

O PORTO RETRATADO POR ESTRANGEIROS EM LIVROS E GUIAS DE VIAGEM NAS ÉPOCAS MODERNA E CONTEMPORÂNEA – PLANO DE INVESTIGAÇÃO

--

PORTO PORTRAYED BY FOREIGNERS IN BOOKS AND TRAVEL GUIDES DURING THE EARLY AND LATE MODERN PERIODS – RESEARCH PLAN

José Luís BRAGA

IEES - Instituto Europeu de Estudos Superiores, Portugal
josebraga@iesfafe.pt

Resumo

A presente comunicação pretende dar a conhecer um plano de investigação relativo aos livros e guias de viagem que retrataram, durante a época moderna e contemporânea, a cidade do Porto sob o ponto de vista dos estrangeiros. O problema de investigação surge da carência por nós detetada no que diz respeito a estudos sobre a História do Turismo, tanto em Portugal como, mais especificamente, no Porto. Quanto aos objetivos gerais da investigação, mais ampla, que estamos a empreender, estes são os seguintes: (a) determinar a evolução da imagem turística formulada pelos estrangeiros nos guias e livros de viagem da época moderna e contemporânea; (b) conhecer a evolução do sistema turístico (transportes, alojamento, restaurantes e casas de pasto, animação) português na época contemporânea; (c) procurar reconhecer a evolução da organização turística do destino "Porto" na sua concatenação com a evolução da organização turística do destino "Portugal" na época contemporânea; (d) reconhecer tipologias de viajante que possam ressumar dos guias; (e) reconhecer a evolução da propaganda e a sua conversão em marketing do destino "Porto". As narrativas de viagens podem ser da autoria de turistas, cientistas, artistas, etc. Como refere o historiador José Amado Mendes, a qualidade destes manuais é proporcional à aptidão dos viajantes que os elaboram, mas também está dependente da perspectiva através da qual estes perscrutam a realidade. No que diz respeito à utilização de fontes primárias, para além dos guias, prevê-se que sejam analisados periódicos e documentos emanados pelas autoridades de organização turística.

Palavras chave: Guias Turísticos, Imagem Turística, Porto, História Moderna e Contemporânea

Abstract

This paper aims to present a research plan concerning the books and travel guides that portrayed, during the modern and contemporary era, the city of Porto from the outsiders' point of view. The research problem arises from the lack of studies on the History of Tourism, both in Portugal and, more specifically, in Porto. As far as the general objectives of the broader research we are undertaking are concerned, they are the following: (a) to determine the evolution of the tourist image formulated by foreigners in travel guides and books of the early and late modern eras; (b) to know the evolution of the tourism system (transportation, accommodation, restaurants and eating houses, entertainment) in Porto in the modern era; (c) try to recognize the evolution of the tourist organization of the destination "Porto" in its concatenation with the evolution of the tourist organization of the destination "Portugal" in the contemporary era; (d) recognize typologies of traveller that can emanate from the guidebooks; (e) recognize the evolution of propaganda and its conversion into marketing of the destination "Porto". Travel narratives can be written by tourists, scientists, artists, etc. An historian, José Amado Mendes, states that the quality of these manuals is proportional to the aptitude of the travellers who write them, but it also depends on the perspective through which they scrutinize reality. Regarding the use of primary sources, in addition to the guides, it is expected that periodicals and documents issued by the tourism organization authorities will be analysed.

Keywords: Tourist Guides, Tourist Image, Porto, Early Modern History, Late Modern History

1. Introdução

Até ao momento não existe um estudo aprofundado que se debruce sobre os livros e guias de viagem que retrataram, durante a época moderna e contemporânea, a cidade do Porto, sob o ponto de vista dos forasteiros. Ainda que exista uma dissertação de mestrado (Castro, 2012) que analisa, num intervalo cronológico semelhante ao do nosso plano de investigação, os guias turísticos da cidade do Porto, este trabalho utiliza escassas fontes primárias para o século XIX e para o século XX. Acresce que as fontes utilizadas se referem somente a guias elaborados por portugueses.

O plano de investigação que suporta este artigo pretende dar sequência à pesquisa subjacente a uma exposição que ocorreu na Biblioteca Almeida Garrett, no Porto, em 2018. Esta exposição produziu um catálogo intitulado “*Porto Sentido de Fora – Livros e guias de viagem sobre o Porto entre a Monarquia Constitucional e Estado Novo (1820-1974)*” (Ribeiro, Cerveira & Costa, 2018).

Entre as centenas de volumes inventariados nesta obra encontram-se livros e guias escritos por nacionais como o “Porto por fora e por dentro” de Alberto Pimentel (1878); “De fora para dentro” de Fernando Ribeiro de Mello (1973); ou “Os livros de viagem em Portugal no século XVII e a sua projeção europeia” (1977) de Castelo Branco Chaves. Existe ainda uma compilação exaustiva dos textos publicados no estrangeiro sobre Portugal até ao século XIX, de Manuel Bernardes Branco (1879), intitulado “Portugal e os Estrangeiros”.

No tocante a bibliógrafos estrangeiros, destacamos de Arturo Farinelli (1920) “Viajes por España y Portugal desde le edad media hasta el siglo XX”; de Aubrey Bell (1922) “Portuguese bibliography”; de J. Garcia Mercadal (1999) “Viajes de extranjeros por España y Portugal”; de um autor francês, R. Foulché-Delbosc (1991), temos “Bibliographie des voyages en Espagne et en Portugal”.

Mais recentemente Gonçalves (2015) defendeu uma tese doutoral intitulada “A Lisboa dos guias turísticos ingleses e franceses do século XX”. Existem também alguns artigos científicos que constituem fontes secundárias sobre temática afim desta, designadamente de Fernandes, Vieira & Rodrigues (2016) “Os guias de viagem como fonte de investigação geográfica: a figuração do Alto Douro vinhateiro: Pensamento e Imaginação Geográfica”; de Matos & Santos (2004) o artigo científico intitulado “Os guias de turismo e a emergência do turismo contemporâneo em Portugal (dos finais do século XIX às Primeiras Décadas do século XX)”; de Fernandes (2014), destaque ainda para a tese doutoral intitulada “A representação do Alto-Douro Vinhateiro nos guias de viagem estrangeiros (1845-1974)”. Finalmente, a Biblioteca Nacional de Portugal, disponibiliza ainda a coleção intitulada “Portugal e os estrangeiros” que compreende sete obras de autores estrangeiros que descrevem viagens a Portugal.

No que diz respeito aos objetivos gerais da presente investigação estes serão os seguintes:

- a) Determinar a evolução da imagem turística formulada pelos estrangeiros nos guias e livros de viagem nos séculos XIX e XX;
- b) Conhecer a evolução do sistema turístico (Vallejo, & Larrinaga, 2018) (transportes, alojamento, restaurantes e casas de pasto, animação) portuense desde finais do século XIX até 1974;
- c) Procurar reconhecer a evolução da organização turística do destino “Porto” na sua concatenação com a evolução da organização turística do destino “Portugal”;
- d) Reconhecer tipologias de viajante que possam ressumar dos guias;
- e) Reconhecer a evolução da propaganda turística e a sua conversão em marketing do destino “Porto”.

O presente texto inicia-se com uma revisão da literatura relativa à evolução da prática turística em Portugal e na Europa desde o *Grand Tour* até às primeiras modalidades de turismo de massa. A metodologia de estudo das fontes históricas, no que diz respeito à sua tipologia, seleção e utilização serão examinados na seção seguinte. Por último, serão apresentados alguns dos resultados que pretendemos alcançar com o labor investigativo aqui se projeta.

2. Proto-história da prática turística

Para que possamos entender o turismo contemporâneo em toda a sua complexidade urge recuar até ao início desta atividade. Ao fazê-lo, confrontar-nos-emos com o nexó etimológico da palavra *turismo*, neologismo da palavra inglesa (*The Tour*). Faremos, portanto, uma retrospectiva do turismo, desde a época romântica até à consolidação do turismo de massas, não descurando o caso especial de Portugal.

Importa ter presente que as alterações verificadas no turismo foram também determinadas pelo desenvolvimento tecnológico e industrial que permitiu o surgimento e generalização dos meios de transporte (Matos & Santos, 2006). O desenvolvimento tecnológico decorrente da Revolução Industrial teve várias consequências (1) o aumento abissal da produção; (2) a redução dos custos de produção; (3) uma maior procura de matérias-primas (que se encontravam nos países em vias de desenvolvimento) e uma permanente procura de mercados para colocar produtos manufacturados.

Todavia, para que o comércio de bens se pudesse realizar sem obstáculos teve de eclodir uma revolução nos meios de transporte e nas vias de comunicação. Houve ainda necessidade de se edificar e melhorar uma extensa rede de estradas, vias-férreas, caminhos fluviais e marítimos (Braga, 2007). Estes progressos abriram caminho à emergência de uma sociedade opulenta, uma sociedade de consumo (Fernández Fuster, 1991).

2.1. Do *Grand Tour* à emergência do turismo de massas

É no final do século XVII e inícios do século XVIII que se vulgariza, entre a aristocracia inglesa, o *The Grand Tour*. Este fenómeno designava a viagem – com a duração de seis meses a dois anos – feita pelos jovens nobres britânicos à Europa Continental e que normalmente tinha a Europa Ocidental como destino. Era comum que esta viagem fosse tutelada por um preceptor e por obras de referência. O que se pretendia com a viagem era formar a juventude, abrir o espírito e afastar os preconceitos (Boyer, 2003).

Estas viagens radicavam na necessidade da aristocracia terratenente, que havia sido apeada do poder por uma burguesia cada vez mais influente, se afirmar. Esta afirmação consubstanciava-se na exaltação dos valores de gratuidade: (a) a riqueza ociosa; (b) uma cultura greco-romana; (c) jogos e desportos com regras intrincadas (o que dissuadia a imitação); (d) viagens sem obrigatoriedade e para os jovens instruídos nos mais distintos colégios, a educação era aperfeiçoada com o *The Tour*.

Marc Boyer (2003), historiador francês, para quem o turismo foi uma invenção, refere que foram os britânicos que criaram uma prática, modas e lugares. Os guias turísticos desta época confirmam a primazia de destinos como Paris e Roma, esta última cidade conotada com a herança da Antiguidade. Entretanto, outras cidades vão ser incluídas neste itinerário (Amesterdão, Munique, Viena ou Praga), sendo que os seus frequentadores deixam de ser somente os nobres britânicos, para compreenderem também a classe média-alta de outras nações do Norte da Europa e dos Estados Unidos da América (Barros, 2016). Com a época romântica assomaram outros destinos: Suíça, Grécia, Espanha e Egipto.

No dealbar do século XVIII, desenvolve-se o termalismo. Esta corrida dos aristocratas latifundiários (e até de membros de famílias reais) às *villes d'eau*, resultou num incremento no número destas estações no século XIX. Esta época é marcada pelo regresso de epidemias como a cólera. O que se pretendia com a estadia nas termas era uma *mudança de ares* tida como benigna para a cura da tuberculose, um flagelo da época. Já nos finais do século XIX o termalismo declina, antes de sucumbir, porém, associa-se ao *casinismo* (Fernández Fuster, 1991).

Paralelamente, no século XVIII, época de grande esforço industrial, assiste-se, no Verão, à debandada das cidades – cada vez mais infectas – rumo ao campo. O campo passa a ser encarado como um lugar de Virtude, de Liberdade de realização do Corpo (Fernández Fuster, 1991). O paisagismo, que tinha a Suíça, como seu destino de eleição, a partir de 1860, transmuta-se em período alpino (Braga, 2007). Surgem, então, inúmeros locais de alta montanha sustentados por uma hotelaria nascente que é estimulada por uma procura sedenta de romantismo, aventura e adrenalina. Os britânicos nesta época inventam um desporto elitista: o esqui alpino (1890/1900).

O sol e praia atuais têm origens remotas na temporada de curta duração das *praias frias* (*Biarritz, Ostende, Scarborough, entre outras*). Este turismo ainda ignora os apelos dos banhos de mar, é ainda um “turismo vestido” (Fernández Fuster, 1991). Não obstante, no final do século XIX, a tendência das *praias frias* cede lugar à das *praias quentes* (Madeira, Canárias, Riviera Italiana).

O interesse pelos rios e pelo mar leva ao estabelecimento de uma dialética de ócio marítimo nos espaços costeiros e de aproveitamento dos portos marítimos que se reveste de especial relevância a partir de meados do século XIX. Este processo será determinante para o desenvolvimento de projetos urbanísticos de várias cidades portuárias (Matos & Santos, 2006). Também, neste período, o desenvolvimento do turismo residencial redundava na restauração de velhas moradias rurais e pequenas fazendas.

Outras tendências do turismo primevo foram a peregrinação e as colónias de férias. A primeira teve como pontos de romagem os santuários de Santiago de Compostela e, sobretudo, Lourdes que beneficiava de um sistema de comboios fretados especiais (com capacidade para transportar enfermos). A segunda cumpria um desígnio social: permitir que crianças pobres, que habitavam as cidades poluídas do século XIX, pudessem respirar o ar puro pelo menos durante as férias escolares. O suíço Walter Bion viu nestas colónias uma oportunidade de educação para os jovens cujos pais não tinham acesso às férias.

Não podemos, todavia, deixar de referir o pioneirismo de Thomas Cook. O britânico, em 1841, através das suas excursões mostrou o mar aos olhos virgens dos trabalhadores ingleses consumidos pelo vício do álcool. Esta excursão constituiu um “predecessor do pacote turístico” (Barros, 2016, 13). Mas a filantropia do missionário batista não tardou a estiolar. Em 1856 começou a realizar viagens organizadas, nas quais dava a conhecer o Continente a britânicos endinheirados, que acorriam principalmente ao Egito num afã de educação. Acresce à sua já larga herança a criação de *coupons* que facilitaram a viagem das massas (Graburn, 1989).

2.2. A evolução das condições de viagem

Um conjunto de inovações tornaram possível que uma população cada vez mais numerosa pudesse aderir ao turismo. O turismo de massa coevo é tributário das inovações técnicas nos transportes marítimos, fluviais e terrestres (Boyer, 2003). Antes dos progressos nos caminhos-de-ferro e nas rodovias o único transporte confortável e seguro era o barco de passageiros que, em meados do século XIX, cedeu lugar aos *steamers* que sulcavam os grandes rios (Mississipi, Reno e Loire).

Em Inglaterra e França, um progresso importante foi a construção das estradas reais, cuja rede era extensa. Estas vias eram bem mantidas e estavam equipadas com postos de troca, o que concorria para a segurança das diligências.

Por outro lado, em 1771, estabeleciam-se em Paris estalajadeiros que vendiam somente *restaurants* (bebidas reconfortantes) e eram designados de *restaurateurs* (Boyer, 2003). Nestes novos restaurantes não havia imposição de horário, havia mesas à escolha e os menus acusavam significativa melhoria de qualidade. O *chef* Auguste Escoffier teve um papel pioneiro na transformação dos antigos refeitórios em sofisticados restaurantes (Barros, 2016).

O hotel nascia no século XVIII de outra decisiva iniciativa britânica. Um dos primeiros surgiu em Exeter, em 1768 (Barros, 2016). O hotel, à promiscuidade e incomodidade dos albergues contrapunha o quarto individual com um jarro de água e um balde *higiênico*. Localiza-se este edifício, prioritariamente, no centro da cidade, contrariamente ao albergue que se situava o mais das vezes à entrada da mesma.

No século XVIII, desenvolve-se a publicação dos guias de viagens, que ofereciam indicações práticas acerca dos espaços a visitar. Se os guias da era moderna estavam destinados a uma elite ilustrada que perspetivava as viagens como um modo de complementar a sua educação, os guias turísticos do século XIX passaram a orientar-se para um público mais amplo, e visavam, ainda, ir ao encontro das necessidades de quem viajava (Matos & Santos, 2006). Em 1836 nasce o guia de viagem *Murray* e logo depois o francês *Joanne* e o alemão *Baedeker*. O pendor utilitário dos guias turísticos ditou que o texto que lhes estava adstrito se fosse tornando progressivamente mais impessoal, sistemático e completo (Matos & Santos, 2006; Barros, 2016). Estes objetos aliavam à descrição dos lugares um conjunto de informações de ordem prática, como por exemplo, indicações sobre: (1) as unidades hoteleiras existentes e a sua qualidade; (2) o valor da moeda; (3) a distância em relação a postos de correio; (3) principais vias de ligação a outras localidades; (4) meios de transporte disponíveis.

O caminho-de-ferro surge em 1830, com a locomotiva *Stephenson*, ligado ao transporte de mercadorias. Na Europa, começam-se a erigir redes nacionais, que, todavia, permanecem independentes para dissuadir veleidades militaristas. Já na América a amplidão continental do país torna prementes uma série de serviços: vagões-cama, vagões-restaurantes, vagões-salão, etc., que são desenvolvidos pela *Pullman* (Fernández Fuster, 1991). A introdução destas inovações na Europa, aliada a uma menor desconfiança entre estados, estará na origem da união dos ramais fronteiriços. Isto abre caminho para aparição dos grandes expressos europeus sob a égide da *Wagons-lits*. Será Paris que, na Europa, se tornará a placa giratória do trânsito ferroviário.

O século de ouro dos caminhos-de-ferro coincide com a *Belle Époque* (1880-1914), mas ambos findam com a Primeira Guerra Mundial. A partir dessa data os caminhos-de-ferro mais não fazem do que perder a preponderância e *glamour*. A partir da década de 50, o velho comboio vai cedendo terreno aos meios modernos de transporte: o automóvel e o avião. A ascensão da aviação regular, que une as capitais europeias sem a inevitável escala em Paris, marca o fim dos grandes expressos europeus.

No final do século XIX, ganham notoriedade em Inglaterra a bicicleta e o automóvel, meios de transporte ostentados pela elite num afã de prestígio. Vão-se criando, entretanto, clubes de ciclistas e automobilistas, que agrupam aristocratas entusiastas destas modalidades – são os *Touring Clubs*.

O automóvel, contudo, só perdeu o cariz lúdico e elitista aquando da sua massificação, imposta pela invenção de Henry Ford: o modelo T. Em grande parte deve-se à indústria automobilística – beneficiada pela produção em cadeia e a redução dos preços – a massificação do turismo. Por outro lado, o apelo à evasão e à descoberta do bucólico que encerrava a estrada, abriu um novo tempo para as casas de campo e para as residências secundárias (Boyer, 2003).

O automóvel e o avião tiveram um efeito propulsor para o turismo. Quanto à aviação, ela vai sair vencedora da batalha com os transportes ferroviários e marítimos (que entram em crise) (Fernández Fuster, 1991). Alertadas para as virtudes deste novo meio de transporte, cedo as agências de viagens organizam os seus programas (muitas vezes *inclusive tours*) com os aviões fretados – os *charters*.

2.3. Os primórdios do turismo em Portugal

A revolução industrial em Portugal foi assaz tardia e incipiente, daí decorre o facto de as infraestruturas de transporte serem rudimentares, o que coartava a mobilidade da população. Em Portugal, foi com as carreiras regulares da Mala-Posta, no início do século XIX, que novas formas de alojamento foram criadas nas estações de muda. O primeiro hotel convencional português, o Lawrence, foi inaugurado em 1764, na vila de Sintra. Todavia, já bem entrados no século XX, os hotéis ainda eram deploráveis, e todos surgiam no “index” do *Baedeker* como indesejáveis (Domingues, 2000).

Em Portugal, certas praias de veraneio começam a atrair pessoas de diferentes estratos sociais. Nos anos 20 e 30, o ponto de encontro por excelência dos banhistas é a Figueira da Foz, mais a Norte as praias de Espinho, da Foz do Douro e da Póvoa de Varzim são bastante requisitadas (Lopes & Gamboa, 2001; Barros, 2016).

Em 1906 nasce, sob a égide de Leonildo Mendonça e Costa, a Sociedade de Propaganda de Portugal (Barros, 2016). Este organismo, com desvelo, fez a promoção de Portugal através da publicação de cartazes, guias, folhetos e projeção de películas de propaganda turística. Concedeu também esta sociedade contínuo ênfase ao desenvolvimento da atividade hoteleira, como aliás outros setores industriais ligados ao turismo (Matos & Santos, 2006). Deve-se a esta organização a abertura do primeiro *Bureau de Renseignement* português, sito em Paris.

Em 1911, a jovem república portuguesa, na porfia de legitimação internacional organiza o IV Congresso Internacional de Turismo, que será amplamente divulgado no exterior pela imprensa.

Em 1911 é criado o primeiro organismo oficial de turismo de Portugal – o Conselho de Turismo – e o terceiro do mundo (Barros, 2016). Este organismo estava adstrito ao Ministério do Fomento e a par da Sociedade de Propaganda de Portugal, era presidido por Sebastião de Magalhães Lima. Data de 1914, a Lei dos Hotéis, a qual visava incentivar a construção de unidades hoteleiras, pela concessão de isenções, vantagens e pela outorga de prémios às empresas hoteleiras (Domingues, 2000).

A Primeira Guerra Mundial e os anos 20 são uma época conturbada política e socialmente. Em Portugal, a atividade turística debate-se com dificuldades. Um país em permanente agitação e possuidor de infraestruturas de alojamento e transportes rudimentares, não pode ter uma imagem atrativa. O golpe militar de 1926 marcará a passagem da Repartição do Turismo para o Ministério do Interior, numa tentativa de limitar as interferências – tidas como nefastas – que esta atividade poderia ter no país.

2.4. O turismo em Portugal durante a ditadura

Em 1935, o Governo de Salazar cria a Federação Nacional para a Alegria no Trabalho (FNAT), instituição que visava organizar colónias de férias, passeios, excursões e outras atividades de âmbito recreativo para os trabalhadores nacionais (Lopes & Gamboa, 2001). Lisboa, com o desenvolvimento da aeronáutica, fica nesta época ligada às principais capitais europeias, aos Estados Unidos e a Marrocos.

Em 1940, realiza-se em Lisboa, no contexto das comemorações da Fundação e Restauração de Portugal, a Exposição do Mundo Português. Este evento, ainda que realizado num período de retração da atividade turística a nível mundial, salda-se por um sucesso. Portugal, durante os anos em que eclode a Segunda Guerra Mundial, não recebe somente turistas, mas também refugiados em trânsito para a América.

Para melhorar as condições de alojamento do país, António Ferro, diretor do Secretariado de Propaganda Nacional (que, em 1944 dá lugar ao Serviço Nacional de Informação, Cultura Popular e Turismo) dá início, em 1943, à rede nacional de Pousadas. Em 1945, é criada a TAP e um ano depois é atribuída à CP a concessão dos caminhos-de-ferro (Lopes & Gamboa, 2001; Barros, 2016).

Em Portugal, na década de 50, são criadas as Regiões de Turismo, o Grémio Nacional de Agências de Viagens e de Turismo, a Escola Profissional da Indústria Hoteleira de Lisboa. Em 1956, é criado o Fundo de Turismo que se destina a garantir o fomento do turismo no país e, em especial, a apoiar e a incentivar o desenvolvimento da indústria hoteleira e de outras atividades que mais intimamente se relacionem com o turismo (Domingues, 2000).

A década de 60 é a chamada *década de Ouro* do turismo português. O número de visitantes estrangeiros registou entre 1960 e 1970, um aumento de cerca de 950% (Domingues, 2000). A estabilidade interna fez deste país um porto de abrigo desejado pelos turistas. O governo – devido ao esforço de guerra e à crise económica daí advinda – vê no turismo um meio de gerar receitas: o turismo virá a ser perspetivado como setor estratégico do crescimento económico.

Em 1965, com o objetivo de colmatar a lacuna em formação de Recursos Humanos, é criado o Centro Nacional de Formação Turística e Hoteleira (Barros, 2016). O executivo passa, então, a adotar uma política menos renitente em relação ao Turismo, mais voltada para a supressão dos entraves que minam a atividade. No contexto desta nova política, a Repartição de Turismo é elevada ao nível de Direção de Serviços e, pouco depois, transforma-se em Comissariado do Turismo (em 1965) e em Direção-Geral três anos mais tarde. Surgem, neste período, novos hotéis e os primeiros aldeamentos turísticos, contudo, a falta de regulamentação apropriada conduz a um acentuar da especulação imobiliária em regiões como o Algarve e a Madeira. Em Portugal, a década de 70 é conturbada devido à crise do petróleo – que levou à retração da atividade turística – e em virtude da conversão dos regimes ditatoriais peninsulares em democracias.

3. Métodos para alcançar os objetivos propostos

No que diz respeito à cronologia adotada para a investigação (1820-1974), esta mimetiza o intervalo temporal escolhido pelos comissários da supramencionada exposição (Ribeiro, Cerveira & Costa, 2018) e contempla três regimes políticos da contemporaneidade (Monarquia Constitucional, 1ª República e Estado Novo). Sendo certo que em Portugal a época contemporânea se inicia somente em 1807, com a 1ª invasão napoleónica, 1820, é o ano da Revolução Liberal, que dá início à afirmação dos ideais liberais. No que diz respeito ao outro extremo da cronologia (1974), esta data marca o final do período ditatorial de António de Oliveira Salazar (morto em 1970) e de Marcelo Caetano. A partir desta data institui-se a democracia liberal entre nós. Ainda que Portugal tenha aderido à União Europeia em 1986, esta mutação não será contemplada no nosso estudo, uma vez que nesta época houve lugar a uma cada vez maior massificação propagandística do destino Portugal.

As fontes primárias a pesquisar serão os guias e livros de viagem sobre Portugal presentes em bibliotecas. É de esperar que estas obras sejam cruzadas com fontes provenientes dos arquivos distrital (algumas escassas fontes para o século XX) e municipal do Porto (fundo de cartazes turísticos) e arquivo geral do município (a partir da década de 1960). O arquivo geral da Torre do Tombo (Lisboa) e o Centro de Documentação do Turismo de Portugal (para o acervo de documentação oficial e de cartazes, respetivamente) também deverão ser consultados. As fontes a consultar serão sobretudo escritas, mas também não escritas (e.g. imagens, filmes). Os fundos de

livros e guias de viagem da Biblioteca Pública Municipal do Porto, da Biblioteca Nacional de Portugal e possivelmente a Biblioteca Nacional de Espanha serão também objeto de consulta.

As narrativas de viagens podem ser da autoria de turistas, cientistas, artistas, etc. Como refere José Amado Mendes (1993, p. 135):

“O seu valor depende muito da competência do respetivo autor, mas também da ótica através da qual ele observa a realidade. Trata-se, em muitos casos, de estrangeiros que, se nem sempre manifestam um conhecimento aprofundado da realidade portuguesa, a distanciação – por serem estrangeiros – e a tendência para compararem Portugal com os seus próprios países tornam muitos dos seus testemunhos deveras interessantes. Trata-se de uma das fontes a ser usada como complemento de outras.”

Este aspeto justificará a crítica interna de fontes (que pode ser de interpretação, de competência, de veracidade, de rigor, de verificação dos testemunhos). A crítica externa ou de autenticidade afigura-se-nos menos pertinente (de proveniência e de reconstituição).

No que diz respeito à localização, o estudo circunscrever-se-á ao distrito do Porto, ou seja, à tradicional província do “Douro Litoral” (i.e. municípios de Amarante, Baião, Felgueiras, Gondomar, Lousada, Maia, Marco de Canavezes, Matosinhos, Paços de Ferreira, Paredes, Penafiel, Porto, Póvoa de Varzim, Santo Tirso, Trofa, Valongo, Vila do Conde e Vila Nova de Gaia).

A delimitação temporal, como já foi referido acima é o intervalo de tempo que medeia 1820 e 1974. Utilizando a dimensão temporal Braudeliana (Goff, et al., 1990) será sobretudo “tempo longo ou longa duração”, ainda que não se enjeite a o “tempo médio” (social, da geração) e o “tempo individual”, eventos. Trata-se de um estudo que utiliza eminentemente o método diacrónico. Por outro lado, pretendemos examinar a estrutura quando objetivamos analisar o sistema turístico do destino Porto, a evolução da organização turística e da imagem do destino. Todavia a conjuntura dos acontecimentos de natureza económica, cultural, política, social e militar (presente em alguns objetivos específicos) também será objeto de análise.

Portanto, no que diz respeito às fontes primárias, para além dos guias, poderão ser analisados periódicos e documentos emanados pelas autoridades de organização turística (documentos escritos, cartazes, vídeos, etc).

Finalmente o método comparativo deverá ser utilizado, procurando-se explicar as semelhanças e diferenças entre os guias de forasteiros que retratam a realidade espanhola da realidade portuguesa. O que se repete? O que é único? Podemos generalizar?

4. Notas finais

O físico, filósofo e historiador da ciência norte-americano Thomas Kuhn publicou, em 1963, um livro intitulado *A Estrutura das Revoluções Científicas*. Esta obra é inquestionavelmente a mais influente da segunda metade do século XX no âmbito da filosofia da ciência. O mesmo pensador, perspetiva a ciência como um processo cíclico que intercala períodos de ciência normal, nos quais o paradigma em vigor é cumprido por via da resolução de quebra-cabeças (*puzzle-solving*), e períodos de crise, que podem terminar com a emergência de descobertas científicas e a rutura do paradigma, o que constitui uma revolução científica. Outro conceito relevante na obra é o de anomalia. A anomalia tem uma ação disruptiva na ciência normal: as suas regras são reapreciadas e há um afã em tentar acomodar a anomalia (Braga, 2016).

Kuhn, embora referindo-se às ciências sustenta o seguinte: “A descoberta começa com a consciência de uma anomalia, isto é, a impressão de que a natureza, de uma maneira ou de outra, contradiz os resultados esperados no quadro do paradigma que regula a ciência normal. Há depois uma exploração, mais ou menos prolongada no domínio da anomalia” (Kuhn *apud* Mendes, 1993, 184). Para Mendes (1993), se substituirmos anomalia, por problema e ciência normal por quadro normal a passagem citada é passível de se adequar à ciência histórica.

O nosso problema de investigação surge da carência por nós detetada no que diz respeito a estudos sobre a História do Turismo, tanto em Portugal como no Porto. De facto, neste domínio, a monografia de Paulo Pina (1988) intitulada “Portugal: o turismo no século XX” ainda constitui referência. Entretanto, depois de termos empreendido uma exploração dos fundos dos arquivos distrital e municipal do Porto, chegámos à conclusão que as fontes primárias escasseavam e não seriam suscetíveis de alicerçar um estudo profundo sobre a “História do Turismo na Cidade do Porto”. Uma pesquisa exaustiva de periódicos, seria desaconselhável uma vez que estes ainda não foram objeto de digitalização, o que tornaria a pesquisa muito morosa, fastidiosa e com resultados incertos. Nesta conformidade, decidimos que existia um *corpus* de guias e livros de viagem desvendado pelo catálogo intitulado “*Porto Sentido de Fora – Livros e guias de viagem sobre o Porto entre a Monarquia Constitucional e Estado Novo (1820-1974)*” (Ribeiro, Cerveira & Costa, 2018) que clamava por um estudo aprofundado.

Os resultados da investigação que pretendemos desenvolver deverão ter utilidade para os gestores de marketing do destino Porto. Na realidade, ao dar a conhecer a evolução da imagem turística do Porto, a publicitação destes resultados, sob a forma de um livro ou artigo científico poderá concorrer para que estes responsáveis façam a gestão e divulgação deste destino turístico de uma forma mais autêntica diferenciando-o dos demais. Numa época de grande concorrência entre destinos de *city breaks*, este aspeto pode ser relevante. Por outro lado, ao dar a conhecer as opiniões de estrangeiros que ao longo do tempo descreveram aquilo que sentiam na sua estadia

no Porto, esta informação poderá ser aproveitada pelos operadores turísticos para conhecerem melhor o seu mercado emissor, uma vez que algum dele comunga da nacionalidade destes viajantes que descreveram a cidade invicta nos séculos XIX e XX.

Bibliografia

- BARROS, V. G. (2016). *Turismo em Portugal* (E-book). Lisboa: Fundação Francisco Manuel dos Santos.
- BELL, A. (1922). *Portuguese bibliography*. Oxford, UK: Oxford University/Humphrey Milford.
- BOYER, M. (2003). *História do turismo de massa*. Bauru, São Paulo: EDUSC.
- BRAGA, J. L. (2007). *O lugar do turismo na civilização da imagem. O caso de estudo dos cartazes turísticos na Costa Verde e Galiza de 1980 até ao presente*. (Dissertação de Mestrado Polícopiada). Universidade Católica Portuguesa, Faculdade de Ciências Sociais, Braga. https://www.researchgate.net/publication/305690800_O_lugar_do_turismo_na_civilizacao_d_a_imagem_o_caso_de_estudo_dos_cartazes_turisticos_da_Costa_Verde_e_Galiza_de_1980_ate_ao_presente
- BRAGA, J.L. (2016). *Refuncionalizando a casa solarenga: uma grounded theory*. (Dissertação de Doutoramento). Santiago de Compostela: Universidade de Santiago de Compostela.
- BRANCO, M. (1879). *Portugal e os Estrangeiros*. Lisboa: Livraria de A. M. Pereira – Editor.
- CASTRO, D. (2012). *Imagens do Porto: os guias turísticos de 1864 a 2011*. (Dissertação de Mestrado). Universidade de Aveiro, Aveiro. <https://ria.ua.pt/bitstream/10773/10681/1/disserta%C3%A7%C3%A3o.pdf>.
- CHAVES, C. (1977). *Os Livros de Viagens Em Portugal no Século XVIII e a Sua Projecção Europeia*. Lisboa: Instituto da Cultura Portuguesa.
- DOMINGUES, C. (2000). *4 décadas de turismo: contributo de uma instituição*. Lisboa: Instituto de Apoio e Financiamento ao Turismo.
- FARINELLI, A. (1920). *Viajes por España y Portugal desde la edad media hasta el siglo XX*. Madrid: Centro de Estudios Historicos.
- FERNANDES, A. (Coord.) (1973). *De fora para dentro*. Lisboa: Afrodite.
- FERNANDES, D. (2014). *A representação do Alto-Douro Vinhateiro nos guias de viagem estrangeiros (1845-1974)*. (Tese de Doutoramento em Ciências da Cultura). Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro, Vila Real.
- FERNANDES, D., VIEIRA, I., & RODRIGUES, A. (2016). *A imagem turística do Alto Douro Vinhateiro – os guias de viagem na 1.ª metade do século XIX. Desafios, Estratégias e Tendências em Turismo e Hotelaria – TMS Conference Series, ed. Universidade do Algarve – Escola Superior de Gestão Hoteleira e Turismo, 217-238*.
- FERNÁNDEZ FUSTER, L. (1991). *Historia general del turismo de masas*. Madrid: Alianza Editorial.
- FOULCHÉ-DELBOSC, R. (1991). *Bibliographie des voyages en Espagne et en Portugal*. Madrid: Julio Ollero Editor
- GARCIA MERCADAL, J. (1999). *Viajes de extranjeros por España y Portugal: desde los tiempos más remotos hasta comienzos del siglo XX*. Junta de Castilla y León, Consejería de Educación y Cultura.

- GOFF, J., et al. (Coord.) (1990). *A Nova História*. Coimbra: Almedina.
- GONÇALVES, M. (2015). *A Lisboa dos guias turísticos ingleses e franceses no século XX*. (Tese de doutoramento em História). Universidade de Lisboa, Lisboa.
<https://repositorio.ul.pt/handle/10451/20212>
- GRABURN, N. (1989). *Tourism: The Sacred Journey*. In SMITH, V. (ed.), *Hosts and guests: the Anthropology of Tourism* (17-32). Oxford, UK: Basil Blackwell.
- LOPES, F., & GAMBOA, T. (Coord.). *90 Anos de turismo em Portugal: conhecer o passado, investir no futuro* (Catálogo da Exposição). Lisboa: Conselho Sectorial do Turismo / Ministério da Economia.
- MATOS, A., & SANTOS, M. (2004). *Os Guias de Turismo e a emergência do turismo contemporâneo em Portugal (dos finais do século XIX às primeiras décadas do século XX)*. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 8, 157-180.
<https://revistes.ub.edu/index.php/ScriptaNova/article/view/799>
- MENDES, J.M. A. (1993). *A História como Ciência: Fontes, Metodologia e Teorização*. 3ª ed. Coimbra: Coimbra Editora.
- PIMENTEL, A. (1878). *O Porto por fôra e por dentro*. Porto: Livraria Internacional de Ernesto Chadron.
- PINA, P. ([1988]). *Portugal, o Turismo no Século XX*. Lisboa: Lucidus.
- RIBEIRO, V., CERVEIRA, E., & COSTA, E.D. (2018). *Porto Sentido de Fora – Livros e guias de viagem sobre o Porto entre a Monarquia Constitucional e Estado Novo (1820-1974)*. (Catálogo da Exposição). Porto: Câmara Municipal do Porto.
- VALLEJO, R., & LARRINAGA, C. (Eds.). (2018). *Los orígenes del turismo moderno en España: El nacimiento de un país turístico 1900-1939*. Madrid: Sílex.