

## No dealbar do automobilismo: A relevância das estradas para o turismo na década de 1920

### At the dawn of the automobile: The relevance of roads to tourism in the 1920s

**Vítor Sá**

Instituto Superior de Línguas e Administração, Gaia, Portugal  
vitor.sa@islaguia.pt

#### Resumo

Num período atribulado para história portuguesa como foi a década de 1920, o desenvolvimento do automobilismo e do turismo andaram de mãos dadas. Todavia, esta união foi efémera, mantendo-se por menos de uma década. Os resultados no desenvolvimento do turismo e das acessibilidades revelaram-se pobres, mantendo o país atrasado quando comparado com os restantes países europeus. Com a alteração do regime político, alterou-se igualmente a organização política, separando os organismos responsáveis pelo desenvolvimento rodoviário e do turismo.

**Palavras-chave:** Portugal; automobilismo; turismo; Administração Geral de Estradas e Turismo; 1920.

#### Abstract

In a turbulent period for Portuguese history such as the 1920s, the development of the car use and tourism went hand in hand. However, this union was ephemeral, lasting for less than a decade. The results in the development of tourism and accessibility proved to be poor, keeping the country behind when compared to other European countries. With the change in the political regime, the political organization also changed, separating the entities responsible for road development and tourism.

**Keywords:** Portugal; automobiles; tourism; General Administration of Roads and Tourism; 1920.

## 1. Introdução

*Sem estradas, sem hotéis, não há turismo de facto.” (Lisboa, 1920a: 106)*

As primeiras décadas do século XX representam o início da massificação do uso do automóvel e, desta forma, a existência de infraestruturas para a circulação torna-se essencial. O turismo desempenhou um papel fundamental no crescimento do uso do automóvel. Apesar de representar apenas um breve período, o presente artigo propõe-se analisar a relação entre o desenvolvimento rodoviário e a atividade turística em Portugal, com especial enfoque nos anos de existência da Administração Geral de Estradas e Turismo.

---

*Dos Algarves: A Multidisciplinary e-Journal, 41-2022.*

ISBN 2182-5580 © ESGHT - University of the Algarve, Portugal.



Com o presente artigo procuramos entender de que forma o desenvolvimento do automobilismo e do turismo se influenciaram mutuamente em Portugal, assim como as políticas governamentais se adaptaram à transformação em curso durante um período marcado pela instabilidade. No contexto da investigação entende-se por desenvolvimento do automobilismo o progressivo recurso à mobilidade automóvel e a criação de infraestruturas que, por essa via, nos conduzem à ligação institucional com o turismo.

Partindo de uma metodologia narrativa e indutiva, a investigação desenrolar-se-á através da análise da legislação existente, reguladora e instituidora dos organismos públicos do período em estudo, bem como da bibliografia existente sobre temas análogos.

Em termos de estrutura, o artigo iniciar-se-á com uma revisão da legislação referente ao desenvolvimento rodoviário no período em análise, seguindo-se de uma análise da importância do automobilismo nos primeiros passos do desenvolvimento do turismo em Portugal.

## **2. Cronograma legislativo do desenvolvimento rodoviário**

À entrada da segunda metade do século XIX, Portugal ainda não dispunha de uma rede nacional de transportes terrestres, possuindo apenas “algumas estradas à partida de Lisboa e do Porto, uma ou outra tentativa falhada ou sem continuidade e caminhos rurais” (Brito, 2003: 251), sendo privilegiado o transporte por via marítima e fluvial. Foi, no entanto, neste período, com a criação da Companhia das Obras Públicas e com o fontismo, que seria dado um impulso decisivo no desenvolvimento de estradas e caminhos-de-ferro (Alegria, 1981). Neste contexto surge a lei publicada a 15 de julho de 1862 para a classificação das estradas, embora, segundo Alegria (1990), é o ano de 1849 que marca o início da construção sistemática de estradas de macadame. Assim, foram criadas três categorias de estradas: estradas reais, distritais e municipais sendo, pela mesma disposição, consideradas de primeira, segunda e terceira ordem. No caso das estradas reais, estas dividiam-se em 1.<sup>a</sup> classe, estradas diretas, ligando Lisboa às capitais dos distritos administrativos e pontos principais de fronteira, e em 2.<sup>a</sup> classe, estradas transversais que ligariam capitais de distritos administrativos e os pontos de fronteira e do litoral entre si. Por sua vez, as estradas distritais fariam, entre outros, a ligação entre os caminhos de ferro e as estradas de primeira ordem ou porto fluvial. Esta lei definia já a largura mínima e máxima das estradas principais, devendo estas terem entre 6 e 8 metros (Lei, de 15 de julho, 1862).

Mais tarde, “tendo a experiência mostrado a necessidade de modificar e ampliar as providências e práticas” (Decreto de 21 de fevereiro, 1889, p. 122), em vigor, é introduzida em, 1889 a numeração das estradas, não coincidindo com aquela que viria a ser definida mais tarde. Verifica-se ainda um conjunto de mudanças nas diretrizes para construção de estrada que refletem as mudanças na política de transportes, mas também na política económica e social do país (Alegria, 1990). Em 1913 é nomeada uma comissão para proceder, no espaço de dois anos, a uma nova classificação das estradas (Diário do Governo nº. 48/1913, 1913). Porém, só em 1926, e 11 anos depois da referida comissão ter apresentado o resultado dos trabalhos, é publicada a nova organização das estradas portuguesas (Decreto 12100, de 11 de agosto, 1926). Dada a urgência em acelerar os trabalhos de melhoria das estradas e os grandes

prejuízos sofridos pela Economia motivados pelos elevados custos dos transportes por via ordinária (Decreto 13969, de 20 de julho, 1927), é finalmente publicada a nova reorganização da rede viária. É também pelo diploma de 1927 que é criado um organismo nacional dedicado às estradas, a Junta Autónoma de Estradas, sucedendo à Administração Geral das Estradas e Turismo. Precisamente este organismo havia sido criado em 1920, dado o “estado de deplorável ruína” (Decreto 7037, de 17 de outubro, 1920, p. 1385), em que se encontravam as estradas ordinárias do país e o grande desenvolvimento que se verificava no automobilismo. Neste sentido, era importante encontrar soluções que permitissem melhorar a resistência das infraestruturas, dotando-as de uma maior comodidade e rapidez nas deslocações.

### 3. Turismo no desenvolvimento da rede rodoviária

Numa época em que as estradas portuguesas se encontravam num “contínuo estado selvagem” (Maio, 1918: 153), já que esta era uma herança “na sua maior parte dos finais do século passado e [...] concebida para trânsito de tração animal” (Pina, 1988: 49), surgem os primeiros sinais da importância de uma rede de estradas eficiente através da Sociedade de Propaganda de Portugal, nomeadamente no Congresso de Turismo de 1911 (Matos *et al.*, 2009; Matos & Santos, 2004), e, em 1920, com a criação da Administração Geral das Estradas e Turismo, estando esta dividida em três repartições: estradas, turismo e expediente geral e contabilidade. À Repartição de Turismo é reconhecida a responsabilidade por centralizar todos os “assuntos concernentes ao turismo e tomar a iniciativa das medidas necessárias ao seu desenvolvimento” (Decreto 7037, de 17 de outubro, 1920, p. 1387), cooperando no estudo e nos serviços das estradas de turismo. Seria também responsabilidade desta repartição superintender, entre outros, instâncias balneares, termas, fiscalizar hotéis, restaurantes, assim como, “fazer propaganda de Portugal como país de turismo” (Decreto 7037, de 17 de outubro, 1920, p. 1387). Subordinadas à repartição de turismo, o decreto instituidor da Administração Geral das Estradas e Turismo, cria ainda comissões locais interessadas pelos assuntos relacionados com o turismo, nomeadamente a proteção e defesa dos monumentos nacionais, cooperação no estudo e nos serviços das estradas de turismo, higiene e propaganda local, e posteriormente, nas comissões de iniciativa, os primeiros órgãos locais de turismo (Brito, 2011; Lobo, 2012). Todavia, esta organização não funcionou devidamente, apresentando “resultados [...] medíocres” (Cunha, 2010: 138), pelo que, chegados a 1924, a “Repartição de Turismo desconhec[ia] o que as comissões te[r]iam feito” (Lisboa, 1924: 546). Precisamente neste ano é publicado o regulamento dos serviços da Administração Geral das Estradas e Turismo, “efetiva[ndo] [a] existência e ação” (Carneiro, 2011: 26) deste órgão. No que diz respeito ao turismo, o decreto apresenta os serviços de turismo como responsáveis pelos assuntos concernentes a esta indústria e a tomada de iniciativa para o seu desenvolvimento. Assim, e estando estes assuntos a cargo da Repartição de Turismo, são enumeradas as responsabilidades. A Repartição de Turismo seria responsável, nomeadamente, por estudar eventuais novas ligações ao estrangeiro e propor melhorias nas existentes, estudar e propor melhorias nos transportes, circulação e hospedagem, desenvolver a propaganda do país, cooperar no estudo das estradas de turismo e fiscalizar entidades hoteleiras (Decreto 10244, de 3 de novembro, 1924).

Paralelamente à criação da Administração Geral das Estradas e Turismo, o decreto n.º 7037 de 17 de outubro de 1920 dá o tiro de partida para o Fundo de Viação e Turismo. O funcionamento do Fundo de Viação e Turismo viria a ser regulamentado apenas em 1924 pelo Decreto n.º 10176 de 10 de outubro, ainda que, cerca de um ano antes, tenha sido criado um outro regulamento pelo Decreto n.º 9131, de 20 de setembro. O hiato temporal entre a criação do fundo e a respetiva regulamentação sugere, de acordo com Farinha (2013: 228), “não ter havido, para além do impulso legislativo inicial, a capacidade para reunir os meios necessários”. Este organismo criado para “fazer face aos encargos com o serviço de estradas e desenvolvimento do turismo” (Decreto 7037, de 17 de outubro, 1920, p. 1390) teria como receitas as verbas provenientes, entre outros, do orçamento geral do estado, das licenças para construção junto das estradas, concessionárias de vias férreas sobre estradas, portagens nas pontes e por uma taxa hoteleira.

A criação da Administração Geral das Estradas e Turismo será então o primeiro sinal da importância das estradas para o desenvolvimento do turismo, ou não fosse o turismo “uma das principais funções iniciais do automobilismo” (Sousa, 2016: 436), numa época em que o problema das estradas em Portugal “promete eternizar-se” (Lisboa, 1920b: 11), sendo necessário encurtar o atraso em relação à Europa, onde o “tráfego automóvel atingia já um notável incremento, [enquanto que] em Portugal ficava restrito à localidades e seu subúrbios” (Pina, 1988: 49). Este organismo vem substituir o Conselho de Turismo, transitando para ele a Repartição de Turismo. Segundo Pina (1988: 29), esta alteração fez com que a Repartição de Turismo perdesse a “tão preciosa autonomia de que dispusera nos seus breves primeiros nove anos”. Esta medida não foi isenta de críticas.

A preocupação com o desenvolvimento do turismo por via rodoviária refletiu-se igualmente na necessidade de arborização das estradas, tal como previsto na legislação e refletido no artigo na “Revista Turismo” de julho de 1920. A componente cénica da malha rodoviária está repetidamente presente na legislação da época, sendo criados meios técnicos e financeiros para que esta não fosse descurada.

É importantíssima a influência da arborização no turismo. A atração para os campos ensombrados, verdadeiros oásis nos desertos das charnecas e campinas, exerce uma notável acção no movimento turista. As estradas bordadas pela arborização, dão relevo à riqueza estética regional, cumulativamente com os maciços florestais despreziosos e com os parques que a arte prepara, valorizando pelo auxílio da ciência as mais belas paisagens naturais [sic]. (Vianna, 1920: 3)

Apesar de, segundo Sousa (2016: 436), a primeira proposta de “classificação especial e inédita de “estradas de turismo”” ter sido em novembro de 1934, o Decreto 7037, de 17 de outubro de 1920 já fazia referência a essa mesma classificação, ficando visível um desfasamento temporal entre a criação de legislação e a aplicação desta. Aliás, este decreto foi prontamente criticado, já que “não podemos deixar de frisar que a obra do governo foi incompleta; porquanto, limitando as disposições do decreto em questão simplesmente a «estradas e turismo, deixou que os serviços de viação e o dos portos, continuem sob o regime do «statu-quo-ante»” (Lisboa, 1920c: 70). Durante os anos seguintes as críticas presentes na

imprensa sugerem poucos ou nenhuns progressos. Em 1921 o estado das estradas, nomeadamente aquelas que eram apelidadas de “estradas de turismo”, continuava a não ser satisfatório. Lourenço (1921: 18) apelida de “inacreditável que se chame estradas de turismo, às estradas atuais”, depois de “uma excursão das Caldas da Rainha à Batalha” tendo os viajantes ficado “aterrorizados com o que vimos e com o que padecemos nessa excursão de recreio”. Já em 1923, Lisboa (1923a: 321) fala da “doença das estradas” que afeta o país, apontando o dedo do fracasso da outrora celebrada Administração Geral das Estradas e Turismo, à falta de meios de atuação, levando a que a situação piorasse e “estendendo-se [...] a toda a rede de viação” (Lisboa, 1923a: 322). Entretanto surgem críticas quanto à organização institucional do turismo, com Lisboa (1923b: 369) a defender um regresso à antiga organização, dando “liberdade e meios de ação que lhe são absolutamente indispensáveis para bem cumprir a sua missão”. A organização institucional do turismo é repetidamente criticada. Lisboa (1924: 546) ironiza quando afirma que a “repartição ficou subordinada à Administração Geral das Estradas, como poderia ter sido anexada à Administração dos portos, dos correios e telégrafos, das alfândegas ou mesmo dos caminhos-de-ferro, pois todos estes ramos de atividade interessam e prendem-se diretamente à indústria do Turismo”. Do estrangeiro surgem também críticas ao estado das estradas. Se, no que diz respeito aos caminhos-de-ferro, as condições eram semelhantes às da restante Europa (Crockett & Crockett, 1930; López, 1924), nas estradas a realidade era bastante diferente.

Em 1927 assiste-se ao desaparecimento da Administração Geral das Estradas e Turismo, sendo esta substituída pela Junta Autónoma de Estradas (JAE) pelo decreto n.º 13969 de 20 de julho. Certo é que até 1926, “o que está em causa é a rede de estradas, a regulamentação da circulação e a criação de instituições públicas necessárias para que o estado intervenha na nova situação criada pelo transporte automóvel” (Brito, 2003: 455), entrando-se agora numa nova fase, onde é quebrada a ligação institucional entre o turismo e gestão das estradas, embora, segundo Sousa (2016: 439) “a importância das estradas de turismo continuou a ser reforçada com a criação da JAE”. Aliás, segundo Andrade (2004: 418), a preocupação com as estradas de turismo “surge logo no primeiro relatório da JAE” ao mencionar as ligações a algumas praias e estâncias dos arredores do Porto e Lisboa. Esta realidade fica visível em 1933 no I Congresso Nacional de Turismo, no qual vários participantes manifestam a necessidade da criação de estradas de turismo (Cadavez, 2017; Sousa, 2016). Entre as prioridades no desenvolvimento das estradas de turismo surge a estrada marginal Lisboa-Cascais, permitindo uma ligação rápida da capital a uma zona balnear e onde se encontrava o casino Estoril, tornando-a numa das principais atrações turísticas do país, “o grande centro do mundanismo, a metrópole da Costa do Sol” (Proença, 1940: 36). Paralelamente, o Automóvel Club de Portugal (ACP), vai igualmente demonstrando preocupação no desenvolvimento da malha rodoviária, uma vez que o número de veículos cresce de 500 em 1910, para 3000 em 1920 (Brito, 2003).

Como consequência do fim da Administração Geral das Estradas e Turismo, em 1928, é igualmente extinto o Fundo de Viação e Turismo, dando origem ao Fundo de Viação e ao Fundo dos Serviços de Turismo (Decreto 14890, de 14 de janeiro, 1928). Este último irá prolongar a sua existência por quase três décadas até 1956.

Estas alterações são fruto das mudanças políticas vividas nos primeiros tempos de Ditadura Militar, já que foram operadas em julho, pouco mais de um ano depois do golpe militar. Desta forma, o turismo passa a estar na dependência do Ministério do Interior, “acautelando-se, por certo, de imaginários perigos procedentes da deambulação de estrangeiros pelo país” (Pina, 1988: 29).

#### 4. Considerações finais

A forma como se desenvolveu a malha rodoviária, do turismo e das respetivas instituições no início do século XX é indissociável do contexto político, social e industrial vivido. À entrada deste século, Portugal encontrava-se atrasado em relação à restante Europa no que diz respeito à criação de condições para o desfrute do país, sendo escassos os hotéis e as estradas com qualidade. Verifica-se uma certa inércia na criação das necessárias condições nas duas primeiras décadas, sendo recorrentes as mesmas críticas ao atraso. Esta inércia é também fruto da instabilidade política, legislativa e indefinições quanto aos órgãos responsáveis pelo turismo, mantendo-se as “práticas de continuidade em relação à centúria anterior, [...] pouco sensíveis à progressiva afirmação da circulação automóvel e ao alargamento do interesse pelas deslocações turísticas” (Andrade, 2004: 413).

Todavia, o percurso vivido pelos organismos públicos do período em análise, espelha a forma como a indústria do turismo era encarada. A emergência e crescimento de um novo meio de transporte, permitindo deslocações rápidas e versáteis pelo país, era vista como um impulso para o turismo. Como tal, à vista das entidades governamentais, faria sentido unir estas duas áreas, criando condições para o turismo baseado em transportes rodoviários, ainda que, à vista de Lisboa (1924) e seguindo esta lógica, o turismo pudesse ser inserido noutros organismos governamentais.

Com o surgimento da Ditadura Militar operam-se alterações nestas organizações, separando-se as matérias relacionadas com as estradas e o turismo. O turismo ficará assim debaixo da alçada do Ministério do Interior, permitindo um maior controlo desta atividade. Apesar da separação, a Junta Autónoma de Estradas continuará a dar “particular importância” (Sousa, 2016: 257) às estradas de turismo, verificando-se “mais continuidades do que ruturas” (Sousa, 2016: 277) nesta transição. Assim, só na década seguinte, “perante o pleno e irreversível predomínio da circulação automóvel” (Andrade, 2004: 413) se irá assistir à criação de condições para a circulação automóvel.

Certo é que, fruto da instabilidade política e institucional vivida neste período, e tal como admite Sousa (2016: 277), “o estado das estradas em Portugal continental nos anos vinte não só não melhorou, ao contrário de outros países europeus, como se agravou”, contribuindo para o aprofundar das dificuldades de acessibilidade a Portugal como destino turístico.

#### Referências

Alegria, M. F. (1981). Os transportes em Portugal antes do caminho-de-ferro (1750-1850). *Finisterra*, 16(32), 358-363. doi: 10.18055/Finis2184

Alegria, M. F. (1990). A organização dos transportes em Portugal (1850-1910): As vias e o tráfego. *Memórias do Centro de Estudos de Geografia e Ordenamento*, 12, pp.560. Lisboa, Centro de

## Estudos Geográficos.

- Andrade, A. A. (2004). Sobre a construção da imagem contemporânea de estrada. Em J.M. Brandão de Brito, M. Heitor, M.F. Rollo (Ed.). *Momento de inovação e engenharia*. Lisboa: Centro de Estudos e Inovação, Tecnologia e Políticas de Desenvolvimento do IST - Dom Quixote.
- Brito, S. P. (2003). *Notas sobre a evolução do viajar e a formação do turismo*. Lisboa: Medialivros.
- Brito, S. P. (2011). Direção-Geral do Turismo: Contributos para a sua história. Turismo de Portugal.
- Cadavez, M. C. (2017). *A bem da nação - As representações turísticas no Estado Novo entre 1933 e 1940*. Edições 70.
- Carneiro, M. I. (2011). As casas dos cantoneiros do Algarve: Da conservação das estradas a património a conservar (Dissertação de mestrado não publicado). Universidade Aberta, Lisboa.
- Crockett, W. D. & Crockett, S. G. (1930). *A satchel guide to Spain and Portugal*. Boston and Houghton Mifflin Company.
- Cunha, L. (2010). Desenvolvimento do turismo em Portugal: Os primórdios. *Fluxos e Riscos*, 1, 127–149.
- Decreto n. ° 10244 de 3 de novembro de 1924. Diário do Governo n. ° 247 – I Série. Disponível em <https://dre.pt/application/file/559697>
- Decreto n. ° 12100 de 11 de agosto de 1926. Diário do Governo n. ° 175 – I Série. Disponível em <https://dre.pt/application/file/162922>
- Decreto n. ° 13969 de 20 de julho. Diário do Governo n. ° 153/1927 – I Série. Disponível em <https://dre.pt/application/file/691753>
- Decreto n.º 14890 de 14 de janeiro. Diário do Governo n. ° 11/1928 – I Série I. Disponível em <https://dre.pt/application/file/652431>
- Decreto n. ° 7037 de 17 de outubro. Diário do Governo nº 209/1920 – I Série. Disponível em <https://dre.pt/application/conteudo/391816>
- Decreto de 21 de fevereiro, Diário do Governo n.o 73 de 1 de abril (1889). Disponível <https://legislacaoregia.parlamento.pt/V/1/63/44/p141>
- Diário do Governo n. ° 48 de 28 de fevereiro de 1913. I Série I. Disponível em <https://dre.pt/application/conteudo/5514>
- Farinha, L. M. (2013). Da República à 2.a Guerra Mundial. Uma cronologia das estradas em Portugal. *Portuguese Studies Review*, 21(1).
- Lei de 15 de julho. Diário de Lisboa n. ° 164/1862. Disponível em <https://legislacaoregia.parlamento.pt/V/1/37/92/p234>
- Lisboa, J. (1920a). O turismo em Portugal: Um testemunho insuspeito. *Revista de Turismo*.
- Lisboa, J. (1920b, julho). A eterna questão das estradas em Portugal: Um alvitre para a sua resolução. *Revista de Turismo*, 97.
- Lisboa, J. (1920c, novembro). Estradas e Turismo: Creação de d'uma administração Autónoma. *Revista de Turismo*, 101.
- Lisboa, J. (1923a, março). A eterna questão das estradas: Mal crónico do nosso país. *Revista de Turismo*.
- Lisboa, J. (1923b, junho). Turismo em Portugal: Medidas indispensáveis. *Revista de Turismo*, 132.
- Lisboa, J. (1924, abril). O turismo em Portugal e os serviços oficiais. *Revista de Turismo*, 142.
- Lobo, S. (2012). *Arquitetura e turismo: Planos e projetos*. Universidade de Coimbra.
- López, E. (Ed.). (1924). *Manual del viajero y del turista*. Beltrán.
- Lourenço, A. (1921, agosto). As estradas de Portugal: Das Caldas da Rainha à Batalha um...pavor. *Revista de Turismo*.
- Maio, G. (1918, abril). As estradas em Portugal. *Revista de Turismo*, 153–154.
- Matos, A. C. de, Barbosa, M. A. & Santos, M. L. (2009). A sociedade propaganda de Portugal e o Congresso de Turismo de 1911. Os antecedentes do Congresso de Turismo de 1911. Em I República e Republicanismo. Congresso Internacional: Vol. XIV (Número November, pp. 393–403). Assembleia da República/IHC-UN.
- Matos, A. C. de & Santos, M. L. F. N. dos (2004). Os guias de turismo e a emergência do turismo contemporâneo em Portugal (dos finais do século XIX às primeiras décadas do século XX). *Scripta Nova - Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, VIII(167).
- Pina, P. (1988). *Portugal: O turismo no século XX*. Lucidus Publicações.
- Proença, R. (1940). *Arredores de Lisboa. Em as estradas de Portugal*. Lello & Irmão.
- Sousa, M. L. (2016). *A mobilidade automóvel em Portugal (1920 - 1950) (1.ª)*. Chiado Editora.
- Vianna, J. M. (1920, julho). A influência da arborização na indústria do Turismo. *Revista de Turismo*.

**VÍTOR SÁ** é licenciado em Ciências da Comunicação (2010), Mestre em Turismo, Património e Desenvolvimento (2012) pelo Instituto Superior da Maia e Doutorado em Turismo pela Universidade de Aveiro (2021). Desenvolveu atividades de docência no ISMAI, IPMAIA, IPP e, mais recentemente, na EFTA – Escola Profissional em Turismo de Aveiro, sendo na atualidade Professor Adjunto no ISLA Gaia e membro do GOVCOPP. Endereço institucional: Rua Diogo Macedo, 4400-107 Vila Nova de Gaia, Portugal, vitor.sa@islaguia.pt. ORCID: 0000-0002-9088-1096

Submetido em 20 de novembro de 2021

Aceite em 5 de abril de 2022