I CONGRESSO NACIONAL DE TURISMO

III SECÇÃO

ESTRADAS DE TURISMO

TÉSE APRESENTADA PELO ENGENHEIRO JOSÉ MIGUEL DE MELO VELOSO SALGADO

LISBOA
1936


Ubi bene
ibi Patria
EX-
LIBRIS Đ
CELESTINO Đ MATOS DOMINGVES

Eng.º José Miguel de Melo Veloso Salgado

Estradas de Turismo

MEMÓRIA APRESENTADA AO
PRIMEIRO CONGRESSO NACIONAL DE TURISMO

1935

Eng.° José Miguel de Melo Pelaez Salgado

Estradas de Turismo

MEMORIA APRESENTADA AO
PRIMEIRO CONGRESSO NACIONAL DE TURISMO

1935

Estradas de Turismo

Em face do progressivo desenvolvimento que tem tido e continua a ter o problema das estradas no nosso país, pareceu-nos chegado o momento de abordar um aspecto dêsse problema que até hoje ainda não foi tratado—as Estradas de Turismo.

Já de há muito que a Comissão de Iniciativa de Leixões tem, nas suas reüniões, versado êste assunto, esperando um momento oportuno para o lançar a público.

Ora a nosso ver, êste Congresso Nacional de Turismo, em boa hora imaginado e levado a efeito, é, digamos assim, o momento esperado pela Comissão de Iniciativa de Leixões para expor o que pensa sôbre «Estradas de Turismo.»

Justificada assim a nossa estada aqui vamos entrar no assunto, pedindo nos perdôem o tempo que lhes roubarmos.

Até ao advento da Ditadura Nacional as estradas existentes no nosso país estavam completamente arruïnadas, não se podendo sequer prever como se conseguiria reparar as existentes e construir aquelas que eram tidas como absolutamente indispensáveis ao progresso do país. Graças à obra enorme e admirável de S. Ex.ª o Senhor Dr. Oliveira Salazar, a quem aproveitamos a oportunidade para apresentar as nossas sinceras homenagens, o problema das estradas, que parecia insolúvel, começou a ter solução e todos nós, com espanto e admiração, começamos a ver as estradas existentes reparadas, com pavimentos modernos, e outras novas a entrarem em serviço, e como conseqüência o aumento sempre constante do automobilismo e o desenvolvimento da camionagem tanto para passageiros como para mercadorias.

Estamos no entanto ainda longe do ideal e até do necessário o que é reconhecido pelo decreto-lei n.º 23.239 de 20 de Novembro de 1933 que reorganiza a Junta Autónoma das Estradas, e estabelece uma nova classificação das estradas.

Nesta questão da classificação de estradas reside a nosso ver a chave do problema. Até 1933 a classificação oficial estabelecia três categorias de estradas: as nacio-

nais, as distritais e as municipais. Esta classificação era deficiente, porque não só dificilmente se determinavam as características de cada classe, como essa determinação originava por vezes tais discussões que, ainda há bem poucos anos, estradas havia quási em ruína completa porque não se sabia a quem pertenciam e por conseqüência ninguem as reparava.

O decreto-lei n.º 23.239 já citado cria uma nova classificação mais clara e mais lógica. Nas considerações que precedem o decreto diz-se:—«Na classificação das «estradas define-se, mais precisamente, a função que a «cada categoria incumbe, tendo em vista não só as «manchas demográficas do território nacional, como os «centros administrativos e produtores, quer agrícolas «quer industriais ou comerciais, e as suas relações com «outras vias de comunicação (marítimas, fluviais e ter«restres)»; e no articulado do decreto desenvolve-se êste critério. No art.º 1.º estabelecem-se as quatro categorias de estradas:

1.ª—Estradas nacionais de 1.ª classe
2.ª— » » » 2.ª »
3.ª— » municipais
4.ª—Caminhos vicinais.

Nos art.ºs 2.º 3.º 4.º e 5.º definem-se assim as 4 categorias:

1.º—Estradas nacionais de 1.ª classe são as que ligam as principais regiões do País, para formar a malha principal da rêde de viação ordinária, estabelecendo as comunicações das sedes de província e distrito e dos grandes centros urbanos, com a capital e entre si, e *assegurando a ligação dos portos comerciais e de pesca* e estações de caminhos de ferro mais importantes com os centros agrícolas, industriais e comerciais de maior expansão e com a rêde de viação do país vizinho.

2.º—Estradas nacionais de 2.ª classe são as que estabelecem as ligações mais directas das capitais de província e distrito às cidades e sedes de concelho; as que asseguram, em geral, as comunicações *dos centros comerciais, industriais e agrícolas e de turismo com os portos marítimos e fluviais,* e as estações de caminho

de ferro; e as que ligam, entre si, as sedes de concelho e as estradas nacionais de 1.ª classe.

3.º—Estradas municipais são as que estabelecem ligações entre as sedes de concelho e as suas principais povoações, entre os centros produtores locais mais importantes e entre êstes e os dos concelhos limítrofes.

4.º—Caminhos vicinais são os que asseguram o acesso a tôdas as povoações e zonas produtoras, estabelecendo a ligação dos meios rurais aos centros administrativos e de consumo.

Ora esta classificação a-pesar-de mais ampla e lógica não é, no entanto, suficiente para nela caber a designação ou categoria de Estradas de Turismo, porquanto estradas há que, sendo estradas de Turismo, pelas localidades ou regiões que servem não podem ser classificadas como nacionais quando o deviam ser, visto que uma estrada de Turismo não poderá nem deverá estar sujeita às contingências dos orçamentos municipais.

Aquela classificação do decreto-lei n.º 23.239 ficaria assim:

1.ª—Estradas nacionais de 1.ª classe
2.ª— » » » 2.ª »
3.ª— » de Turismo
4.ª— » Municipais
5.ª—Caminhos vicinais

e definir-se-ia assim a nova categoria:

«Estradas de turismo são as que ligarem localidades ou regiões de turismo e aquelas que pelo seu traçado especial se possam denominar auto-estradas.»

Nesta categoria incluir-se-iam as estradas já classificadas quer como nacionais quer como municipais e já concluídas ou em via de conclusão e as que se viessem a construir. O estudo, construção e conservação das estradas de Turismo ficaria dependente da Junta Autónoma das Estradas.

Para êste efeito criar-se-ia na Junta Autónoma das Estradas a Direcção de Estradas de Turismo.

Para a classificação das estradas de Turismo seria nomeada uma comissão em cada distrito presidida pelo

Governador Civil e composta pelos presidentes das Comissões de Iniciativa, onde as houver, ou pelos presidentes das Câmaras Municipais, onde não haja Comissão de Iniciativa, e por um representante do A. C. P. Estas comissões enviariam os seus relatórios à Direcção de Estradas de Turismo da Junta Autónoma das Estradas.

Desta forma elaborar-se-ia o plano geral das estradas de Turismo do país, incluindo as auto-estradas e logo a seguir a Junta Autónoma das Estradas iniciaria a sua execução.

Independentemente dêste plano geral qualquer Câmara Municipal ou Comissão de Iniciativa poderia pedir à Junta Autónoma das Estradas a classificação como Estrada de Turismo de qualquer trôço de estrada desde que as localidades ou regiões por êle servidas passem a ser consideradas de turismo ou ainda pedir o estudo duma nova estrada de turismo sempre que as circunstâncias o recomendem.

Em conclusão:

Necessidade de inclusão da categoria «Estradas de Turismo» na classificação de estradas criada pelo decreto-lei n.º 23.239 e ainda em vigor.

Necessidade da criação de uma Direcção de Estradas de Turismo na Junta Autónoma das Estradas.

Necessidade do estudo do plano geral de estradas de turismo e auto-estradas a construir.

Necessidade da classificação como Estradas de Turismo das estradas existentes que essa classificação mereçam.