que as praias ganham de forma mais intensa um cariz de diversão do que as termas e isto ajudaria a granjear muito mais clientela, o que leva Porter (2001 : 44) a afirmar que "as estâncias balneares inspiraram-se no modelo das termas do interior e dessacralizam-nas, dando-lhes uma orientação fundamentalmente hedionista". Esta afirmação do lazer nas estâncias marítimas também é ajudada pelo facto de começar, em finais do século XIX, a surgir a procura das praias em busca do sol, complementando a procura dos banhos frios que primitivamente se realizava (Rauch, 2001).

Na Europa continental, mais uma vez o exemplo inglês é seguido: a Alemanha, com o aparecimento de estâncias, tanto no Báltico como no Mar do Norte, e a França, onde em 1835, Biarritz já é uma referência (Rauch, 2001) e também o Bains de Monaco, conhecido posteriormente como Monte Carlo, que é a demonstração da importância das atividades recreativas, em particular o jogo, que lhe garantia a afluência de turistas todo o ano (Mill, 2003).

Finalmente, é importante referir outro tipo de lugares de lazer: as montanhas. Fruto das influências do Romantismo e aliada aos benefícios trazidos pelo transporte ferroviário, os ingleses são responsáveis pelos fluxos turísticos mais numerosos para os Alpes suíços no século XIX. Já em 1840 contavam-se em Chamonix 3.000 ingleses o que é ilustrativo das

transformações que seriam operadas nas estâncias de montanha (Porter, 2001 : 46).

1.2. Fundamentos da relação entre transportes e turismo

A existência do turismo como atividade deve-se a uma série de condições, de que sem dúvida, os transportes são uma delas. É necessário que exista tempo livre e condições económicas para que um indivíduo possa efetuar práticas turísticas, mas igualmente fundamental, o turismo incorpora sempre um deslocamento, que é satisfeito pelo uso de transportes. "Infra-estruturas de transportes adequadas e acessos que permitam gerar mercados é um dos mais importantes pré-requisitos para o desenvolvimento de qualquer destino turístico" (Cooper, Fletcher, Gilbert e Lwanhill, 1993 : 175).

Em termos de turismo, os transportes podem ser definidos como "os meios para atingir o destino e também os meios para os movimentos no próprio destino"⁷ (Burkart e Medlik, 1981 : 47). Para além dessas funções, os transportes podem também assumir um carácter de atração, que dependendo do tipo de produto turístico em que se inserem pode mesmo ser a principal, e só por si motivar o turista para a deslocação (Davidson, 2001). Por outras palavras, Page (2008 : 47) entende que existem os transportes para o turismo, em que o transporte é um meio para o fim, e os transportes como turismo, onde estes são o contexto para a deslocação e a base da experiência turística, como são exemplos os cruzeiros ou as viagens revivalistas em comboios históricos.

Como resume Prideaux (2000 : 91), "transporte e turismo estão entrelaçados numa complexa relação", pelo que se percebe a importância de se compreender o contributo dos modos de transporte no funcionamento da atividade turística. Se é possível, com relativa segurança, afirmar que os transportes evoluem procurando satisfazer as necessidades da sociedade, é bastante mais difícil de estabelecer, se em relação ao turismo, os transportes evoluem em função das suas necessidades, ou se o turismo é que tem de se adaptar às evoluções tecnológicas dos transportes. Segundo Prideaux (2000), o que acontece é uma elevada dependência do turismo em relação à evolução dos transportes e que isso é causa do nascimento mas também declínio de lugares turísticos. Esta opinião é corroborada por Foster

7 Tradução própria.

(1992 : 133), ao entender que “a maior parte dos sistemas não depende muito da procura de transporte para fins turísticos”. Mas, no entender de Cooper *et al.* (1993 : 175) “...a procura turística estimulou o rápido desenvolvimento dos transportes. Enquanto milhões de turistas têm expectativas de serem transportados de uma forma segura, rápida e confortável até aos seus destinos, a um preço razoável, a indústria dos transportes teve que se ajustar com o objetivo de responder a esta crescente, e também sofisticada, procura”. Outra perspectiva é fornecida por Camargo (2003 : 73) ao afirmar que “os sistemas de transportes podem ser, portanto, apropriados pelo turismo e redirecionados para outros fins”, situação que faz sentido se for entendido que vários caminhos de ferro foram inicialmente pensados para o transporte de mercadorias e que posteriormente o tráfego de passageiros o suplantou.

Confrontando estas opiniões opostas, é possível concluir que “o crescimento do turismo e o desenvolvimento dos transportes, em especial, de passageiros, estão intimamente ligados e um influencia o outro embora de forma diferente consoante os meios de transporte utilizados” (Cunha, 2001 : 328), pelo que a influência do turismo nos transportes “é um elemento importante mas não é necessariamente o predominante, exceto em países subdesenvolvidos ou pobres cujas economias dependem muito do turismo” (Foster, 1992 : 133). No que concerne aos transportes, especificamente ao nível das redes, a sua disponibilização é essencial na organização dos territórios e é pela sua prévia existência, e também a forma como são providos os serviços de transporte que resultam diferentes níveis de acessibilidade a lugares de turismo. Nesta situação, os transportes determinarão em grande parte a escolha do turista por determinado destino em detrimento de outro com características semelhantes, pelo que o sucesso ou fracasso de um lugar para práticas turísticas é fortemente influenciado pela questão dos transportes (Barros, 2002).

O desenvolvimento do turismo contemporâneo seria muito mais exigente em relação aos transportes do que as outras formas de viagem anteriores que poderiam ter alguns aspetos que se assemelhassem a turismo, como é o caso do já anteriormente referido *Grand Tour*. A generalidade dos territórios de receção dos turistas contemporâneos são diferentes daqueles que compunham os itinerários do *Grand Tour*. Estes, sobretudo, uniam centros urbanos importantes, pelo que se pode depreender que teriam melhores condições de acessibilidade do que as áreas que agora eram objeto da procura turística, as praias, termas e montanhas.

O sistema de transportes até ao aparecimento dos comboios de passageiros, na década de 30 do século XIX, era composto por transportes terrestres que circulavam por estradas e transportes marítimos e fluviais. As décadas anteriores, ainda durante o século XVIII tinham representado significativos avanços, sobretudo na construção e melhoria de estradas que beneficiavam a comodidade e velocidade dos transportes puxados por cavalo, como carroças, diligências, coches e atrelados, algo que foi importante para uma maior acessibilidade ao já anteriormente referido *Grand Tour* (Matias, 2007 : 39), embora a generalidade das viagens continuassem a ser vistas como “perigosas, cansativas, caras e lentas”⁸ (Cuvelier, 1999 : 51).

Com o aparecimento do comboio deu-se uma inversão desta situação. Se os modos de transporte existentes raramente competiam entre si, a introdução do transporte ferroviário lançou uma nova era de competição entre modos de transporte, abrindo a primeira revolução neste domínio. A Revolução Industrial foi a causa-efeito de um grande avanço tecnológico na área dos transportes. A invenção da panela a vapor, encontrou utilidade na aplicação aos transportes terrestres (comboio) e aos transportes marítimos (barco a vapor), “criando oportunidades para viajar, que jamais foram imaginadas pelas gerações antecedentes” (Prideaux, 2000 : 100).

A invenção do comboio ofereceu a oportunidade de ocorrer o primeiro passo na criação da moderna indústria do turismo. A primeira excursão claramente turística foi organizada por Thomas Cook, que em 1841 alugou um comboio para realizar uma viagem na Grã-Bretanha, entre Leicester e Loughborough, onde 570 pessoas participaram numa festa anti-alcoólica. (Porter, 2001 : 33). A afirmação de que esta ação foi o primeiro passo característico da atividade turística moderna justifica-se por um conjunto de componentes que pela primeira vez se encontrou numa excursão: viagem de grupo organizada, ações de marketing, um preço estipulado, um itinerário pré-definido e uso de um modo de transporte especialmente destinado a passageiros. Cook ainda aproveitou a oportunidade do desenvolvimento da técnica do vapor nos navios, organizando pacotes turísticos onde a viagem de barco era componente essencial (Prideaux, 2000). Não deixa de ser relevante sublinhar que a utilização pioneira do transporte ferroviário com finalidades turísticas, ocorreu poucos anos após ter sido inaugurado na Grã-Bretanha como transporte de passageiros, pelo que cedo se perceberam as vantagens que este novo modo de transporte poderia ter para a deslocação por motivações de

8 Tradução própria.

índole enquadrável no turismo.

Assim sendo, a colocação à disposição da mobilidade turística do transporte ferroviário trouxe profundas mudanças na equação dos três C's: custo, conveniência e conforto.

Relativamente ao custo admite-se que o facto do comboio ser o modo que podia efetuar o transporte massivo de pessoas, resultaria em preços dos bilhetes mais baixos por passageiro. As diligências tinham uma capacidade máxima para cerca de 20 pessoas (Hawks, 1946), pelo que a divisão do custo para um número tão reduzido de passageiros, resultaria num preço elevado para cada um. Esta situação é determinante para uma maior acessibilidade social, pois assim classes abaixo das pioneiras elites turísticas teriam também possibilidades económicas de se deslocar para estâncias ou em excursões. O próprio divisionamento das carruagens dos comboios em classes de comodidade e preços diferenciados demonstra essa mesma abertura social que o recém introduzido modo de transporte trouxe. A divisão do comboio por classes é uma estratégia que segundo Barros (2002 : 307) se justifica porque "...inicialmente a distinção fazia-se entre «quem» podia viajar e «quem» o não podia fazer. Quando esta capacidade abrangeu outras camadas populacionais a distinção passou a fazer-se através de «como» se participava nas viagens".

No entanto, não se julgue que, pelo menos em fases iniciais o comboio seria um modo de transporte barato e acessível à generalidade da população. Como indica André (2006b : 23) "o caminho-de-ferro tradicional já exige estruturas mais caras e com maior impacto ecológico que as estradas" o que, naturalmente se presume que esses custos teriam de se refletir em tarifas que proporcionassem o retorno dos investimentos. No entanto, as viagens em grupo poderiam torná-lo extremamente económico, como se verifica nos casos apresentados por Porter (2001), que dão conta de utilização muito precoce por parte de grupos de operários em excursões por Inglaterra.

Em termos de conveniência, a escolha de um modo de transporte entre vários concorrentes baseia-se na distância a percorrer, o tempo de percurso, a segurança oferecida e no conjunto de serviços auxiliares que cada meio de transporte possuía. O comboio acarretou ganhos de velocidade que diligências e mala-postas não tinham como contrariar⁹, pelo que os tempos de

9 Em 1784, a velocidade generalizada das diligências era de 13 quilómetros por hora (Hawks, 1946 : 92), sendo que a velocidade máxima registada, em algumas mala-postas era de 16 quilómetros por hora, verificados em 1836 (Hawks, 1946 : 95).

viagem encurtaram de modo inolvidável. Contudo, o transporte ferroviário é revestido de alguma inflexibilidade. A rigidez dos percursos e o distanciamento das estações entre si, e por vezes das localidades que são servidas, a ocorrência de acidentes que bloqueiam as vias férreas constitui um problema para o comboio, pois a sua flexibilidade em termos de percurso é quase nula (Cooper et al, 1993).

Quanto à característica conforto surge muitas vezes associada à noção de *status* social que cada transporte pode ter inerente. A já referida repartição das carruagens em classes traduzia isso mesmo. Por um lado o comboio era um transporte mais disponível socialmente, mas por outro lado procurava manter as fronteiras sociais ao proporcionar diferentes preços e comodidades para uma mesma viagem. Aqui, deve-se incluir também o prazer que a viagem, em determinado modo de transporte, proporciona ao viajante e, de facto, o comboio proporcionava níveis de conforto que não eram oferecidos pelos restantes modos de transporte (Cooper et al, 1993). Considerando o fator da moda social, já atrás abordado, importa sublinhar que terá tido importância o facto de as elites pioneiras terem começado a usar o comboio para as suas deslocações de lazer, criando assim um efeito de moda que difundiu o uso do comboio.

Um outro aspeto que o comboio trazia era a ascensão e aceitação de um modo de transporte verdadeiramente coletivo. Pode-se pensar se isto trazia algumas influências quanto ao seu uso ou se eventualmente seria considerado menos prestigiante para as classes superiores o seu uso, pois os transportes anteriormente usados para deslocações turísticas, pela sua menor capacidade de transporte, tendiam a ser privativos, na prática. André (2006a : 233) defende que as opções dos utilizadores de transportes se baseiam em algumas regras, da qual destaca sobretudo que o mais importante enquanto modo de transporte eficaz e que confere prestígio social é o modo de transporte que seja mais rápido a cumprir o percurso entre a origem e o destino, mesmo que o valor do bilhete ou custo de deslocação seja superior. Pode-se por isso inferir que, naturalmente um modo de transporte privativo menos massivo, privado até, traria mais prestígio, contudo como a rapidez da viagem seria mais importante, o comboio demonstra-se como modo de transporte preferível a, por exemplo, uma carruagem particular.

Não obstante a mudança de paradigma trazida pelo comboio, este não deixa de assumir interdependências com outros modos de transporte, participando do efeito de rede. Como

sustenta André (2006 : 29), “raramente as pessoas viajam entre duas estações pelo que, se a cadeia de transporte público se interromper nalgum ponto, todo o sistema perde competitividade e, no limite, a viagem torna-se impossível”. Portanto, percebe-se que a articulação entre diversas ligações de transporte ferroviário e deste com outros modos é fator que permite a mobilidade.

1.3. Transporte ferroviário e desenvolvimento de lugares turísticos

Nas décadas imediatamente anteriores ao aparecimento do comboio, as melhorias nas redes de estradas proporcionavam razoável mobilidade para as práticas de lazer, pelo que se podiam verificar fluxos com alguma expressão para determinados lugares. É com o recurso às diligências que ainda no século XVIII se começam a desenvolver as primeiras estâncias termais e marítimas. Contudo, este é um desenvolvimento limitado, pois as características do transporte rodoviário da época não permitiam que os fluxos de turistas fossem muito elevados. Tratava-se de um transporte com um preço inacessível para grande parte da população, de reduzida capacidade de transporte e lento, o que não permitia que atividades excursionistas fossem realizadas longe dos locais de origem.

Contudo, o aparecimento do comboio provocou profundas alterações na avaliação que os consumidores fazem do custo, conveniência e conforto dos modos de transporte disponíveis, o que permitiu engrossar de forma esmagadora as deslocações que já se realizavam para determinados locais. Porter (2001 : 29) introduz um caso extremamente demonstrativo desta situação. Em Inglaterra, na década de 1820 uma viagem de diligência entre Londres e Brighton demorava seis horas e tinha um custo de 12 xelins. Com o comboio, o tempo de viagem baixou para duas horas e as tarifas para 3 xelins. Brighton, em 1835 já recebia um notório fluxo de 117.000 pessoas, mas com a acessibilidade por comboio, registou em 1862, num só dia, a segunda-feira de Páscoa, 162.000 pessoas na sua estação de caminho de ferro.

Desde a inauguração do primeiro serviço de passageiros, nos anos 30 do século XIX o transporte ferroviário conheceu uma notável e rápida expansão. O facto de, em países como a Inglaterra ou Estados Unidos, a iniciativa de construção e exploração de linhas partir de privados, favoreceu um desenvolvimento mais eficaz (Garratt, 1998). Coincidente com este

processo de rápido crescimento das redes ferroviárias foi a disseminação pela sociedade dos benefícios dos hábitos higienistas e de saúde de ir a banhos nas termas e praias, conforme explorado no sub-capítulo 1.1. Portanto, os meados do século XIX foram uma época em que coexistia a predisposição e motivação para a realização de práticas turísticas e um modo de transporte com condições para suprir as necessidades de deslocação humana em grande quantidade.

A constatação de que o comboio enquanto modo de transporte massivo de pessoas com motivações de lazer poderia significar ganhos económicos para as companhias detentoras das vias férreas, foi precocemente detetada e demonstrou grande abertura às classes sociais inferiores. Logo nos primeiros anos de criação de serviços de passageiros, ainda na década de 30 do século XIX, as companhias de comboios elaboraram ações para promover as viagens de lazer, que consistiam na redução das tarifas, organização de comboios especiais para determinados eventos e aluguer de comboios para excursões de grupos de operários, que na década de 50 já apresentavam alguma frequência, em Inglaterra (Porter, 2001).

Não só vários destinos já frequentados antes do aparecimento do comboio se desenvolveram pelo incremento dos fluxos recebidos como, no geral, o mapa dos destinos turísticos se diversificou. Face à velocidade oferecida pelo comboio e barcos a vapor com a conseqüente diminuição dos tempos de viagem, destinos que se tornavam inacessíveis ou pelo menos pouco procurados por as viagens serem demasiado morosas poderiam agora ser acedidos de modo mais rápido. Também, os preços inferiores das viagens facultavam o acesso a classes sociais mais baixas do que as elites burguesas e aristocratas, permitindo que as estâncias ganhassem mercado e assim assegurassem mais receitas económicas que seriam reinvestidas em melhoramentos e aplicações. Cunha (2001 : 327) reforça esta ideia ao afirmar que "...foi o progresso tecnológico dos meios de transporte (...) que permitiu o desenvolvimento do turismo moderno bem como a emergência das regiões distantes dos centros emissores como destinos turísticos".

A ampliação de fluxos turísticos existentes e a criação de novos fluxos teve, então, repercussões no desenvolvimento mais acelerado dos lugares de destino dos viajantes, que o transporte rodoviário não conseguia infligir, ou pelo menos demoraria muito mais tempo a fazê-lo. Por outras palavras, o comboio foi responsável por profundas mudanças no território,

potenciando o desenvolvimento de lugares procurados de forma exclusiva por questões de lazer. Autores como Burkart e Medlik (1981) ou Porter (2001), referem que este processo se repetiu em diversos lugares e até se pode dizer que assenta sobre um modelo teórico. Nos lugares com atrativos turísticos de relevo, fundamentalmente termas e praias, cedo se instalaram junto às estações de comboios, hospedarias e hotéis, que foram o primeiro passo para o desenvolvimento de verdadeiros centros de turismo que se compuseram com a criação de restaurantes, casinos, clubes e outros espaços de animação.

De entre os vários tipos de estâncias e locais de atrações turísticas, foi no litoral que a geografia dos lugares mais se alterou. Porter (2001 : 30) reafirma isso mesmo ao referir-se ao pioneiro caso inglês: “Com mais de sessenta e cinco mil habitantes, Brighton era de longe a estância mais povoada, mas outras cidades – Hastings, Ramsgate e Margate no sul, Scarborough, Whitby, Southport e Blackpool no norte – cresceram como cogumelos. Agrupadas em redor das gares, as casas começaram a alinhar-se pela costa, os hotéis e as pensões familiares a multiplicar-se no centro das cidades; a frente marítima foi sendo progressivamente ornamentada de molhes e esplanadas, criando um espaço para os equipamentos de lazer e as *promenades*. As cidades litorais tornaram-se modelos de urbanização específicos e prósperos”. O particular caso de Blackpool, é extremamente elucidativo, pois o seu desenvolvimento como estância de veraneio resultou num enorme crescimento urbano, passando de 2.000 habitantes no ano de 1841 para 47.000 habitantes, no ano de 1901 (Burkart e Medlik, 1981). Tal ocupação do litoral acaba, mais tarde, por ser alvo de tentativas para a regular e até mesmo estilizar, com regulamentos arquitetónicos e urbanísticos (Rauch, 2001).

O efeito de moda que os comboios e as estâncias balneares depressa ganharam tanto de forma isolada como ainda mais em conjunto, criaram uma importante procura que tendeu a crescer no século XX com a abertura do lazer às classes trabalhadoras, ansiosas por desfrutarem pelo contacto com a natureza, paisagens rurais e entretenimento, numa sociedade cada vez mais urbanizada (Burkart e Medlik, 1981) e, de facto, “o caminho de ferro tornou impossível afastar categorias sociais mais modestas” (Porter, 2001 : 40) ou seja “os caminhos de ferro transformaram este pelotão de adeptos numa inundação e, como negócios são negócios, as estâncias balneares tiveram que aproveitar a ocasião” (Porter, 2001 : 41).

As opções dos percursos, paragens e terminais do transporte ferroviário tiveram marcantes efeitos na geografia dos territórios. A forma como evoluíram as redes ferroviárias potenciou o desenvolvimento de alguns locais enquanto destinos turísticos e a outros condicionou essa evolução (Matos, Ribeiro e Bernardo, 2009). Pelas leituras efetuadas, tanto se verificam casos em que as estâncias aproveitam a acessibilidade proporcionada por uma rede de transportes para se desenvolver, como noutros é a própria rede que se alonga e articula com determinado local, julgando-o como nó importante para criar benefício à rede, com potencial de atração e emissão de passageiros. Reportando-se ao caso norte-americano, Mill (2003) fornece dois pertinentes exemplos complementares:

- O caso de duas estâncias termais em que uma não possuía acesso por comboio, mas numa fase posterior foi incluída na rede ferroviária e assim beneficiou das mesmas equivalências concorrenciais: “A construção de uma linha de trem pela cidade [White Sulphur Springs], em 1868, fez com que fosse dado um passo à frente em relação à concorrência. Em 1891, a ferrovia estendeu-se a Hot Springs, possibilitando que The Homestead concorresse com sucesso com o [Hotel] Greenbrier, de White Sulphur Springs...” (Mill, 2003 : 23).
- O caso da Flórida, devido ao seu clima quente tinha condições propícias para a instalação de estâncias balneares de inverno e por isso Henry Flagler estendeu as linhas de caminho de ferro para sul, pois considerava que tal era essencial para atrair mais clientela do que a que já registava. Deste modo durante os anos 20 do século XX, a Florida já era ao principal destino de férias de inverno dos norte-americanos (Mill, 2003 : 23).

Assim sendo, parece claro que o transporte ferroviário foi condição essencial para potenciar os tímidos fluxos turísticos que se demonstravam na viragem do século XVIII para o XIX, intensificando-os e multiplicando-os no espaço, com claras marcas refletidas no território e num maior envolvimento social do fenómeno turismo.

Capítulo II - O desenvolvimento do turismo português e a sua relação com os transportes

2.1. Realidade portuguesa no contexto europeu

A realidade portuguesa apresenta-se temporalmente desfasada em relação a outros países da Europa ocidental e central. A incorporação na economia dos fatores de produção trazidos pela Revolução Industrial aconteceu com várias décadas de atraso face a países como Inglaterra, Alemanha ou França, o que naturalmente protelou o surgimento de uma burguesia com potencial para viajar e a implementação de modos de transporte que tornavam essas viagens possíveis ou, pelo menos, mais facilitadas. Tendo-se percebido a importância, no capítulo anterior, da introdução do transporte ferroviário, encontra-se aqui um facto evidente do atraso português: a primeira linha de caminho de ferro portuguesa só foi inaugurada em 1856, ao passo que em Inglaterra já se efetuava transportes de passageiros há cerca de 25 anos atrás.

Se o atraso do desenvolvimento industrial e burguês do país é claro, no que concerne ao pioneirismo na busca das praias e termas por parte da aristocracia, como refere Lousada (2010), Portugal não encontra significativo desfasamento em relação à Europa, pois na 1.^a metade do século XIX já seria habitual junto das elites estas práticas. Esta autora estabelece que o relativo acompanhamento temporal das elites portuguesas face às elites estrangeiras se deve pela influência motivada pela proximidade cultural dessas classes com a inglesa e em menor escala com a francesa.

Portanto, deduz-se que o aumento do desfasamento de Portugal em relação ao resto da Europa ocorreu em termos da maior vulgarização e difusão social deste fenómeno e se deve a um desenvolvimento mais tardio da rede de caminho de ferro mas também a condições económicas mais difíceis para as classes médias e baixas, que assim não tinham possibilidades de seguir as modas das classes sociais mais elevadas.

Só na última década do século XIX se iniciaram as reivindicações dos trabalhadores da indústria e comércio, que apenas em 1907 lograram obter por decreto legal um dia de descanso semanal. O direito a período de férias só seria reconhecido bastantes anos mais tarde. Quanto aos trabalhadores rurais – e de notar que em 1911 cerca de 60% da população ativa trabalhava no setor agrícola – não tinham qualquer ideia sobre o conceito de férias, à

exceção de alguns lavradores mais abastados (Henriques e Lousada, 2010).

Naturalmente o desenvolvimento do fenómeno em Portugal será menos intenso na dimensão de fluxos e nos efeitos no território, pois os resultados da Revolução Industrial foram menos sentidos e chegaram mais tardiamente, por razões políticas, económicas, do posicionamento geográfico de Portugal, entre outras que não são do âmbito deste estudo aprofundar. Importa sim considerar que "... o reduzido número de cidades portuguesas e o modesto volume de cada uma, traduzem esse ficar à margem do grande movimento de formação das sociedades burguesas altamente industrializadas e alfabetizadas, essa persistência estrutural do Antigo Regime recusando a modernidade" (V. Magalhães Godinho *apud* Alegria, 1990 : 140). Teixeira (1992 : 65) é mesmo taxativo ao afirmar que "o desenvolvimento industrial em Portugal não foi uma «revolução industrial» no sentido convencional. Nunca houve um desenvolvimento industrial em grande escala que tornasse a indústria a actividade dominante na economia nacional".

Esta situação também atrasou a existência de uma classe operária mais estruturada e numerosa e que potenciase as excursões, conforme se verificou no caso inglês, e uma mais rápida adesão das massas ao comboio. Devido às características da indústria portuguesa, os salários eram genericamente baixos, sendo que uma família operária típica gastava cerca de quatro quintos do seu salário em alimentação (Teixeira, 1992 : 67), pelo que é de considerar que a disponibilidade das classes sociais trabalhadoras para o lazer, em termos de rendimentos, seria insignificante.

Para os que podiam dispor de tempo e recursos, tal como nos países pioneiros do turismo contemporâneo, verificou-se a mesma motivação para a deslocação para lugares termais e balneares devido às recomendações higienistas que enfatizavam os benefícios para a saúde da prática de tomar banhos de e ingerir determinados tipos de águas. A geografia do país também foi favorável a esse fenómeno. A existência de uma vasta área costeira, a diversidade por grande parte do território de águas termais, a concentração dos centros urbanos de maior dimensão no litoral e a proximidade populacional a praias e termas, criavam um conjunto favorável ao desenvolvimento do turismo balnear e termal.

2.2. Transportes em Portugal no século XIX

Durante, o século XIX, a situação dos transportes, em Portugal, apresenta duas situações bem distintas, que se dividem, grosso modo, pelo meio do século. Durante a primeira metade, o panorama é resumido sucintamente por Vieira (1982 : 60): "... a circulação interna é praticamente insignificante (...) e ainda são os rios (embora mal aproveitados e explorados), a navegação de cabotagem (...) e os almocreves e carreteiros nas regiões montanhosas do interior, que constituem a base da circulação interna de pessoas e mercadorias". Por tal, se percebe que "... viajar em Portugal era arriscado, moroso, incómodo e, porque dispendioso, reservado a poucos" (Alegria, 1990 : 104).

Só a partir da década de 40 do século XIX deteta-se, em Portugal, uma preocupação integrada de dotar o país de melhores condições de circulação. A renovação da viação ordinária, ou seja as estradas¹⁰, e a viação acelerada, isto é os caminhos de ferro, tornaram-se as prioridades, numa altura em que os mais desenvolvidos países europeus já tinham esse processo em pleno andamento desde os inícios do século (Alegria, 1990).

A melhoria da mobilidade nessa época assentava sobre objetivos de melhorar as trocas comerciais, que até então se faziam por estradas em péssimo estado, pelos principais rios e via marítima entre Porto, Lisboa e Algarve. O tráfego de passageiros aparenta ser objetivo subalterno, o que se percebe por este não atingir expressão muito relevante. A partir de 1850 começa, então, o processo sistematizado de renovação das estradas, altura em que também se começa a preparar a construção da primeira linha de caminho de ferro, que se haveria de inaugurar em 1856 (Alegria, 1990).

A introdução do transporte ferroviário em Portugal não só é tardia como se reveste de uma característica singular. Ao contrário de outros países, a criação da primeira via férrea não se destinava a unir centros urbanos ou regiões nacionais. O objetivo principal, além de estimular a modernização da sociedade portuguesa, era o de ligar o país à Europa, pelo que a linha criada destinava-se a unir Lisboa à fronteira nacional, e assim entroncar com a ligação espanhola para Madrid (Caminhos de Ferro Portugueses – Unidade de Viagens Interurbanas e Regionais, 2001). Portanto, o primeiro projeto ferroviário português traduzia, nem que seja de

¹⁰ A renovação das estradas refere-se à "... substituição dos caminhos tradicionais por estradas macadamizadas" (Alegria 1990 : 35). Em termos simples, estradas de macadame são vias rodoviárias impermeabilizadas por uma técnica desenvolvida por McAdam (Hawks, 1946 : 141).

forma secundária, um reconhecimento da importância de estabelecer fluxos internacionais que permitissem a entrada de visitantes no país.

Com o estímulo do ministro Fontes Pereira de Melo, o país começou a acelerar o desenvolvimento da sua rede nacional ferroviária, após a conclusão da linha do Leste, assim se chamava à data a ligação a Madrid. A prioridade seguinte era a ligação ao Porto, com a linha do Norte, e a ligação ao Algarve, com a linha do Sul. Até ao final do século, em cerca de 40 anos, a rede ferroviária portuguesa densificou-se com ramificações das linhas principais para o interior e com as ligações aos maiores aglomerados populacionais. Ao mesmo tempo criaram-se mais ligações a Espanha, em Vilar Formoso, Valença e Barca de Alva. Isto permitia, em 1890 atingir 2 130 km de vias férreas (Matias, 1999). Quanto às estradas, também registaram um notável aumento, sendo que em 1852 apenas existiam 218 quilómetros de estradas modernizadas, número que até 1890 cresceu para 11.125 quilómetros (Teixeira, 1992 : 66).

A introdução do caminho de ferro, logo nos seus primeiros anos de funcionamento, claramente, alterava o paradigma da mobilidade portuguesa, pois o comboio apresentava uma série de vantagens que o tornavam mais competitivo e preferencial nas escolhas de transporte. Esta situação torna-se bem visível se for considerada a particularidade do noroeste português.

Uma estatística de trânsito de 1854 demonstra que os eixos de maior circulação viária do país se situavam na área periférica do Porto, ligando esta cidade a Braga, Guimarães, Ovar e Amarante (Alegria, 1990 : 64). Em 1860, a Companhia de Viação Portuense seria a maior do país, tendo nesse ano transportado 18.000 passageiros entre Porto, Guimarães, Braga e Viana do Castelo. Um outro levantamento efetuado por Alegria (1990 : 124) demonstra que em 1868, o Porto continua a ser a cidade término do maior número de diligência e que os seus destinos terminais são Braga, Guimarães, Régua, Póvoa de Varzim e Valença. Nessa data, ainda não existiam linhas de comboio para essas localidades, mas durante as duas décadas seguintes, todas elas – à exceção de Amarante – teriam comboios servindo a cidade do Porto. É relevante sublinhar que esta área do país onde se concentra boa parte dos lugares de turismo que a seguir serão esmiuçados, já possuía alguma mobilidade, pelo que se julga que a posterior criação de ligações ferroviárias permitirá ampliar esses fluxos de turistas mais pioneiros.

Ora, a mudança clara nas equações preço e distância-tempo que o comboio introduziu no sistema de transportes português permitem perceber claramente que o comboio substituiu as diligências nessas ligações. A velocidade das diligências, no ano de 1868, atingia o máximo de 9 a 10 quilómetros por hora, o que na prática representava uma velocidade média de 7 quilómetros por hora, pelo que uma viagem entre Porto e Braga ou entre Porto e Guimarães demoraria cerca de 7 horas. O comboio, nas linhas existentes à data já apresentava uma velocidade média de 22 quilómetros por hora (Alegria, 1990 : 124), daí se percebendo a ameaça que o comboio representou para as diligências quando na década de 70 se inaugurou a linha do Minho e ramal de Braga. Também em termos de preço a diferença é notória. Segundo Alegria (1990 : 130), em 1868, o preço médio por quilómetro e por passageiro em diligência seria 25 réis, enquanto que para o comboio – em 3.^a classe - seria 10 réis, portanto duas vezes e meia inferior em benefício do transporte ferroviário.

Face a esta nova concorrência, com a introdução do comboio “os percursos de diligência tendem a organizar-se em função dos caminhos-de-ferro e são mais frequentes nas áreas próximas do litoral (...) Quer a distribuição da rede de estradas no território, quer a dos percursos de diligências, sugerem uma organização das relações que o caminho-de-ferro passa a comandar.” (Alegria, 1990 : 130). Por isto supõe-se que a conjugação dos fluxos de turismo entre estações de caminho de ferro e estâncias balneares que não eram acedidas diretamente pelo comboio fosse uma oportunidade de negócio para as diligências, agora que haviam perdido o tráfego dos principais eixos de comunicação.

A construção de uma rede ferroviária, resultou em Portugal numa situação análoga à que foi vista em termos europeus no capítulo anterior, pois como resume Ramalho (2000 : 32) “...as vias férreas acabaram por ser responsáveis por uma certa democratização do lazer (...). Um maior número de famílias podia agora usufruir dos benefícios termais, dos banhos de mar ou dos piqueniques fora de portas”. Como afirmam também Matos, Ribeiro e Bernardo (2009 : 14), “o caminho-de-ferro tornou as viagens mais rápidas, mais seguras, mais cómodas e mais baratas. Estes aspectos, juntamente com a grande diversidade de iniciativas promocionais de redução de preços de bilhetes, bem como as campanhas publicitárias de promoção de locais de interesse turístico, ao proporcionar o alargamento da viagem turística desde as elites às classes médias contribuíram de forma significativa para o desenvolvimento do turismo”. A compreensão e eventual confirmação destas afirmações será procurada ao longo dos

próximos sub-capítulos.

2.3. Termalismo

A aceitação das recomendações higienistas surgidas, mais intensamente, durante o século XVIII aconselhando a banhos funcionou como um revivalismo de hábitos que remontam aos tempos da ocupação romana da Península Ibérica. Cavaco (1979) relembra que a procura e usufruto de termas na época romana ocorria no litoral a norte de Lisboa (Caldas da Rainha, S. Vicente, Vizela, Taipas e Caldelas) e em Trás-os-Montes (Chaves, Vidago e Pedras Salgadas).

Com a entrada na Idade Média admite-se que a frequência destas locais tenha entrado em declínio, não obstante os dados históricos que demonstram que vários membros da família real portuguesa tenham procurado termas para reabilitação da sua saúde. Exemplo primitivo encontra-se no primeiro rei de Portugal – D. Afonso Henriques – que buscou descanso e tratamento nas termas de S. Pedro do Sul, no século XII.

D. João II, no século XV recorreu às termas de Monchique, no Algarve e a sua esposa D. Leonor foi a responsável pelo desenvolvimento das termas batizadas de Caldas da Rainha. Também a rainha D. Amélia foi habitual aquista das termas de S. Pedro do Sul, ao ponto destas terem sido conhecidas durante algum tempo por Termas D.^a Amélia, na transição do século XIX para o século XX (Cavaco, 1979).

Este interesse e conseqüente procura das termas, desde a presença romana na Península Ibérica, é entendido como esporádico, episódico e limitado, situação que se altera no século XVIII, particularmente na sua segunda metade. Como estabelece Cavaco (1979) foi neste período que o interesse e procura de termas se torna mais generalizado, num fenómeno que se intensificaria em termos de quantidade de utilizadores e abrangência geográfica na segunda metade do século XIX. Essa procura, em termos territoriais, foi tão intensa ao ponto de que a quase totalidade das nascentes que hoje são utilizadas foram também usadas para fins terapêuticos, segundo indica a mesma autora.

A obra de Ramalho Ortigão – *Banhos de caldas e águas minerais* – cuja primeira edição

remonta a 1875, traça o panorama global das estâncias termais e é leitura de referência e ponte de partida dos variados autores consultados sobre esta temática. Como tal, executou-se a leitura integral dessa obra e efetuam-se as seguintes interpretações próprias:

- A data da obra é uma excelente oportunidade para comparar a situação termal portuguesa em vésperas da inauguração sucessiva de várias linhas de caminho-de-ferro que se efetuará nos anos imediatamente a seguir. Na data em que Ortigão efetua os relatos, a rede ferroviária portuguesa restringia-se às ligações de Lisboa para Vila Nova de Gaia, Beja e à linha do leste que provia a ligação internacional para Madrid.
- São identificados 34 lugares, se bem que em alguns o autor informe que são apenas nascentes que nem sequer são exploradas.
- A maioria das estâncias termais são edifícios modestos, muitas vezes simples e pequenas edificações em madeira destinadas aos banhos e em vários casos não existem quaisquer edifícios de banhos, sendo estes ministrados nas casas de habitantes locais, em tinas de madeira. Das iniciativas de construção de edifícios para banhos, refere-se que boa parte delas ocorre na primeira metade do século XIX, sendo iniciativas de alguns investidores locais ou dos próprios municípios.
- As termas com melhores condições em termos de infraestruturas para banhos coincidem com aquelas em que o autor explica que têm suficientes acessos via rodoviária, fluvial ou marítima. Identifica-se também o destaque oferecido à solução que o comboio oferecia, se bem que para um número muito reduzido de termas: Luso, com carruagens diretas da Mealhada para a estância balnear; Caldas da Rainha, com carruagens a partir da estação do Carregado; e até mesmo a recomendação para a viagem de comboio até Beja e daí prosseguir por estrada até ao Algarve tendo em vista a chegada às Caldas de Monchique.
- A esmagadora maioria das termas não oferece soluções de alojamento coletivo, sendo o aluguer de casas e quartos a única opção. Das termas que oferecem hotéis contam-se apenas as Caldas de Vizela (duas unidades), Caldas das Taipas (uma unidade), Luso (duas unidades), Vidago (dois hotéis) e Caldas da Rainha (um hotel).
- Contrariamente às termas a norte do Tejo, nas termas a sul o autor pouco mais faz do

que descrever as propriedades das águas, não informando sobre as formas de acessibilidade disponíveis e infraestruturas de acolhimento. Excetuam-se deste exercício as Caldas de Monchique e eventualmente Cabeço de Vide. Por aqui se pode depreender que a generalidade das termas a sul do Tejo teria pouca procura e relevância.

Em jeito de conclusão sobre as valiosas informações retiradas da obra de Ramalho Ortigão, fica na retina que o país dispunha, à entrada para o último quartel do século XIX, de uma relativamente numerosa oferta de estabelecimentos termais mas que estes apresentavam condições limitadas aos próprios banhos e algumas edificações para alojamento. As termas que disponibilizam melhores condições para estadia e distração são aquelas que o autor considera possuírem boas condições de acessibilidade – tanto para lá chegar como para efetuar excursões a partir da estância às redondezas, pelo que se depreende que as ligações através de estradas em bom estado foram determinantes para o crescimento mais primitivo de umas termas em relação a outras.

No entanto, não convém esquecer que a acessibilidade não seria o fator único. Cavaco (1979) defende que o desenvolvimento assimétrico das termas no território nacional também se deve à qualidade da água, polivalência das estâncias face a características dos tratamentos e às condições sócio-económicas da região que poderiam potenciar mais ou menos clientela regional.

Já em pleno último quartel do século XIX, Cavaco (1979 : 192) anuncia um padrão distinto registado nas termas portuguesas em relação aos centros termais mais frequentados da Europa. Para a autora, estas seriam lugares que atraíam a aristocracia e burguesia europeia sob o signo do jogo e do prazer, ao passo que em Portugal, a ambiência seria “bastante familiar, pacata”. Pode-se depreender que em Portugal, nesta fase, a motivação para a busca das termas seria ainda mais higienista do que lúdica. De facto, os relatos das atividades de lazer que Ortigão (2000) efetua comprovam essa característica para o caso português. As atividades principais, que se desenrolavam durante a época termal que geralmente decorria de Maio a Outubro - dizem respeito a excursões de carruagem a vilas e cidades próximas das termas ou a espaços de particular beleza paisagística como rios, lagoas e matas, passeios com piqueniques – as chamadas burricadas -, caça, pesca e convívios nos salões de hotéis e cafés nas poucas

termas que possuíam esse tipo de infraestruturas.

O facto de os tratamentos de doenças por meio de agentes químicos ter registado pequenos progressos em Portugal é apontado por Cavaco (1979 : 192) como um dos três principais fatores que justificou a difusão do interesse das termas na sociedade portuguesa, nas décadas finais do século XIX. A este fator relevante, a autora junta mais dois: a expansão demográfica das cidades e o desenvolvimento dos transportes terrestres assente em dois vetores “quer pelo aparecimento das primeiras linhas do caminho de ferro quer pelos arranjos e construção de estradas seguidas pelas diligências”.

Sobre esta lógica, sobretudo do contributo dos modos de transporte e das áreas urbanas mais densas, Cavaco (1979 : 192) fundamenta que as termas que mais cresceram em termos de afluência e infraestruturas foram as mais próximas dos centros urbanos de maior dimensão populacional e acessibilidade, demonstrando com as seguintes: Vizela, Caldas das Taipas, Pedras Salgadas, Vidago, Luso, Caldas da Rainha, Castelo de Vide e Monchique. Merecem, assim, algumas considerações:

- Vizela, Luso, Caldas da Rainha, Castelo de Vide e Caldas das Taipas possuíam estações de comboio inauguradas durante a década de 80 do século XIX. No caso destas duas últimas estâncias as estações eram um pouco afastadas do estabelecimento termal (cerca de 4 km no caso de Castelo de Vide em relação à estação com o mesmo nome e de 8 km no caso das Caldas das Taipas em relação à estação de Guimarães).
- Monchique, segundo Cavaco (1979 : 194), embora longe de qualquer via férrea, seria compensada com o acesso por barco, na medida em que o “rio [Guadiana] e o mar facilitavam o acesso, através de Portimão”, o que segundo esta autora seria suficiente para atrair clientela proveniente do sul de Espanha e de Lisboa.
- Vidago e Pedras Salgadas só receberiam o comboio nos primeiros anos do século XX, estando por isso bastante afastadas da rede ferroviária até essa altura. O seu ponto forte em termos de acessibilidade que pode ajudar a sustentar a teoria defendida por Cavaco é concedido por Ortigão (2000) que informa que o acesso a estas duas estâncias se fazia pela estrada real de Porto a Chaves com serviço de diligências ou mala-posta.

Um apontamento relevante que contribui para reforçar a teoria enunciada por Cavaco é fornecido por Lousada (2010 : 69) referindo-se às termas do Luso que “para responder ao aumento da procura das suas águas potenciado pela inauguração da linha de caminho-de-ferro da beira Alta em 1882, foi construído em 1893 um novo edifício de banhos”. No entanto, o Luso já era uma estância termal com importância devido à sua acessibilidade conforme descreve Ortigão (2000 : 81), no ano de 1875: “As condições do lugar e a extrema comodidade da comunicação com este sítio a pequena distância da estação do caminho de ferro (Mealhada), com uma bela estrada percorrida por diligências e *chars-à-bancs*, tornam o Luso uma das terras de águas mais concorridas”.

Na entrada do século XX verificou-se, na opinião de Cavaco (1979) um período de expansão do termalismo em termos europeus, afixando a autora que em Portugal o mesmo aconteceu mas de forma mais modesta. Esse período de expansão resultou no aumento de aquisições nas termas que já registavam procura relevante e no surgimento de novas termas ou que praticamente não eram exploradas até então, sendo os casos de : Caldas do Eirogo, Alcanhões, Cucos, Curia, Santa Marta da Ericeira, Amieira, Almoinha, Pedras Salgadas.

Pode-se constatar que todas estas termas se situavam nas áreas de influência de linhas ferroviárias, possuindo estações junto das próprias estâncias ou a distâncias máximas de 4 quilómetros, sendo a única exceção Santa Marta da Ericeira que distava cerca de 18 quilómetros da estação de comboios mais próxima. Dissecando por cada linha ferroviária, salientam-se os seguintes aspetos:

- Linha do Norte, que já estava totalmente concluída desde 1877, permitia acessos diretos a Alcanhões (a cerca de 4 quilómetros da estação de Vale de Figueira) e Curia (com estação junto à estância termal) para turistas provenientes do Porto e Lisboa.
- Linha do Oeste, que foi totalmente concluída em 1888 e ligada à linha do Norte por Alfarelos em 1890, potenciou as ligações a Cucos (a cerca de 2 quilómetros da estação de Torres Vedras), Amieira (estação junto às termas), Almoinha (a menos de 4 quilómetros da estação de Valado dos Frades) e Santa Marta da Ericeira (que embora diste 18 quilómetros da estação de Mafra, beneficiava da proximidade a Lisboa). Antes da introdução do caminho de ferro no litoral a norte de Lisboa que se estende até à Figueira da Foz, apenas as termas de Caldas da Rainha eram reconhecidas como

tendo procura assinalável. Pode-se supor que a introdução do transporte ferroviário neste território terá tido um efeito muito rápido para o surgimento de novas estâncias pela boa acessibilidade que este trazia em relação à capital do país mas também pela ligação direta com a linha do Norte, o que asseguraria mobilidade a um mercado potencial de todo o litoral norte de Portugal.

- Linha do Minho, existente até Valença desde 1882 e com ligação internacional para Tui desde 1886, asseguraria ligações até às Caldas de Eirogo (a cerca de 4 quilómetros da estação da caminho de ferro de Barcelos), conjugando a acessibilidade internacional à Galiza, a conexão direta ao Porto e a cobertura do litoral minhoto.
- Linha do Corgo, inaugurada até às Pedras Salgadas em 1907, entroncando com a linha do Douro na Régua e daí seguindo para o Porto. Tendo em linha de conta que as Pedras Salgadas já eram referidas como local de boa afluência mesmo que o acesso se efetuasse por intermédio da mala-posta, admite-se que a introdução deste novo modo de transporte potenciase a fama que esta estância termal possuía.

Por esta análise, presume-se que a difusão do termalismo em Portugal e eventual concentração um pouco excessiva em algumas estâncias, na transição para o século XX, tivesse levado a iniciativas locais de desenvolvimento de novos espaços termais que aproveitavam assim uma predisposição da procura mas percebiam também que a sua aceitação seria mais rápida e mais facilitada se possuíssem boas ligações de transportes, particularmente o modo ferroviário, sendo que neste período o comboio já deveria estar enraizado como sendo uma componente da experiência de ir a banhos nas termas.

Se por um lado, os destaques sobre novas termas na transição para o século XX efetuados por Cavaco (1979) permitem relações positivas com a existência de modos de transporte, por outro lado a autora sublinha que algumas termas pouco desenvolvimento teriam nesta fase pela falta de acessibilidade. Assim, aponta os casos de Chaves e S. Pedro do Sul que teriam fraca afluência por estarem longe dos principais centros emissores de turistas e com fraca acessibilidade e as Caldas de Monchique que perderam atraindo devido ao fim das carreiras de barcos a vapor entre Lisboa e o Algarve.

Tendo em conta esses considerandos sobre a relação entre a emergência de novas estâncias termais e a conexão com o transporte ferroviário, seria importante possuir um panorama que

estruturasse as termas em graus de grandeza face à sua quantidade de turistas. A resposta a esta necessidade é providenciada por Cavaco (1979 : 197) que efetua um escalonamento das termas face ao número de hóspedes alojados nos seus hotéis, transcrevendo-se esse essencial levantamento na seguinte quadro:

Quadro n.º 1 – Termas portuguesas de acordo com o número de hóspedes anuais nos seus hotéis, durante os primeiros anos do século XX	
Número de hóspedes	Estâncias termais
Superior a 2500	Caldas da Rainha Caldas de Vizela
1500 a 2500	Caldas de Monção Gerês
1000 a 1500	Santo António do Estoril Banhos de S. Paulo (Lisboa) Caldas das Taipas Amieira Luso Pedras Salgadas
500 a 1000	Caldas de Eirogo Caldelas S. João do Estoril Caldas de Moledo Fadagosa do Marvão Monchique Entre-os-rios Almoinha Vidago Melgaço
Até 500	Caldas da Saúde Caldas de S. Jorge Alcanhões Cucos S. Pedro da Torre Curia S. Vicente Caldas de Felgueiras

Fonte: Cavaco (1979 : 197)

Com base no histórico e nas ilações atrás extraídas, considera-se que se podem formular algumas reflexões sobre os dados que esta tabela apresenta:

- As duas únicas estâncias termais com mais de 2500 hóspedes nos seus hotéis possuíam estações ferroviárias desde a década de 80 do século XIX, que proporcionavam ligações de Caldas da Rainha a Lisboa e das Caldas de Vizela ao Porto, o que aumentava a acessibilidade que já antes da existência do caminho de ferro era de boa

qualidade face à distância relativamente próxima destas duas estâncias em relação aos dois principais polos populacionais portugueses, respetivamente. Portanto, depreende-se que as afluências positivas destas termas no pioneirismo do termalismo português foram ampliadas com a introdução deste mais recente modo de transporte.

- Considerando o conjunto das oito estâncias termais com mais de 1000 hóspedes verificam-se algumas situações distintas:
 - Quatro das oito estâncias apontadas (Caldas das Taipas, Amieira, Luso e Pedras Salgadas) já eram referenciadas como estando no lote das mais procuradas nas décadas anteriores e beneficiavam nos primeiros anos do século XX de estações nas próprias estâncias, excetuando as Caldas da Taipas que se situavam a 8 quilómetros da estação de Guimarães.
 - Duas outras estâncias só surgem referenciadas neste período: Santo António do Estoril e Caldas de Monção. A primeira garantiu ligação direta ao centro de Lisboa (estação do Cais do Sodré) em 1895, obra ferroviária que permitiu fechar um anel de circulação a norte da cidade, unindo a linha de Cascais à linha do Norte. A segunda, eventualmente beneficiaria da proximidade à linha do Minho e à ligação ferroviária internacional com a Galiza que se efetuava em Valença, a menos de 20 quilómetros de distância de Monção. O prolongamento da linha do Minho até Monção, tendo atingido esta vila em 1915 pressupõe que a afluência a esta estância aumentasse, justificando assim a posição de relevo alcançada nesta tabela.
 - Os banhos de São Paulo consistem num fenómeno isolado pois localizavam-se na própria cidade de Lisboa, pelo que se admite a correspondência entre o local emissor e recetor de turistas.
 - O Gerês é de facto um caso ímpar, pois o seu distanciamento em relação à rede ferroviário é significativo. A estação mais próxima localizava-se em Braga, a cerca de 50 quilómetros de distância. No entanto, o Gerês tem uma tradição termal que já era descrita por Ortigão (2000 : 60), citando a obra *Aquilégio Medicinal*, onde já em 1726 era "... numerosíssimo o concurso de enfermos que lhe acode todos os anos; a maior parte deles sem conselho dos médicos, e uns bebem a água, outros toam banhos nela, fazendo covas, por não haver tanques, acomodando-se em

barracas; e alguns pobres, expostos ao tempo de dia e de noite, sem cómodo, nem cama, e assim lhe aproveitam. Ajuda a ser grande o concurso da Virgem, e Mártir Santa Eufémia Portuguesa, a quem a tradição faz autora delas, entendendo que a cidade Calcedónia, onde a santa teve o seu martírio, era então naquele sítio vizinho das Caldas". Portanto, o caso do Gerês tem a singularidade de ter uma original procura por parte de classes sociais mais baixas e uma ligação religiosa, ganhando assim atratividade e fama que se sobrepunham às condições mais deficientes de acessibilidade ao local.

- Relativamente às estâncias entre 500 e 1000 hóspedes, verificam-se algumas situações que merecem reflexão:
 - Três estâncias pertencem ao grupos das que foram identificadas na viragem do século XIX para o século XX, sendo elas as emergentes Caldas do Eirogo e Almoinha e a estância que era apontada em declínio de Monchique.
 - Três das estâncias indicadas (S. João do Estoril, Caldas de Moledo e Fadagosa do Marvão) possuíam estações de caminho de ferro ou estavam a menos de 5 quilómetros de distancia de uma.
 - Os casos de Melgaço e Vidago eventualmente beneficiariam da aproximação que a rede ferroviária realizava com as extensões da linha do Minho até Monção e da linha do Corgo até Pedras Salgadas, o que permitia equacionar a intermodalidade do transporte rodoviário desde essas estações terminais até às estâncias termas. Se bem que no caso do Vidago, essa questão ficaria ultrapassada em 1910 com o prolongamento da linha férrea de Pedras Salgadas até ao Vidago.
 - Casos um pouco díspares são os das termas de Entre-os-Rios e Caldelas. A primeira, julga-se que se desenvolveu face à proximidade da cidade do Porto, em que o acesso seria efetuado por estrada. Quanto à segunda, distava da rede ferroviária cerca de 17 quilómetros (estação de Braga), mas pensa-se que o seu desenvolvimento poderia enquadrar-se no dinamismo que a generalidade das termas minhotas apresentava.
- No que concerne às termas de menor dimensão, com menos de 500 hóspedes nos

hotéis, surgem dois grupos. Um deles diz respeito a termas situadas junto a linhas de caminho de ferro ou na distancia máxima de 4 quilómetros que já eram referenciadas nas décadas anteriores, casos de Alcanhões, Cucos e Curia ou que surgem nesta época, casos de S. Pedro da Torre e Caldas da Saúde. Outro grupo diz respeito a termas um pouco mais distantes da rede ferroviária, cujo maior aglomerado populacional é o Porto, distando até um máximo de 50 quilómetros desta cidade. São os casos de Caldas de S. Jorge, S. Vicente e Caldas da Felgueira, em que o acesso seria efetuado por transporte rodoviário, sendo que no caso destas duas últimas, a distância até uma estação de caminho de ferro na linha do Douro rondaria os 15 quilómetros.

Por conseguinte ressalta desta análise que as termas que revelam maior capacidade de atração são aquelas que são acedidas diretamente por comboio ou que têm estações ferroviárias muito próximas. Deteta-se também a relação entre a abertura de vias férreas e a potencialização das estâncias que são acedidas pelo novo modo de transporte.

Nestes primeiros anos do século XX, que medeiam entre a entrada no século e os primeiros tempos da República, não se assiste somente ao crescimento da afluência de algumas estâncias termais em relação a outras. Cavaco (1979 : 196) enuncia também um fenómeno com importância em termos dos turistas atraídos mas também de impactos nos territórios onde se realizavam práticas turísticas associadas ao termalismo. Este diz respeito à afirmação de algumas estâncias termais enquanto centros de veraneio, exemplificando com Entre-os-Rios, Caldas das Taipas, Luso e Caldas da Rainha. A paisagem natural e a existência de parques e matas seria uma forte motivação complementar à simples procura de crenoterapia.

Este aspeto permitiria às termas equacionar outro tipo de clientela que não só a que procurava realizar tratamentos de saúde e deste modo intervir fisicamente no espaço resultando na introdução de elementos arquitetónicos e paisagísticos que mudaram o aspeto territorial mais original. A partir deste período torna-se assim mais evidente que as termas estavam a incorporar uma componente mais de lazer que ganharia força em relação à componente higienista.

Esta ideia de que as termas estariam a considerar tornar-se espaços mais lúdicos e não exclusivamente centros de recuperação de saúde de facto poderá revelar-se verdadeira. Por um lado, verifica-se que o número de termas com expressão relevante para a atração de

turistas aumentou. A expansão da rede ferroviária no país criou oportunidades para se desenvolverem novas estâncias termais, aumentando assim o mercado concorrencial. Ao mesmo tempo, e como se perceberá no próximo sub-capítulo, as estâncias balneares eram também fortes concorrentes pelo mesmo tipo de procura, seja de saúde ou lazer. Esta teoria parece ser também apoiada por Ferreira e Simões (2010 : 91) que afirmam que durante o período da I República – de 1910 a 1926 – várias estâncias termais realizaram obras de melhoramentos e ampliações, exemplificando que “as termas onde se registou maior empreendedorismo foram as de Chaves, Estoril, Gerês, Luso, Manteigas, Melgaço, Monte Real, Pedras Salgadas, S. Pedro do Sul, Taipas e Vidago”.

Deste conjunto de termas reconhece-se um grupo já conhecido das estâncias com maior afluência nos primeiros anos do século XX: Estoril, Luso, Pedras Salgadas, Caldas das Taipas e Vidago, todas servidas com estações de comboio, o caso singular do Gerês e as termas de Melgaço que já apresentavam uma boa performance apesar de distarem cerca de 20 quilómetros de uma estação ferroviária. Identificam-se também novos atores no mercado concorrencial termal: Monte Real, junto à linha do Oeste e por tal com ligação ferroviária desde 1888; S. Pedro do Sul, que se integrou na rede ferroviária em 1914; Chaves, que recebeu o comboio em 1921; e Manteigas, a única das estâncias que não era servida por caminho de ferro, mas mesmo assim a estação mais próxima – Covilhã, ficava a cerca de 25 quilómetros.

A manutenção da importância de algumas termas e as apostas de melhoramentos em outras demonstram entre quase todas elas um ponto em comum: o facto de serem servidas diretamente por transporte ferroviário. Também, a quase totalidade das termas emergentes tendiam a ser servidas por comboio, o que demonstra que pelo menos até a entrada na década de 30 do século XX, este modo de transporte era fundamental para o sucesso das estâncias termais. Como defende Cunha (2010 : 135) as termas eram “...casos exemplares da criação planeada de destinos turísticos” onde o peso da componente ferroviária tinha peso preponderante. Também Henriques e Lousada (2010 : 107) referindo-se ao caso de sucesso do *cluster* termal de Trás-os-Montes que concebia Pedras Salgadas, Vidago e Chaves, enfatizam que a união destas três termas pela linha do Corgo foi o fator que esteve na base da expansão do mercado termal nesta região. Inclusive relacionam a coincidente abertura do Palace Hotel do Vidago no mesmo ano da chegada do comboio – em 1910 - e associam a necessidade das

obras de ampliação e beneficiação do Grande Hotel das Pedras Salgadas com o aumento da procura trazido por este modo de transporte. Outro caso, considerado paradigmático por Henriques e Lousada (2010 : 107) diz respeito a São Pedro do Sul, que com a conclusão da linha do Vouga passou a ter ligação tanto à linha da Beira Alta como à linha do Norte, o que no entender dos autores permitiu aumentar a sua área de atração de aquistas do Porto até Lisboa.

Nesta percurso cronológico em que se procura perceber as relações entre os modos de transporte e as estâncias termais é importante considerar um último momento: a década de 30. Cavaco (1979 : 201) considera que este terá sido o "período áureo" do termalismo em Portugal, bem como à semelhança de outros destinos europeus, que a partir desta altura viria a perder procura devido à evolução dos tratamentos com agentes químicos, da venda das águas mineromedicinais engarrafadas e da afirmação definitiva das praias enquanto destino favorito de lazer. Pina (1988 : 45) corrobora desta ideia, afirmando que na década de 30 assistiu-se a um "...segundo e derradeiro fôlego do estilo termalista doutrora, entretanto vitalizado com algumas piscinas, riques de patinagem e campos de ténis, que ripostavam à concorrência desportiva que as praias lhe moviam".

Nesta década algumas termas já existentes registavam um novo dinamismo, casos de Caldas de Aregos, Unhais da Serra e Ericeira e outras prosseguiam o seu "desenvolvimento anterior e a procurar imitar as europeias, através de hotéis de luxo, com serviço assegurado por profissionais treinados nos de Lisboa, equipamento médico, diversificação dos tratamentos, grandes parques, casino e diversas actividades desportivas, recreativas e culturais" (Cavaco, 1979 : 196), exemplificando com os casos de Vidago, Pedras Salgadas e Luso.

Destaca-se destas termas avançadas por Cavaco (1979) que algumas das que efetuam um esforço de se renovarem e corresponderem às expetativas da procura já não pertencem ao grupo das que são servidas diretamente por caminho de ferro, ou seja, os casos de Caldas de Aregos, Unhais da Serra e Ericeira, enquanto que outras que no passado dependeram do comboio para atingir relevância continuam a evidenciar espírito de dinamismo. Querirá isto dizer que o turismo termal já se encontra numa fase em que o transporte dos seus turistas já não é uniforme. Afinal, está-se no período em que o automóvel começa a implementar-se e será expetável que termas que se encontrem afastadas da rede ferroviária possam ver o seu

número de aquistas crescer e assim tornarem-se mais concorrenciais face às que eram servidas diretamente por comboio. Mas também estas podem aumentar mais a sua procura combinando a atração de turistas que se deslocam de comboio com aqueles que já optam pelo transporte automóvel individual.

Um caso evidente, da capacidade de uma estância termal procurar conjugar turistas provenientes de diversos modos de transporte e ao mesmo tempo procurar criar melhores condições de atração com base na sua oferta lúdica é a Curia. Cavaco (1979 : 200) argumenta que a Curia foi a estância que maior prestígio atingiu na década de 30 do século XX, enquanto espaço de cura, repouso e prazer. Apresentava como pontos fortes a localização junto à linha do Norte e à estrada Porto-Lisboa e posicionamento num "vasto parque com o maior lago artificial da Península" tendo por isso sido alvo de fortes investimentos em termos de equipamento termais e alojamento. Em 1933 possuía 7 hotéis e 5 pensões, casino, cinema, teatro e equipamento desportivo.

2.4. Estâncias balneares

Em Portugal, a adoção da inovação de ir aos banhos de mar terá sido mais tardia do que em alguns países europeus. Considerar qual o período exato em que este fenómeno ganha expressão é de facto uma tarefa não totalmente consensual. Alguns autores posicionam-o no arranque da 2.^a metade do século XIX, mas outros, como Lousada (2010) consideram esse processo como mais tardio, só preferindo o dar como fenómeno mais estável e divulgado no último quartel do século XIX. Se, de facto, se considerar o último quartel do século XIX, pressupõe-se que o transporte ferroviário terá uma forte relação, pois este foi um período em que a rede ferroviária obteve um grande incremento em termos de extensão. Contudo, não se pode esquecer que, tal como relembra Martins (1989 : 57) na década de 60 do século XIX "...o aumento dos banhistas poderá ser relacionável, em grande medida, com a melhoria das estradas que caracterizou este período". Portanto, tem que se admitir que os transportes por estrada já proporcionavam a sua dose de mobilidade aos primeiros turistas balneares.

O pioneirismo de veranejar em praias sabe-se que terá vindo da família real portuguesa: "A posterior instalação da corte em Cascais, durante o verão, é aliás um acontecimento bastante

conhecido e estudado e pode ser considerado como o movimento precursor da moda do banho em Portugal” (Freitas, 2007 : 111). Depois disso, de forma muito circunscrita, em finais do século XVIII e inícios do XIX, são relatadas práticas balneares próximas de Lisboa (Cascais, Junqueira e Santa Apolónia) e no Porto (Foz e Matosinhos) (Freitas, 2007).

Percebe-se portanto que Lisboa e Porto seriam os principais polos de emissão de banhistas e que as áreas de receção do mesmo seriam as praias mais próximas, contíguas até aos centros urbanos. Daí que Ferreira e Simões (2010 : 78) possam afirmar com segurança que as praias que de forma mais primitiva se abrem ao turismo balnear “...têm uma génese claramente associada à proximidade de grandes aglomerados urbanos e à vilegiatura das elites políticas e sociais que estes emanavam”.

Estes dois autores, para além de se referirem à importância da proximidade das praias face aos centros urbanos, também focam uma questão essencial para a compreensão do desenvolvimento das estâncias balneares: as elites. Sendo o pioneirismo desta prática em Portugal atribuído à família real, compreende-se que os efeitos de moda tenham levado a que a aristocracia procurasse realizar estas mesmas práticas balneares e que em seguida, também a burguesia pretendesse seguir esse caminho. Posteriormente, classes sociais mais baixas e com alguma disponibilidade económica e de tempo poderiam também aceder a estas práticas, já que existiam praias praticamente dentro dos principais aglomerados populacionais do país. Não só seriam menores os custos dos transportes em relação a viagens para as estâncias termais como os custos de usufruto das estâncias marítimas seriam menores também, o que facilitaria uma maior difusão social. Portanto, a maior abertura social dos territórios do litoral em relação aos territórios termais obrigaria a que existisse alguma organização social e eventualmente a um desenvolvimento diferenciado das praias.

Assim sendo, e à luz das considerações da importância das questões sociais e da proximidade aos centros urbanos procura-se traçar um panorama das práticas higienistas e de lazer nas praias portuguesas durante a segunda metade do século XIX. Em termos territoriais e de organização faz sentido dividir esta análise em três trechos: Lisboa, Porto e outras áreas do país.

Relativamente a Lisboa, a procura primitiva das praias contíguas à capital evoluiu para toda a linha de praias de Belém até Cascais, prologando-se mesmo até à Ericeira. Esta significativa

extensão geográfica de praias – Ortigão (1876) na sua obra cataloga cerca de uma dúzia de praias consecutivas com uso real balnear - permitia uma segmentação quanto aos seus utilizadores, pelo que se podiam catalogar as diversas praias face às classes sociais ou profissões. Cascais era a praia com maior capacidade de atração muito devido à fama de ser frequentada pela família real. Este conjunto de praias era acedido por estrada ou barco (Cavaco, 1979).

Na área de influência do Porto, a Foz seria primitivamente usada para práticas balneares. Tal como se verificou em Lisboa, a necessidade de separação social entre classes de banhistas levou à procura progressiva de novas praias (Cavaco, 1979). Para norte, “Leça passou a ser, na década de setenta, a praia preferida da colónia inglesa. O avanço dos transportes e o conseqüente aumento de banhistas na Foz do Douro levou a numerosa colónia britânica a preferir a «sua» praia – a praia dos Ingleses – e demandar Leça em busca do sossego perdido” (Martins, 1989 : 52). Para sul, Granja e Espinho eram praias onde um relevante número de banhistas provenientes do Porto as frequentava. Como considera Cavaco (1979 : 205) “...o seu êxito deveu-se ao caminho de ferro, que a situava apenas a meia hora da capital nortenha”.

Outras praias além das áreas de influência de Lisboa e Porto são referidas por Cavaco (1979 : 205) como praias com algum grau de desenvolvimento durante a segunda metade do século XIX:

- O principal destaque é atribuído à Póvoa de Varzim que tinha numerosa e variada clientela, sobretudo minhota (lavradores morgados, juizes, funcionários, burgueses industriais) que aumentaria com a inauguração da linha de caminho de ferro para o Porto, em 1875. Dados citados por Martins (1989 : 50) apontam para uma frequência anual de 20.000 pessoas, no ano de 1867.
- A Figueira da Foz seria procurada pela população urbana de Coimbra e por lavradores das Beiras.
- As praias do Furadouro e Costa Nova eram demandadas pelas populações de Aveiro.
- No Oeste, as praias de São Pedro de Moel, Nazaré e São Martinho do Porto teriam procura proveniente dos aglomerados urbanos de Leiria, Marinha Grande, Caldas da Rainha, Torres Novas, Pombal e Santarém.

Desta fase de desenvolvimento das praias portuguesas no século XIX devem-se extrair algumas ideias fundamentais que permitem perceber o íntimo relacionamento do desenvolvimento das estâncias balneares com a existência do transporte ferroviário:

- As praias onde se desenvolviam práticas balneares localizavam-se no litoral a norte de Lisboa, ou seja, a área do país onde se concentrava o maior número de população e também os principais centros urbanos.
- Considerando o conjunto de praias referidas, verifica-se que a grande maioria era servida por transportes ferroviários (comboio ou carro americano) com estações mesmo junto das praias, senão veja-se:
 - Desde 1890 que circulavam comboios na linha de Cascais entre Alcântara e a vila de Cascais, sendo que 5 anos depois a linha seria estendida até ao centro de Lisboa.
 - A Foz do Douro estava ligada ao centro do Porto através de uma linha de carro americano desde 1872.
 - Granja e Espinho desenvolviam-se em plena linha do Norte, que desde 1864 garantia ligação a Lisboa e a partir de 1877 com a construção da ponte D. Maria Pia chegava à estação de Campanhã no Porto.
 - Desde 1875, a Póvoa de Varzim tinha ligação ferroviária para o Porto e desde 1881 com o interior minhoto, até Vila Nova de Famalicão.
 - A Figueira da Foz estava ligada a Coimbra por comboio desde 1890.
 - As praias do Oeste eram servidas, desde 1888 por estações ferroviárias nas próprias praias (caso de S. Martinho do Porto) ou nas redondezas a menos de 10 quilómetros de distância (casos de S. Pedro de Moel e Nazaré, servidas pelas estações da Marinha Grande e Valado de Frades, respetivamente).
- A necessidade de segregação social levou ao alastramento do fenómeno banhar das praias que primitivamente receberam banhistas para praias adjacentes.
- Indiretamente, pode-se admitir também que a chegada de novos modos de transporte também contribuiria para esse efeito de alastramento. Com a implementação de um

transporte ferroviário para uma praia, a procura subiria e diversificaria-se em termos de estratos sociais. Isto faria com que estratos sociais mais elevados se sentissem impelidos para se deslocarem para praias menos frequentadas nas proximidades.

Convém ainda considerar um outro aspeto que não se consegue extrair desta análise, mas que é sublinhado por Cavaco (1979) noutra passagem. Argumenta a autora que a escolha de determinadas praias em detrimento de outras se deveu sobretudo à pré-existência de quartos e casas para aluguer, algo que se verifica sobretudo em certas aldeias de pescadores, que por sua vez já haviam escolhido as praias mais protegidas e de mar calmo. Se de facto se procurar aplicar esta teoria às praias anteriormente elencadas, torna-se evidente a pré-existência piscatória em quase todas elas. Freitas (2007) também partilha desta visão exemplificando com o caso de Espinho. Em meados do século XIX, era apenas uma aldeia piscatória que no Verão começou a ser frequentada por algumas famílias endinheiradas da região. Com a inauguração da linha férrea do Norte instalou-se um apeadeiro que posteriormente evoluiu para estação. A partir daí o crescimento da estância balnear foi significativo, o que se constata pela citação de um trecho da Sociedade de Propaganda de Portugal de 1918 (*apud* Freitas, 2007 : 113) “a vila conta muitos edificios elegantes e confortáveis, lindas vivendas e rendilhados *chalêts*, bons hotéis, ruas e avenidas espaçosas, teatros, cinematógrafos, casinos, cafés (...) e grande abundância de estabelecimentos comerciais de todos os géneros”.

Relativamente à escolha das praias, por parte dos turistas, Freitas (2007) acrescenta ainda que teria peso na decisão as suas características naturais – atmosfera marítima, água do mar e condições climatéricas e topográficas - que permitiam corresponder aos critérios médicos para os vários tipos de doença.

O facto das primeiras praias a serem procuradas em locais com pequena ocupação humana ou onde apenas existiam pequenos povoados de pescadores, resultava que “as estruturas de apoio aos banhistas eram diminutas e estes instalavam-se nas casas dos pescadores, que as arrendavam durante o verão” (Freitas, 2007 : 113). Situação confirmada por Cavaco (1979), ao afirmar que até finais do século XIX, o alojamento era efetuado em residências secundárias ou mediante aluguer de casas e quartos, sendo raras as existências de hotéis, pensões e restaurantes.

Portanto, desta análise, pode-se considerar que existe aqui um certo modelo de

desenvolvimento básico das primeiras estâncias balneares portuguesas que pressuponha uma ocupação piscatória prévia e a proximidade a centros urbanos. A existência de boas condições de transporte, sobretudo ferroviário determinaria o seu grau de crescimento face a outros lugares.

Sobretudo numa fase inicial, as idas à praia eram encaradas como um verdadeiro tratamento médico, onde os banhistas seguiam uma prescrição rigorosa. Como refere Freitas (2007 : 110) “desenvolveu-se um conjunto de práticas codificadas, que orientavam a utilização terapêutica da praia, criando padrões de conduta que ficaram indelevelmente associados à frequência do domínio marítimo”, sendo que estes regulavam questões como “a época mais indicada para tomar banhos de mar, a duração da estadia, o número, a hora e a duração das imersões, o vestuário utilizado, e o que se devia fazer durante e após os mergulhos”. Como indica a expressão sintética de Martins (1989 : 45) “a maioria daqueles que, no século passado, iam a banhos de mar cumpriam uma etapa do calendário social”. Esse calendário social desenvolvia-se sobretudo nos meses de Agosto e Setembro, havendo também aqui uma estratificação social conforme os períodos de ida aos banhos. Como se lê na obra de Pimentel (1893), no caso da Foz do Douro, o período que se estende de Julho até inícios de Outubro era de procura por parte de famílias ricas e abastadas, enquanto que após a época das colheitas chegavam lavradores, proprietários rurais e pessoas de camadas sociais mais baixas.

As temporadas passadas nas estâncias balneares eram assim comuns e bem convencionadas. O dia do banhista compartimentava-se em três períodos: manhã, tarde e noite. De manhã, logo ao nascer do dia iniciava-se o período dos banhos de mar, sendo que mais para o final da manhã era habitual as famílias ficarem no areal a apanhar sol e a usufruir do ar marítimo. A tarde era o período habitual dos passeios, sobretudo na frente marítima, nos passeios públicos e avenidas criadas para o efeito. Também se identificam como importantes os passeios para locais mais distantes que obrigavam ao recurso de modos de transporte, exemplificando-se os percursos de Espinho até Granja, Ovar e ria de Aveiro; da Foz do Douro até Leça ou até ao hipódromo de Matosinhos; da Póvoa de Varzim até Vila do Conde (Martins, 1989).

Outras atividades lúdicas eram também praticadas durante a tarde, casos da caça e pesca ou prática de desportos como o *craquet*, o jogo da bola, o *lawn-tennis* ou o *foot-ball*. Relevante é a ida a cafés e clubes para a realização de tertúlias e jogo. À noite as *soirées* nos vários clubes

e a ida a casinos e salas de jogo eram as práticas mais frequentes (Martins, 1989).

Quer isto dizer que, tal como aconteceu nas primeiras décadas de desenvolvimento das estâncias termais, as motivações eram essencialmente higienistas. No entanto, o crescimento do interesse nas estâncias balneares também foi acompanhado pelo aumento das motivações de lazer de forma complementar às motivações terapêuticas. O início do século XX demonstra isso mesmo tal como constata Cavaco (1979 : 208): “esta expansão da vida balnear fez-se a par da maior vitalidade do termalismo e em parte foi dirigida aos mesmos tipos de clientela, já que em ambos se consideram valores terapêuticos e as vantagens de um bom equipamento hoteleiro, recreativo e desportivo.” Portanto, esta fase será aquilo que Freitas (2007 : 110) titula como “a invenção social da praia”.

Para este processo de apropriação social das praias e da complementaridade de motivações terapêuticas e de lazer na sua procura tiveram importante contributo as inovações em termos de transportes. A proximidade das praias, precocemente frequentadas, com os centros urbanos tornar-se-ia ainda mais acentuada com a introdução do transporte ferroviário, o que alterou os padrões de procura. Antes, o tipo de transportes - carroções e burricadas - tornavam demorada e cara uma deslocação ida e volta no mesmo dia, o que vedava o acesso à generalidade das classes trabalhadoras. Agora, não só estava disponível um transporte de massas a um custo inferior que por si só tornava acessíveis as estâncias a classes sócio-económicas inferiores como os ganhos de velocidade permitiam em algumas estâncias que as mesmas pudessem ser usadas sem necessidade de permanência à noite. Ou seja, como Martins (1989) aponta, a ausência de gastos com alojamento, pois era agora possível ida e volta no mesmo dia, foi um fator decisivo para um impulso da frequência em determinadas praias.

Exemplo claro é a introdução do carro americano¹¹, em 1872, ligando o centro do Porto à Foz do Douro, que assim liberalizou o acesso às praias mais próximas desta cidade, encurtando a distância do centro do Porto para a Foz para meros 25 minutos, quando o anterior carroção¹² levava 6 a 8 horas a efetuar o percurso entre a Rua dos Ingleses – junto à atual Praça do Infante – e a Foz (Fernandes, 1987). Em Lisboa ocorria situação semelhantes, com a primeira

11 O americano simplesmente descrito como “um caminho de ferro para transportes de passageiros e mercadorias, servido por cavalos” por Fiel *apud* Fernandes (1987 : 17).

12 “O carroção era uma casa de andar com cinco respiradouros e quatro rodas a que uma junta de bois ia persuadindo movimento” conforme descreveu Joaquim Leitão na sua obra *Guia Ilustrado da Foz, Matosinhos, Leça e Lavadores* *apud* Fernandes (1987: 16).

linha de carro americano a ligar a estação de Santa Apolónia e as estâncias balneares de Belém, Pedrouços e Algés, passando pelo centro de Lisboa, inaugurada em 1873 (Vieira, 1982).

Esta afluência crescente de várias classes sociais, proporcionada pelas melhorias na acessibilidade, poderia, em teoria, levar a pensar que haveria uma mistura social nas áreas balneares. Na prática isso não se verifica e várias estratégias ocorreram para diminuir ou anular misturas de classes sociais. Da obra de Dias (*apud* Freitas, 2007 : 112), podem-se perceber várias estratégias de distinção social nas áreas balneares: segmentação do território, uso em épocas diferenciadas e a segregação do espaço na mesma praia conforme os estratos sociais. Julga-se que isto resultaria na exploração de novas praias e num alongamento da época de frequência de certas praias para não permitir a coexistência de diferentes classes sociais.

O século XX viria a confirmar os aspetos que levaram à escolha e desenvolvimento das estâncias balneares e também a trazer novos dados. Este foi um período de expansão a vários níveis: frequência, abrangência geográfica e apetrechamento das estâncias balneares.

As praias com linhas de comboio que ligam a Lisboa e ao Porto eram, por esta época, as mais procuradas pelos turistas - Cascais, Sintra e Figueira da Foz no caso de Lisboa e Póvoa de Varzim, Granja e Espinho no caso do Porto - algo constatado por Matos, Ribeiro e Bernardo (2009 : 9) através da análise que efetuam do aumento da percentagem de venda de bilhetes de banhos. Estes bilhetes eram tarifas sazonais comercializadas durante a época balnear pelas empresas exploradoras dos serviços de caminho de ferro.

Na área de influência do Porto, as já anteriormente relevantes praias de Póvoa de Varzim e Granja continuavam a crescer em termos de número de banhistas. A Póvoa de Varzim cresceu de tal modo que, no início do século XX, se assemelhava, em Agosto e Setembro, a uma cidade cosmopolita, plena de diversões, onde os hábitos se faziam da frequência da praia de manhã e à noite o casino e os cafés (Cavaco, 1979). Segundo o Anuário Comercial do Porto (*apud* Lousada, 2010), a Póvoa de Varzim passou de quatro hotéis no ano de 1905 para seis hotéis no ano de 1913 e também no mesmo período a praia passou de zero banheiros para quinze. Já a Foz do Douro – a primeira praia a ser procurada pelos pioneiros banhistas provenientes do Porto – densificava-se em termos de equipamentos oferecidos, crescendo de

30 unidades hoteleiras em 1905 para 53 unidades hoteleiras em 1913, mais uma vez de acordo com os dados do já referido Anuário Comercial do Porto.

Praias como Figueira da Foz e Estoril crescem em termos de afluência, a que não será alheia a introdução de novos equipamentos de lazer. A Figueira da Foz ganha um casino e um teatro e o Estoril era já comparada em termos de características, afluência e hábitos sociais a estâncias do Mediterrâneo, conforme se percebe por uma citação de Arroyo (*apud* Cavaco, 1979 : 206): “Pela sua excepcional situação, para quem vem por mar de Londres, Nova York ou Rio de Janeiro, e pela proximidade que está duma grande cidade, alegre e hospitaleira, o Monte Estoril não tem rival”.

No panorama do início do século XX, Cavaco (1979 : 207) defende que “o povoamento rural, e sobretudo o urbano, da zona costeira a norte de Setúbal assegurava a clientela de muitas outras praias”, ou seja, sobretudo das que estavam mais próximas desses povoamentos. Do elenco de praias que esta autora faz, permite-se retirar três ilações:

- Praticamente todas as praias referidas durante a segunda metade do século XIX continuam a merecer referência.
- Surgem algumas novas praias que são próximas das que já eram referidas, casos de (de Norte para Sul) Vila do Conde, Mira, Barra, S. Jacinto, Torreira, Santa Cruz, que podem representar o tal efeito de alastramento face à pressão social nas praias mais primitivamente frequentadas, já que a maioria destas praias não era servida diretamente por transporte ferroviário.
- Figuram, pela primeira vez praias com expressão a sul de Lisboa: Trafaria, Caparica, Sines e no Algarve Monte Gordo e Praia da Rocha.

No entanto, o aumento da afluência às praias é sobretudo limitado às que já procuradas no século XIX, pois o surgimento de novas praias não é muito numeroso. Partindo do *Manual do Viajante* editado em 1907, Ferreira e Simões (2010) fazem uma comparação com as praias sugeridas e apresentadas por Ortigão (1876) e concluem que no essencial são as mesmas já referenciadas no passado.

O aumento de frequência de várias praias foi acompanhado com uma transformação física das mesmas, com a introdução de formas de hotelaria (criação de hotéis, pensões e casas para

alugar), crescimento imobiliário (construção de *chalets* e vivendas) e infraestruturas de animação (casinos, teatros, cinematógrafo, praça de touros, clubes, associações recreativas e desportivas e cafés) (Freitas, 2007). Com base nas estratégias de distinção social atrás referidas, as praias que serviam clientelas socialmente distintas procuravam adequar as suas estruturas, algo notório na variedade de alojamentos quanto a qualidade e preços praticados. Portanto, a paisagem relativamente pouco alterada pelas reduzidas infraestruturas existentes, durante o século XIX, estava agora em metamorfose. É como define Henriques (2003 : 27), um processo de mesotropismo em que os atrativos iniciais das praias eram sobretudo exotrópicos, ou seja baseados em elementos exteriores ao espaço construído, isto é o mar, e que progressivamente passa a combinar elementos endotrópicos, em que os atrativos são os elementos construídos, casos dos casinos, clubes, atividades culturais.

A transformação física das praias, a sua estratificação social e a importação de hábitos da vida urbana, desvirtuavam a intenção inicial de fuga e descanso da vida na cidade. "Aqueles que «iam a banhos» procuravam reproduzir ali as práticas do seu quotidiano, introduzindo nas povoações costeiras um conjunto de estruturas (materiais e mentais) consideradas determinantes para o seu bem-estar" (Freitas, 2007 : 112). Chegava-se assim a uma altura em que a motivação terapêutica e higiénica dos banhos de mar era suplantada pelas questões sociais, passando a ser um pretexto para o convívio, como foca Dias (*apud* Freitas 2007 : 112) "o que se privilegiava na orla costeira, não era a natureza ou a paisagem em si, nem sequer o areal ou a zona de estirâncio, frequentados apenas durante o curto espaço de tempo que durava o banho; mas sim as estruturas sociais adjacentes que foram sendo criadas para dar apoio aos banhistas, isto é, as esplanadas, cafés, clubes, casinos e toda a sorte de zonas de animação e divertimento". Portanto a existência dessas estruturas e hábitos associados fazem com que as áreas balneares se assemelhem cada vez mais com as cidades de origem de grande parte dos banhistas. Martins (1989 : 57) encara este processo como "uma extensão dos hábitos urbanos em moda na época, o que contribuiu para o sucesso da praia".

O crescimento de infraestruturas nas áreas balneares, associada a modos de transporte que permitissem ligar rapidamente aglomerados populacionais significativos, contribuíram para o fenómeno de fixação de residências. O caso da Foz do Douro é significativo sobre este aspeto. Martins (1989), destaca que o carro americano foi determinante para que um número relevante e crescente de famílias abastadas estabelecessem a sua residência permanente na

estância balnear da Foz, algo notório já na década de 80 do século XIX. De acordo com dados de 1900, a população da Foz havia crescido cerca de 85% em 36 anos, registrando assim cerca de cinco milhares e meio de habitantes (Fernandes, 1987).

2.5. Estâncias termais e balneares em competição e associação

Tendo-se avaliado o desenvolvimento das estâncias balneares e das estâncias termais separadamente nos sub-capítulos anteriores, parece relevante efetuar agora uma análise comparativa. Uma ideia de partida é lançada por Cavaco (1979 : 208): "Porque Portugal quase não conheceu formas de turismo de Inverno litoral, nem mesmo suburbano, as praias dos fins do século XIX e dos primeiros decénios do actual apagam-se perante as termas, quando se confrontam equipamentos de recepção e outros. As únicas excepções parecem limitar-se à Costa do Sol, à Figueira da Foz, a Espinho e à Póvoa de Varzim."

De facto, percebe-se que as termas tornaram-se de forma mais pioneira em verdadeiras estâncias procurando obter uma oferta mais compósita em torno do seu recurso principal - as nascentes termais - criando balneários, alojamento, restauração e animação. A sua posição geográfica, geralmente mais afastadas dos centros urbanos do que as praias, obrigando a deslocções mais longas e por isso permanência no local, forçaria a que fossem criadas condições de permanência e distração aos turistas. As praias, devido ao seu principal recurso – o mar – poder ser usufruído ao ar livre sem uso obrigatório de infraestruturas físicas e à proximidade com os centros urbanos que, sobretudo com a implementação do transporte ferroviário ligeiro e pesado, possibilitava viagens de ida e volta, estava mais liberta da necessidade de se constituírem como estâncias completas.

No entanto, em termos de volume e variedade de frequentadores, as praias parecem reunir preferências, mesmo que não tenham o nível de apetrechamento das termas. A possibilidade que o transporte ferroviário trouxe de tornar rapidamente acessíveis as praias para as várias classes urbanas, seria determinante para que as praias garantissem um maior número de turistas. Por isso, com o avançar dos anos, as preferências de maior quantidade e variedade de turistas voltavam-se para as estâncias marítimas. Lousada (2010) defende e explica esta ideia sustentando-se nos seguintes elementos:

- As termas obrigavam a um maior confinamento físico, geralmente limitado pelos edifícios termais e matas envolventes, o que representava um certo enclausuramento social, ou seja, como o contacto entre pessoas era mais próximo e intenso, a mistura de classes sociais era repelida. Nas praias, por serem territórios mais extensos, permitiam acolher mais pessoas e de mais variadas classes sociais e até se compartimentarem de acordo com o tipo de banhistas.
- A frequência da termas era paga enquanto que o usufruto do areal era por si só livre.
- Em termos recreativos, as atividades associadas à praia eram mais variadas.

Ferreira e Simões (2010 : 77) são outros dois autores que concordam com esta ideia e argumentos, e vão ainda mais longe destacando que “ao contrário de outros países europeus -, (as termas) não constituíram tendência dominante da procura turística na segunda metade do século XIX” e que “cedo se desenvolve uma vilegiatura litoral assente menos nas virtudes medicinais dos ares fortes marítimos e mais na vida social intensa e vistosa das elites urbanas e locais que demandam algumas praias”.

Também será importante referir que a frequência das estâncias marítimas era mais alargada do que as termais. “A época banhar decorria, em regra, de 15 de Junho a 15 de outubro, podendo prolongar-se até Novembro; a estação termal abria a 1 de julho e terminava no início de Outubro, sendo que os tratamentos nas termas duravam, em média, de três semanas e um mês” (Henriques e Lousada, 2010 : 113).

Não se podendo precisar, por falta de dados estatísticos, qual o volume concreto de turistas, pensa-se que não será possível estabelecer uma data exata na qual o turismo banhar se sobreporia ao termal. No entanto, Pina (1988 : 45) arrisca afirmar que “pelos idos de trinta, a posição relativa dos dois tipos clássicos de estâncias turísticas passa a inverter-se com o crescente favoritismo que a praia recolhe em detrimento das velhas termas. Enquanto que para a primeira concorriam as seduções da moda e dum jeito de viver mais desportivo e ar-livrista, para as segundas desfalecia-lhes o primado da quietude bucólica, dos mundanismos de salão e até das próprias virtudes curativas, suplantadas por uma farmacopeia industriosa...”. Percebe-se por isso, conforme se afirmou no sub-capítulo 2.3., o esforço que variadas termas efetuaram na década de 30 do século XX para se dotarem de equipamentos recreativos mais variados de forma a combater a concorrência banhar.

De qualquer modo, quer fossem termais ou marítimas e com maior ou menor frequência, as estâncias portuguesas não atingiam o nível de grandiosidade e afluência dos verdadeiros centros de turismo europeus. Face à dimensão do país e ao reduzido mercado com potencial de tempo e dinheiro para efetuar férias, é de compreender que o país não apresentasse projetos turísticos capazes de profundas alterações urbanísticas. Daí que Ferreira e Simões (2010) estabeleçam que até aos anos 20 do século XX, a típica estância portuguesa era composta por balneários, alguns equipamentos de apoio, sobretudo hotéis e algumas moradias dispersas. Na génese e iniciativa destas estâncias e acordo com Lobo *apud* Ferreira e Simões (2010 : 87) “numa primeira fase, a exploração turística estava nas mãos de pequenos proprietários locais e, por isso, a expansão dos núcleos fazia-se de forma espontânea, ao longo das principais vias de comunicação ou procurando o melhor usufruto das vistas da paisagem”.

Como exceções, e sendo assim urbanizações com alguma expressão e pensadas de raiz, estes autores apontam a “Granja, Monte Estoril e Estefânia (Sintra), cuja génese remonta às últimas décadas do século XIX e que pode ser correlacionada com a construção das linhas de caminho-de-ferro (respetivamente, linhas do Norte, de Cascais e Sintra)” (Ferreira e Simões, 2010 : 86). Ressalta-se daqui um aspeto extremamente relevante que traduz a importância que o transporte ferroviário teria para garantir a viabilidade das estâncias turísticas. Sendo que, naturalmente, a iniciativa privada de construção de estâncias teria como objetivo a obtenção de lucro é evidente a preocupação dos empreendedores da época em considerar como elemento determinante a acessibilidade ferroviária.

O caso do Monte Estoril, é exemplar neste aspeto e por tal merecedor de uma análise específica. Da descrição das várias fases e projetos para o Estoril efetuada por Ferreira e Simões, 2010, podem-se destacar os seguintes estágios:

- A área de Cascais e Estoril foi primitivamente procurada enquanto estância marítima (durante a 2.^a metade do século XIX), tendo ganho notoriedade e crescido em termos de procura registando “um surto de edificação no litoral de diversas moradias” (Ferreira e Simões, 2010 : 88);
- Em 1889 inaugura-se a linha de caminho de ferro de Pedrouços a Cascais;
- Logo após a instalação do caminho de ferro, cria-se o projeto de urbanização do Monte Estoril, prevendo a infraestruturação básica do espaço, um grande hotel de mais

de 300 quartos, casino, lago artificial e um funicular ligando a estação de comboio ao alto do Monte Estoril. Como curiosidade ou um facto importante, dependendo do ponto de vista, um dos acionistas da empresa investidora do projeto de urbanização era Henrique Jorge de Moser, o presidente da Companhia dos Caminhos de Ferro.

- Com a queda da monarquia em 1910, o projeto foi abandonado por estar demasiado conotado em termos ideológicos e na própria arquitetura com o antigo regime, pelo que as estruturas que foram sendo construídas entraram num processo de decadência.
- Em 1914 é apresentado por Fausto de Figueiredo um projeto para transformar o Estoril numa estância de dimensão internacional seguindo um conceito de *benchmarking* das principais estâncias turísticas internacionais. Esse projeto foi titulado de *Estoril: Estação marítima, climatérica, thermal e sportiva*. O projeto inspirava-se na estância francesa de Biarritz, e como tal, considerava como ponte de arranque o espaço defronte da estação de comboio do Estoril. A importância votada aos transportes é também clara aquando da escritura da sociedade promotora que assume como propósito "criar, transformar e explorar os meios de transporte por tracção animal, de vapor ou eléctrica, indispensáveis para comodidade dos turistas e valorização dos estabelecimentos sociais" (Ferreira e Simões, 2010 : 90). Estes propósitos verificaram-se em 1918 com o arrendamento que a referida sociedade fez da linha férrea de Cascais e o seu posterior melhoramento com a eletrificação da mesma em 1926. Mais tarde, através de outro esforço da sociedade, conseguiu-se a extensão do *Sud-Express* até à estação do Estoril, comboio que até então terminava em Lisboa, proveniente de Paris – em 1930, ano em que se inaugurou o projetado casino e o Palace Hotel.

No desenvolvimento do Estoril, percebe-se que a proximidade a Lisboa – com mercado turístico próprio e local de receção de turistas internacionais - e as modas em voga de viajar para grandes estacionas com forte componente recreativa potenciaram um bom desenvolvimento turístico, mas a introdução do comboio surge aqui como uma alavanca para guindar o projeto a uma maior dimensão, grau de organização e força de investimento.

2.6. Idas para o campo e excursões pelo país

Outra prática de lazer, associada a elites sociais, é a deslocação por temporadas para casas rurais pertença das próprias famílias e amigos. Estas deslocações visavam o afastamento do ambiente urbano e eram sobretudo realizadas na época estival, mas também nos fins-de-semana, caso as propriedades fossem relativamente próximas dos locais de origem. A origem dessas deslocações é clara nos grandes centros urbanos nacionais enquanto que o destino dependia sobretudo do local onde estavam as propriedades que eram herança familiar (Cavaco, 1979).

Segundo Henriques e Lousada (2010), o Minho, o Vale do Douro e as Beiras eram as regiões preferidas. Também, a região circundante a Lisboa registou investimentos na recuperação de quintas e instalação de *chalets*, com concentrações significativas no município de Sintra. Conforme defende Cavaco (1979), a necessidade de manutenção de hábitos de vida social levou a que fossem escolhidas quintas e propriedades próximo dos centros urbanos, ou seja que pudessem ser acedidas em tempo razoável por estrada. Por isso, esta autora aponta também que o desenvolvimento da rede ferroviária permitiu alargar as deslocações deste tipo, escolhendo-se novos lugares, alguns com funções termais associadas como Caldas das Taipas, Entre-os-Rios, Luso e Caldas da Rainha, outros que eram valorizados pelo clima e paisagem como o Buçaco e Bom Jesus do Monte e outros ainda por funções curativas, como eram os sanatórios da Serra da Estrela.

Nesta área de interesse insere-se também a busca pelo contacto com a natureza, em particular com as montanhas, uma prática em voga desde finais do século XIX. Embora Portugal não possua montanhas da dimensão e características das muito apreciadas suíças à época, as montanhas existentes eram procuradas para realizar caminhadas, escala e contemplação. Para além disso, data também de meados do século XIX a recomendação médica do ar de montanha como remédio ou alívio da tuberculose (Henriques e Lousada, 2010). Praticamente, só a Serra da Estrela teria condições para estas práticas, salientado-se a existência de várias estâncias de cura e desportos de Inverno a partir dos anos 30 do século XX. Contudo, "o turismo simplesmente climático e de montanha teve pouca procura e expressão, pelo afastamento dos grandes centros urbanos, a inacessibilidade de muitos lugares antes da generalização do transporte automóvel..." (Cavaco, 1979 : 212). Associa-se, por isso, aqui a

questão já anteriormente apontada das estâncias termais da área da serra da Estrela – Unhais da Serra e Manteigas – que só conheceram relevante crescimento com a introdução do transporte automóvel.

Reconhecidas as idas para o campo com motivações de descanso e distração durante fins-de-semana, feriados e férias, também se verifica que as características patrimoniais e culturais de certos territórios de Portugal também eram motivadoras de deslocações. Os guias de viagem, nos quais se inserem as publicações citadas de Ramalho Ortigão – editadas em 1875 e 1876 - como das mais precoces neste domínio, eram as principais fontes de informação e motivação para a visitas de cidades e vilas com monumentos e paisagens considerados como dignos de interesse para motivarem uma deslocação. As obras de Ortigão destacavam a possibilidade de realização de excursões a partir das estâncias termais e balneares. O autor expressamente recomenda alguns locais para realização de excursões, nomeadamente: Braga, Guimarães, Buçaco, Chaves, Vila Real, Caldas da Rainha, Batalha, Alcobaça e Elvas.

Outro guia fundamental, e este eventualmente mais extenso e específico quanto a excursões propostas é o *Manual do Viajante*¹³, editado em 1907, apresentando 17 locais, nomeadamente: Braga, Porto, Buçaco, Penacova, Coimbra, Manteigas, Leiria, Batalha, Alcobaça, Tomar, Santarém, Mafra, Queluz, Sintra, Monte Estoril, Palmela e Évora (Ferreira e Simões, 2010 : 80). Fazendo a colocação destes lugares sobre o mapa da rede ferroviária verifica-se que:

- 9 possuem estação ferroviária na própria localidade;
- 2 situam-se a menos de 5 quilómetros de uma estação ferroviária;
- 5 situam-se entre 5 a 15 quilómetros de uma estação ferroviária;
- 2 situam-se a cerca de 25 quilómetros de uma estação ferroviária.

Portanto, o transporte ferroviário garantia acessibilidade a grande parte do conjunto de lugares de interesse patrimonial.

A realização de excursões e visitas a locais de interesse patrimonial, continuaria a ser incentivada, agora por estratégia política e ideológica durante a I República. Procurava o regime enaltecer o patriotismo e o espírito de identidade nacional e, para tal, altas figuras

13 Escrito por Leonildo de Mendonça e Costa, na afirmação de Lousada (2010 : 71) “é considerado o primeiro guia turístico português”.

republicanas envolveram-se na produção de guias que sugeriam a visita a monumentos, cidades e vilas emblemáticas da história portuguesa (Henriques e Lousada, 2010). No entanto, "...as digressões culturais que os ideólogos do turismo da I República tanto quiseram fomentar defrontavam-se com um obstáculo sério: o estado deficiente das acessibilidades internas. Portugal (...) era um país com uma rede de transportes insatisfatória" (Henriques e Lousada, 2010 : 109). De facto, continuaria a ser o comboio a principal forma de deslocação excursionista, situação que resulta da aposta quase exclusiva, por parte da iniciativa pública e privada, neste modo de transporte, em detrimento das estradas que desde finais do século XIX poucas intervenções tiveram no sentido da sua ampliação ou sequer conservação (Pina, 1988)

Henriques e Lousada (2010) entendem que a I República e a sua aposta no desenvolvimento do excursionismo resultou numa especial atenção no desenvolvimento da mobilidade turística. A via férrea continuou a ser setor privilegiado mas o desenvolvimento da rede rodoviária era agora alvo de preocupação e ação crescentes. No entanto, as condições económicas e instabilidade política, a I Guerra Mundial e a gripe pneumónica, derivaram numa lenta evolução positiva das redes de transportes nacionais. Esta lenta evolução está patente num interessante estudo comparado entre duas distintas no tempo propostas de itinerários em Portugal, efetuado por Ferreira e Simões (2010). Consideram os autores, o já anteriormente referido *Manual do Viajante em Portugal* editado em 1907 e o *Guia de Portugal* lançado em 1924. Ambas as obras propõem a realização das excursões num espaço temporal de um mês. Apesar de algumas diferenças, das quais se destacam a afirmação de novos lugares na costa a norte do Porto e do reforço de lugares "visitáveis" na Beira, os autores destacam que a oferta principal se mantém a mesma. Assim, sintetizam com a seguinte afirmação: "Um país turístico fortemente balanceado para norte do rio Tejo e ainda umbilicalmente ligado à rede ferroviária, seu suporte logístico para a mobilidade/itinerância" (Ferreira e Simões, 2010 : 85).

Portanto, o reinado do comboio como o principal modo de transporte para excursões só ficaria ameaçado a partir do segundo quartel do século XX. Segundo Pina (1988), a criação da Junta Autónoma das Estradas, em 1927, foi ato fundamental para o desenvolvimento do excursionismo automóvel. No entanto, já antes da implementação da República, a importância da rodovia se mostrava crescente, ao ponto de "alguns lugares turísticos a reivindicarem pretensões a melhores acessibilidades rodoviárias, seja por intermédio de medidas avulsas, seja com enquadramento em planos de maior ambição" (Ferreira e Simões, 2010 : 78).

Pina (1988) refere que a maior liberdade de percurso trazido pelo automóvel e a autonomia individual face a horários e itinerários pré-configurados, permitiu o surgimento de novas práticas sociais, tais como passeios de fim-de-semana, piqueniques, entre outros. O mesmo autor ressalta também que, logo nos primeiros anos de intervenção da Junta Autónoma das Estradas, se começou a notar fenómenos de competitividade concorrencial entre companhias de caminho de ferro e empresas de camionagem no sector das excursões. Afinal, como Page (2008 : 72) reconhece, o automóvel tornaria a viagem turística mais flexível e difusa, quando até então o padrão da viagem era linear, pois se confinava a linhas de transporte bem limitadas.

2.7. Intervenção pública na relação entre turismo e transportes

Não será fácil situar com rigor absoluto quando é que o desenvolvimento de locais turísticos começou a ser percecionado como fenómeno que merecesse a atenção do poder político. De facto, verifica-se que foi por alturas da viragem do século XIX para o século XX que iniciativas mais concretas são tomadas nesse sentido. O regime republicano tomara as primeiras grandes medidas oficiais, mas verificam-se antecedentes com cerca de duas décadas. Como um dos exemplos mais primitivos, Pina (1988) apresenta o "Plano Financeiro" de Mariano de Carvalho, onde o ministro da fazenda enfatiza a possibilidade de Lisboa vir a ser uma estação de inverno que poderia ser lucrativa, pela entrada de divisas, à semelhança de grandes estâncias europeias, apresentando algumas projeções sobre número de visitantes e rendimentos.

Porém, nessa altura, conforme se registou no sub-capítulo 2.2., o desenvolvimento da rede ferroviária portuguesa já estava em pleno andamento, pelo que é importante recuar algumas décadas para tentar perceber se as questões do turismo teriam alguma influência.

Era ao Estado que cabia definir os traçados da rede ferroviária, seja por iniciativa política ou por aceitação de propostas de privados. Para além das dificuldades de conhecimento dos terrenos, também eram muito deficientes as estimativas sobre a população que uma linha iria servir em geral (Alegria, 1990), pelo que se depreende que mais difícil seria equacionar uma clientela específica como a turística.

Inicialmente, “a construção das várias linhas dependeu do objectivo repetidamente afirmado de incrementar as relações comerciais internacionais, como provam, na prática, a orientação e a prioridade da construção destas linhas nos vários planos, mesmo nos não aprovados” (Alegria, 1990 : 327). Mas, a partir de 1890, a “...miragem do tráfego internacional começa a ser posta em causa” (Alegria, 1990 : 294) e a prioridade virava-se para as ligações internas.

Pereira (2008 : 92) efetua um trabalho profundo ao esmiuçar as discussões e decisões políticas do período do nascimento do caminho de ferro em Portugal e só encontra a primeira referência às práticas de lazer e respetivos fluxos a ser usada como argumento favorável ao transporte ferroviário em 1855, onde na Câmara dos Deputados um discurso alude que um dos interesses de uma linha entre Lisboa e Sintra seria pela sua beleza paisagística e por ser muito frequentada para passeios. Pode-se por isso, depreender que, atendendo a que só em 1890 é que é concretizada uma linha para Sintra e descontando naturalmente fatores políticos e económicos que possam ter obstado à decisão, a argumentação de um interesse de atender à clientela turística teve efeitos nulos.

Mesmo assim, Pereira (2010 : 33) considera noutra publicação que o argumento de que novas linhas poderiam ter trajetos por áreas de interesse turístico foi usado para justificar investimentos em algumas linhas, referindo as linhas de Guimarães, Oeste e Algarve. Para se avaliar melhor esta situação, efetuou-se uma pesquisa ao Diário da Câmara dos Senhores Deputados e encontram-se propostas de lei, da qual se destaca uma¹⁴ que menciona, que a construção da Linha de Guimarães tem interesse por servir uma região muito fértil, as povoações de Santo Tirso e Vizela e ainda a Fábrica de Papel e as Caldas de Vizela. Portanto, faz-se a leitura de que a estância seria mais um argumento mas não com a força de por si só justificar uma linha de caminho de ferro ou sequer promover uma mudança de trajeto para a abranger, até porque considerando o caso específico da linha de Guimarães, o percurso pelo leito do rio Vizela onde está implantada a linha é provavelmente a melhor solução de trajeto face às condicionantes da orografia, já que as linhas de caminho de ferro seguiam frequentemente os leitos dos rios.

Retomando as questões mais concretas de intervenção pública na relação entre turismo e transportes, obriga a um salto até ao século XX, pois só se encontram após a criação da

14 Câmara dos Senhores Deputados (1880), Diário da Câmara dos Senhores Deputados n.º 116 – Proposta de lei n.º 242.

Sociedade Propaganda de Portugal (SPP), em 1906. Esta não era uma iniciativa política mas sim o fruto de uma coligação de interesses civis e patrióticos, que agrupava interessados de vários quadrantes políticos e religiosos, que reconheciam o interesse do turismo para a valorização do país não só em termos económicos mas também culturais¹⁵ (Cunha, 2010). As primeiras iniciativas de organização do turismo, seus recursos e atores, desde cedo demonstraram preocupação pela questão da acessibilidade ao país e circulação no seu interior. A SPP contava entre os seus sócios vários diretores das companhias de caminhos-de-ferro existentes no país e do próprio organograma da sociedade existiam duas comissões específicas em matéria de transportes: a dos transportes terrestres e a dos transportes marítimos (Matos, Ribeiro e Bernardo, 2009).

A SPP perspetivava que Portugal, numa visão que já tinha antecedentes em Fontes Pereira de Melo, deveria assumir-se como centro do tráfego entre Europa e América. Para tal, tomou várias iniciativas, entre elas, a conceção do primeiro cartaz turístico nacional, que em 1907, publicitava o slogan *Portugal, the shortest way between America and Europe*, assumindo claramente a posição de Portugal como ponte entre o continente americano e europeu (Cunha, 2010).

O incremento das ligações dos paquetes internacionais com Lisboa era assumido como primordial e, nesta matéria, a SPP registou êxitos ao garantir escalas regulares para Nova Iorque e o estabelecimento de mais ligações com portos europeus. O transporte ferroviário também mereceu esforços que resultariam na instituição diária da ligação ferroviária para Paris (Cunha, 2010). Importante também foi a questão da intermodalidade. Tendo em vista a receção e distribuição dos turistas estrangeiros, a sociedade desenvolveu esforços para articular a chegada dos paquetes ao porto de Lisboa com as partidas de comboios. Esses esforços materializaram-se a 21 de Junho de 1906 com a criação do comboio *Sud-America-Express* que partia de Lisboa às quintas-feiras só após a chegada dos paquetes provenientes da América (Matos, Ribeiro e Bernardo, 2009).

A implantação da República em 1910 trouxe um rápido reconhecimento da importância do

15 Cunha (2010 : 131) sintetiza o propósito da Sociedade Propaganda de Portugal: "Em conformidade com os seus estatutos, a sua acção centrou-se, sobretudo, na realização da propaganda do País com vista a 'colocá-lo no lugar justo que ele deve ocupar entre as nações', na promoção de iniciativas que facilitassem e desenvolvessem o turismo, criassem uma consciência colectiva sobre a sua importância e melhorassem as condições de atracção interna".

turismo para o país, seja pelo seu interesse na economia ou por ser uma área onde o novo regime político considerava estratégico afirmar a sua autoridade. Assim, se pode entender que no ano de 1911 tenha sido criada a Repartição do Turismo, um organismo oficial do estado com a função de regular a atividade turística. Esta ação até foi relativamente precoce face à pouca significância do fenómeno do turismo português em matéria de retorno económico, pois as primeiras iniciativas de criação de organismos oficiais de turismo apenas distam dois meros anos e em países onde o fenómeno turístico tinha já um grau de desenvolvimento relevante – casos da Áustria em 1909 e França em 1910 (Cunha, 2010).

A intervenção política mais ativa sobre o turismo trazida pela I República também terá tido o seu impacto sobre os locais turísticos e sua procura. Vidal e Aurindo (2010 : 121) resumem aquilo que chamam de um “processo de modelização e estandardização do discurso turístico” em que “a imagem de Portugal como país turístico é pouco a pouco construída”, sendo este “um país ensolarado, beneficiando de um clima ameno, onde os visitantes vão poder desfrutar de uma estada suave e pacata, em contacto com um povo hospitaleiro, e ficar surpreendidos pela variedade das paisagens, do património histórico, das tradições de alguma províncias e das «indústrias típicas»”.

Exemplo prático desta intervenção encontra-se nas viagens organizadas pelas associações de promoção do turismo, que convidavam jornalistas, técnicos e peritos para conhecer o que se entendia como os melhores atributos e locais turísticos do país. Os itinerários escolhidos limitavam o país ao Minho, Gerês, Vale do Douro, Ribatejo, Estremadura (Alcobaça e Batalha), Porto e Lisboa e, no Inverno, o Algarve. Ainda de acordo com Vidal e Aurindo (2010) este esforço serviria para captar o interesse de turistas internacionais e suscitar o interesse e curiosidade dos nacionais, em especial da burguesia lisboeta.

Vidal e Aurindo (2010) introduzem ainda uma outra visão quanto a uma eventual relação com a viagem ou seja inerentemente com os modos de transporte. Para estes autores (2010 : 121), os republicanos que procuravam o incentivo do turismo defendiam que “O turista tem de ser um «excursionista» - no sentido de «explorador» - que procura uma experiência única e pessoal, criando uma relação íntima com o território visitado, sem poupar o esforço físico requerido pela viagem”. Segundo esta visão retira-se alguma carga de determinação excessiva que a acessibilidade pode ter na escolha do lugar turístico. Para alguns segmentos de mercado

a falta de modos de transporte pode não ser impeditiva, se o seu tempo, recursos e partilha desta visão republicana se conjugarem.

Na sequência de intervenção estatal, surgiu em 1918, o elenco das chamadas "terras de turismo" plasmado no Decreto n.º 4819, de 19 de setembro, com 65 localidades que a administração pública considerava de interesse turístico, se bem que, na interpretação de Ferreira e Simões (2010), este decreto teria somente objetivos ao nível tributário e não de reconhecer ou avaliar um verdadeiro valor turístico. Contudo, estes autores defendem que esta iniciativa permite perceber (2010 : 82) "um notável ajustamento desta rede de lugares à rede ferroviária existente, a qual assegurava, então, as deslocações da maioria dos turistas/visitantes".

A identificação de estâncias, no entender político de locais de turismo teve também um outro aspeto prático. Reconhecer que estas têm necessidade de desenvolvimento para a atividade turística, mas que essa atividade deve contribuir para os custos de infraestruturas e de vias de comunicação. Assim sendo, como refere Cunha (2010), em 1921 é lançada legislação que cria as Comissões de Iniciativa autónomas para cada uma das estâncias do país, com o objetivo de desenvolverem a sua própria localidade. Para tal tinham competências, que foram regulamentadas três anos depois, na fixação de tarifas dos transportes rodoviário e execução de planos de melhoramentos e capacidade de cobrar a chamada taxa de turismo que era aplicada sobre as contas a pagar nos hotéis e outros alojamentos bem como restaurantes.

2.8. Visão dos ferroviários sobre o turismo

A tomada de consciência de que os transportes eram fator essencial para trazer turistas ao país era também acompanhada pela ideia de que o turismo poderia trazer benefícios para os transportes. Esta situação torna-se notória no caso do transporte ferroviário. "Desde bastante cedo que os homens ligados aos caminhos de ferro tiveram a noção de que o turismo poderia ser uma forma de contribuir para o aumento da circulação de pessoas através deste meio de transporte" (Matos, Ribeiro e Bernardo, 2009 : 3).

Seguindo a linha lógica que norteou os primeiros tempos de implementação do caminho de ferro em Portugal, as ligações internacionais mereceram atenção especial. No entanto, só na

década de 80 do século XIX, a companhia ferroviária internacional *Wagons-Lits* vê a potencialidade do transporte ferroviário como meio para deslocar visitantes estrangeiros para o centro da Europa. Assim, a *Wagons-Lits* assina um acordo de exploração com a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses para a circulação de um expresse entre Lisboa e Paris, com ligação a Calais e *ferry-boat* para Londres, o chamado *Sud-Express*. A sua exploração comercial iniciou-se a 4 de Novembro de 1887, sendo que o seu horário era coordenado com as empresas de navegação transatlântica que aportavam a Lisboa. Esta intermodalidade permitia que o *Sud-Express* fosse utilizado por homens de negócios que se dirigiam de e para a América e África, bem como por turistas internacionais (Caminhos de Ferro Portugueses – Unidade de Viagens Interurbanas e Regionais, 2001).

Iniciativas mais precoces são encontradas relativamente ao mercado doméstico. “Na segunda metade da década de 1860, a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses cria comboios de recreio entre Lisboa e Porto, propondo reduções dos preços dos bilhetes em épocas festivas ou de banhos, à semelhança do que se fez mais tarde em França” (Pereira, 2010 : 32). Portanto, com a linha do Norte ainda a viver os primeiros anos de vida, já se denotava a apreciação do potencial positivo que os movimentos turísticos poderiam ter para a faturação das companhias de caminho de ferro. Estas iniciativas parecem ainda mais precoces, se for atendida a consideração que Matos, Ribeiro e Bernardo (2009) efetuam de que a vulgarização deste tipo de descontos só ocorre no período de 1880-1890 em vários países europeus. Nessa época, as companhias ferroviárias que operavam em Portugal já comungavam fortemente dessas estratégias comerciais. Com base nas informações destes últimos autores, pode-se enumerar as principais ações executadas:

- Tarifas especiais nas épocas balneares e termais para bilhetes de ida e volta com uma validade de 60 dias, para viagens de Julho a Outubro;
- Organização de viagens em acontecimentos particulares, tais como exposições, congressos e feiras, por exemplo a Exposição Universal de Paris;
- Tarifas especiais para grupos colegiais e professores, aplicáveis durante as férias escolares, fins-de-semana e feriados, tendo sido estabelecidas em 1887;
- Organização de viagens para destinos e monumentos de interesse turístico, sendo que a partir de 1896 noticiam-se excursões que eram organizadas em conjunto pelas

companhias de caminho de ferro e associações de cariz popular;

- Viagens circulatorias, ou seja itinerários propostos em Portugal (3 itinerários criados em 1889), em Portugal e Espanha (2 itinerários criados em 1891 com duração de 60 e 80 dias respetivamente, ambos com partida de Lisboa) ou pela Europa.

Para além destes exemplos, as próprias companhias de caminhos de ferro chegaram a associar-se entre si para oferecer melhores condições de mobilidade aos utentes. Em 1892, as várias companhias acordam a criação de uma tarifa combinada de bilhetes de excursão em que os passageiros escolhiam os itinerários pagando conforme os quilómetros a percorrer. Esse acordo vai mais longe em 1906, com a criação dos bilhetes quilométricos em que o valor pago depende apenas das distâncias e não dos destinos (Matos, Ribeiro e Bernardo, 2009).

Outro aspeto em que as companhias de caminho de ferro tiveram importante intervenção diz respeito ao incentivo publicitário que proporcionaram à produção de guias, algo evidente na ótica das estratégias comerciais. Vários guias promoviam e enfatizavam o interesse de excursões e de destinos com boas condições de acessibilidade. Caso paradigmático é o lançamento da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, em 1888, que desde a sua primeira publicação dava destaque a viagens do tipo turístico, divulgando linhas de interesse paisagístico para a realização de passeios, informações para visitantes sobre locais de paragem de comboios e descrição das estâncias balneares e termas acedidas por comboio. A publicação de guias era vista como essencial para a aquisição de viajantes, contudo destacava-se que a produção dos mesmos assumia custos elevados, que eram compensados pela publicidade inserida sobre hotéis, termas, agências de viagens, agências de navegação, companhias seguradoras, empresas de fotografia, entre outras (Matos, Ribeiro e Bernardo, 2009).

Como foi visto anteriormente, o transporte ferroviário permitiu uma maior abertura social ao turismo, por ser um transporte de massas, mais rápido e podendo apresentar tarifas que possam ser pagas por diferentes classes sócio-económicas. Afinal, para ser rentável, o comboio tinha de assumir-se como transporte de um grande número de pessoas, mas ao mesmo tempo teria de assegurar diferenciação. Portanto, a estratégia de dividir um comboio em carruagens de 1.^a, 2.^a e 3.^a classes, em que as tarifas diferentes correspondiam a condições de carruagem diferenciadas revelava-se como acertada.

Matos, Ribeiro e Bernardo (2009 : 7) efetuaram uma interessante análise às vendas de bilhetes

pelas várias companhias de caminho-de-ferro que operaram em Portugal, efetuando a sua divisão por classes, chegando às seguintes conclusões:

- Entre 1877 e 1904, a percentagem global de passageiros que viajou em 1.^a classe foi de 5 a 8%, na 2.^a classe foi de 18 a 20% e na 3.^a classe foi de 72 a 77%.
- Considerando somente os bilhetes do *serviço de banhos de mar e águas minerais*, nas linhas do Estado (Leste, Norte, Minho, Douro, Beira Alta, Porto à Póvoa e Guimarães), em 1888, a percentagem de passageiros que viajou em 1.^a classe foi de 30,1%, na 2.^a classe foi de 30,2% e na 3.^a classe foi de 39,7%.
- Os bilhetes de 1.^a classe eram em média 23% mais caros do que os de 2.^a classe e estes mais caros 55% dos que os de 3.^a classe.
- As vendas de bilhetes de banhos de mar da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses entre 1898 e 1906 era de 0,3 a 0,6 % das vendas anuais de bilhetes.

Destes dados estatísticos é possível concluir que as viagens para as estâncias turísticas não tinham um peso significativo na exploração comercial da rede ferroviária, não obstante, esse tipo de viagens ser efetuado por fatias mais significativas de classes sociais com recursos. Algo que faz sentido, pois embora o transporte ferroviário tornasse mais acessíveis os destinos turísticos, esses continuavam circunscritos às classes com tempo disponível e recursos económicos para pagar todos os custos associados à viagem e estadia.

Matos, Ribeiro e Bernardo (2009) consideram que após um período de crescimento de passageiros turísticos nos caminhos-de-ferro portugueses e de iniciativas das próprias companhias para criar tarifas e viagens que conquistassem clientela, a 1.^a Guerra Mundial seria um período de quebra. Mesmo após o conflito bélico, as próprias companhias não se mostraram tão dinâmicas como no passado, e as suas iniciativas neste campo limitavam-se apenas a reproduzir as estratégias impostas nas décadas anteriores, nomeadamente, a manutenção dos bilhetes especiais para a temporada dos banhos, para festas e romarias e algumas excursões. Novidades, somente em 1932, com a introdução dos *Comboios Mistério*, a importação de uma ideia já explorada em Inglaterra e nos Estados Unidos e que consistia em excursões na qual os passageiros desconheciam o destino e o percurso.

Capítulo III - Lugares turísticos e modos de transporte pela análise do *O Commercio do Porto* (1880 - 1889)

3.1. Ponto de situação na década de 80 do século XIX

Com base no enquadramento teórico efetuado pode-se traçar um panorama das práticas turísticas e seus lugares associados, na década de 80 do século XIX. No percurso reflexivo e ponderado que levou a selecionar esta década para uma avaliação mais aprofundada e que foi descrito pormenorizadamente na metodologia deste trabalho, assume-se que esta década constitui um período inicial mas já relativamente consolidado na existência de um sistema de transportes que permita deslocamentos mais massivos de turistas e excursionistas e que existem suficientes indícios que permitam comprovar fluxos relevantes de deslocamento de turistas. Lousada (2010 : 68) reforça esta ideia ao resumir que "...pode também avançar-se, com relativa segurança, que, no último quartel do século XIX, um número considerável de famílias portuguesas se deslocava às termas e às praias durante a época balnear, fazia alguns passeios «à montanha» e visitava aqueles que eram considerados os monumentos mais importantes da história do País, em particular a chamada «trilogia monumental de Alcobaça, Batalha e Tomar»".

Relativamente a vias de comunicação, uma notícia de 1880¹⁶ no *O Commercio do Porto* apresenta de forma concisa a situação portuguesa à época: cerca de 3350 quilómetros de estradas de macadame, dos quais mais de 90% construídas desde 1852, e cerca de 4500 quilómetros de estradas ordinárias. Quanto ao caminho de ferro, outra notícia do mesmo ano¹⁷ efetua uma comparação relevante, ao estabelecer que Portugal possuía 1121 quilómetros de rede ferroviária, o que a tornava numa das menores redes em extensão da Europa, só batida negativamente pela Noruega e Grécia. Relembra-se que os últimos anos antes do período em análise acrescentam uma boa parte dessa rede ferroviária, sendo notados os anos de 1875, pela abertura da primeira fase das linhas da Póvoa de Varzim, Minho e Douro, e 1877 com a inauguração da travessia sobre o Douro, finalizando a linha do Norte.

Aspeto indissociável da evolução das redes de transporte é a demografia do país. Sem grandes alongamentos em relação a este item pois fugiria do núcleo deste trabalho importa somente

16 *O Commercio do Porto* (1880), "Estradas e caminhos de ferro", 23 de janeiro, pp. 2.

17 *Idem*, "Caminhos de ferro da Europa", 25 de janeiro, pp. 2.

salientar algumas características que ajudam a compreender a origem de fluxos para determinados locais turísticos. Para essa tarefa recorre-se a um artigo¹⁸, que em 1881 no *O Commercio do Porto* apresenta e analisa alguns dados do recenseamento geral da população em 1878, dos quais se destacam:

- Os 3 distritos com maior densidade populacional por km² são Porto, Braga e Viana do Castelo, de tal modo que a área noroeste de Portugal concentra cerca de 24% da população total do país;
- 52% da população do país concentra-se nos distritos do litoral a norte de Lisboa, enquanto que cerca de 34% habita nos distritos do interior a norte de Lisboa, cabendo ao Alentejo e ao Algarve no seu conjunto, cerca de 14% da população do país;

Portanto, a radiografia elementar da distribuição populacional do país, demonstra uma distribuição assimétrica com maior preponderância do litoral e do norte do país, sem que, à exceção do território a sul do Tejo, essa assimetria seja tão marcante como a que pode ser registada na atualidade. Relacionando as vias de comunicação com a distribuição populacional, é constatação evidente que a rede ferroviária à entrada da década de 80 do século XIX se situa totalmente, à exceção da linha do Leste cuja motivação principal é a ligação a Espanha, nas áreas mais populacionais do país.

Um outro aspeto de grande utilidade que servirá para relativizar os preços de serviços que serão referidos ao longo da análise é a consideração de um valor indicativo dos salários da época. Um operário da indústria têxtil, profissão de grande expressão sobretudo no norte do país, de acordo com dados apontados por Armando Castro, citado por Alegria (1990 : 145) auferia no ano de 1880 ou 1881 um salário diário de 340 réis.

3.2. O Commercio do Porto como fonte multi-variada

A consideração do periódico *O Commercio do Porto* como a fonte de investigação permite a obtenção de dados variados e de autorias diferenciadas, pelo que se considera que uma só fonte significa, na prática, um conjunto de fontes diversificadas. Dissecando essas fontes,

¹⁸ *O Commercio do Porto* (1881), "A População de Portugal I", 24 de março, pp. 1.

apresentam-se as secções deste periódico que foram objeto de análise, pela ordem em que surgem na publicação:

- *Interior*: São reportagens de correspondentes em diversas áreas do país, particularmente na região norte, pois as regiões mais a sul abordadas são as cidades de Coimbra e Figueira da Foz. Nesta secção explanam-se as atualidades nas respetivas cidades e regiões circundantes. Têm um carácter irregular em termos de frequência de publicação.
- *Noticiario*: Consiste num conjunto genérico de notícias, centradas sobretudo no Porto, apresentando variados aspetos da atualidade da vivência na cidade.
- *Noticiario Religioso*: Como se percebe pelo título, tratam-se de notícias sobre festividades religiosas e outros acontecimentos a este nível, que se realizarão, informando sobre as características das cerimónias, mas também incluindo, por vezes, informações sobre os transportes possíveis para aceder aos locais.
- *Chronica Balnear*: É publicada no jornal pela primeira vez no ano de 1884, sendo introduzida do seguinte modo: "Encetamos hoje esta chronica das estações de aguas mineraes e das praias, na qual incluiremos noticias respeitantes aos *touristes* que alli concorram na presente quadra.¹⁹". É portanto um conjunto de relatos preciosos para conhecer a realidade das estâncias da década em estudo e a valorização que era dada entre si. Encontram-se descrições sobre as atividades, transportes, estatísticas e até referências aos nomes de algumas das pessoas que em concreto frequentavam as várias estâncias. Salva-se que a análise destes dados deve pressupor que estas crónicas eram elaboradas por correspondentes que geralmente eram naturais ou habitantes do próprio local ou região envolvente, pelo que algumas crónicas podem ser revestidas de alguma parcialidade.
- *Comunicados*: Comunicação de um próprio interessado em determinada temática, permitindo assim, esta secção, obter opiniões com alguma fundamentação da parte dos seus autores.
- *Correio da Noute* (em alguns números surge com o título *Correio de Lisboa*): É uma

19 *O Commercio do Porto* (1884), "Chronica Balnear", 29 de junho, pp. 2.

secção noticiosa sobre a atualidade centrada em Lisboa, mas também com notícias que chegam de outros pontos do país. Emitida diariamente, tem também uma forte componente de análise política ao relatar e opinar sobre as questões discutidas nas câmaras parlamentares portuguesas.

- *Annuncios*: A secção noticiosa deste jornal, ocupa parte significativa do mesmo. Em média, entre uma a uma página e meia do total de 4 páginas que esta publicação apresenta diariamente. Os anúncios são extremamente variados, mas no que concerne às questões de turismo e transportes, são de notar com bastante frequência anúncios sobre estâncias, hotelaria e horários e serviços de transportes.
- *Annuncios Maritimos*: Trata-se de uma secção diária onde se publicitam as partidas de embarcações dos portos de Porto e Lisboa, sejam paquetes de passageiros, embarcações de mercadorias ou navios de transporte misto.
- Ainda importa referir que estavam também disponíveis para análise artigos avulsos e de carácter especial, não cabendo em nenhuma secção e que, quando existentes, eram colocados logo na abertura do jornal.

A publicação ainda oferece outras secções, que não foram analisadas por representarem informações repetidas nas secções atrás referidas ou por não garantirem com toda a certeza a exatidão dos dados pretendidos. São os casos da secção *Telegraphia*, que apresenta um conjunto de notícias de última da hora emitidas pelo correspondente em Lisboa, que no dia seguinte as analisa e apresenta de forma mais filtrada e estruturada na secção *Correio da Noute*; da secção *Revista Política* que contém de forma reduzida as mesmas informações emitidas na secção *Correio da Noute*; e a secção *Parte Marítima* que dá conta das entradas e saídas de embarcações nos portos de Porto e Lisboa mas sem a especificação correta sobre se se tratam de barcos de passageiros, de mercadorias ou mistos, pelo que se optou por usar a secção *Annuncios Maritimos* onde a generalidade dos anúncios especifica que tipo de transporte é efetuado por cada barco.

Conforme se indica na metodologia deste trabalho a consulta e recolha de referências neste jornal é efetuada de forma integral, em todos os números disponíveis de 1880 a 1889 inclusive. Pela falta de algumas publicações algumas páginas ou números completos não foram consultados, pelo que se apresenta no anexo C a lista de números consultados.

3.3. Análises e resultados da investigação

A análise das referências extraídas será efetuada tendo por base uma perspetiva sobre três componentes:

- Ao nível dos territórios, identificando-se os lugares detentores de atrativos turísticos, que motivavam deslocações para usufruto deles;
- Ao nível da mobilidade, reconhecendo-se as soluções de transportes oferecidas aos turistas, considerando percursos e a eventual existência de redes intermodais;
- Ao nível das práticas de lazer realizadas e que também têm influências ao nível da motivação para deslocações.

3.3.1. Entrada no país

A entrada no país, à parte dos espanhóis eventualmente, era efetuada sobretudo por via marítima. Lisboa e Porto surgem como os portos monopolizadores dos fluxos marítimos internacionais. Da análise efetuada à secção *Annuncios Maritimos*²⁰ que surge em quase todas as edições do *O Commercio do Porto*, entende-se que as duas maiores cidades do país possuem diversas ligações para destinos europeus e americanos. Lisboa assume-se como o principal porto das viagens intercontinentais, visando sobretudo a América do Sul, com o Brasil à cabeça e em menor intensidade Argentina e Uruguai. É em Lisboa que fazem escala os paquetes mais luxuosos, operados pelas grandes companhias inglesas, francesas e alemãs. Por tal, Lisboa funciona também como entreposto nas ligações para os países de origem dessas companhias. O Porto, também apresenta ligações intercontinentais, embora de forma exclusiva com o Brasil e estas são efetuadas por embarcações mais modestas do que os paquetes que partem de Lisboa. A maior vocação do Porto está nas ligações à Inglaterra e portos da Europa do Norte, que se acredita que advenham do passado de trocas comerciais entre estas urbes.

Numa análise mais exaustiva, de levantamento e seriação dos *Annuncios Maritimos*. é

20 Só se consideram os anúncios que inequivocamente demonstrem que se destinam ao transporte de passageiros, pelo que na dúvida, os anúncios onde não se percebe se só transportam carga ou se são mistos, não são considerados.

possível particularizar quais os possíveis locais de origem de turistas para Portugal na década de 80 do século XIX. Contudo, convém sublinhar que a análise apenas permite indiciar que estas seriam as formas de melhor acessibilidade para Portugal, não se podendo efetuar uma leitura direta de que a maior intensidade de ligações para um determinado local signifique maior volume de passageiros, até porque a esmagadora maioria das ligações marítimas eram efetuadas por barcos a vapor que transportavam ao mesmo tempo carga e passageiros.

Pela análise efetuada depreende-se que Lisboa seja um porto importante nas ligações entre Europa e América do Sul. Várias companhias internacionais fazem escala e / ou destino em Lisboa garantindo um calendário regular e permanente de ligações marítimas (ver quadro n.º 2).

Quadro n.º 2 – Companhias marítimas internacionais com ligações desde Lisboa e locais de destino, na década de 80 do século XIX

Companhias inglesas	
<i>Companhia de Navegação a Vapor de Liverpool</i>	3 viagens por mês para Santos, com escalas em S. Salvador da Baía e Rio de Janeiro
<i>Mala Real Ingleza</i>	2 viagens por mês para Santos com escalas em S. Salvador da Baía e Rio de Janeiro 1 viagem por mês para Buenos Aires com escala em Montevideu
<i>Liverpool and North Brazil Mail Steamers</i>	1 viagem mensal para os estados brasileiros de Pará, Maranhão e Ceará
<i>Liverpool Maranham Steam Ship</i>	1 viagem mensal para o estado brasileiro do Maranhão
Companhias francesas	
<i>Chargeus Réunis</i>	2 viagens por mês para Santos com escalas em S. Salvador da Baía e Rio de Janeiro
<i>Compagnie des Messageries Maritimes</i>	2 viagens mensais para Buenos Aires com escalas em Dakar, Rio de Janeiro e Montevideu
Companhias alemãs	
<i>Companhia Hamburguesa – Serviço do Correio Imperial Alemão</i>	2 viagens por mês para Santos com escalas em S. Salvador da Baía e Rio de Janeiro
<i>Companhia Lloyd de Bremen</i>	1 viagem por mês para Santos com escalas em S. Salvador da Baía e Rio de Janeiro

Fonte: *O Commercio do Porto* / Elaboração própria

Parte das ligações atrás referidas eram efetuadas em escala no porto de Lisboa, pelo que permitiam a chegada e embarque de passageiros para o norte da Europa, com especial incidência nas ligações para Havre (França), Southampton e Liverpool (Inglaterra), Antuérpia (Bélgica) e algumas cidades alemãs. Para além das ligações mais regulares e frequentes atrás referidas, existiam ainda outras ligações de menor regularidade para vários outros portos do

Brasil. Também de Lisboa se encontra, pelo menos, uma ligação mensal para as colónias portuguesas em África e conexões regulares para as ilhas dos Açores e Madeira.

Em termos de publicidade percebe-se que as grandes companhias de paquetes procuram destacar-se com anúncios de grande dimensão procurando salientar dois pontos fortes: em primeiro lugar os preços que consideram ser dos mais reduzidos e em segundo lugar a comodidade. Importante também realçar que as companhias inglesas destacam nos seus anúncios que os passageiros provenientes ou com destino ao Porto podem beneficiar de um preço que já inclui a viagem de comboio de ligação a Lisboa.

O Porto apresentava regulares comunicações com portos do norte da Europa, sobretudo através de vapores que simultaneamente transportavam carga e passageiros. As ligações a Inglaterra eram dominantes, com Londres a registar pelo menos três ligações por mês e um mínimo de duas ligações mensais para Liverpool e Southampton. Também se verificam ligações numa base mensal às seguintes cidades, ou ainda mais frequentes no caso de cidades francesas, e sendo que algumas eram diretas e outras importavam uma escala em Lisboa:

- Nas ilhas britânicas: Dublin, Glasgow e Leith;
- França: Anvers, Bordéus e Havre;
- Holanda: Amesterdão;
- Alemanha: Bremen e Hamburgo;
- Escandinávia: Gotemburgo, Estocolmo e Copenhaga;
- Báltico: Riga e São Petersburgo.

A nível intercontinental, o Porto tinha ligações marítimas, em média de duas vezes por mês para cidades brasileiras, em barcos mistos de passageiros e mercadorias, com especial enfoque em portos do nordeste brasileiro.

Embora nesta década as cidades do Porto e Lisboa estavam ligadas por caminho de ferro, o mesmo se passando entre Portugal e Espanha, existiam regulares ligações marítimas a nível peninsular. A Linha Peninsular, de frequência mensal, proveniente da cidade francesa de Havre, efetuava escalas no Porto e Lisboa, seguindo para o sul de Espanha (para Málaga, Cádiz ou Gibraltar). Também merece relevo os vapores que asseguravam uma ligação

quinzenal Porto – Lisboa – Algarve.

Como se verá, sobretudo no sub-capítulo referente aos lugares de turismo, o domínio das ligações internacionais para Portugal efetuado pelo Brasil terá alguma influência na entrada de turistas residentes naquele país. Das poucas referências a turistas internacionais que foram alvo de análise, o Brasil surge ao lado de Espanha como os principais mercados emissores de turistas para Portugal. Com muito menor frequência surgem algumas referências a turistas provenientes de Inglaterra. Portanto, estas constatações permitem inferir que, à parte do Brasil, o acesso turístico via marítima a Portugal, seria reduzido.

Relativamente ao transporte ferroviário como forma de acessibilidade internacional ao país, este conheceu grandes melhorias durante a década de 80 do século XIX. No início da década as ligações ferroviárias internacionais faziam-se somente através da linha do Leste, entrando em Espanha pela fronteira junto a Elvas, terminando as viagens em Madrid. Em 1880, refere-se uma notícia que indica que a falta de uma ligação direta de França a Portugal obriga a um transbordo em Madrid e espera de 12 horas. Nessa mesma notícia é evidente a crítica ao sistema ferroviário internacional para Portugal: "Somos um dos países peior dotados a este respeito: e nem ao menos somos aquelle em que se viaja mais barato, apesar de sermos talvez aquelle em que ha menos commodidades para os passageiros"²¹. Esta situação conheceria melhorias com a criação do serviço ferroviário *Sud-Express*, que efetuava a ligação entre Lisboa e Paris, com paragem em Madrid mas resolvendo o problema do transbordo na capital espanhola. Este comboio chega pela primeira vez a Lisboa, a 23 de outubro de 1887, após viagem de 46 horas, sendo que este serviço teria inicialmente uma frequência bissemanal²².

A década de 80 seria igualmente importante na matéria de dotar o país de melhor acessibilidade internacional, tendo sido construídas quatro ligações ferroviárias a Espanha, situadas em Valença (Linha do Minho), Barca de Alva (Linha do Douro), Vilar Formoso (Linha da Beira Alta) e Marvão-Beirã (Ramal de Cáceres). Nos anos imediatamente anteriores à inauguração destas ligações internacionais ferroviárias encontram-se algumas referências à presença de espanhóis em estâncias portuguesas, especialmente no litoral norte do país, pelo que tem cabimento presumir que essa acessibilidade deveria ser conseguida através do transporte rodoviário, embora não existam dados que permitam detalhar estas circunstâncias.

21 *O Commercio do Porto* (1880), "Revista Commercial e Economica", 12 de janeiro, pp. 1.

22 *O Commercio do Porto* (1887), "Correio de Lisboa", 25 de outubro, pp. 3.

3.3.2. Lugares de turismo

Na década de 80 do século XIX, termas e praias são os lugares, por excelência, do turismo moderno. O fenómeno de procura de estâncias parece ganhar expressão, tanto em termos de distribuição pelo território como em termos de quantidade de turistas. É relevante considerar que a criação da secção *Chronica Balnear*, em 1884, seja sinal da importância crescente deste fenómeno, ao ponto do *O Commercio do Porto* lhe conceder uma secção própria e frequente entre maio e novembro. A coletânea de crónicas balneares permite reconhecer quais as estâncias que mereciam a atenção do ponto de vista deste jornal e as importâncias relativas entre si, sendo um bom ponto de partida para analisar a geografia turística de Portugal na década de 80 do século XIX.

Foram consultadas 489 crónicas balneares, que se referem a 24 lugares distintos (ver quadro n.º 3). Face ao enquadramento teórico e à visão do *O Commercio do Porto* ser centralizada no norte, não é de estranhar que os lugares em referência se situem a norte do Tejo. Mais precisamente, o local mais a sul é Torres Vedras, e a maioria dos locais – ou seja 15 – posicionam-se a norte do rio Douro.

Quadro n.º 3 – Crónicas Balneares por cada estância e por ano, no período de 1884 a 1889						
Estâncias	1884	1885	1887	1888	1889	Total
Caldas de Moledo	20	9	16	16	5	66
Pedras Salgadas	10	5	20	16	8	59
Espinho	19	9	13	5	9	55
Caldas das Taipas	15	6	9	6	6	42
Luso	14	0	14	6	8	42
Caldas do Gerês	1	9	9	12	9	40
Caldas de Vizela	10	6	16	6	2	40
Vidago	6	7	12	7	6	38
Granja	10	6	11	4	5	36
Âncora	1	0	7	2	3	13
Matosinhos	4	9	0	0	0	13
Póvoa de Varzim	1	2	3	4	2	12
Vila do Conde	0	0	4	2	2	8
Caldas de S. Jorge	0	4	0	0	0	4
Figueira da Foz	1	2	0	0	1	4
Leça	4	0	0	0	0	4
Monção	0	0	0	3	0	3

Marco de Canaveses	0	0	0	2	0	3
Furadouro	1	0	0	0	1	2
Apúlia	0	0	0	1	0	1
Banhos da Amieira	0	0	0	0	1	1
Moledo	1	0	0	0	0	1
S. Pedro do Sul	0	0	0	1	0	1
Torres Vedras	0	0	0	0	0	1

Fonte: *O Commercio do Porto* / Elaboração própria | Nota: O ano de 1886 não é considerado porque apenas foi possível analisar o 1.º semestre e como tal não seria razoável considerar o mesmo para esta contagem pois algumas estâncias já estavam abertas no primeiro semestre mas outras não.

Nota-se que a maior parte dos lugares de turismo se situam nas regiões mais povoadas de Portugal e por conseguinte aquelas que terão maior densidade de vias de comunicação. De facto, 11 dos lugares são praias marítimas, que se estendem desde o Alto Minho até à Figueira da Foz e do total das 13 estâncias termiais, 9 estão localizadas em distritos do litoral. Sendo o Porto e Lisboa as principais regiões urbanas do país e por isso os principais emissores turísticos internos, revela-se a relativa proximidade que estes lugares apresentam. Outro aspeto fundamental diz respeito à acessibilidade proporcionada pelo caminho de ferro. O quadro n.º 4 efetua a divisão destes lugares de acordo com a acessibilidade que teriam às linhas ferroviárias.

Quadro n.º 4 – Situação das estâncias face à rede de caminho de ferro

Estâncias servidas por estações de caminho de ferro, antes da década de 80 do século XIX	<ul style="list-style-type: none"> - Caldas de Moledo - Espinho - Granja - Âncora - Matosinhos - Póvoa de Varzim - Vila do Conde - Marco de Canaveses - Moledo
Estâncias servidas por estações de caminho de ferro, durante a década de 80 do século XIX	<ul style="list-style-type: none"> - Luso - Caldas de Vizela - Figueira da Foz - Leça - Banhos da Amieira - Torres Vedras
Estâncias sem estações de caminho de ferro durante a década de 80 do século XIX	<ul style="list-style-type: none"> - Pedras Salgadas - Caldas das Taipas - Caldas do Gerês - Vidago - Caldas de S. Jorge - Monção

- Furadouro - Apúlia - S. Pedro do Sul
--

Fonte: *O Commercio do Porto* / Elaboração própria | Nota: Nos casos de Matosinhos e Leça, trata-se de caminho de ferro ligeiro, proporcionado pelo americano de tração animal ou a vapor.

É de facto uma porção significativa de lugares que até ao final da década de 80 do século XIX teria uma acessibilidade facilitada pela rede ferroviária – um total de 15. Quanto às 9 estâncias que não possuíam estações de caminho de ferro, convém salientar o seguinte²³:

- as duas praias incluídas neste grupo, Furadouro e Apúlia, distam, respetivamente, 5 e 10 quilómetros de estações ferroviárias;
- Caldas das Taipas está a menos de 10 quilómetros de uma estação ferroviária (Guimarães), enquanto que Caldas de S. Jorge e Monção localizam-se a cerca de 15 quilómetros das estações mais próximas;
- Caldas do Gerês (40 quilómetros de Braga), Pedras Salgadas (55 quilómetros da Régua), Vidago (67 quilómetros da Régua) e S. Pedro do Sul (70 quilómetros de Aveiro) representam um grupo de estâncias onde as distancias para estações de comboios são bastante relevantes.

Importa agora especificar e caraterizar o panorama de cada uma das estâncias, cruzando-se as referências obtidas das crónicas balneares com informações das outras secções patentes no *O Commercio do Porto*. Para se obter uma melhor estruturação dos considerandos, opta-se por um seccionamento entre estâncias termais e estâncias balneares, tal como realizado no enquadramento teórico.

Particularizando, então, a situação das estâncias termais, a década de 80 do século XIX destaca, em termos de afluência, Luso, Caldas de Vizela e Caldas das Taipas. Este trio de termas tem em comum o facto de já serem lugares com procura destacada nas décadas anteriores, como se verificou no enquadramento teórico. O Luso beneficia de boa acessibilidade pela proximidade à linha ferroviária do Norte e à estrada Porto – Lisboa, enquanto que as outras duas se localizam no distrito com a segunda maior densidade populacional do país e têm proximidade à cidade do Porto. No entanto, existem diferenças, entre estas três estâncias, influídas de forma direta pelos transportes e vias de comunicação.

23 As distâncias referidas foram medidas através do sitio de Internet <http://maps.google.pt>

As termas do Luso beneficiam da proximidade da Mata do Buçaco, o que permite um relacionamento sinérgico entre estes dois atrativos. Daí que as crónicas balneares consultadas informem que a maior parte dos hóspedes nos hotéis e casas junto ao Luso não iam a banhos. Uma quantificação do ano de 1884²⁴ aponta que a época banhear desse ano contou com um total de 10.000 hóspedes, dos quais 1.000 foram banhistas em tratamentos. Relativamente aos banhistas, Lisboa afigura-se como a principal emissora. Seguem-se uma série de turistas regionais da área que se estende da Mealhada a Coimbra, da Figueira da Foz a Cantanhede e ainda do Porto. Portanto, a linha ferroviária do Norte e a estrada Porto – Lisboa já supriam as necessidades de deslocação, pelo que a abertura da linha da Beira Alta com a instalação da estação do Luso, funciona como um fator extra que permite facilitar ainda mais a acessibilidade e eventualmente potenciar a captação de mercados da beira interior. A própria estação recebia também carruagens que efetuavam o transporte dos passageiros diretamente até ao hotel do Buçaco, servindo também estas para os passeios na mata que são a atividade de lazer mais referida para as estadias nesta estância, que funcionava de 1 de junho a 31 de outubro.

As Caldas de Vizela chegam à década de 80 do século XIX com a necessidade de melhorar e aumentar as suas infraestruturas e com uma tradição de serem termas muito frequentadas. Fruto dessa necessidade, em 1881 são inauguradas as novas instalações, que teriam balneários da 1.^a até à 5.^a categoria, o que revela variedade social na frequência desta estância, bem como o calendário da época termal era alargado para o mês de maio, definindo-se de 1 de maio a 31 de outubro. A esta variedade social acrescenta-se a variedade na clientela, que provém de grande parte da província em torno de Vizela, do Porto mas também se encontram numerosos banhistas de Lisboa e até de Espanha. Para a clientela do Porto e mais a sul, existiam serviços de diligência que efetuavam a viagem Porto - Vizela em 8 horas, diariamente, com um custo de 800 réis por percurso, a partir de 1 de junho²⁵.

O investimento efetuado nos balneários termais foi acompanhado com investimentos nas condições dos próprios hotéis que dão conta disso mesmo em vários anúncios publicitários colocados no *O Commercio do Porto*. Como resultado, os primeiros anos da década de 80 do século XIX são registados como anos de boa afluência de banhistas. Contudo, percebe-se uma

24 *O Commercio do Porto* (1884), "Chronica Balnear - Luso", 20 de setembro, pp. 2.

25 *O Commercio do Porto* (1881), "Nova corrida diária de diligencias entre o Porto e as Caldas de Vizella", 17 de maio, pp. 3.

crítica pela incapacidade das Caldas de Vizela em captar turistas estrangeiros e também as classes mais elevadas portuguesas, que optam por estâncias estrangeiras por estas disporem de maior animação e, sobretudo, espaços de jogo, que na época eram ilegais em Portugal²⁶. De facto, os relatos sobre a animação em Vizela apenas apresentam a realização de passeios e *soirées* nos salões dos hotéis.

A época balnear de 1884 seria marcada pela entrada em cena de um novo ator: o comboio. Com a inauguração da linha de Guimarães, a forma de aceder a partir do Porto – um dos principais mercados das Caldas de Vizela, revoluciona-se. O comboio permite uma viagem entre o Porto e Vizela em cerca de 2 horas e 45 minutos, incluindo-se aqui o tempo de transbordo na Trofa, pelo preço de 280 réis no segmento Trofa – Vizela, a que se adiciona valor semelhante para o percurso Porto – Trofa²⁷. Não é por isso de estranhar que, com um tempo de percurso de menos de metade do que as diligências e com um preço inferior em cerca de 25%, o comboio passasse rapidamente a ser o modo de transporte preferencial, de tal forma que os anúncios a serviços de diligências para Vizela desapareceram do jornal estudado. Relacionável com o impacto que o aparecimento do comboio possa ter infligido nas Caldas de Vizela surge uma crónica afirmando que o mês de setembro bateu todos os recordes de afluência da história desta estância, ao terem sido administrados cerca de 16.000 banhos²⁸. Paralelamente ao crescimento das termas, a frequência dos comboios aumentava. Nos horários de inverno, existiriam regularmente 4 ligações entre a Trofa e Guimarães, sendo que a companhia exploradora destas termas publicita nos seus anúncios que durante a época balnear são 8 os comboios diários de Vizela até à Trofa²⁹. Na segunda metade da década em análise, sublinha-se também que tanto os anúncios publicitários do próprio estabelecimento termal como de hotéis e ainda de casas para alugar aumentam de frequência nas páginas do *O Commercio do Porto*, o que mais uma vez corrobora a teoria do franco crescimento da afluência deste lugar.

Concorrentes das Caldas de Vizela surgem as Caldas das Taipas, que competem sobretudo no numeroso mercado minhoto. Ao longo da década percebe-se que a sua clientela provém sobretudo do Baixo Minho, Terras de Basto, Douro e do litoral entre Porto e Aveiro, surgindo

26 *O Commercio do Porto* (1883), "Vizella, 22 de Junho", 20 de julho, pp. 1.

27 *O Commercio do Porto* (1883), "Caminho de Ferro de Guimarães - Exploração", 23 de dezembro, pp. 3.

28 *O Commercio do Porto* (1884), "Chronica Balnear – Vizella", 23 de outubro, pp. 2.

29 *O Commercio do Porto* (1887), "Estabelecimento Thermal e Hydroterapico de Vizella", 3 de junho, pp. 4.

também com alguma frequência hóspedes do Brasil. De dimensões mais modestas que Vizela, as Caldas das Taipas registam mesmo assim uma afluência relevante, que se expressa em cerca de 30.000 banhos por ano³⁰, numa época balnear que se estende de 1 de maio a 31 de outubro. Como na maioria das estâncias termais, os meses de julho e setembro são os de maior procura. Não era servida por caminho de ferro mas encontra-se muito próxima das estações de Guimarães e Braga, embora não existam dados que permitam relacionar as questões de acessibilidade com a frequência desta estância.

A década de 80 do século XIX regista um franco crescimento de duas estâncias termais, que embora já tivessem alguma expressão em anos anteriores, beneficiam no período em análise da conjugação de melhores condições de mobilidade com investimentos nas suas infraestruturas de acolhimento. São os casos das Caldas do Gerês e das Caldas de Moledo.

As Caldas do Gerês são referidas como termas muito modestas em termos de estruturas mas cuja procura vem de tempos antigos relacionada com curas milagrosas. Relativamente longe dos centros urbanos, sendo que Braga é a cidade de maior dimensão que lhe está próxima, mesmo assim a cerca de 40 quilómetros. A fama positiva das suas águas que já lhe garantia uma relevante frequência seria potenciada pela abertura de uma estrada com boas condições que permitiam que as diligências efetuassem o percurso entre Braga e as Caldas do Gerês em pouco mais de 5 horas³¹. As crónicas balneares lidas são unânimes a estabelecer um cenário de contínuo crescimento da afluência e melhoria das condições oferecidas pela estância e relacionado como a principal causa a melhoria do acesso rodoviário. Assim, de 2 hotéis em 1884³², as Caldas do Gerês passam para 3 hotéis dois anos mais tarde³³ e para 4 hotéis em 1888³⁴. O crescimento hoteleiro é evidente, se for considerado que em 1882 o Grande Hotel Universal registou 130 hóspedes e em 1887 subiu esse indicador para 708 hóspedes³⁵. Em 1889, a Companhia Carris e Ascensor do Bom Jesus de Braga investe no Gerês adquirindo dois dos hotéis e funde-os num renovado grande hotel³⁶. Este crescimento das Caldas do Gerês é também visível num gradual aumento, ao longo da década, da publicidade que todos os hotéis desta estância pagavam no *O Commercio do Porto*. A clientela que frequentava esta

30 *O Commercio do Porto* (1884), "Chronica Balnear – Caldas das Taipas", 6 de novembro, pp. 2.

31 *O Commercio do Porto* (1885), "Chronica Balnear – Caldas do Gerez", 8 de julho, pp. 2.

32 *O Commercio do Porto* (1884), "Chronica Balnear – Caldas do Gerez", 13 de setembro, pp. 2.

33 *O Commercio do Porto* (1886), "Chronica Balnear – Caldas do Gerez", 28 de junho, pp. 3.

34 *O Commercio do Porto* (1888), "Chronica Balnear – Gerez", 12 de setembro, pp. 2.

35 *Ibidem*.

36 *O Commercio do Porto* (1889), "Chronica Balnear – Caldas do Gerez", 14 de maio, pp. 2.

estância era sobretudo proveniente de Lisboa e Porto, mas também Braga e de Aveiro, efetuando os tratamentos de 1 de maio até meados de outubro.

Quanto às Caldas de Moledo, posicionadas próximo da Régua, à margem do rio Douro, possuíam à entrada da década em análise um certo estatuto. Como se percebe da leitura das crónicas balneares, os bons acessos por estrada e rio permitem boas afluências a esta estância. Contudo, é o comboio, que chegou a esta estância em 1879, o responsável por um número de banhistas muito superior³⁷, dando-se já conta em 1884, que de ano para ano o movimento na estação ferroviária que serve este lugar é cada vez maior³⁸. Começando a receber banhistas a 1 de maio, esta estância possui a época termal mais alargada, prolongado-se esta até finais de novembro, algo que não encontra paralelo nas estâncias analisadas. A clientela provém sobretudo do Porto e de grande parte do Douro e Trás-os-Montes, contando-se também bastantes chegadas de turistas do Minho e Beira Litoral. Com o contributo trazido pelo comboio para o aumento do número de aqúistas, sentiu-se a necessidade de melhorias nos balneários e hotéis, algo que foi realizado durante a década em causa. Importa referir, também, que em termos de excursões realizadas a partir desta estância por parte dos seus turistas, estas eram as mais variadas em termos de transportes: a linha do Douro era usada para excursões até à Régua, Tua e Pinhão, bem como a via fluvial e ainda eram usadas carruagens para passeios até Lamego e Vila Real.

Consideradas estas 5 estâncias termais como as de maior frequência durante a década de 80 do século XIX, há que se considerar também duas outras estâncias que com fluxos menores de turistas, apresentam uma situação peculiar. Situadas em Trás-os-Montes, as estâncias de Pedras Salgadas e Vidago destacam-se das demais termas por serem as únicas que à data comercializavam as suas águas engarrafadas para venda em depósitos localizados nas várias cidades do país. Tal situação granjeava a estas duas estâncias elevada fama e notoriedade na sociedade e eram uma presença constante nas várias edições ao longo ano do *O Commercio do Porto*, mediante anúncios publicitários sobre as suas águas engarrafadas e comunicados de médicos que descrevem as características das suas fontes termais e asseguram a eficácia dos seus tratamentos. Complementarmente, os dois estabelecimentos termais, de forma autónoma, lançavam na imprensa anúncios sobre as condições durante as épocas termais, anúncios esses

37 *O Commercio do Porto* (1885), "Chronica Balnear – Caldas do Molledo", 8 de outubro, pp. 2.

38 *O Commercio do Porto* (1884), "Chronica Balnear – Caldas do Molledo", 17 de julho, pp. 2.

que se destacam por serem de grande dimensão - com 3 e 4 colunas de largura, atendendo a que o jornal na época possuía 7 colunas por página - e por surgirem nas edições do jornal ao longo de toda a época de funcionamento das termas e inclusive algumas semanas antes de abrirem ao público, o que certamente representaria um avultado investimento publicitário. Contudo, essa presença muito mais frequente e intensa nas páginas do *O Commercio do Porto* do que o quinteto de estâncias termais atrás referido não lhes garantia uma afluência de turistas superior àquelas. Em Vidago, segundo anúncios da companhia exploradora, o número de aquistas que efetuaram tratamentos entre 1884 e 1886 é de um pouco menos de 200 em cada ano^{39 40 41}, embora se ressalve que uma boa parte dos turistas presentes eram pessoas que habitualmente iam àquela estância apenas para fins de passeio e ar puro, sem efetuar tratamentos⁴². Nas Pedras Salgadas, o número seria bem mais superior, tendo-se registado, por exemplo, em 1883, um total de 345 banhistas⁴³. Os motivos para que estas termas não tenham atingido o nível de afluência do conjunto das estâncias líder repousa em fatores como o tipo de águas em causa, mais gaseificadas do que as outras e eventualmente os preços mais elevados de alojamento e tratamentos – por exemplo, os preços de alojamento no Grande Hotel das Pedras Salgadas atingia um teto máximo de 3\$000 réis⁴⁴, ao passo que nas Caldas do Gerês, os preços mais caros são de 1\$500 réis⁴⁵. No entanto, pensa-se que o fator localização também terá um grande peso. Os acessos recomendados a ambas as estâncias eram dois e ambos se faziam combinando transporte ferroviário e transporte rodoviário. O principal era descrito da seguinte forma: "As viagens preferidas teêm sido partirem d'ahi [Porto] no comboio da manhã, e chegarem aqui, regularmente, às 9 horas da noute, com descanso na Regoa e Villa Real. D'esta fórma é, realmente facil a jornada, e sera mesmo sobremodo aprazivel e encantadora se entre a Regoa e Villa Real houvesse menos poeira em certos dias de vento"⁴⁶. A outra alternativa seria seguir de comboio até Guimarães e daí prosseguir de diligência, via Arco de Baúlhe, até Vila Pouca de Aguiar, entrando aí na estrada para as Pedras Salgadas. De acrescentar que na Régua, os viajantes poderiam optar pelo

39 *O Commercio do Porto* (1884), "Vidago – Grande e pequeno hoteis e estabelecimento balnear", 8 de maio, pp. 3.

40 *O Commercio do Porto* (1885), "Grande Hotel – Estabelecimento balnear de Vidago", 10 de maio, pp. 3.

41 *O Commercio do Porto* (1886), "Aguas alcalino-gazosas-lithinaes de Vidago", 10 de maio, pp. 3.

42 *O Commercio do Porto* (1889), "Chronica Balnear – Vidago", 7 de junho, pp. 2.

43 *O Commercio do Porto* (1883), "Companhia das Pedras Salgadas", 13 de fevereiro, pp. 2.

44 *O Commercio do Porto* (1887), "Aguas das Pedras Salgadas", 2 de junho, pp. 4.

45 *O Commercio do Porto* (1889), "Braga – Bom Jesus - Gerez", 30 de abril, pp. 3.

46 *O Commercio do Porto* (1881), "Pedras Salgadas, 5 de junho", 10 de junho, pp. 1.

transporte coletivo fornecido pelas duas ligações diárias para Chaves, passando nas duas estâncias, ou alugar uma carruagem particular⁴⁷. Embora se considerasse que as estradas de acesso apresentavam boas condições, a necessidade de transporte ferroviário, ou até aéreo de forma pioneira, para assegurar melhor acessibilidade era já defendida em 1887: "Sou de opinião que a jornada se faz muito commodamente, mas concordo que, quando houver caminho de ferro e sobretudo quando se estabelecer uma carreira regular de balões, então há-de ser mais rapido e commodo o trajecto"⁴⁸. Não obstante essa opinião, a inauguração da linha do Corgo, que serviria estas duas estâncias, só aconteceria em 1907, até às Pedras Salgadas e 1910 até ao Vidago. Quer isto dizer que os fluxos proporcionados por estas formas de turismo contemporâneo não seriam suficientes para justificar o investimento numa linha de caminho de ferro, tanto pela quantidade insuficiente de passageiros para assegurar rentabilidade como pela sazonalidade das estâncias termais, que no máximo só assegurariam seis meses de tráfego.

Não obstante as semelhanças e a proximidade geográfica – cerca de 10 quilómetros - entre estas duas estâncias, o seu comportamento foi distinto. Vidago, enquanto estância mais antiga foi ultrapassada em afluência e notoriedade pelas Pedras Salgadas, que demonstraram particular habilidade para se divulgar no mercado através da forte publicidade impressa e de convites a médicos para irem experimentar as águas e com a visão de melhorar as suas condições, ao ponto de ter sido escolhida para uma temporada por parte da família real, em agosto de 1884⁴⁹. De tal modo cresceu, que uma notícia de 1880 dá conta de que as obras de ampliação dotaram o estabelecimento termal para o quadruplo da capacidade em termos de banhos. Continuamente, ao longo da década se verificam relatos de afluências superiores às dos anos imediatamente anteriores, atingindo o clímax em agosto de 1889 ao registar lotação esgotada⁵⁰. Demonstra isto que a qualidade de instalações e serviço associada a uma boa divulgação poderia diminuir os efeitos nefastos de más condições de acessibilidade a uma estância.

Relativamente aos frequentadores das Pedras Salgadas, em épocas termais que decorriam de 1 de maio a 31 de outubro, verifica-se que a maior parte provém da cidade do Porto, logo

47 *O Commercio do Porto* (1887), "Chronica Balnear – As estações de aguas mineraes em Portugal – Pedras Salgadas", 13 de outubro, pp. 2.

48 *Ibidem*.

49 *O Commercio do Porto* (1884), "Chronica Balnear – Pedras Salgadas", 12 de agosto, pp. 2.

50 *O Commercio do Porto* (1889), "Chronica Balnear – Pedras Salgadas", 2 de agosto, pp. 2.

seguida da cidade de Lisboa, encontrando-se ainda registos de aquistas do Minho, da província de Trás- e internacionais, sobretudo brasileiros e poucos espanhóis. Já o Vidago, com uma época termal menor, pois iniciava a 1 de junho e encerrava a 15 de outubro, tinha uma clientela predominantemente urbana, em que Lisboa se destaca em primeiro grau, seguindo-se Porto, Braga, Santarém e também uma porção de relevo de banhistas do Brasil.

Ainda sobre o panorama das estâncias termais que surgem referidas nas crónicas balneares, importa efetuar algumas reflexões sobre aquelas que assumiriam pouca expressão em termos de fluxos turísticos durante a década em análise:

- O caso das termas de Marco de Canaveses demonstra que os benefícios de uma acessibilidade cómoda e rápida proporcionada pelo comboio por si só não era garantia de desenvolvimento de um lugar turístico. As termas de marco de Canaveses localizadas junto à linha do Douro, a uma distância reduzida da cidade do Porto tinham uma procura muito baixa e em declínio devido às fracas condições para banhos proporcionadas por um estabelecimento diminuto e pela inexistência de hotéis, conforme é descrita em crónica de 1888⁵¹. Como tal, a concorrência melhor preparada mesmo que importando maiores tempos de viagem atrairia mais facilmente os mercados.
- As termas de Torres Vedras e Banhos da Amieira, descritas como modestas e de pouca procura apenas merecem a primeira crónica balnear no ano de 1889, ou seja, no ano seguinte à conclusão da linha férrea do Oeste, que assim através da Figueira da Foz ficava ligada ao norte do país. Ora atendendo a que *O Commercio do Porto* era uma publicação voltada para o público habitante na região norte do país e face à variedade e quantidade de termas nesta região, percebe-se o desinteresse de que os nortenhos poderiam ter em relação a estâncias tão distantes. No entanto, é logo na primeira época termal completa, visto que a linha do Oeste foi inaugurada na sua extensão total em julho de 1888, que estas duas termas merecem a publicação de crónicas balneares e, no caso de Torres Vedras, é pela primeira publicado um anúncio publicitário a um hotel⁵². Esta constatação demonstra que a acessibilidade introduzida pelo caminho de ferro teria a capacidade de proporcionar clientes de mercados

51 *O Commercio do Porto* (1888), "Chronica Balnear – Marco de Canaveses", 29 de julho, pp. 2.

52 *O Commercio do Porto* (1889), "Hotel Pimenta", 23 de junho, pp. 3.

emissores mais afastados das estâncias que, sem esse modo de transporte, optariam por estâncias mais próximas. A este nível é também sintomático referir que logo em 1889, era criado um comboio especial que efetuava durante a época termal, diariamente, a ligação entre a Figueira da Foz e Banhos de Amieira⁵³. Demonstra-se, assim, mais um exemplo da oportunidade que o transporte ferroviário antevia para beneficiar dos fluxos turísticos.

- Outra situação a notar refere-se às termas de Monção e Caldas de S. Jorge. Em termos de localização a primeira beneficiava do seu posicionamento junto à fronteira norte com Espanha, pelo que o mercado espanhol tinha grande expressão juntamente com os banhistas provenientes do Alto Minho. Quanto à segunda, estava relativamente próxima do principal mercado emissor que é o Porto. Em comum, distam cerca de 15 quilómetros de uma estação ferroviária, pelo que procuravam publicitar nos anúncios, pouco numerosos e frequentes, patentes no jornal, como um dos seus principais atributos, a acessibilidade à estação mais próxima mediante serviços de diligência, Valença no caso de Monção e Espinho no caso das Caldas de S. Jorge. Ambas as estâncias, conforme se viu no capítulo anterior, iriam ganhar dimensão enquanto destinos turísticos com peso relevante no início do século XX.
- Finalmente, o caso de S. Pedro do Sul, atualmente as termas com maior frequência no país, serve de ilustração às maiores dificuldades em captar fluxos por parte das termas mais afastadas dos principais centros urbanos. Uma crónica de 1888 defende que a acessibilidade por estrada é razoável e que as condições de alojamento são suficientes e que, sobretudo as águas são de boa qualidade, mas que apesar disso, de ano para ano diminui a afluência desta estância⁵⁴. Pensa-se que numa década em que a rede de caminho de ferro crescia e que a população estaria a habituar-se cada vez mais aos benefícios das viagens em comboio, seriam necessários motivos bastante apelativos e fortes para fazer o turista optar por estâncias com menores condições de acessibilidade em detrimento de outras mais próximas.

Particularizando agora os aspetos relativos às estâncias marítimas e fazendo um contraponto com as considerações das estâncias termais, verifica-se que as praias se localizam em centros

53 *Idem*, "Chronica Balnear – Banhos da Amieira", 17 de setembro, pp. 4.

54 *O Commercio do Porto* (1888), "Chronica Balnear – S. Pedro do Sul", 16 de agosto, pp. 2.

urbanos ou muito próximos deles, enquanto que as termas referidas estão afastadas dos centros populacionais principais. Essa situação leva a crer que as condições de acessibilidade, sobretudo a densidade da rede viária e a quantidade de serviços de transporte seja maior no acesso às praias do que no acesso às termas. Também pela maior proximidade aos mercados emissores de turismo interno é provável que se misturem com os viajantes que pernoitam nas estâncias, significativo número de excursionistas que vão a banhos também ou que simplesmente passeiam. Essa maior frequência de pessoas leva também a supor que a animação e as atividades realizadas nas praias são mais variadas do que nas termas. Na verdade, na generalidade das referências consultadas sobre as praias estes considerandos ocorrem e resultam também num outro fenómeno que é a transformação da paisagem das áreas balneares que progressivamente se tornam áreas de residência de veraneio ou, em alguns casos, residência principal.

Faz por isso sentido iniciar a análise das estâncias balneares referidas no *O Commercio do Porto* pelas que apresentam as mais intensas modificações paisagísticas e de vocação funcional. Nesta lógica, a Foz do Douro apresenta-se como o caso mais extremo do fenómeno de modificação de uma paisagem marítima natural mediante uma apreensão humana, inicialmente, com intenções higiénicas e de lazer. A Foz, na década de 80 do século XIX já é plenamente parte integrante da cidade do Porto. A acessibilidade assegurada pelas duas companhias de carril americano que operam a partir do Porto aproximaram a Foz, ao ponto de não ser somente uma estância balnear mas sim um local de habitação e vivência cada vez mais próximo da cidade invicta. A análise dos horários de Inverno das companhias de americanos demonstra isso mesmo. A *Companhia de Carris de Ferro do Porto* tinha uma frequência diária entre a atual Praça da Liberdade e a Foz de 20 em 20 minutos⁵⁵, a mesma frequência que a *Companhia Carril Americano do Porto á Foz e Mathosinhos* apresentava da Rua dos Ingleses (junto à Ribeira do Porto) até à Foz⁵⁶. Esta noção de que a Foz era mais do que uma estância pode também ser vista no facto de que a secção *Chronica Balnear* nunca incluir a Foz do Douro, sendo que as notícias sobre esta constam na própria secção noticiosa do Porto.

No entanto, apesar da tendente função residencial, a Foz mantinha nesta década uma forte

55 *O Commercio do Porto* (1880), "Companhia Carris de Ferro do Porto – Serviço da exploração", 3 de janeiro, pp. 3.

56 *Idem*, "Companhia Carril Americano do Porto á Foz e Mathosinhos", 10 de novembro, pp. 3.

componente de estação balnear, muito potenciada pela proximidade ao Porto, pelo que era a solução mais económica de deslocação a uma praia para os moradores da cidade invicta. Para além disso, a sua mutação para área residencial combinada com grande afluência veraneante garantia-lhe uma série de serviços e características completas. Como surge numa descrição em 1880, a Foz tem uma variedade de praias e todos os requisitos necessários para estadias, "...um abundante mercado diario; diversas fontes de excellente agua; estabelecimentos aceiados; casas de banhos quentes muito decentes; cafés, hoteis; posto medico, pharmacias, chalets, casas acastelladas, cottages, uma assembleia e, sobredourando tudo isto, a natureza prodiga dotou-a com pontos de vista admiraveis"⁵⁷. Portanto, não é de estranhar que a afluência de banhistas fosse elevada, para além da frequência de simples excursionistas que iam efetuar passeios de ida e volta no mesmo dia.

O carro americano era o transporte fundamental nesta década para a deslocação à Foz do Douro e não é difícil chegar a essa conclusão mediante um olhar sobre os horários das companhias de carril americano. O reforço de horários era mesmo concebido como um serviço sazonal, denominado de *serviço de banhos*, que se prolongava até finais de outubro⁵⁸ ou mesmo até novembro⁵⁹, conforme a companhia. A partida mais madrugadora do centro da cidade do Porto para a Foz era às 5h15⁶⁰ passando para as 4 horas da madrugada durante a época balnear. Quanto ao serviço, por parte da *Companhia de Carris de Ferro do Porto* passava pela inclusão da tração a vapor entre a Boavista e a Foz com cadência de 15 em 15 minutos, enquanto que a outra companhia aumentava a frequência para 10 em 10 minutos, partindo da Ribeira, nas primeiras horas da manhã. De notar que as duas companhias eram concorrentes pelo que o serviço de banhos de ambas se sobrepunha, fazendo com que as opções de mobilidade entre Porto e Foz fossem excelentes.

Os negócios à volta do turismo e excursionismo são evidentes nas páginas do *O Commercio do Porto*. Ao longo de toda a década é frequente encontrar anúncios publicitários de três estabelecimentos de banhos quentes na rua de S. Bartolomeu, de pelo menos três hotéis e ainda variados anúncios de aluguer de casas, em média anual de uma dezena de anúncios deste tipo. Encontram-se ainda alguns anúncios de venda de casas – 8 anúncios contabilizados

57 *O Commercio do Porto* (1880), "Cartas da Foz", 13 de outubro, pp. 2.

58 *O Commercio do Porto* (1887), "Companhia Carris de Ferro", 23 de outubro, pp. 1.

59 *O Commercio do Porto* (1880), "Companhia Carril Americano", 24 de novembro, pp. 2.

60 *Idem*, "Companhia Carris de Ferro do Porto Serviço de Exploração", 7 de novembro, pp. 3.

no ano de 1880 - o que contribui para a compreensão do fenómeno de que a Foz seria cada vez mais local de residências de habitação de veraneio e posteriormente de primeira habitação. As assembleias – reuniões de convívio entre os veraneantes, onde decorriam tertúlias, recitações de poesia, demonstrações musicais, entre outras – os clubes e os cafés mantinha-se abertos, em menor número naturalmente, durante o inverno, o que demonstra a dimensão da ocupação permanente da Foz.

Este lugar era também palco de eventos que contribuía para engrossar o número de excursionistas. As festividades a São Bartolomeu, em Agosto, e as corridas de velocípedes, organizadas pelo Club Velocipedista Portuense, que se iniciaram a partir de junho de 1880 são os eventos cabeça de cartaz que motivavam a adesão de grandes assistências, que eram correspondidas na sua necessidade de deslocação pelas duas companhias de americanos que operavam no Porto, mediante a organização de serviços especiais, consistindo no reforço das frequências das viagens nos dias de realização desses eventos.

Matosinhos e posteriormente Leça também parecem seguir o processo da Foz do Douro, ao tornarem-se progressivamente mais próximas do Porto em termos de acessibilidade, com a extensão das linhas de carro americano até estas localidades e juntando à funcionalidade de estâncias balneares cada vez mais a função residencial permanente. Estas duas estâncias acabam por ser extensões para norte da Foz por seguirem um modelo de desenvolvimento semelhante. De facto, pela leitura dos anúncios publicados no *O Commercio do Porto*, os anúncios de aluguer de casas para banhos mas também de venda de habitações tende a crescer ao longo da década, o que indicia essa predisposição para seguir o modelo da Foz.

Matosinhos, tal como a Foz também era local de realização de eventos. A este nível, claramente se destaca a romaria do Senhor de Matosinhos que justificava que as duas companhias de carros americanos que operavam a partir da cidade do Porto reforçassem muito significativamente os seus serviços durante estes festejos. A título exemplificativo, a Companhia de Carril Americano para além do aumento da frequência de ligações entre a ribeira do Porto e Matosinhos organizava um comboio de 30 carros americanos para o regresso após a noite do fogo de artifício⁶¹. Um outro relato é revelador, relativamente à procissão de passos em Matosinhos: "Tanto os carros americanos, como os «char-à-bancs» e outros veículos fizeram repetidas corridas para alli e sempre apinhados de gente. Além d'isso

61 *Idem*, "Companhia Carril Americano", 12 de maio, pp. 3.

a estrada marginal foi imensamente frequentada por muitas pessoas que a pé acudiram a assistir áquelle sabimento religioso"⁶². Merecem também referência os serões e espetáculos no *Club de Mathosinhos* e os eventos desportivos no hipódromo.

Percebe-se, também por estes eventos, a relevante importância que os transportes tinham em facultar opções de mobilidade. Não que a existência do carril americano fosse obrigatória para a fruição destes eventos mas, claramente, amplia o mercado de potenciais consumidores destas atividades por permitir deslocações mais rápidas e cómodas. No entanto, o carácter sazonal da época balnear era algo que importava na análise da viabilidade da ampliação da rede de americanos do Porto. Se por um lado se compreendia que o fenómeno de ir a banhos implicava necessidades de deslocação de um grande número de pessoas, por outro lado esse número poderia não ser suficiente para o investimento numa infraestrutura de caminho de ferro ligeiro como é a viação americana. Em 1881, num comunicado de um acionista da *Companhia Carris de Ferro do Porto*⁶³ sobre a problemática de uma hipotética linha para Leça percebe-se essa questão: "... como se sabe só acidentalmente concorrida em 3 ou 4 mezes, permanecendo de resto na quietação peculiar a todas as terras que não tendo vida propria, recebem por qualquer motivo em certa e determinada estação uma vida de empréstimo".

Se a Foz e as praias imediatamente a norte dependiam fortemente do transporte ferroviário ligeiro para a deslocação de veraneantes, outras também demonstravam capacidade de captar fluxos turísticos provenientes do transporte ferroviário pesado. São os casos da Póvoa de Varzim, Espinho e Figueira da Foz. Pela leitura das várias crónicas balneares sobre estas três praias percebe-se que os seus autores procuram, de forma mais ou menos direta, defender que a estância sobre a qual escrevem é a melhor e eventualmente mais movimentada do país. Não se possuem dados, sobretudo estatísticas, que permitam considerar que uma destas é superior em termos de afluência em relação às restantes, contudo, é inegável que este grupo de praias se destaca claramente de todas as outras referidas no *O Commercio do Porto*, e juntamente com a Foz constitui o conjunto das mais destacadas e frequentadas praias da década de 80 do século XIX. Partilham estas três praias alguns fatores em comum: têm a sua génese em povoações de pescadores; apresentam aos banhistas soluções semelhantes em termos de

62 *Idem*, "Procissão de Passos", 1 de março, pp. 2.

63 *O Commercio do Porto* (1881), "Companhia Carris de Ferro do Porto", 3 de março, pp. 2.

alojamento, tanto em hotéis como em casas para alugar, e de animação, possuindo assembleia, clubes, cafés, lojas e espaços onde se jogava clandestinamente; e possuíam estações ferroviárias.

A Póvoa de Varzim apresenta-se como uma das mais procuradas por pessoas do Minho e Trás-os-Montes, assumindo destaque os turistas provenientes de Braga, Guimarães, Vila Real, mas também do Porto e ainda alguns espanhóis. Não é por isso de estranhar relatos como um do ano de 1885⁶⁴ que descreve que durante a época balnear são intensas tanto as chegadas por comboio como por carros e diligências. Desde 1875 que a Póvoa de Varzim tem comboio desde o Porto e, no ano de 1881 viu ser inaugurada a linha que segue em direção ao interior minhoto, até Famalicão. Em outubro desse mesmo ano, regista-se uma afluência a esta praia na mesma ordem de grandeza do que no mês de setembro, que tradicionalmente era o mais movimentado⁶⁵. Não se pode deixar de relacionar este incremento na procura com a disponibilidade da nova linha férrea, que assim poderia substituir as diligências em várias das deslocações provenientes do interior minhoto.

Espinho demonstra claramente, na análise das duas crónicas uma forte ligação com o transporte ferroviário. Sendo a sua época balnear realizada de 1 de agosto até meados de outubro, são frequentes as referências ao comboio como modo de transporte preferencial para a deslocação a esta praia, ao ponto de azáfama na estação ser tão grande durante os dias de maior concentração de movimentos que obrigava ao reforço pontual de funcionários trazidos do Porto⁶⁶. Com boa parte da clientela proveniente das áreas urbanas de Porto e Lisboa, a opção pelo comboio é natural. Assim como também não deixa de ser natural que com a abertura em 1882 da linha da Beira Alta surjam relatos da chegada de espanhóis que entraram no país, por essa linha, pela fronteira de Vilar Formoso. Aliás, Espinho seria das praias portuguesas com maior capacidade de atração de turistas do país vizinho. Algumas estatísticas ajudam a sustentar esta afirmação: no ano de 1884, em três dias consecutivos chegam a Espinho 58 espanhóis de comboio⁶⁷ e no ano de 1885 contavam-se 400 espanhóis entre os banhistas que escolheram esta praia durante a época balnear daquele ano⁶⁸.

64 *O Commercio do Porto* (1885), "Chronica Balnear – Póvoa de Varzim", 2 de agosto, pp. 2.

65 *O Commercio do Porto* (1881), "Póvoa de Varzim, 11 de outubro", 13 de outubro, pp. 1.

66 *O Commercio do Porto* (1889), "Chronica Balnear – Espinho", 3 de outubro, pp. 2.

67 *O Commercio do Porto* (1884), "Chronica Balnear – Espinho", 7 de agosto, pp. 2.

68 *O Commercio do Porto* (1885), "Chronica Balnear – Espinho", 28 de julho, pp. 2.

A linha ferroviária da Beira Alta que contribuiu para o incremento de turistas em Espinho tinha também um efeito semelhante, ou até mesmo superior, na afluência da Figueira da Foz. Tendo sido inaugurada em 1882, unindo este lugar até à fronteira com Espanha, teve efeitos imediatos no próprio ano da inauguração, conforme se constata de uma notícia da época⁶⁹: "... os milhares de visitantes que, numerosos como nunca, vieram aqui veraneiar este anno. É innegavel que concorreu para isso a facilidade de communicações que a grande parte proporciona o troço da linha ferrea da Beira comprehendido entre Pampilhosa e esta cidade (para quem vem do norte ou sul do reino); e ainda aquella extensa linha que reduz a uma viagem de horas o trajecto que, ha um anno ainda, se fazia ás vezes em dous e tres dias, percorrendo em cavalgaduras, carros de bois e diligencias, o espaço que a locomotiva agora transpõe com a sua rapidez conhecida." Atendendo às proveniências da maioria dos turistas da Figueira da Foz percebe-se a utilidade da existência desta linha transversal ao território nacional e que, por sua vez, também entronca na principal linha longitudinal – a linha do Norte. Estes provinham sobretudo de Coimbra, da bacia do Mondego e Beira Alta, mas também das áreas urbanas de Lisboa, Porto e Braga e ainda de Espanha, sendo que no caso destes últimos a tendência era crescente⁷⁰. As várias crónicas e notícias apontam para um crescimento da afluência a esta estância todos os anos, por exemplo, em finais de agosto de 1889 contavam-se mais de 200 barracas instaladas na praia e num alargamento da época balnear. Tradicionalmente esta começaria em agosto, mas são cada vez mais frequentes os relatos de banhistas já em meados de junho. Setembro seria o mês de mais intensa procura, algo que se prolongaria durante outubro com a chegada de lavradores do Mondego que após as vindimas e as colheitas vinham passar temporadas de banhos de mar.

Nas proximidades de duas destas praias de maior afluência surgem outras duas estâncias que também beneficiam do serviço de comboios bem como apresentam algumas características em comum. Tratam-se da Granja e Vila do Conde, que para quem parte do Porto ficam imediatamente antes, respetivamente, de Espinho e Póvoa de Varzim. Ambas têm menor frequência que as respetivas praias vizinhas, mas pela sua proximidade ao Porto acrescentam ao movimento de banhistas que se alojam, banhistas que efetuam a ida e volta no mesmo dia e ainda meros excursionistas que procuram estas praias por passeio.

69 *O Commercio do Porto* (1882), "Figueira da Foz, 1 de novembro", 5 de novembro, pp. 1.

70 *O Commercio do Porto* (1884), "Chronica Balnear – Figueira da Foz", 28 de agosto, pp. 2.

A Granja, assume um carácter especial em termos de posicionamento no mercado, que conforme se verificou no capítulo anterior advém da sua génese. Por isso é praia sobretudo procurada pelas mais altas elites de Lisboa e Porto, pelo que o comboio se assume como a principal solução de mobilidade⁷¹.

Quanto a Vila do Conde, surge com maior frequência nas notícias e crónicas balneares a partir de 1887, assumindo-se como uma estância alternativa à Póvoa de Varzim, mais tranquila e com a particularidade extra de possuir tanto praia fluvial como marítima. A proveniência dos banhistas demonstra essa mesma competitividade com a estância mais a norte, surgindo Braga, Arcos de Valdevez, Barcelos, Guimarães, Cabeceiras de Basto, Porto, Coimbra e Lisboa como os locais de origem de turistas alojados em Vila do Conde. Destes locais, percebe-se que a maioria poderia ser acedido via ferroviária.

Mais a norte, em plena linha do Minho surge a praia de Âncora que se assume como estância bem infraestruturada com clube, teatro e assembleia, registando uma afluência elevada ao ponto de ser considerada a principal estância do Alto Minho⁷². Para além de atrair banhistas das principais localidades dessa região, são também destacados os turistas como mais numerosos os provenientes de Braga e Lisboa, logo seguidos dos do Porto, Guimarães e Espanha. A linha do Minho proveria, teoricamente, acesso aos banhistas desta proveniência. Moledo, que é praia praticamente contígua a Âncora também é referenciada brevemente mas longe do peso daquela.

Finalmente, também surgem notícias de outras estâncias pouco frequentadas e que em termos de acesso se diferenciam por não possuírem estações de comboio. São alvo sobretudo de procura regional, que usaria as vias rodoviárias para aceder a essas praias. Referem-se os casos de Lavadores, a praia marítima mais a norte do concelho de Vila Nova de Gaia, que não têm qualquer crónica balnear mas regista alguns anúncios de aluguer de casas para temporadas; Apúlia, referida como estância procurada sobretudo a partir de Braga, Barcelos e Porto; e Furadouro, próxima de Ovar, é referida em 1889 pela inauguração do seu primeiro hotel e pela ponderação que a câmara municipal estaria a efetuar em executar uma linha de carros americanos unindo essa praia à estação ferroviária de Ovar, para que se potenciasse o

71 A título de exemplo, o Presidente do Conselho de Ministros e o Ministro dos Negócios Estrangeiros elegiam em 1880 a Granja para uma temporada de férias em setembro [*O Commercio do Porto* (1880), "Correio da Noute", 9 de setembro, pp. 2.]

72 *O Commercio do Porto* (1887), "Chronica Balnear – Praia de Ancora", 14 de setembro, pp. 2.

seu crescimento⁷³. A leitura destas três praias sem acesso ferroviário ajuda a corroborar o facto de que as estâncias marítimas, nesta década, eram bastante dependentes do caminho de ferro para atingirem uma maior abrangência geográfica nos fluxos que captam e, no geral, maior afluência e notoriedade.

Na questão das estâncias, termais ou marítimas, é relevante ainda efetuar uma abordagem sobre as vias de comunicação entre si. As épocas termais iniciavam-se primeiro, sendo vulgar a abertura da maior parte delas em maio. Agosto seria o mês em que a maior parte das infraestruturas de alojamento e animação abriam portas nas praias, pelo que a partir deste mês haveria uma gradual diminuição da procura das termas em ganho das praias, tendência que se acentuaria no mês de setembro. A combinação dos benefícios das águas termais com os ares e banhos marítimos era aceite e praticada por diversos turistas, que assim teriam necessidades de deslocação entre estâncias termais e estâncias marítimas. Tais movimentos estão documentados e é relevante apresentar alguns exemplos, onde se percebe que o comboio correspondia de forma eficaz a essas necessidades de deslocação:

- Uma família que em agosto de 1884 veraneava na Granja vai passar uma temporada às Caldas de Vizela, regressando posteriormente, para usufruir dos últimos dias da época balnear⁷⁴;
- Um conselheiro de Lisboa vindo de uma temporada nas Caldas do Gerês fica alguns dias na Granja antes de viajar para a capital⁷⁵;
- O marquês da Graciosa habitualmente ia a banhos no Luso, finda a temporada de cura, viajava de comboio até à praia de Espinho⁷⁶.

Embora não se tratassem de estâncias as idas para quintas e casas de campo, implicam também deslocações motivadas por questões de repouso e lazer e assumiam expressão tal como se constatou no capítulo anterior. Considerando uma seriação dos anúncios publicitários encontrados no *O Commercio do Porto* encontram-se algumas quintas, sobretudo, para venda mas também arrendamento, destinadas a residência secundária. No ano de 1880, contabilizaram-se 33 anúncios, sendo que os locais mais referidos se encontram na periferia

73 *O Commercio do Porto* (1889), "Chronica Balnear – Furadouro", 6 de setembro, pp. 2.

74 *O Commercio do Porto* (1884), "Chronica Balnear – Granja", 6 de agosto, pp. 2.

75 *Idem*, "Chronica Balnear – Granja", 21 de agosto, pp. 2.

76 *Idem*, "Chronica Balnear – Luso", 17 de agosto, pp. 2.

próxima da cidade do Porto, com destaque de Paranhos, Ramalde e Campanhã. Também se destacam os anúncios de quintas na periferia de Vila Nova de Gaia. Algumas delas estão junto a estradas e poucas junto a estações de comboios, pelo que não se podem extrair ilações se seria um fator preferencial de escolha a sua proximidade a vias férreas, não obstante a proximidade ao Porto indiciar que seria um critério preferencial a rápida acessibilidade à cidade.

Finalmente, no que concerne a esta extensa análise de referências a lugares de turismo, consideram-se algumas cidades que, eventualmente pelas suas características arquitetónicas e históricas, atividades comerciais e eventos culturais e recreativos seriam capazes de atrair fluxos que seriam considerados turísticos. A análise à secção de publicitária do *O Commercio do Porto* permite encontrar sobretudo anúncios de hotéis de Lisboa, Coimbra e Viana do Castelo, o que indicia que o Porto e a generalidade da região Norte teriam interesse de deslocação para essas cidades, movimentos esses que, certamente seriam supridos da forma mais eficaz pelo transporte ferroviário, que longitudinalmente unia estes lugares. Contudo, pela frequência elevada de anúncios e pelas notícias lidas, percebe-se que Braga seria a principal cidade de passeio de cidadãos do Porto, à parte das cidades com praia. Tal hipótese poderá encontrar suporte na existência de um comboio extraordinário efetuado sempre aos domingos na primavera e verão, partindo de manhã às 7h20 do Porto e regressando ao fim do dia às 21h30⁷⁷. No entanto, particularizando o destino turístico bracarense, a grande preferência situava-se no monte do Bom Jesus, na periferia oriental da cidade, na freguesia de Tenões.

Este lugar, viria a assumir-se decisivamente, na década de 80 do século XIX, como lugar de turismo de relevo. Já em 1880, as hospedarias localizadas no Bom Jesus do Monte eram noticiadas como estando repletas no verão e que a acessibilidade era facilitada pelo carril americano⁷⁸. Nesse mesmo ano abre o Grande Hotel, remodelado, que cedo se destaca pela organização de festas e *soirées* que contam com a participação da sociedade bracarense⁷⁹. Em 1882, o Bom Jesus recebe um grande incremento em termos de mobilidade com a inauguração do elevador movido a contrapesos de água. A empresa detentora do Grande Hotel (renomeado de Grande Hotel do Elevador) e do Hotel Hygienico demonstrava grande

77 *O Commercio do Porto* (1880), "Caminho de Ferro do Minho", 6 de maio, pp. 2.

78 *Idem*, "Braga, 29 de Abril", 1 de maio, pp. 1.

79 *O Commercio do Porto* (1881), "Braga, 13 de Setembro", 16 de setembro pp. 1.

dinamismo e acrescentava também serviços de banhos com águas vindas diretamente das Caldas do Gerês. Não se podendo afirmar que seria uma iniciativa inédita no país, mas certamente terá sido das mais pioneiras, merece destaque o empreendedorismo desta empresa, publicitado em 1888, que consiste na organização de um verdadeiro pacote turístico moderno, ou excursionista se se preferir. Com anúncios de grande destaque⁸⁰ (de duas colunas e um terço da altura de página) no *O Commercio do Porto*, publicita-se um “serviço de recreio”, de maio a outubro, que consistia em viagem de comboio partindo do Porto, de manhã, durando o percurso 1 hora e 42 minutos. Na chegada a Braga, seguia-se viagem de americano até ao pórtico do Bom Jesus e posterior subida de elevador. No hotel, tinha, o excursionista, direito a almoço e jantar, findo o qual regressava pelo mesmo percurso e modos de transporte até à estação de Braga para retorno ao Porto no comboio noturno. Este serviço integrado era vendido como um pacote turístico pelo preço completo de 2\$520 a 2\$870 réis, consoante a classe no comboio e de facto representa um esforço admirável de conciliar lazer com modos de transporte.

3.3.3. Excursões e eventos

A década de 80 do século XIX é percecionada como um período em que a ida a eventos, a visitação de determinados locais ou a realização de simples passeios assume uma grande relevância, conforme indica a fonte estudada. As excursões eram promovidas em notícias, anúncios religiosos (em ambos é dado o destaque ao comboio com viagens especiais e preços reduzidos) e anúncios das próprias companhias de caminho de ferro.

As deslocações a pé continuam a dar resposta à necessidade de deslocação com estas motivações, seja como única forma de deslocação ou combinada com o transporte via terrestre movido por gado muar e equino. As diligências e carruagens proporcionam formas mais rápidas e de maior alcance destas deslocações e pela sua flexibilidade ocupam também um lugar de destaque. Inclusive, até o transporte aquático serve estes propósitos⁸¹. Contudo, o caminho de ferro vai responder de forma positiva a estas necessidades de deslocação, resposta que se torna mais intensa e evidente consoante a rede ferroviária vai crescendo ao longo da

80 *O Commercio do Porto* (1888), “Bom Jesus do Monte Braga”, 2 de junho pp. 4.

81 Como é o exemplo da Festa de S. Salvador, no Areinho em Vila Nova de Gaia, onde dois vapores em regime de circulação contínua entre os Guindais e o Areinho, facultavam o atravessamento do rio Douro a grande número de pessoas [*O Commercio do Porto* (1880), “Arraial”, 12 de abril, pp. 2.].

década. Para uma correta interpretação destes aspetos importa considerar que as excursões seriam sazonais e regulares ou episódicas consoante o calendários dos eventos.

Portugal possui um extenso conjunto de festividades de cariz, sobretudo, religioso que ocorrem em grande parte do território. Para se ter uma ideia aproximada da dimensão deste fenómeno basta uma consulta a um almanaque português – O Borda d' Água (2012), onde se elenca um conjunto de festas, feiras e romarias, que em território continental totaliza, no ano de 2012, 662 manifestações e sabe-se por empirismo, que esta listagem não é extensiva e total. Consoante as suas características, localização e tradição histórica estas manifestações são capazes de maiores ou menores graus de atração de visitantes. O *Commercio do Porto* é detentor de numerosas referências sobre festividades, sejam sobre a forma de pequenas notícias que dão a informação sobre a data e local, anúncios das entidades religiosas que as organizam ou de notícias descritivas sobre a forma como as mesmas decorreram. Grande parte destas festividades, ou pelo menos o seu ponto alto e mais atrativo, só dura um dia ou no máximo dois. Esta característica por si só limita a área de onde os potenciais visitantes se podem deslocar, para em tempo útil conseguirem executar a viagem e usufruírem das festividades. Como se referiu no sub-capítulo 1.1. a falta de rendimentos para efetuar deslocações e de tempo face à falta de férias ou folgas para grande parte da população tornava impossíveis para muitos o usufruto de lazer ou então limitado no espaço, ou seja o mesmo teria de realizar-se o mais próximo possível do espaço de residência. A introdução em Portugal do transporte ferroviário na década de 50 do século XIX, que se afirmava como o mais rápido da época, caso fosse usado para este tipo de deslocações teria grandes efeitos. E de facto isso ocorreu. Na década de 80 são evidentes e numerosas as festividades que podiam ser acedidas diretamente por comboio. No anexo D apresenta-se a listagem de festas anuais que possuem referências e incentivos ao uso do comboio como modo de transporte, sejam através de notícias a informar o evento e a disponibilidade de comboios para tal ou seja mesmo através de anúncios das próprias companhias de caminho de ferro que promoviam ativamente a existência de comboios para essas deslocações. Considerando essa listagem, selecionaram-se as festividades que podiam ser acedidas por excursões de ida e volta no mesmo dia com origem na cidade do Porto. Verifica-se, no quadro n.º 5, que a linha do Douro era o principal destino dessas excursões, com 12 ocorrências, seguindo-se a linha de Guimarães, com 8 a do Minho com 7, o que se percebe pelo grande número de festividades

religiosas que o Minho apresenta.

Quadro n.º 5 – Excursões de comboio a festividades, de ida e volta no mesmo dia, com origem no Porto e divididas de acordo com as linhas férreas de destino, na década de 80 do século XIX

Linha do Douro	12
Linha de Guimarães	8
Linha do Minho	7
Linha da Póvoa de Varzim	6
Linha do Norte	4
Ramal de Braga	3
Ramal de Matosinhos	2

Fonte: *O Commercio do Porto* / Elaboração própria

Considerando este mesmo conjunto de excursões, regista-se que a distância média por percurso com partida do Porto, só de ida, é de 45 quilómetros⁸². Esta distância, caso tivesse de ser efetuada sem recurso ao comboio, portanto por via rodoviária, invalidaria a possibilidade de ser cumprida com ida e volta no mesmo dia, o que afastaria parte das pessoas, que não teriam tempo suficiente para efetuar a viagem ou disponibilidade económica para dormirem no destino ou num local do percurso.

Face à natureza destas manifestações, capazes de atrair grandes volumes de pessoas, percebe-se que as companhias ferroviárias efetuam um esforço de aproveitar as necessidades de deslocação para captar clientes. Face a muitos destes eventos adotavam uma estratégia com três diretrizes, usadas em conjunto ou isoladamente:

- adaptação pontual de horários regulares, antecipando ou atrasando algumas partidas de forma a que se articulem com os horários das festividades;
- criação de comboios extraordinários, registando-se a flexibilidade para acrescentar mais comboios caso fosse necessário face à procura que se registasse durante os eventos, bem como a transformação de comboios de mercadorias em comboios mistos;
- redução das tarifas praticadas para garantir a maior ocupação por carruagem.

Compreende-se o papel importante do comboio para este tipo de deslocações embora não se

82 Distâncias entre estações calculadas usando a base cartográfica disponível no sítio de Internet <http://maps.google.pt>.

defende que este seria imprescindível para a realização e elevada afluência a este tipo de festividades. A existência deste tipo de manifestações, em especial as festividades de cariz religioso, é de elevada ancestralidade e como tal sempre foram mobilizadoras de participantes mesmo quando as formas de transporte seriam mais rudimentares. Contudo é evidente que a introdução da acessibilidade por comboio vem contribuir para aumentar a afluência a estas festividades. Exemplos dos efeitos de ampliação de visitantes nos locais das festividades surgem nas publicações do *O Commercio do Porto*. Um deles, diz respeito à Romaria da N.^a Sr.^a da Livração, perto do Marco de Canaveses, onde o autor de um anúncio de divulgação da romaria afirmava que por ser este o primeiro ano em que existia a linha de caminho de ferro junto ao local da festividade "...é de esperar que com esta commodidade concorra maior numero de devotos á milagrosa imagem de Nossa Senhora da Livração..."⁸³. Esta hipótese seria confirmada pelo jornalista que após a realização da romaria confirma que "...vieram bastantes pessoas d'essa cidade, porque, além do seu objecto ser de grande devoção popular, téem os romeiros a facilidade do caminho de ferro, que passa a distancia de pouco mais de um kilometro"⁸⁴. Daqui depreende-se que o efeito comboio não se resumiu somente a aumentar o volume de visitantes mas também a abrangência geográfica de atração que um acontecimento desta natureza pode atingir. Tratando-se este evento de uma realização única de um dia, o tempo de viagem por via de estrada seria demasiado demorado para permitir uma viagem de ida e volta no mesmo dia, para quem partiria da cidade do Porto, pelo que ao raio de atração de visitantes seria menor sem a existência do comboio. Outros exemplos a este nível encontram-se na romaria a S. Bento das Peras, em Rio Tinto, onde se noticia que circulavam os comboios cheios entre Campanhã e Rio Tinto ao mesmo tempo que a estrada tinha um intenso movimento de veículos e romeiros a pé⁸⁵ ou em Guimarães, onde "...a grande romaria e festividade a S. Torquato, que deu um avultado rendimento ao caminho de ferro de Guimarães, transportando successivos comboyos repletos de romeiros"⁸⁶.

Pela facilidade que o comboio trazia nestas deslocações admite-se que este também tivesse um efeito de seleção e influência do público quanto às excursões e eventos a participar, pelo que as festividades junto a estações de caminho de ferro poderiam ser mais competitivas do que outras que se realizassem nas mesmas datas mas em locais sem acessibilidade ferroviária.

83 *O Commercio do Porto* (1880), "Romaria de Nossa Senhora da Livração", 28 de abril, pp. 3.

84 *Idem*, "Marco de Canavezes, 25 de Maio", 29 de maio, pp. 1.

85 *Idem*, "S. Bento das Peras", 13 de julho, pp. 2.

86 *O Commercio do Porto* (1889), "Santo Thyrso, 8 de Julho", 10 de julho, pp. 4.

Outra referência neste aspeto do excursionismo impulsionado pelo comboio diz respeito a uma certa segmentação socioeconómica que se depreende da leitura das referências encontradas. Algumas das excursões apenas eram efetuadas em comboios com carruagens de 2.^a e 3.^a classe, enquanto que outras apenas disponibilizavam carruagens de 1.^a e 2.^a classe, o que leva a crer que algumas manifestações eram mais apelativas para determinados estratos sociais e que as companhias de caminho de ferro procuram adaptar os seus serviços a essas circunstâncias.

Finalmente, e efetuando o foco na questão das excursões pontuais em território nacional, verifica-se a ocorrência de acontecimentos episódicos que são motivadores de deslocações de relevante número de pessoas. No anexo E apresenta-se um levantamento dos principais eventos que na década de 80 do século XIX tiveram associados serviços de comboios extraordinários e/ou tarifas reduzidas, pois verificavam-se nos principais centros urbanos do país, que por esta altura já faziam parte da rede ferroviária.

3.3.4. Porto como emissor e destino

Como se torna claro, pela leitura dos fluxos emissores para os diversos lugares de turismo, o Porto é a principal origem. No entanto, a cidade pela sua dimensão e vivência assume simultaneamente um papel de destino turístico. Para além de ser um centro económico e comercial que motivaria viagens de negócios, a cidade do Porto oferecia um conjunto de eventos e atividades de lazer, sejam de cariz cultural ou recreativo, significativo e que seriam capazes de atrair os residentes da cidade mas também turistas. Estas afluências teriam necessidades de deslocação, tanto no acesso à cidade como na circulação pela própria urbe. É por isso relevante tecer algumas considerações sobre as relações entre práticas de lazer na cidade e os próprios sistema de transporte.

Na década de 80 do século XIX a cidade era servida por duas estações ferroviárias – Campanhã e Boavista – que embora um pouco afastadas do centro histórico, permitiam a confluência com as linhas e ramais que seguiam para o Minho, Douro e sul. De forma a aproximar as estações do centro económico da cidade, a *Companhia Carris de Ferro do Porto*, disponibilizava ligações entre o centro do Porto e as duas estações e até mesmo uma carreira de americano entre as duas estações, pelo que as preocupações de intermodalidade

eram já uma realidade. Esta afirmação compreende-se ainda melhor se for tido em conta o serviço combinado que esta companhia de carril americano estabeleceu com a companhia de caminho de ferro exploradora da ligação à Póvoa de Varzim, onde se acertava que os americanos da Praça Carlos Alberto partiriam para a Boavista 30 minutos antes do horário de partida dos comboios e saíam da estação da Boavista aquando das chegadas dos comboios provenientes da Póvoa de Varzim ou Famalicão⁸⁷.

Essa intermodalidade seria muito útil para o acesso aos eventos realizados no Porto. Reconhecidamente, o Carnaval, a Semana Santa e o S. João são eventos documentados como de atração de multidões às quais se pode relacionar os serviços de comboios extraordinários, criados para proporcionar acesso de maior número de pessoas a estas manifestações. Um exemplo encontra-se na Procissão de Cinzas onde "...com o fim de presenciar esta imponente solenidade, veio de fóra muita gente, principalmente das localidades confinantes com as linhas ferreas do Minho, Douro e Póvoa"⁸⁸.

Relativamente ao que se denominaria atualmente de cartaz cultural, o Porto apresentava um número de espetáculos relevante. A título exemplificativo considera-se uma notícia que efetua o balanço de 655 espetáculos realizados no Porto no ano de 1887⁸⁹. Estes são sobretudo peças teatrais, óperas, concertos e declamações de poesia. Por este balanço se compreende que na análise de toda a década⁹⁰ são raros os dias em que não exista pelo menos um espetáculo nos espaços que a cidade oferecia. Em termos mais recreativos, a cidade conhecia ainda alguns salões para bailes, bem como os cafés onde se efetuavam tertúlias. Sobre os teatros, destacam-se o S. João, Baquet, Príncipe Real, Trindade, Infante D. Afonso, e Chalet, todos eles localizados no centro da cidade. Pressupõe-se que as afluências aos teatros do Porto fosse significativa, ao ponto de os carros americanos efetuarem um serviço especial, denominado de serviço de teatros, que após os espetáculos noturnos mudavam os seus locais de partida para as áreas mais próximas dos respetivos teatros⁹¹. Incontornável é também a referência ao Palácio de Cristal. Pelo volume elevado de referências encontradas, o Palácio de Cristal era

87 *O Commercio do Porto* (1881), "Novo horario", 8 de junho, pp. 2.

88 *O Commercio do Porto* (1880), "Procissão de Cinza", 12 de fevereiro, pp. 1.

89 *O Commercio do Porto* (1889), "Os theatros do Porto em 1887", 14 de janeiro, pp. 2.

90 Com interregno na agenda de espetáculos ocorrido no ano de 1888 que após o incêndio no teatro Baquet registou alguns meses de teatros fechados por questões de segurança.

91 Como se exemplifica com a mudança do local de partida da atual Praça da Liberdade para a Praça da Batalha da carreira de americano com destino a Matosinhos, sempre que havia espetáculos noturnos nos teatros de S. João e D. Afonso, situados nesta última praça [*O Commercio do Porto* (1880), "Companhia Carris de Ferro do Porto", 16 de janeiro, pp. 2.].

um verdadeiro centro de animação à época. Disponibilizando vários espaços cobertos e ao ar livre para eventos, possuía uma agenda cultural intensa onde se encontram exposições de flores e agrícolas, peças de teatro, concertos musicais, espetáculos de variedades, bailes, conferências, sessões de patinagem, entre outros. As necessidades de deslocação para este espaço eram correspondidas pelos serviços de carros americanos que conforme as necessidades do evento reforçavam as carreiras que serviam o Palácio⁹².

O setor hoteleiro da cidade, mediante alguns anúncios regulares no *O Commercio do Porto* também contribui para se compreender a importância do triângulo turismo – animação – transportes. São vários os anúncios de hotéis que destacam nos seus pontos fortes a localização na baixa da cidade, a distância aos espaços de espetáculos e a proximidade às linhas de carril americano⁹³. Alguns hotéis, com o intuito de proporcionar um serviço mais individualizado e adaptado para a chegada e partida de viajantes com bagagens, disponibiliza serviços de vai-e-vem entre o hotel e a estação de caminho de ferro, mediante carruagem, substituindo-se assim ao transporte coletivo proporcionado pelos americanos⁹⁴.

3.3.5. Política e estratégia de transportes

As alusões a questões de transportes são uma constante nos vários números do *O Commercio do Porto* ao longo de toda a década. Sejam através de anúncios de horários, notícias sobre eventos e respetivos modos de transporte para chegar a esses locais, artigos de opinião sobre necessidades de melhorias de mobilidade ou discussões políticas, raro é encontrar uma edição deste periódico sem referências à temática dos transportes. Considera-se, por tal quantidade de referências, que as questões dos transportes eram bastante atuais na sociedade da época. Torna-se claro, pelas leituras efetuadas, que as grandes questões sobre os transportes dessa década são basicamente três:

- Desenvolvimento da rede ferroviária;

92 Um exemplo pode ser encontrado num anúncio sobre uma conferência realizada em 1880 para a qual foi criado um serviço especial noturno de ligação à baixa e à Foz [*O Commercio do Porto* (1880), "Companhia Carris de Ferro do Porto", 28 de outubro, pp. 3].

93 São os casos dos anúncios do Hotel Alliança [*O Commercio do Porto* (1880), "Hotel Alliança", 4 de março, pp. 3.] e do Hotel Portuense [*O Commercio do Porto* (1881), "Hotel Portuense", 16 de fevereiro, pp. 3].

94 São os casos dos anúncios do Grande Hotel do Porto [*O Commercio do Porto* (1880), "Grande Hotel do Porto", 8 de abril, pp. 3.] e do Grande Hotel de Pariz [*O Commercio do Porto* (1880), "Grande Hotel de Pariz", 2 de maio, pp. 3].

- Melhoramento e ampliação da rede de estradas;
- Acessibilidade portuária.

Ao nível da evolução das redes ferroviárias, através da secção *Correio da Noute* podem ser lidos resumos das discussões nas câmaras parlamentares e também notícias de intenções de caminhos de ferro e, invariavelmente, se percebe que os argumentos invocados para a eventual construção de novas linhas baseiam-se no desenvolvimento económico que pode ser conseguido mediante o transporte de mercadorias. Outro argumento basilar nas argumentações passa pela criação de ligações com Espanha, sendo que o prolongamento da linha do Douro dominou boa parte das páginas deste periódico durante vários anos. Contudo, não se conseguem encontrar elementos que comprovem que o tráfego de passageiros com motivações turísticas era considerado como mais um argumento para justificar o investimento numa linha ferroviária. De facto, percebe-se que tal não seja referido porque estes fluxos não seriam suficientes em quantidade e regularidade ao longo do ano para gerar um rendimento assinalável. O exemplo da linha do Porto à Póvoa de Varzim e a Famalicão apoia esta convicção. Em 1884 verificam-se várias notícias e comunicados que discutem a existência de problemas financeiros na companhia que explorava essa linha, apesar dos seus indicadores demonstrarem que anualmente o tráfego de passageiros crescia e é, inclusive, uma linha essencial para o volume elevado de veraneantes para as praias da Póvoa de Varzim e Vila do Conde, ligando ao Porto e interior minhoto. Portanto, não obstante e relevância crescente das deslocações de lazer, estas ainda não teriam o peso suficiente para serem consideradas como argumento valioso nas decisões de construir linhas e escolher traçados.

Quanto à questão das estradas estava também ligada aos assuntos da rede ferroviária, pois surgem variados anúncios de concursos públicos para a construção de vias rodoviárias que deveriam ligar estações de comboio às povoações mais próximas, sendo que a falta de rapidez a concretizar este tipo de projetos após a construção de novas linhas férreas era bastante criticada. Relativamente à situação dos portos, durante toda a década é discutida a questão da construção de um novo porto em Leixões, mas não se verifica nas argumentações referências de interesse sobre o tráfego de passageiros.

Se dúvidas fundadas podem ser colocadas quanto ao peso das deslocações com motivações turísticas nas decisões de construção de caminho de ferro, poucas existirão quanto à

importância que as companhias de caminho de ferro davam a esta temática. Como se exemplificou em diversas passagens, o comboio corresponde às necessidades de deslocação para diversos lugares onde se efetuavam práticas turísticas. Portanto, o turismo tinha um lugar importante na estratégia comercial do transporte ferroviário e eram várias as ações tomadas nesse sentido. Em primeiro lugar regista-se o trabalho das diferentes companhias ferroviárias em coordenarem horários para as correspondências nos nós ferroviários, sobretudo no Porto, Trofa, Nine e Famalicão. Depois, os horários eram reforçados em épocas em que os fluxos de passageiros eram maiores, como seriam os casos de algumas excursões ou para alguns destinos, conforme se verificou na análise das Caldas de Vizela. Outro aspeto da intervenção das companhias ferroviárias no sentido de melhorar a acessibilidade turística passa pela política de preços. Verifica-se uma aplicação genérica de tarifas mais reduzidas – cerca de 20 a 25% durante o período de verão, geralmente a partir do mês de maio ou junho, sendo uma prática que se deteta nas companhias que exploram as linhas da Póvoa de Varzim, Guimarães, Minho e Douro. Também se verificam preços promocionais durante a Semana Santa e os Santos Populares. Outros descontos tarifários eram aplicados nos chamados *Bilhetes de Banhos*, que consistiam em bilhetes com validade de 60 dias, que permitiam ao turista viajar para estâncias termais e marítimas e regressar dentro do prazo de validade a um preço promocional e com um só bilhete, visto que as várias companhias ferroviárias associavam-se como se fossem uma só empresa exploradora. Dentro desta política de associação de companhias e tarifas com desconto, surgem as *Viagens Circulatorias*, que são descritas num anúncio como “...viagens circulatorias, para as pessoas que o desejarem poderem visitar, por um preço modico, as localidades mais notaveis por seus monumentos historicos e situação pittoresca”⁹⁵. Num prazo de validade de 30 dias, o turista dispunha de um bilhete que lhe permitia viajar por um conjunto de linhas férreas, nos destinos selecionados pelas companhias. Um exemplo, do ano de 1881, diz respeito a um bilhete global que permitia usar toda a linha do norte, toda a linha do Minho e o ramal de Braga, por um custo de 14\$540 réis em 1.^a classe ou 11\$340 réis em 2.^a classe.

Os outros modos de transporte procuravam adaptar-se ao domínio crescente do comboio e complementá-lo no encaminhamento de turistas. No Porto, esta situação era bem visível nos americanos que se coordenavam com os horários dos comboio e nos serviços de diligências.

95 *O Commercio do Porto* (1881), “Viagens circulatorias”, 11 de agosto, pp. 1.

Um caso paradigmático é o da *Nova Companhia Viação Portuense*, que realizava ligações com diligências entre o Porto e localidades de Trás-os-Montes. Com a construção da linha férrea do Douro, que encurtava a distância entre o Porto e aquela província, optou por oferecer os seus serviços de diligências a partir da estação ferroviária da Régua e com destino a Vila Real, Chaves, Bragança e Celorico da Beira. Contudo, o serviço iniciava-se no Porto, com o transporte dos passageiros da estação central da companhia, na Rua de S. Lázaro no centro da cidade, até à estação de Campanhã⁹⁶. Mais tarde com o crescimento da linha do Douro para além da Régua, a *Nova Companhia de Viação Portuense* aproveitou para encurtar o percurso por estrada mudando o local de partida da diligência que fazia a carreira de Bragança, da Régua para o Pinhão⁹⁷.

96 *O Commercio do Porto* (1880), "Nova Companhia Viação Portuense – Carreira de malas-postas e diligencias nas provincias de Traz-os-Montes e Beira Alta", 1 de abril, pp. 3.

97 *O Commercio do Porto* (1881), "Nova Companhia Viação Portuense – Mudança de itinerario", 22 de maio, pp. 3.

Conclusões

Os domínios dos transportes e das práticas turísticas convivem e influenciam-se mutuamente em múltiplos aspetos. Efeitos dessas interações são evidentes nos territórios. O crescimento de determinados lugares e a forma como estes se desenvolveram dá origem a um grande campo de investigação. A proposta deste trabalho passa por avaliar os fatores e resultados dessa interação num período primário onde se pode afirmar que nasceu o turismo contemporâneo, com a análise a incidir o seu foco no território português. O percurso desenvolvido ao longo deste texto permite agora extrair conclusões relevantes e que importam ser firmadas. Assim sendo, estruturam-se em dois blocos principais e complementares. Em primeiro lugar, considerando a análise da realidade portuguesa com base na investigação efetuada sobre o periódico *O Commercio do Porto* é possível traçar um cenário da rede de transportes ao dispor dos turistas da década de 80 do século XIX. Em segundo lugar, partindo dessa investigação realizada, efetuam-se pontes para as questões teóricas levantadas nos capítulos I e II, o que vai facultar a obtenção de respostas às questões que serviram de motivação e justificação do interesse deste estudo.

Considerações finais sobre a investigação da mobilidade turística na década de 80 do século XIX

Pelas informações extraídas e pelas considerações realizadas ao longo de todo o capítulo III, constata-se que o sistema de transportes da década de 80 do século XIX mostrava capacidade significativa de corresponder às necessidades de deslocação dos turistas da época. Torna-se evidente que o comboio é a base desse sistema, pois por si só ou em associação com outros modos de transporte providenciava mobilidade para grande parte dos atrativos turísticos procurados, ou seja, as estâncias termais e marítimas. E ainda, face aos tempos de percurso e ações de promoção das companhias de caminho de ferro, garantia uma base relevante de incentivo ao excursionismo.

Como Page (2008 : 69) resume, importa, sob o ponto de vista de uma análise geográfica, considerar na análise de um sistema de transportes três aspetos fundamentais: inter-relações e os fluxos; localização e os lugares ligados por essas inter-relações, ou seja os centros e os nós; e as áreas de abrangência e relações entre lugares. Assim sendo, tem-se em conta essa

parametrização teórica na análise que se segue.

O Porto, e não é de mais lembrar que a fonte selecionada para este estudo se foca no Norte de Portugal, é não só o principal emissor turístico como também o centro nevrálgico da rede de transportes que permite distribuir e encaminhar fluxos para os vários lugares de turismo. Por outras palavras, o Porto assume a posição fulcral numa rede complexa em que esta cidade apresentava claramente o mais elevado índice de conetividade relativamente a todos os outros lugares. Na verdade, este papel já caberia ao Porto pelo menos desde a década de 50, pois conforme se verificou no sub-capítulo 2.2, esta cidade já era o principal destino em termos de passageiros por via rodoviária.

Justificando esse papel, em primeiro lugar há que considerar as ligações internacionais. Por via marítima, o Porto recebia ligações do Brasil e de várias cidades da Europa do Norte, que poderiam ser encaminhadas, sobretudo pela rede ferroviária, para os seus destinos. Atendendo que Lisboa tinha maior número de chegadas marítimas e para mais variados destinos, o comboio, pela linha do Norte, executava a tarefa de encaminhar passageiros da capital para o Porto. Também, se admite que com a abertura das ligações a Espanha pelas linhas do Minho e Douro, o Porto receba turistas espanhóis e funcionasse também como nó ferroviário na distribuição dos mesmos.

Considerando as ligações nacionais, o Porto era nó ferroviário incontornável para os turistas provenientes do sul. Todas as termas de maior afluência e que eram procuradas por muitos aquistas provenientes de Lisboa se localizavam a norte do Douro, à exceção do Luso, obrigando por isso a transbordo para os comboios que seguiam para as linhas do Minho e do Douro. Afinal, a cidade invicta era término de 4 linhas férreas, que permitiam uma boa acessibilidade ao litoral em geral, ao Baixo Minho e eram a porta de entrada no Douro e Trás-os-Montes e, portanto, assume-se como o nó ferroviário de ligação entre interior e litoral. Ao Porto, caberia também papel fundamental na distribuição de fluxos de menor distância, onde as linhas de americano e diligências permitiam intermodalidade com o comboio e acesso às praias mais próximas da Foz, Matosinhos e Leça.

No entanto, não era somente o Porto que se assumia como um nó intermodal fundamental nas redes de transportes da década de 80 do século XIX. Imediatamente abaixo na hierarquia dos nós, Braga assume um papel fulcral na mobilidade turística da época. Esta cidade era, por si

só, um dos lugares de turismo, mas também um importante interface entre transporte ferroviário e rodoviário, pois era término de comboios e ponto de partida das diligências que seguiam para duas das cinco estâncias termais com maior afluência: Caldas dos Gerês e Caldas das Taipas.

A Régua é outro nó intermodal incontornável. Combinando a linha férrea do Douro com as diligências que cobriam Trás-os-Montes e Beira Alta, a Régua era ponto de paragem obrigatório para os aquistas que seguiam para as termas em crescimento das Pedras Salgadas e Vidago e serviam também o segmento – entre Ermesinde e a Régua – onde se concentrava o maior número de excursões a festividades e feiras servidas por comboios.

Importa ainda destacar os nós ferroviários essenciais para a mobilidade turística. Três deles concentram-se na linha do Minho. Considerando um percurso partindo do Porto, encontra-se em primeiro lugar a Trofa. Aqui confluíam os passageiros provenientes do Norte e do Porto, que teriam de efetuar transbordo para a linha de Guimarães, linha essa que registava importante tráfego turístico pois servia as muito frequentadas termas das Caldas de Vizela, as festividades e feiras de Santo Tirso e Guimarães e ainda a possibilidade de viajar por estrada de Guimarães até à estância termal das Caldas das Taipas. Em segundo lugar, regista-se o nó ferroviário de Famalicão, que é o principal local de ligação entre as praias da Póvoa de Varzim e Vila do Conde com o interior minhoto. Em terceiro lugar surge o nó ferroviário de Nine, que era local de transbordo da linha do Minho para o ramal de Braga, que registava assinalável tráfego turista. Estes três nós ferroviários, pelas excursões analisadas e pela elevada densidade populacional da região, seriam intensamente utilizados nas muitas festividades que ocorrem nas localidades ao longo da linha do Minho.

Outro nó ferroviário de grande relevo encontra-se na Pampilhosa, que interliga as linhas do Norte e da Beira Alta. Os seus usos seriam variados e intensos, pois é local de transbordo de dois importantes fluxos de turistas, sendo os casos dos viajantes provenientes de Espanha e da Beira Alta com destino ao Porto ou às praias de Espinho e Granja e dos viajantes provenientes do Porto e de todo o Norte de Portugal com destino à estância balnear da Figueira da Foz e também às termas do Luso.

Respostas às questões de partida do estudo

A investigação da realidade aplicada e delimitada no tempo e espaço da década de 80 do século XIX em Portugal, concretiza variados aspetos levantados no enquadramento teórico e, relacionada com ele, permite encontrar respostas para as questões enunciadas na introdução deste trabalho. Assim sendo, efetua-se a abordagem às questões formuladas.

Os modos de transporte e vias de comunicação são o fator base que permite o desenvolvimento de um lugar turístico?

Partindo do conceito teórico do turismo enquanto fenómeno que implica deslocação, a pré-existência de uma via de comunicação terá de ser sempre necessária. Em termos mais práticos e concretos, o nascimento e desenvolvimento primário de lugares turísticos é possível mesmo quando as vias de comunicação e os modos de transportes disponíveis para o acesso são limitados e rudimentares. Contudo, torna-se evidente que a cada melhoria do sistema de transportes correspondem impulsos de crescimento dos lugares de turismo. Esta situação é verdadeira no caso das estâncias termais e balneares portuguesas que desde o início do século XIX já evidenciavam alguma frequência de banhistas, que aumentou nas estâncias que décadas mais tarde receberam melhorias nas estradas de acesso, numa situação análoga ao pioneiro exemplo inglês. No entanto, as limitações em termos de capacidade de transporte e custo do mesmo diminuem a acessibilidade e fazem com que os fluxos turísticos sejam pouco intensos, pelo que o desenvolvimento das estâncias se afigura muito limitado quando servido por uma rede de transportes mais elementar. Um desenvolvimento turístico notório e com alterações marcantes no território necessita de fluxos de turistas constantes e volumosos, algo que só é possível quando estão disponíveis modos de transporte massivos. Exemplos claros desta situação, encontram-se tanto nas estâncias termais como marítimas. Tanto as Caldas da Vizela como a praia da Foz do Douro, na década de 60 do século XIX apresentavam algum desenvolvimento, com afluências notórias de banhistas, relacionáveis com as melhorias nos acessos por estrada. No entanto, a passagem para um patamar superior de desenvolvimento, com fluxos de turistas que obrigaram a um crescimento urbanístico dessas estâncias só ocorre com a introdução do transporte ferroviário, o comboio no caso de Vizela e o carro americano no caso da Foz.

A implementação mais tardia em Portugal, relativamente à generalidade da Europa ocidental, do comboio teve um papel determinante no desenvolvimento de lugares turísticos?

Portugal revela um desfasamento temporal em relação ao processo da Revolução Industrial ocorrido nos países europeus mais desenvolvidos e aos Estados Unidos da América. Sendo o comboio uma consequência e também necessidade das sociedades industrializadas, é natural que em Portugal a sua implementação tenha sido tardia. Em termos de acompanhamento dos hábitos higienistas e posteriormente sociais e de lazer de ir a banhos, o desfasamento de Portugal não parece tão acentuado, pois as elites portuguesas sofriam grande influência dos hábitos anglófonos. Conforme se verificou nos casos dos países pioneiros do turismo contemporâneo – Inglaterra, Alemanha, França e Estados Unidos da América – o alargamento da rede ferroviária e a posterior aposta no tráfego de passageiros foi condição essencial para um rápido crescimento das estâncias termais e marítimas em meados do século XIX. Em Portugal, também se verifica que a introdução do comboio como forma de acesso a termas e praias teve relação direta e quase imediata no aumento das afluências, potenciando o seu desenvolvimento. Contudo essa introdução ocorre muito mais tardiamente, pois não obstante o lançamento dos comboios em Portugal ter sido mais tardio, a sua estratégia inicial passava pela busca de tráfego internacional, algo que não foi conseguido de forma satisfatória, pelo que só na década de 70 do século XIX se volta a estratégia para o desenvolvimento das ligações ferroviárias internas. Considerando naturalmente o peso das condicionantes económicas e sociais de Portugal que não permitiam um mercado turístico muito relevante – a inexistência de uma classe operária numerosa e organizada e os baixos salários que muito limitavam o acesso ao lazer – é inegável que o atraso na disponibilização de um transporte massivo como o comboio atrasou o início do processo de desenvolvimento das estâncias e fez com que este fosse mais lento, menos vistoso e sem impactos tão intensos no território, se comparado de outros países de referência neste domínio. Por estas questões se percebe que em Portugal, a estância marítima da Foz do Douro teve um crescimento urbanístico e populacional que se considera muito relevante, de cerca de 85% da população em 36 anos, mas Blackpool, em Inglaterra, em cerca de 60 anos multiplicou por 7 a sua população. Trata-se de um exemplo no qual tem de se salvaguardar as especificidades de cada país, mas que dá uma clara indicação da ordem da grandeza dos desenvolvimentos das estâncias que em Portugal ficaram mais limitadas pela implementação lenta do transporte ferroviário.

Será que lugares com condições de atração turística equivalentes – ou de recursos turísticos disponíveis – tiveram velocidades e níveis de desenvolvimento diferentes por uns terem acesso por comboio e outros não?

Conforme se constatou nos períodos mais primitivos de procura de estâncias, os locais com mais proximidade geográfica e melhores distâncias-tempo em relação aos locais emissores de banhistas registaram as procuras mais precoces. No caso das praias, as que mais cedo são referidas são aquelas que estão junto às urbes de Lisboa e Porto, no caso português e Londres, no caso inglês. No que concerne às termas, são as que estão próximas das principais estradas que registam os primeiros desenvolvimentos com a construção de balneários e primeiras formas de hotelaria, como o Luso, junto à estrada Porto-Lisboa, Vizela na estrada para Guimarães e nas proximidades as Caldas das Taipas.

A introdução do comboio, principalmente nas décadas de 70 e 80 do século XIX, resulta na constatação de que, na generalidade as estâncias que mais crescem são as que têm acesso por comboio, havendo uma relação direta com impulsos numéricos na afluência logo após a abertura das linhas férreas. Inúmeros exemplos dessa relação direta são encontrados e documentados, destacando-se a este nível as Caldas de Vizela, Figueira da Foz e o Luso.

A existência mais pioneira das linhas de caminho de ferro junto ao litoral também teve influência na maior competitividade das estâncias marítimas em relação às termas. Embora sejam recursos turísticos distintos, termas e praias, na generalidade satisfazem necessidades semelhantes de cura, contacto social e de recreio. Portanto, o facto da generalidade das praias possuírem comboio seria fator importante, ao ponto de Portugal se diferenciar dos exemplos europeus, pois já na 2.^a metade do século XIX, as termas não constituem o segmento dominante.

Já as estâncias sem comboio têm maiores dificuldades de desenvolvimento, para o crescimento em termos de volume. Termas que hoje estão no topo das mais concorridas só conhecem um verdadeiro impulso para um patamar superior quando recebem o comboio, já no século XX. São os casos, referidos no texto, de São Pedro do Sul, que embora citada de forma primitiva, só cresce de afluência com a linha do Vouga e das termas transmontanas ao longo da linha do Corgo, que embora com notoriedade se veem limitadas no seu crescimento por dependerem de viagens mais longas onde a diligência cumpria grande parte do percurso.

Esta questão também pode ser vista de um prisma contrário, ou seja, será que termas com as mesmas condições de acessibilidade, ferroviária neste caso, têm dinâmicas de desenvolvimento semelhantes? De facto, o comboio não é fator único e por si só suficiente para o sucesso de uma estância. Questões como a qualidade das águas e a oferta hoteleira e de infraestruturas de animação são fator fundamental e por tal se ilustra com o caso comparativo das termas de Marco de Canaveses e Caldas de Moledo. A primeira entra na rede ferroviária nacional em 1878 e a outra em 1879 e ambas já eram referidas nos anos anteriores como termas com frequência. Mas a análise da década de 80 do século XIX demonstra dois cenários completamente diferentes em que as caldas de Moledo receberam investimentos de melhoria dos banhos e criação de um hotel enquanto que a outra não recebeu e continuou a perder importância. Ou então, outro exemplo, é o caso da Póvoa de Varzim, onde a maior notoriedade e diversidade de infraestruturas e diversão lhe garantiam afluências superiores à vizinha estância de Vila do Conde que disponha de condições similares de acessibilidade.

Até que ponto os decisores na matéria de transportes – políticos e responsáveis de empresas de transportes – teriam perceção da existência de procura turística real ou potencial para determinadas áreas e, nesse sentido, tomaram ações para adaptar a sua oferta face a essa procura?

Importa separar a questão da estratégia e visão de transportes da ação das empresas exploradoras dos mesmos. Dos dados recolhidos depreende-se que, e sendo a decisão ao nível do desenvolvimento das redes de transporte tarefa do estado, as questões do turismo teriam pouca influência neste aspeto. Excetua-se algum peso que a captação de tráfego internacional de passageiros pudesse ter no desenvolvimento primário da rede ferroviária portuguesa, mas no que concerne ao mercado nacional, o turismo assumia pouca significância. As poucas referências a argumentações do turismo enquanto fator de clientela para as redes de transportes não demonstram capacidade para acelerar o processo de abertura de novas linhas. Locais com alguma relevância turística e que são citados na imprensa e nos círculos políticos como necessitados de comboio para melhorar a sua acessibilidade, apenas veem as suas reclamações atendidas 20 a 30 anos depois, como são os casos das linhas de Sintra ou do Corgo.

Importância pública ao fenómeno só seria reconhecida no início do século XX, e mais uma vez na ótica de captação de visitantes estrangeiros, onde se procura melhorar as acessibilidades marítimas e ferroviárias, coordenando horários para uma melhor intermodalidade no país. E é já na I República, muito por causa de questões políticas e ideológicas que se detetam as primeiras iniciativas mais concretas para melhorar as questões de transportes e assim potenciar, sobretudo, o excursionismo.

A visão mais lúcida a respeito da importância da acessibilidade para o desenvolvimento dos locais turísticos é revelada pelos atores privados. São as companhias de diligências que assumem o pioneirismo de ligar estâncias às principais cidades. Segue-se o reconhecimento do interesse das companhias de americanos de Porto e Lisboa ao criarem as suas primeiras linhas para as áreas balneares mais próximas. Com a entrada em cena do comboio, diligências e americanos procuram adaptar-se e criar sinergias, complementando-os. Assim se percebe o posicionamento das diligências ao criarem carreiras que ligavam estações de caminho de ferro a estâncias mais distantes da rede ferroviária e dos americanos a coordenarem os seus horários com as partidas e chegadas de comboios. As companhias de caminho de ferro também efetuam um notável esforço comercial de se coordenarem entre si, para assegurarem conectividade nos nós ferroviários e correspondem ao mercado de veraneio e excursionismo, reforçando a oferta de ligações em picos de procura turística e criando bilhetes e descontos especiais para estâncias e locais de realização de eventos. Neste aspeto, as companhias portuguesas demonstravam atualidade, pois logo nos primeiros anos de exploração surgiam este tipo de iniciativas.

Não obstante a constatação de fluxos de turistas e excursionistas transportados por comboio, documentada por uma significativa coleção de relatos da época a que se junta as intensas e frequentes ações das companhias férreas, atrás lembradas os dados de adesão existentes (de notar que os dados de volume de passageiros em excursões não são conhecidos) aos serviços de banhos indicam que o tráfego assumidamente turístico é pouco relevante no volume de passageiros das companhias, sobretudo nas décadas de 80 e 90 do século XIX, em Portugal. Isto também será justificado pelo facto de Portugal não possuir à época uma classe média com poder de compra para efetuar excursões e férias.

O sistema de transportes para um determinado lugar onde ocorreram práticas turísticas mais precoces ainda terá validade e uso prático na atualidade?

O processo de criação e desenvolvimento dos primeiros lugares de turismo sob o paradigma do comboio foi progressivamente substituído pela entrada em cena do automóvel. As transformações sociais e económicas que estão subjacentes à motorização do país, resultam numa geografia turística de Portugal muito diferente daquela que existia na década de 80 do século XIX. O turismo balnear perdeu a sua essência inicial de cura e colou-se indelevelmente à busca do sol. No entanto, a procura de praias e a fruição de atividades recreativas nos espaços balneares intensificou-se e hoje é de uma atualidade inegável. As termas reconverteram a sua funcionalidade de terapêutica substituta dos fármacos e reinventam-se agora como espaços de bem-estar e relaxamento. Quanto às excursões ganharam flexibilidade com a introdução dos autocarros mas tornaram-se também mais privativas e de fluxos mais dispersos pela introdução do automóvel particular.

Significam estas interpretações, que os lugares de turismo da década de 80 do século XIX, na sua generalidade mantêm-se atrativos mas com novas roupagens. As formas de os aceder é que se transfiguraram face ao carácter do motor de combustão. Num breve e genérico olhar sobre o cenário dos lugares turísticos obtido neste processo de investigação, verifica-se que o conjunto dos lugares referenciados como os de maior afluência continuam a ser acedidos pela rede de caminho de ferro e que os que ainda não o eram, são hoje servidos por auto-estradas e vias rápidas. Considerando, no ano de 2011⁹⁸, as inscrições em termalismo clássico, verifica-se que as duas com maior afluência – S. Pedro do Sul e Caldas de Chaves – não possuem desde o início da década de 90 do século XX transporte ferroviário. É uma situação de registo, pois referiu-se que durante a I República estas duas termas faziam parte do grupo das que mais se desenvolveram após a sua conexão com a rede de comboios.

Quanto às praias principais, Póvoa de Varzim (acedida agora por metropolitano), Espinho, Figueira da Foz e Cascais continuam a registar a disponibilização de um serviço de banhos, ou seja reforço de ligações ferroviárias durante as épocas balneares, mas sem reduções do preço dos bilhetes⁹⁹. Já, no que se refere a excursões, a CP (empresa que explora a rede ferroviária nacional) continua a efetuar serviços especiais de comboios para algumas

98 Turismo de Portugal, I.P. (2012).

99 Conforme a consulta ao sítio de internet <<http://www.cp.pt>>

festividades que já tinham comboios de recreio na década de 80 do século XX, sendo exemplos, a Festa da Senhora da Agonia (em Viana do Castelo) e os festejos de S. João (em Braga e Porto), embora atualmente já não se detete a redução de tarifas como estratégia comercial. Um estudo sobre as atuais formas de mobilidade para os lugares turísticos da década de 80 do século XIX e que ainda hoje mantêm essa funcionalidade é uma das portas que este trabalho deixa aberta.

Julga-se que esta dissertação representa uma das múltiplas abordagens que podem ser realizadas sobre esta temática. A fonte de investigação usada é útil, pertinente e fornece dados numerosos, mas como é óbvio pode ser relacionável e complementada com outras. Um eventual levantamento cruzado com publicações periódicas mais centradas noutros locais do país e eventualmente estender a análise desta fonte pelas décadas seguintes são pistas que suscitam curiosidade e motivação para posteriores estudos. Outra proposta passa por, visando um aprofundamento para regiões mais limitadas no espaço ou estâncias isoladas, efetuar o levantamento rigoroso dos nomes dos banhistas (as Crónicas Balneares permitem executar essa tarefa em grande parte) e procurar localizar as suas áreas de residência para reconstruir viagens e itinerários.

Espera-se, assim, que o percurso trazido por este estudo contribua para a motivação de outros, pois trata de uma temática central na geografia do turismo e tem atualidade pois pode constituir-se como base de investigação para questões que importam solucionar nas relações entre turismo e transportes, como são os casos dos constrangimentos de tráfego ou as questões ambientais e energéticas, que em prazos mais ou menos longos terão de ser ponderadas pois o seu agravamento poderá significar a alteração dos paradigmas atuais nos transportes para o lazer.

Fontes consultadas

Referências bibliográficas

- Alegria, Maria Fernanda (1990). *A organização dos transportes em Portugal 1850-1910: as vias e o tráfego*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Lisboa.
- André, José Maria C. S. (2006a). *Transporte interurbano em Portugal: O sistema actual e os seus desafios (Volume I)*. Lisboa: Instituto Superior Técnico.
- André, José Maria C. S. (2006b). *Transporte interurbano em Portugal: O sistema actual e os seus desafios (Volume II)*. Lisboa: Instituto Superior Técnico.
- Barros, José da Cunha (2002). *Realidade e Ilusão no Turismo Português – Das Práticas do Termalismo à Invenção do Turismo de Saúde*. Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas da Universidade Técnica de Lisboa.
- Burkart, A. e Medlik, S. (1981). *Tourism: past, present and future*. London: Heinemann.
- Camargo, Haroldo (2003). "Fundamentos multidisciplinares do turismo: história" in Trigo, Luiz Gonzaga Godoi (org.), *Turismo Como aprender, como ensinar, 1*. São Paulo: Editora Senac, 33-85.
- Caminhos de Ferro Portugueses – Unidade de Viagens Interurbanas e Regionais (2001). *O Sud-Express: Um comboio centenário*. Lisboa: CP-UVIR.
- Cavaco, Carminda (1979). *O turismo em Portugal: aspectos evolutivos e espaciais*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos – Universidade de Lisboa.
- Cooper, Chris; Flechter, John; Gilbert, David e Lwanhill, Stephen (1993). *Tourism Principles & Practice*. London: Pitman Publishing.
- Cunha, Licínio (1997). *Economia e Política do Turismo*. Lisboa: McGraw – Hill.
- Cunha, Licínio (2001). *Introdução ao Turismo*. Lisboa e São Paulo: Editorial Verbo.

- Cunha, Licínio (2010). "A República e a afirmação do turismo", in Comissão Nacional para as Comemorações do Centenário da República (org.), *Viajar – Viajantes e turistas à descoberta de Portugal no tempo da I República (Catálogo da Exposição)*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações do Centenário da República, 129–138.
- Cuvelier, Pascal (1999). *Anciennes et nouvelles formes de tourisme: une approche socio-économique*. Paris: L'Harmattan.
- Davidson, Rob (2001). *Tourism* (2.^a edição). London: Pitman Publishing & National Training Board.
- Fernandes, José Alberto V. Rio (1987). "A Foz". *Revista da Faculdade de Letras – Geografia*, I Série, Vol. III, 13-56.
- Ferreira, Carlos Cardoso e Simões, José Manuel (2010). "Portugal Turístico ao tempo da I República: Espaços, Lugares e Projectos" in Comissão Nacional para as Comemorações do Centenário da República (org.), *Viajar – Viajantes e turistas à descoberta de Portugal no tempo da I República (Catálogo da Exposição)*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações do Centenário da República, 77-95.
- Freitas, Joana Gaspar de (2007). "O litoral português, percepções e transformações na época contemporânea: de espaço natural a território humanizado". *Revista da Gestão Costeira Integrada*, 7(2): 105-115.
- Foster, Douglas (1992). *Viagens e Turismo – Manual de Gestão*. Mem Martins: Edições CETOP.
- Garratt, Colin (1998). *History of Trains*. London: Hamlyn.
- Hawks, Ellison (1946). *Historia del transporte*. Barcelona: Juventud.
- Henriques, Eduardo Brito e Lousada, Maria Alexandre (2010). "Férias em Portugal no primeiro quartel do século XX. A Arte de ser turista" in Comissão Nacional para as Comemorações do Centenário da República (org.), *Viajar – Viajantes e turistas à descoberta de Portugal no tempo da I República (Catálogo da Exposição)*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações do Centenário da República, 105-117.

- Lousada, Maria Alexandre (2010). "Viajantes e Turistas. Portugal, 1850-1926" in Comissão Nacional para as Comemorações do Centenário da República (org.), *Viajar – Viajantes e turistas à descoberta de Portugal no tempo da I República (Catálogo da Exposição)*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações do Centenário da República, 65-73.
- Matias, Álvaro (2007). *Economia do Turismo*. Lisboa: Instituto Piaget.
- Matias, Arménio (1999). "Contributo para a história e relance sobre o futuro dos caminhos de ferro". *FER XXI*, 19, 93-104.
- Matos, Ana Cardoso; Ribeiro, Elói Figueiredo e Bernardo, Maria Ana (2009). "Caminhos-de-ferro e turismo em Portugal (Final do século XIX e primeiras décadas do século XX)". in *V Congrès História Ferroviária*. Palma.
- Martins, Luís Paulo Saldanha (1989). "Banhistas de mar no século XIX". *Revista da Faculdade de Letras – Geografia*, I Série, Vol. V, 45-59.
- Mill, Robert Christie (2003). *Resorts: administração e operação*. Porto Alegre: Bookman.
- Ortigão, Ramalho (1876). *As praias de Portugal*. Porto: Magalhães & Moniz Editores.
- Ortigão, Ramalho (2000). *Banhos de Caldas e Águas Minerais*. Sintra: Colares Editora.
- Page, Stephen J. (2008). *Transporte e Turismo: perspectivas globais* (2.^a edição). Porto Alegre: Bookman.
- Pereira, Hugo Silveira (2008). *Caminhos-de-ferro nos debates parlamentares (1845-1860)*, Dissertação de mestrado em história contemporânea. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto.
- Pereira, Hugo Silveira (2010). "As viagens ferroviárias em Portugal (1845-1896)". *CEM – Cultura, Espaço e Memória – Revista do CITCEM*, N.º 1, 25-40.
- Pimentel, Alberto (1893). *O porto há mais de 30 anos*. Porto: Livraria Universal.

- Pina, Paulo (1988). *Portugal - O Turismo no Século XX*. Lisboa: Lucidus.
- Porter, Roy (2001). "Os Ingleses e o lazer" in Corbin, Alain (org.), *História dos tempos livres: o advento do lazer*. Lisboa: Teorema, 21-57.
- Prideaux, Bruce (2000). "Links between transport and tourism – Past, Present and Future" in Faulkner, Bill; Laws, Eric e Moscardo, Gianna (org.), *Tourism in the 21st Century*. London e New York: Continuum, 91-109.
- Ramalho, Margarida (2000). *Comboios com histórias*. Lisboa: Instituto Nacional do Transporte Ferroviário e Assírio e Alvim.
- Rauch, André (2001). "As férias e a natureza revisitada" in Corbin, Alain (org.), *História dos tempos livres: o advento do lazer*. Lisboa: Teorema, 91-130.
- Santos, Figueiredo (2002). *Turismo - Mosaico de Sonhos*. Lisboa: Edições Colibri.
- Silva, José Ribeiro da (2007). *Os Comboios em Portugal – Volume III* (1.^a edição). Lisboa: Terramar.
- Silva, José Ribeiro da (2008a). *Os Comboios em Portugal – Volume I* (3.^a edição). Lisboa: Terramar.
- Silva, José Ribeiro da (2008b). *Os Comboios em Portugal – Volume IV* (1.^a edição). Lisboa: Terramar.
- Silva, José Ribeiro da (2009a). *Os Comboios em Portugal – Volume II* (2.^a edição). Lisboa: Terramar.
- Silva, José Ribeiro da (2009b). *Os Comboios em Portugal – Volume V* (1.^a edição). Lisboa: Terramar.
- Teixeira, Manuel C. (1992). "As estratégias de habitação em Portugal, 1880 - 1940". *Análise Social – Revista do Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa*, Vol. XXVII, 1.º, 65-89.
- Vidal, Frédéric e Aurindo, Maria José (2010). "Turismo e identidade nacional: Uma nova imagem para Portugal" in Comissão Nacional para as Comemorações do Centenário da República (org.), *Viajar – Viajantes e turistas à descoberta de Portugal*

no tempo da I República (Catálogo da Exposição). Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações do Centenário da República, 119-124.

- Vieira, António Lopes (1982). *Os transportes públicos de Lisboa entre 1830 e 1910*. Lisboa: Imprensa Nacional Casa da Moeda.

Jornais e revistas

- Borda d' Água (2012).
- O Commercio do Porto (1880 a 1889). - A lista discriminativa dos números consultados está patente no anexo C.

Legislação

- Câmara dos Senhores Deputados (1880), Diário da Câmara dos Senhores Deputados n.º 116 – Proposta de lei n.º 242.

Documentos em formato eletrónico

- Turismo de Portugal, I.P. (2012), "Termas em Portugal – A oferta e a procura 2011". Página consultada a 24 de setembro de 2012, <<http://www.turismodeportugal.pt/Português/ProTurismo/estatísticas/análisesestatísticas/termasemportugal/Anexos/Termas em Portugal 2011.pdf>>

Sítios de Internet consultados

- CP – Comboios de Portugal. Página consultada a 24 de setembro de 2012, <<http://www.cp.pt>>
- Debates Parlamentares. Página consultada a 16 de maio de 2012, <<http://debates.parlamento.pt>>
- Google Maps. Página consultada a 13 de janeiro de 2012, <<http://maps.google.pt>>

Anexos

Anexo A - Cronologia de aberturas de linhas de caminho de ferro e respetivos segmentos em Portugal, por ano

Cronologia de aberturas de linhas de caminho de ferro e respetivos segmentos em Portugal, por ano			
Data	Origem	Destino	Linha
1856			
outubro	Lisboa-Santa Apolónia	Carregado	Norte
1857			
setembro	Carregado	Quinta das Virtudes	Norte
1858			
abril	Quinta das Virtudes	Ponte de Sant'Ana	Norte
junho	Ponte de Sant'Ana	Ponte da Asseca	Norte
1861			
fevereiro	Barreiro (antiga estação)	Vendas Novas	Sul
fevereiro	Pinhal Novo	Setúbal	Sado
julho	Ponte da Asseca	Ribeira de Santarém	Norte
1862			
novembro	Ribeira de Santarém	Entroncamento	Norte
novembro	Entroncamento	Abrantes	Leste
1863			
maio	Abrantes	Crato	Leste
junho	Estarreja	Vila Nova de Gaia	Norte
julho	Crato	Elvas	Leste
setembro	Vendas Novas	Casa Branca	Sul
setembro	Elvas	fronteira com Espanha	Leste
setembro	Casa Branca	Évora	Évora
1864			
fevereiro	Casa Branca	Beja	Sul
abril	Taveiro	Estarreja	Norte
maio	Entroncamento	Soure	Norte
julho	Soure	Taveiro	Norte
1869			
novembro	Beja	Quintos	Ramal de Moura
1870			
dezembro	Beja	Casável	Sul
1871			
setembro	Évora	Vale do Pereiro	Évora
1873			

março	Vale do Pereiro	Venda do Duque	Évora
dezembro	Venda do Duque	Estremoz	Évora
1875			
maio	Porto-Campanhã	Nine	Minho
maio	Nine	Braga	Ramal de Braga
julho	Ermesinde	Penafiel	Douro
outubro	Porto-Boavista	Póvoa de Varzim	Póvoa de Varzim
dezembro	Penafiel	Caíde	Douro
1877			
janeiro	Nine	Midões	Minho
outubro	Midões	Barcelos	Minho
novembro	Vila Nova de Gaia	Porto-Campanhã	Norte
1878			
fevereiro	Barcelos	Darque	Minho
abril	Quintos	Serpa	Ramal de Moura
julho	Darque	Caminha	Minho
agosto	Póvoa de Varzim	Fontainhas	Póvoa de Varzim a V.N. de Famalicão
setembro	Caíde	Juncal	Douro
1879			
janeiro	Caminha	São Pedro da Torre	Minho
junho	São Pedro da Torre	Segadães	Minho
julho	Juncal	Régua	Douro
1880			
abril	Régua	Ferrão	Douro
junho	Ferrão	Pinhão	Douro
junho	Torre das Vargens	fronteira de Espanha	Ramal de Cáceres
1881			
junho	Fontainhas	Vila Nova de Famalicão	Póvoa de Varzim a V.N. de Famalicão
1882			
julho	Figueira da Foz	Pampilhosa	Ramal de Cantanhede
julho	Pampilhosa	Vilar Formoso	Beira Alta
agosto	Segadães	Valença	Minho
1883			
setembro	Pinhão	Tua	Douro
dezembro	Trofa	Vizela	Guimarães
1884			
abril	Vizela	Guimarães	Guimarães
dezembro	Barreiro (antiga estação)	Barreiro (atual estação)	Sul

1885			
outubro	Coimbra-B	Coimbra-A	Ramal da Lousã
1886			
março	Valença	fronteira de Espanha	Minho
1887			
janeiro	Tua	Pocinho	Douro
janeiro	Serpa	Pias	Ramal de Moura
abril	Campolide	Alcântara-Terra	Cintura de Lisboa
abril	Campolide	Sintra	Sintra
maio	Pocinho	Côa	Douro
maio	Cacém	Torres Vedras	Oeste
agosto	Torres Vedras	Leiria	Oeste
setembro	Tua	Mirandela	Tua
dezembro	Côa	fronteira de Espanha	Douro
1888			
junho	Casével	Amoreiras	Sul
julho	Leiria	Figueira da Foz	Oeste
1889			
julho	Amoreiras	Faro	Sul
setembro	Cascais	Pedrouços	Cascais
1890			
novembro	Alfarelos	Amieira	Ramal de Alfarelos
novembro	Santa Comba Dão	Viseu	Dão
dezembro	Pedrouços	Alcântara-Mar	Cascais
1891			
maio	Reveles	Bifurcação de Lares	Concordância de Lares
junho	Campolide	Lisboa-Rossio	Sintra
setembro	Abrantes	Covilhã	Beira Baixa
setembro	Braço de Prata	Campolide	Cintura de Lisboa
1893			
maio	Senhora da Hora	Matosinhos	Ramal de Matosinhos
maio	Covilhã	Guarda	Beira Baixa
1895			
setembro	Alcântara-Mar	Lisboa-Cais do Sodré	Cascais
1896			
novembro	Porto-Campanhã	Porto-São Bento	Minho
1899			
outubro	Tunes	Algoz	Ramal de Lagos

1900			
março	Algoz	Poço Barreto	Ramal de Lagos
1902			
fevereiro	Poço Barreto	Silves	Ramal de Lagos
1903			
fevereiro	Silves	Portimão	Ramal de Lagos
1904			
janeiro	Setil	Vendas Novas	Vendas Novas
maio	Faro	Olhão	Sul
setembro	Olhão	Fuzeta	Sul
1905			
fevereiro	Fuzeta	Luz	Sul
março	Luz	Tavira	Sul
agosto	Estremoz	Vila Viçosa	Évora
agosto	Mirandela	Romeu	Tua
outubro	Romeu	Macedo de Cavaleiros	Tua
dezembro	Macedo de Cavaleiros	Sendas	Tua
dezembro	Pias	Moura	Ramal de Moura
1906			
abril	Tavira	Vila Real de Santo António	Sul
maio	Régua	Vila Real	Corgo
agosto	Sendas	Rossas	Tua
dezembro	Coimbra-A	Lousã	Ramal da Lousã
dezembro	Rossas	Bragança	Tua
1907			
abril	Évora	Arraiolos	Ramal de Mora
julho	Vila Real	Pedras Salgadas	Corgo
julho	Guimarães	Fafe	Guimarães
1908			
maio	Arraiolos	Pavia	Ramal de Mora
julho	Pavia	Mora	Ramal de Mora
outubro	Pinhal Novo	Montijo	Ramal do Montijo
dezembro	Espinho	Oliveira de Azeméis	Vale do Vouga
1909			
março	Livração	Amarante	Tâmega
abril	Oliveira de Azeméis	Albergaria-a-Velha	Vale do Vouga
setembro	Torre da Gadanha	Montemor-o-Novo	Ramal de Montemor-o-Novo
1910			

março	Pedras Salgadas	Vidago	Corgo
1911			
setembro	Albergaria-a-Velha	Sernada do Vouga	Vale do Vouga
setembro	Sernada do Vouga	Aveiro	Ramal de Sernada do Vouga a Aveiro
setembro	Pocinho	Carviçais	Sabor
1912			
novembro	Penafiel	Novelas	Penafiel à Lixa e Entre-os-Rios
1913			
maio	Sernada do Vouga	Foz do Rio Mau	Vale do Vouga
junho	Valença	Lapela	Minho
setembro	Bodiosa	Viseu	Vale do Vouga
novembro	Foz do Rio Mau	Ribeiradio	Vale do Vouga
novembro	Novelas	Lousada	Penafiel à Lixa e Entre-os-Rios
novembro	Ribeiradio	Vouzela	Vale do Vouga
1914			
fevereiro	Vouzela	Bodiosa	Vale do Vouga
junho	Lousada	Felgueiras	Penafiel à Lixa e Entre-os-Rios
agosto	Funcheira	Alvalade	Sado
setembro	Felgueiras	Lixa	Penafiel à Lixa e Entre-os-Rios
novembro	Penafiel	Calçada e Oldrões	Penafiel à Lixa e Entre-os-Rios
1915			
abril	Calçada e Oldrões	Torre	Penafiel à Lixa e Entre-os-Rios
junho	Lapela	Monção	Minho
junho	Torre	Entre-os-Rios	Penafiel à Lixa e Entre-os-Rios
agosto	Alvalade	Lousal	Sado
1916			
setembro	Lousal	Canal Caveira	Sado
outubro	Canal Caveira	Grândola	Sado
1918			
julho	Grândola	Alcácer do Sal	Sado
1919			
junho	Vidago	Tâmega	Corgo
1920			
maio	Setúbal	Alcácer do Sal	Sado
1921			
agosto	Tâmega	Chaves	Corgo
1922			
julho	Portimão	Lagos	Ramal de Lagos

1923			
julho	Lavradio	Seixal	Ramal do Seixal
1925			
agosto	Estremoz	Sousel	Ramal de Portalegre
1926			
novembro	Amarante	Chapa	Tâmega
1927			
abril	Évora	Reguengos de Monsaraz	Ramal de Reguengos de Monsaraz
abril	Ermidas-Sado	São Bartolomeu da Serra	Ramal de Sines
julho	Carviçais	Lagoaça	Sabor
1928			
setembro	Lamarosa	Tomar	Ramal de Tomar
1930			
junho	Lagoaça	Mogadouro	Sabor
agosto	Lousã	Serpins	Ramal da Lousã
1932			
março	Senhora da Hora	Trofa	Guimarães
março	Chapa	Celorico de Basto	Tâmega
1934			
junho	São Bartolomeu da Serra	Santiago do Cacém	Ramal de Sines
1936			
setembro	Santiago do Cacém	Sines	Ramal de Sines
1937			
Janeiro	Sousel	Cabeço de Vide	Ramal de Portalegre
1938			
maio	Mogadouro	Duas Igrejas	Sabor
setembro	Contumil	Leixões	Circunvalação de Leixões
setembro	Ermesinde	São Gemil	Concordância de São Gemil
outubro	Porto-Boavista	Porto-Trindade	Guimarães
1944			
janeiro	Cabeço de Vide	Portalegre	Ramal de Portalegre
1949			
janeiro	Celorico de Basto	Arco de Baulhe	Tâmega
1999			
julho	Campolide	Pinhal Novo	Eixo Norte-Sul

Fonte: Silva, José Ribeiro da (2007); Silva, José Ribeiro da (2008a); Silva, José Ribeiro da (2008b); Silva, José Ribeiro da (2009a) e Silva, José Ribeiro da (2009b). / Elaboração própria

Nota: Considera somente linhas de tráfego de passageiros.

Anexo B - Ficha de referência da base de dados

DADOS DA PUBLICAÇÃO	
Número	<input type="text"/>
Página	<input type="text"/>
Ano	<input type="text"/>
Mês	<input type="text"/>
Dia	<input type="text"/>
Secção	<input type="text"/>
Tratando-se de anúncio, qual o número do mesmo	<input type="text"/>
DADOS DA REFERÊNCIA	
GENÉRICOS	
Tipo de referência	<input type="text"/>
Título	<input type="text"/>
Conteúdo	<input type="text"/>
Evento realizado em...	<input type="text"/>
Evento a realizar em...	<input type="text"/>
LOCAIS	
Origem	<input type="text"/>
Destino	<input type="text"/>
Outros referidos	<input type="text"/>
Percurso	<input type="text"/>
MODOS DE TRANSPORTE / VIAS DE COMUNICAÇÃO	
Modo de transporte principal	<input type="text"/>
Modo de transporte secundário ou de ligação	<input type="text"/>

(continuação)

PREÇOS	
Preço da referência	<input type="text"/>
CARACTERÍSTICAS GRÁFICAS NO CASO DE ANÚNCIOS (excluem-se os anúncios marítimos)	
Dimensão	<input type="text"/>
Mancha	<input type="text"/>
Posição	<input type="text"/>
Destaque impresso	<input type="text"/>
do título	<input type="text"/>
OUTRAS INFORMAÇÕES	
Referência registada previamente em outro número da publicação	<input type="text"/>
OBSERVAÇÕES DA INVESTIGAÇÃO	
Notas	<input type="text"/>

Anexo C - Listagem integral dos números do *O Commercio do Porto* consultados

Ano de 1880

- Consulta integral do n.º 1, de 1 de janeiro, até ao n.º 27, de 29 de janeiro;
 - Consulta integral do n.º 30, de 1 de fevereiro, até ao n.º 83, de 30 de março;
 - Consulta integral do n.º 85, de 1 de abril;
 - Consulta das páginas 1 e 2 do n.º 86, de 2 de abril;
 - Consulta integral do n.º 87, de 3 de abril, até ao n.º 102, de 18 de abril;
 - Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 103, de 19 de abril;
 - Consulta integral do n.º 104, de 20 de abril, até ao n.º 105, de 21 de abril;
 - Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 106, de 22 de abril;
 - Consulta integral do n.º 107, de 23 de abril, até ao n.º 113, de 29 de abril;
 - Consulta integral do n.º 115, de 1 de maio, até ao n.º 124, de 11 de maio;
 - Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 125, de 12 de maio;
 - Consulta integral do n.º 126, de 13 de maio, até ao n.º 134, de 21 de maio;
 - Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 135, de 22 de maio;
 - Consulta integral do n.º 136, de 23 de maio, até ao n.º 146, de 3 de junho;
 - Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 147, de 4 de junho;
 - Consulta integral do n.º 148, de 6 de junho, até ao n.º 177, de 11 de julho;
 - Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 178, de 12 de julho;
 - Consulta integral do n.º 179, de 13 de julho, até ao n.º 189, de 24 de julho;
 - Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 190, de 25 de julho;
 - Consulta integral do n.º 191, de 27 de julho, até ao n.º 242, de 22 de setembro;
-

- Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 243, de 23 de setembro;
- Consulta integral do n.º 244, de 24 de setembro, até ao n.º 316, de 16 de dezembro;
- Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 317, de 17 de dezembro;
- Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 318, de 18 de dezembro;
- Consulta integral do n.º 319, de 19 de dezembro, até ao n.º 327, de 30 de dezembro.

Ano de 1881

- Consulta integral do n.º 1, de 1 de janeiro, até ao n.º 44, de 20 de fevereiro;
 - Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 45, de 21 de fevereiro;
 - Consulta integral do n.º 46, de 22 de fevereiro, até ao n.º 77, de 31 de março;
 - Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 78, de 1 de abril;
 - Consulta integral do n.º 79, de 2 de abril, até ao n.º 114, de 13 de maio;
 - Consulta integral do n.º 116, de 15 de maio, até ao n.º 156, de 5 de julho;
 - Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 157, de 6 de julho;
 - Consulta integral do n.º 158, de 7 de julho, até ao n.º 163, de 12 de julho;
 - Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 164, de 13 de julho;
 - Consulta integral do n.º 165, de 14 de julho, até ao n.º 171, de 21 de julho;
 - Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 172, de 22 de julho;
 - Consulta integral do n.º 173, de 23 de julho, até ao n.º 181, de 2 de agosto;
 - Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 182, de 3 de agosto;
 - Consulta integral do n.º 183, de 4 de agosto, até ao n.º 212, de 4 de setembro;
 - Consulta das páginas 1 e 2 do n.º 213, de 6 de setembro;
 - Consulta integral do n.º 214, de 7 de setembro, até ao n.º 218, de 11 de setembro;
 - Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 219, de 12 de setembro;
-

- Consulta integral do n.º 220, de 13 de setembro, até ao n.º 245, de 12 de outubro;
- Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 246, de 12 de outubro;
- Consulta integral do n.º 247, de 13 de outubro, até ao n.º 315, de 31 de dezembro.

Ano de 1882

- Consulta integral do n.º 1, de 1 de janeiro, até ao n.º 25, de 28 de janeiro;
- Consulta das páginas 1 e 2 do n.º 26, de 29 de janeiro;
- Consulta integral do n.º 28, de 1 de fevereiro, até ao n.º 56, de 7 de março;
- Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 57, de 8 de março;
- Consulta integral do n.º 58, de 9 de março, até ao n.º 95, de 21 de abril;
- Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 96, de 22 de abril;
- Consulta integral do n.º 97, de 23 de abril, até ao n.º 113, de 12 de maio;
- Consulta integral do n.º 115, de 13 de maio, até ao n.º 140, de 11 de junho;
- Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 141, de 12 de junho;
- Consulta integral do n.º 142, de 13 de junho, até ao n.º 167, de 12 de julho;
- Consulta integral do n.º 169, de 13 de julho, até ao n.º 195, de 12 de agosto;
- Consulta integral do n.º 197, de 13 de agosto, até ao n.º 222, de 12 de setembro;
- Consulta integral do n.º 224, de 13 de setembro, até ao n.º 320, de 30 de dezembro.

Ano de 1883

- Consulta integral do n.º 1, de 2 de janeiro, até ao n.º 24, de 26 de janeiro;
 - Consulta integral do n.º 29, de 1 de fevereiro, até ao n.º 46, de 21 de fevereiro;
 - Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 47, de 22 de fevereiro;
 - Consulta integral do n.º 48, de 23 de fevereiro, até ao n.º 73, de 22 de março;
 - Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 74, de 24 de março;
-

- Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 75, de 25 de março;
- Consulta integral do n.º 76, de 27 de março, até ao n.º 117, de 12 de maio;
- Consulta integral do n.º 119, de 13 de maio, até ao n.º 176, de 18 de julho;
- Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 177, de 19 de julho;
- Consulta integral do n.º 178, de 20 de julho, até ao n.º 294, de 30 de novembro;
- Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 295, de 1 de dezembro;
- Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 296, de 2 de dezembro;
- Consulta integral do n.º 297, de 3 de dezembro, até ao n.º 319, de 30 de dezembro.

Ano de 1884

- Consulta integral do n.º 3, de 3 de janeiro, até ao n.º 28, de 30 de janeiro;
 - Consulta das páginas 1 e 2 do n.º 29, de 31 de janeiro;
 - Consulta integral do n.º 30, de 1 de fevereiro, até ao n.º 35, de 8 de fevereiro;
 - Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 36, de 8 de fevereiro;
 - Consulta integral do n.º 37, de 9 de fevereiro, até ao n.º 64, de 12 de março;
 - Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 65, de 12 de março;
 - Consulta integral do n.º 66, de 13 de março, até ao n.º 95, de 17 de abril;
 - Consulta integral do n.º 97, de 19 de abril, até ao n.º 143, de 10 de junho;
 - Consulta integral do n.º 146, de 12 de junho, até ao n.º 160, de 29 de junho;
 - Consulta integral do n.º 163, de 2 de julho, até ao n.º 186, de 27 de julho;
 - Consulta integral do n.º 190, de 1 de agosto, até ao n.º 252, de 11 de outubro;
 - Consulta integral do n.º 254, de 12 de outubro, até ao n.º 279, de 11 de novembro;
 - Consulta integral do n.º 281, de 12 de novembro, até ao n.º 322, de 30 de dezembro.
-

Ano de 1885

- Consulta integral do n.º 1, de 1 de janeiro, até ao n.º 180, de 25 de julho;
- Consulta integral do n.º 182, de 28 de julho, até ao n.º 205, de 22 de agosto;
- Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 206, de 23 de agosto;
- Consulta integral do n.º 207, de 25 de agosto, até ao n.º 208, de 26 de agosto;
- Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 209, de 27 de agosto;
- Consulta integral do n.º 210, de 28 de agosto, até ao n.º 213, de 1 de setembro;
- Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 214, de 2 de setembro;
- Consulta integral do n.º 215, de 3 de setembro, até ao n.º 239, de 30 de setembro;
- Consulta integral do n.º 244, de 6 de outubro, até ao n.º 265, de 29 de outubro;
- Consulta integral do n.º 269, de 3 de novembro, até ao n.º 270, de 4 de novembro;
- Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 271, de 5 de novembro;
- Consulta integral do n.º 272, de 6 de novembro, até ao n.º 273, de 7 de novembro;
- Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 274, de 8 de novembro;
- Consulta integral do n.º 275, de 10 de novembro, até ao n.º 277, de 12 de novembro;
- Consulta integral do n.º 279, de 13 de novembro;
- Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 280, de 14 de novembro;
- Consulta integral do n.º 281, de 15 de novembro, até ao n.º 292, de 28 de novembro;
- Consulta integral do n.º 294, de 1 de dezembro, até ao n.º 295, de 2 de dezembro;
- Consulta integral do n.º 297, de 4 de dezembro, até ao n.º 298, de 5 de dezembro;
- Consulta integral do n.º 300, de 8 de dezembro, até ao n.º 309, de 17 de dezembro.

Ano de 1886

- Consulta integral do n.º 2, de 2 de janeiro, até ao n.º 20, de 22 de janeiro;
-

- Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 21, de 23 de janeiro;
- Consulta integral do n.º 22, de 24 de janeiro, até ao n.º 24, de 27 de janeiro;
- Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 31, de 4 de fevereiro;
- Consulta integral do n.º 32, de 5 de fevereiro;
- Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 33, de 6 de fevereiro;
- Consulta integral do n.º 35, de 9 de fevereiro, até ao n.º 40, de 14 de fevereiro;
- Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 41, de 14 de fevereiro;
- Consulta integral do n.º 42, de 16 de fevereiro, até ao n.º 44, de 18 de fevereiro;
- Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 45, de 19 de fevereiro;
- Consulta integral do n.º 46, de 20 de fevereiro, até ao n.º 52, de 27 de fevereiro;
- Consulta integral do n.º 54, de 2 de março, até ao n.º 55, de 3 de março;
- Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 56, de 4 de março;
- Consulta integral do n.º 57, de 5 de março, até ao n.º 120, de 15 de maio;
- Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 121, de 16 de maio;
- Consulta integral do n.º 122, de 18 de maio, até ao n.º 159, de 29 de junho.

Ano de 1887

- Consulta integral do n.º 1, de 1 de janeiro, até ao n.º 3, de 4 de janeiro;
 - Consulta integral do n.º 5, de 6 de janeiro, até ao n.º 6, de 7 de janeiro;
 - Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 7, de 8 de janeiro;
 - Consulta integral do n.º 8, de 9 de janeiro, até ao n.º 11, de 12 de janeiro;
 - Consulta integral do n.º 13, de 14 de janeiro, até ao n.º 18, de 20 de janeiro;
 - Consulta integral do n.º 20, de 22 de janeiro, até ao n.º 26, de 29 de janeiro;
 - Consulta integral do n.º 28, de 1 de fevereiro;
-

- Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 29, de 2 de fevereiro;
- Consulta integral do n.º 30, de 3 de fevereiro, até ao n.º 34, de 8 de fevereiro;
- Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 35, de 9 de fevereiro;
- Consulta integral do n.º 36, de 10 de fevereiro, até ao n.º 54, de 3 de março;
- Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 55, de 4 de março;
- Consulta integral do n.º 56, de 5 de março, até ao n.º 67, de 16 de março;
- Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 68, de 17 de março;
- Consulta integral do n.º 69, de 18 de março, até ao n.º 159, de 30 de junho;
- Consulta integral do n.º 161, de 2 de julho, até ao n.º 241, de 29 de setembro;
- Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 242, de 30 de setembro;
- Consulta integral do n.º 243, de 1 de outubro, até ao n.º 270, de 29 de outubro;
- Consulta integral do n.º 272, de 1 de novembro, até ao n.º 324, de 30 de dezembro.

Ano de 1888

- Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 1, de 1 de janeiro;
 - Consulta integral do n.º 2, de 3 de janeiro, até ao n.º 11, de 12 de janeiro;
 - Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 12, de 13 de janeiro;
 - Consulta integral do n.º 13, de 14 de janeiro, até ao n.º 22, de 25 de janeiro;
 - Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 23, de 26 de janeiro;
 - Consulta integral do n.º 28, de 1 de fevereiro, até ao n.º 105, de 28 de abril;
 - Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 106, de 29 de abril;
 - Consulta integral do n.º 108, de 2 de maio, até ao n.º 124, de 19 de maio;
 - Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 125, de 20 de maio;
 - Consulta integral do n.º 126, de 22 de maio, até ao n.º 134, de 31 de maio;
-

- Consulta integral do n.º 136, de 2 de junho, até ao n.º 149, de 17 de junho;
- Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 150, de 19 de junho;
- Consulta integral do n.º 151, de 20 de junho, até ao n.º 215, de 31 de agosto;
- Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 216, de 1 de setembro;
- Consulta integral do n.º 217, de 2 de setembro, até ao n.º 229, de 15 de setembro;
- Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 230, de 16 de setembro;
- Consulta integral do n.º 231, de 18 de setembro, até ao n.º 241, de 29 de setembro;
- Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 242, de 30 de setembro;
- Consulta integral do n.º 243, de 2 de outubro, até ao n.º 244, de 3 de outubro;
- Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 245, de 4 de outubro;
- Consulta integral do n.º 246, de 5 de outubro, até ao n.º 276, de 8 de novembro;
- Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 277, de 9 de novembro;
- Consulta integral do n.º 278, de 10 de novembro, até ao n.º 289, de 22 de novembro;
- Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 290, de 23 de novembro;
- Consulta integral do n.º 291, de 24 de novembro, até ao n.º 323, de 29 de dezembro.

Ano de 1889

- Consulta integral do n.º 1, de 1 de janeiro, até ao n.º 28, de 30 de janeiro;
 - Consulta integral do n.º 30, de 1 de fevereiro, até ao n.º 202, de 9 de agosto;
 - Consulta das páginas 3 e 4 do n.º 203, de 10 de agosto;
 - Consulta integral do n.º 204, de 11 de agosto, até ao n.º 264, de 17 de outubro;
 - Consulta integral do n.º 266, de 19 de outubro, até ao n.º 273, de 26 de outubro;
 - Consulta integral do n.º 275, de 29 de outubro, até ao n.º 282, de 5 de novembro;
 - Consulta integral do n.º 284, de 7 de novembro, até ao n.º 315, de 9 de dezembro;
-

- Consulta integral do n.º 318, de 11 de dezembro, até ao n.º 322, de 15 de dezembro;
- Consulta integral do n.º 324, de 17 de dezembro, até ao n.º 336, de 30 de dezembro.

Nota: Todos os número referidos são inclusive.

Anexo D - Festividades anuais acedidas por comboios extraordinários ou comboios ordinários com tarifas reduzidas, na década de 80 do século XIX

Festividades anuais acedidas por comboios extraordinários ou comboios ordinários com tarifas reduzidas, na década de 80 do século XIX (ordenação alfabética dos locais de realização da festividade)					
Local de realização da festividade	Festividade	Linha de caminho de ferro do local	Companhia/s exploradora/s	Estação de destino	Estações extremas de origem
Amarante	Festa de S. Gonçalo	Linha do Douro	<i>Caminhos de Ferro do Minho e Douro</i>	Vila Meã	Porto
Barcelos	Festa das Cruzes	Linha do Minho	<i>Caminhos de Ferro do Minho e Douro</i>	Barcelos	Porto
Barcelos	Procissão de Passos	Linha do Minho	<i>Caminhos de Ferro do Minho e Douro</i>	Barcelos	Porto
Braga	Festa do Espírito Santo no Bom Jesus	Ramal de Braga	<i>Caminhos de Ferro do Minho e Douro</i>	Braga	Porto
Braga	Festividade do Coração de Jesus	Ramal de Braga	<i>Caminhos de Ferro do Minho e Douro</i>	Braga	Viana do Castelo e Porto
Braga	Festejos do S. João de Braga	Ramal de Braga	<i>Caminhos de Ferro do Minho e Douro</i> e <i>Caminho de Ferro do Porto à Póvoa e Famalicão</i>	Braga	Porto e Senhora da Hora
Caíde	Romaria da Sr. ^a da Aparecida	Linha do Douro	<i>Caminhos de Ferro do Minho e Douro</i>	Caíde	Porto
Coimbra	Festa da Rainha Santa Isabel	Linha do Norte	<i>Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes</i>	Coimbra	Porto
Darque	Romaria de S. Brás	Linha do Minho	<i>Caminhos de Ferro do Minho e Douro</i>	Darque	Caminha e Barcelos
Espinho	Festa da N. ^a Sr. ^a da Ajuda	Linha do Norte	<i>Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes</i>	Espinho	Porto
Figueira da Foz	Festejos de S. João	Ramal de Cantanhede e Linha do Oeste	<i>Caminhos de Ferro da Beira Alta</i>	Figueira da Foz	Mealhada, Pombal e Amieira
Figueira da Foz	Festas de N. ^a Sr. ^a da Encarnação	Ramal de Cantanhede	<i>Caminhos de Ferro da Beira Alta</i> e <i>Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes</i>	Figueira da Foz	Porto e Lisboa
Guimarães	Procissão de Passos	Linha de Guimarães	<i>Caminhos de Ferro de Guimarães</i>	Guimarães	Trofa

Guimarães	Festejos de S. João	Linha de Guimarães	<i>Caminhos de Ferro de Guimarães, Caminhos de Ferro do Minho e Douro e Caminho de Ferro do Porto á Póvoa e Famalicão</i>	Guimarães	Braga, Póvoa de Varzim e Porto
Guimarães	Romaria de S. Torcato	Linha de Guimarães	<i>Caminhos de Ferro de Guimarães e Caminhos de Ferro do Minho e Douro</i>	Guimarães	Porto
Guimarães	Romaria de S. Tiago	Linha de Guimarães	<i>Caminhos de Ferro de Guimarães</i>	Guimarães	Trofa
Guimarães	Romaria de N. ^a Sr. ^a do Carmo da Penha	Linha de Guimarães	<i>Caminhos de Ferro de Guimarães</i>	Guimarães	Trofa
Lamego	Romaria da N. ^a Sr. ^a dos Remédios	Linha do Douro	<i>Caminhos de Ferro do Minho e Douro</i>	Régua	Porto e Barca de Alva
Laundos	Festa da N. ^a Sr. ^a da Saúde	Linha da Póvoa de Varzim a Famalicão	<i>Caminho de Ferro do Porto á Póvoa e Famalicão</i>	Laundos	Porto
Laundos	Romaria das Necessidades	Linha da Póvoa de Varzim a Famalicão	<i>Caminho de Ferro do Porto á Póvoa e Famalicão</i>	Laundos	Porto
Lisboa	Comemoração do Aniversário da entrada do exército constitucional	Linha do Norte	<i>Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes</i>	Lisboa	Porto
Lordelo	Romaria de N. ^a Sr. ^a do Espinho	Linha de Guimarães	<i>Caminhos de Ferro de Guimarães</i>	Lordelo	Trofa e Guimarães
Lousado	Festa do Sagrado Coração de Maria	Linha do Minho	<i>Caminhos de Ferro do Minho e Douro</i>	Paragem especial junto à festa (próximo de Lousado)	Porto
Matosinhos	Procissão de Passos	Ramal de Matosinhos	<i>Caminho de Ferro do Porto á Póvoa e Famalicão</i>	Paragem especial junto à Capela do Padrão (na praia de Matosinhos)	Porto
Matosinhos	Romaria do Senhor de Matosinhos	Ramal de Matosinhos	<i>Caminho de Ferro do Porto á Póvoa e Famalicão</i>	Paragem especial junto à Capela do Padrão (na praia de	Porto

				Matosinhos)	
Miramar (Vila Nova de Gaia)	Romaria do Senhor da Pedra	Linha do Norte	<i>Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes</i>	Paragem especial junto à festa (próximo de Miramar)	Porto e Aveiro
Ovar	Procissão de Passos	Linha do Norte	<i>Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes</i>	Ovar	Porto
Penafiel	Feira Anual	Linha do Douro	<i>Caminhos de Ferro do Minho e Douro</i>	Penafiel	Porto
Penafiel	Festa do Corpo de Deus	Linha do Douro	<i>Caminhos de Ferro do Minho e Douro</i>	Penafiel	Porto
Penafiel	Festa do Santíssimo Coração de Maria	Linha do Douro	<i>Caminhos de Ferro do Minho e Douro</i>	Penafiel	Porto e Marco de Canaveses
Penafiel	Feira de S. Martinho	Linha do Douro	<i>Caminhos de Ferro do Minho e Douro</i>	Penafiel	Porto
Porto	Procissão de Cinzas	Linha da Póvoa de Varzim	<i>Caminhos de Ferro do Minho e Douro</i>	Porto	Fontainhas
Porto	Festejos do S. João do Porto	Linha do Minho e Ramal de Braga	<i>Caminhos de Ferro do Minho e Douro</i>	Porto	Braga
Póvoa de Varzim	Festa da Sr. ^a da Lapa	Linha da Póvoa de Varzim	<i>Caminho de Ferro do Porto à Póvoa e Famalicão</i>	Póvoa de Varzim	Famalicão e Porto
Recarei	Romaria de Santa Águeda	Linha do Douro	<i>Caminhos de Ferro do Minho e Douro</i>	Recarei	Porto e Penafiel
Régua	Festa de S. Sebastião	Linha do Douro	<i>Caminhos de Ferro do Minho e Douro</i>	Régua	Mosteirão e Pinhão
Santa Cruz do Bispo	Romaria de S. Brás	Linha da Póvoa de Varzim	<i>Caminho de Ferro do Porto à Póvoa e Famalicão</i>	Paragem especial ao quilómetro 7 (próximo de Custóias)	Porto
Santo Tirso	Procissão de Passos	Linha de Guimarães	<i>Caminhos de Ferro de Guimarães</i>	Santo Tirso	Guimarães e Trofa
Santo Tirso	Feira Anual	Linha de Guimarães	<i>Caminhos de Ferro de Guimarães</i>	Santo Tirso	Guimarães e Trofa
Senhora da Hora	Romaria da Sr. ^a da Hora	Linha da Póvoa de Varzim	<i>Caminho de Ferro do Porto à Póvoa e Famalicão</i>	Paragem especial ao quilómetro 3,5 (próximo da Sr. ^a da Hora)	Porto
Toutosa	Romaria de N. ^a Sr. ^a da Livração	Linha do Douro	<i>Caminhos de Ferro do Minho e Douro</i>	Paragem especial entre Marco de	Porto

				Canaveses e Vila Meã	
Trofa	Romaria da Sr. ^a das Dores	Linha do Minho e Linha de Guimarães	<i>Caminhos de Ferro do Minho e Douro</i> e <i>Caminhos de Ferro de Guimarães</i>	Trofa	Braga, Guimarães e Porto
Valongo	Procissão de Passos	Linha do Douro	<i>Caminhos de Ferro do Minho e Douro</i>	Valongo	Porto
Valongo	Festas de Santa Justa e Santa Rufina	Linha do Douro	<i>Caminhos de Ferro do Minho e Douro</i>	Valongo	Porto e Penafiel
Viana do Castelo	Romaria de N. ^a Sr. ^a da Agonia	Linha do Minho	<i>Caminhos de Ferro do Minho e Douro</i>	Viana do Castelo	Braga e Porto
Vila do Conde	Procissão de Cinzas	Linha da Póvoa de Varzim	<i>Caminho de Ferro do Porto á Póvoa e Famalicão</i>	Vila do Conde	Famalicão e Porto
Vila Nova de Famalicão	Romaria das Necessidades	Linha do Minho	<i>Caminhos de Ferro do Minho e Douro</i>	Vila Nova de Famalicão	Porto
Vila Nova de Famalicão	Feira Anual	Linha do Minho e Linha da Póvoa de Varzim	<i>Caminhos de Ferro do Minho e Douro</i> e <i>Caminho de Ferro do Porto á Póvoa e Famalicão</i>	Vila Nova de Famalicão	Viana, Braga, Póvoa de Varzim, Penafiel e Porto

Fonte: *O Commercio do Porto* / Elaboração própria

Anexo E - Eventos com comboios extraordinários e/ou comboios ordinários a preços reduzidos, na década de 80 do século XIX

Eventos com comboios extraordinários e/ou comboios ordinários a preços reduzidos		
Evento	Local de realização	Data
Centenário de Camões	Lisboa	1880 junho
Inauguração do Monumento a Camões	Coimbra	1881 maio
Exposição de Arte Ornamental	Lisboa	1882 janeiro
Inauguração do elevador do Bom Jesus de Braga	Braga	1882 março
Centenário do Bom Jesus de Braga	Braga	1884 maio
Inauguração da Estátua de D. Afonso Henriques	Guimarães	1887 outubro
Inauguração da Praça de Touros do Porto	Porto	1889 julho
Inauguração da Estátua de José Estevão	Aveiro	1889 agosto
Festa do Espírito Santo ou "Festa dos Tabuleiros"	Tomar	variável

Fonte: *O Commercio do Porto* / Elaboração própria
