

**Susana Luísa Mexia Lobo**

# **ARQUITECTURA E TURISMO: PLANOS E PROJECTOS**

## **AS CENOGRAFIAS DO LAZER NA COSTA PORTUGUESA, DA 1.ª REPÚBLICA À DEMOCRACIA**

### **PARTE I**

Dissertação de Doutoramento na área científica de Arquitectura, especialidade de Teoria e História, orientada pelo Professor Doutor José António Bandeirinha e pela Professora Doutora Ana Tostões e apresentada ao Departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra

Agosto 2012



UNIVERSIDADE DE COIMBRA





**FCT** Fundação para a Ciência e a Tecnologia  
MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO E CIÊNCIA



**Susana Luísa Mexia Lobo**

**ARQUITECTURA E TURISMO:  
PLANOS E PROJECTOS  
AS CENOGRAFIAS DO LAZER NA COSTA PORTUGUESA,  
DA 1.<sup>a</sup> REPÚBLICA À DEMOCRACIA**

**PARTE I**

Dissertação de Doutoramento na área científica de Arquitectura, especialidade de Teoria e História, orientada pelo Professor Doutor José António Bandeirinha e pela Professora Doutora Ana Tostões e apresentada ao Departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra

Agosto 2012



**UNIVERSIDADE DE COIMBRA**



A emergência no século XX de um Turismo de massas introduz um novo factor de ponderação na caracterização da sociedade moderna. Garantido o acesso a melhores condições de Trabalho e de Habitação, o direito ao descanso constitui uma, senão a mais, importante conquista social do início do século, conduzindo à regulamentação generalizada das férias pagas na década de 1930. O Lazer, entendido, agora, como uma actividade em si mesmo, iria gradualmente substituir o Trabalho na base da hierarquização das relações sociais e, conseqüentemente, *Da Organização do Espaço*, no sentido em que a uma “sociedade do lazer” correspondem, necessariamente, novas formas de percepção e de ocupação do território.

Mas, se o Turismo tem sido amplamente discutido e estudado enquanto fenómeno sociológico e económico, talvez o de maior impacto, a nível mundial, nos últimos cinquenta anos, o mesmo não se pode dizer da sua dimensão arquitectónica e urbanística, tema quase sempre secundarizado, se não ignorado, dentro da própria área disciplinar, mais interessada em abordar questões de forma e de programa relacionadas com a cidade tradicional do que os processos, muitas vezes espontâneos, da urbanização turística. Atitude algo contraditória num país como *Portugal*, [situado no cruzamento entre] *o Mediterrâneo e o Atlântico*, em que o desenvolvimento de um Turismo de “Sol e Praia”, desde o início da década de sessenta, tem vindo a determinar a colonização, para fins especulativos, de toda a sua linha de costa.

É acerca das implicações do Lazer e, por conseguinte, do Turismo n' *A Architectura e a Vida* portuguesas que a presente dissertação procura reflectir, visando alertar para a urgência do debate, sucessivamente adiado, sobre o papel do Arquitecto, enquanto agente de transformação do território, na (re)criação do espaço litoral como cenário turístico, e, *vice versa*, as repercussões do Turismo, enquanto sector estratégico da economia interna, na actividade profissional.

O ponto de partida para a reflexão que se propõe é a análise da evolução do Turismo de costa, em Portugal, no período compreendido entre a implantação da República e a conquista da Democracia, no pressuposto de que é neste arco temporal que se define a matriz de uma experiência turística sobre a qual actuamos ainda hoje. Essa análise estrutura-se a partir de três momentos chave, em que a uma evolução das tipologias de turistas - o viajante, o veraneante e o turista, fazemos corresponder um desenvolvimento dos meios de transporte - o comboio, o automóvel e o avião, binómios operativos a que, por sua vez, associamos programas e modelos específicos de uma “Arquitectura do Sol” e de um “Urbanismo Balnear”, também, estes, conceitos em evolução. Naturalmente, nesta construção têm especial incidência as políticas oficiais traçadas para o sector. Políticas com evidentes reflexos no tipo e na proveniência dos investimentos realizados e, por isso, condicionadoras da acção dos arquitectos e urbanistas.

Embora incidindo numa leitura de carácter historiográfico, a investigação não deixa de ensaiar algumas ideias de futuro, na perspectiva de que só através de uma articulação informada e integrada entre Turismo, Território e Arquitectura se faz o caminho “*Hacia una costa inteligente*”. Porque “*o conhecimento do passado vale na medida do presente*”.

## **Palavras Chave**

Turismo - Arquitectura - Território - Costa - Portugal - Século XX



The emergence of mass tourism in the 20th century introduced a new factor in the characterization of modern society. Guaranteed the access to better working conditions and to housing, the right to “rest” is an important, if not the most important, social achievement of the early century, leading to the widespread regulation of paid holidays in the 1930s. Leisure, now perceived as an activity in itself, would gradually replace work at the basis of social relationships and, consequently, of *Da Organização do Espaço* (*The Organization of Space*), in the sense in which that to a “leisure society” would necessarily correspond new forms of territorial perception and occupation.

But while tourism has been widely discussed and studied as a sociological and economical phenomenon, perhaps the one with the greatest global impact in the past fifty years, the same cannot be said of its architectural and urban dimensions, almost always relegated to a secondary plan, if not ignored, within the disciplinary debate, more concerned with addressing issues of form and programme related to the traditional city than those of the, often spontaneous, processes of tourism urbanization. A somewhat contradictory attitude in a country like *Portugal*, [situated between] *o Mediterrâneo e o Atlântico* (the Mediterranean and the Atlantic), where the development of a “Sun and Beach” tourism, since the early sixties, has been decisive in the speculative colonization of most of its coastline.

It is on the implications of leisure and, therefore, Tourism in Portuguese *A Arquitectura e a Vida* (Architecture and Life) that this dissertation aims to reflect, bearing in mind the need for an urgent, but always postponed, debate on the Architect's role, as an agent of territorial transformation, in the (re)creation of coastal space as tourism scenery, and, *vice versa*, the impact of Tourism, while a strategic sector of the domestic economy, in the professional practice.

The onset for the proposed reflexion is the analysis of the coastal tourism evolution in Portugal, in the period between the establishment of the 1st Republic and the conquest of Democracy, in the assumption that it is in this time span that the matrix of a tourism experience, upon which we still operate today, is defined.

This analysis is structured by three key moments, in which to an evolution of the tourist typologies (the traveller, the holidaymaker and the tourist), we match the development of the means of transport (the train, the car and the airplane). Operative binominals to which, in turn, specific programmes and models of a "Sun Architecture" and a "Seaside Urbanism" are associated, also, these, concepts in evolution. In this construction, official policies thought for the sector have, of course, special incidence. Policies with obvious consequences on the type and source of the investments made and, thus, conditioning the action of architects and planners.

Although incurring over an historical point of view, the research cannot help essaying some ideas for the future, in the perspective that only an informed and integrated articulation between Tourism, Territory and Architecture can show the path "*Hacia una costa inteligente*" (Towards an intelligent coast). Because "*o conhecimento do passado vale na medida do presente*" (knowledge of the past is worth in terms of the present).

### **Key Words**

Tourism - Architecture - Territory - Coast - Portugal - 20th Century

Candidatei-me a Doutoramento na área científica de Arquitectura, especialidade de Teoria e História da Arquitectura, pela Universidade de Coimbra em Maio de 2004. Tendo sido aceite, apresentei, na mesma altura, o pedido para a atribuição de uma bolsa de investigação à Fundação para a Ciência e a Tecnologia. Pedido que foi avaliado favoravelmente, sendo-me concedido o estatuto de bolsista em Janeiro de 2005.

Todo este processo foi relativamente rápido. Lembro-me que em apenas duas semanas contactei os orientadores, elaborei o programa de trabalhos e submeti a proposta de Dissertação, primeiro, à FCTUC e, depois, à FCT. Em contrapartida, o trabalho de pesquisa e a elaboração do documento que agora se apresenta tem-me ocupado nos últimos mais de oito anos. Um “tempo longo” que se aproxima, em muito, ao da própria produção da Arquitectura, desde a concepção do projecto à concretização da obra. E como em qualquer obra, muitas foram as contribuições para o desenvolvimento e a realização deste trabalho, umas de carácter mais pontual, outras de sentido mais pessoal e profundo. Sem qualquer uma delas, nada do que se fez teria sido possível.

O meu agradecimento vai, num primeiro momento, para os orientadores da tese, o Professor Doutor José António Bandeirinha e a Professora Doutora Ana Tostões, que prontamente aceitaram fazer parte deste projecto e me acompanharam nesta viagem, sem nunca perder o empenho, o entusiasmo e, sobretudo, a esperança. Aos dois devo, também, o apoio incondicional e a amizade sempre presentes ao longo deste e de outros “percursos”.

À Fundação para a Ciência e a Tecnologia agradeço a atribuição da bolsa de investigação que, verdadeiramente, foi o motor deste trabalho, permitindo a dedicação exclusiva ao tema em estudo, entre 2005 e 2008.

Durante esse período foram muitos os arquivos consultados. Em todos eles fui sempre bem recebida e guardo com reconhecimento e apreço o interesse, a atenção e a permanente disponibilidade para ajudar dos seus directores e funcionários. Quero, assim, agradecer formalmente: ao Arquitecto Victor Campos, ex-director da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano (DGOTDU), à Dra. Elvira Mesquita e à D. Maria do Céu Pinto de Sousa, D. Leonor Banza, D. Maria João Caria e D. Anabela Nogueira; ao Dr. Luís Patrão, ex-Presidente do Turismo de Portugal, e ao Arquitecto Luís Boavida Portugal, ex-Director do Departamento de Empreendimentos e Actividades, assim como, aos responsáveis e funcionários da DinDocs, na Venda do Pinheiro, que me guiaram pela consulta do arquivo da antiga Direcção-Geral do Turismo; ao Coronel Engenheiro Geógrafo Arménio Castanheira, ex-Presidente do Instituto Geográfico Português (IGP), e ao Dr. Paulo Estrela, da Cartoteca; ao Dr. José Afonso Furtado, ex-Director da Biblioteca de Arte da Fundação Calouste Gulbenkian, à Dra. Constança Rosa e à Dra. Ana Barata; à Dra. Cristina Veiga, ex-Directora dos Serviços de Documentação e Comunicação do Ministério das Obras Públicas, e à Dra. Alda Vicente, da Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações; ao Dr. José Alarcão Troni, ex-Presidente do Conselho de Administração do Instituto Nacional de Aproveitamento dos Tempos Livres (INATEL); ao Arquitecto Jorge Eusébio, ex-Director da Direcção de Serviços de Gestão Territorial da Comissão de Coordenação da Região do Algarve (CCRA); à Engenheira Zélia Galinho da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento da Região de Lisboa e Vale do Tejo (CCDRLVT); ao Dr. Miguel Afonso do Arquivo Municipal da Marinha Grande; e aos funcionários do Instituto dos Arquivos Nacionais Torre do Tombo, da Biblioteca Nacional de Portugal, da Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra, e da Biblioteca do Colégio de Arquitectos da Catalunha (COAC), em Barcelona.

À Doutora Margarida Souza Lôbo devo um especial agradecimento por me ter facultado consultar e copiar os seus exemplares de *Lisbonne - Urbanisation de la Région Ouest - Remodelation & Aménagement de la Costa do Sol*, de Donat-Alfred Agache, e do *Plano Director de Lisboa*, de Etienne De Gröer, e pelas, sempre, interessantes trocas de impressões sobre a evolução da prática do Urbanismo, em Portugal, ao longo do século XX.

Também o convite da Professora Doutora Margarida Pereira para participar nas Jornadas Europeias do Património de Oeiras, em Setembro de 2008, sob o tema “O Plano de Urbanização da Costa do Sol: uma visão inovadora para o território”, foi fundamental para a compreensão daquela prática.

À Professora Doutora Raquel Henriques da Silva agradeço a disponibilidade e a ajuda em encontrar o original do folheto-albúm *Estoril: Estação Marítima, Climaterica, Thermal e Sportiva* e o incentivo na prossecução desta Dissertação.

Aos meus colegas, e amigos, o Professor Doutor Gonçalo Canto Moniz e o Arquitecto Pedro Baía agradeço terem partilhado comigo a visita aos arquivos pessoais do Arquitecto Carlos Ramos e do Arquitecto Francisco da Conceição Silva, respectivamente, em que tive o prazer de conhecer e de conversar com o Arquitecto Carlos Manuel Oliveira Ramos e com o Arquitecto João Pedro Conceição Silva que gentilmente me cederam o acesso a informação, documental e gráfica, fundamental para o desenvolvimento deste trabalho. Também ao Arquitecto Nuno Correia agradeço a amizade e a pronta disponibilidade com que partilhou comigo a informação que recolheu no Arquivo Oriol Bohigas sobre a realização dos *Pequeños Congresos* em Espanha.

À Arquitecta Emmanuela Quinta devo o entusiasmo da descoberta na troca de impressões e de informação sobre São Pedro de Muel, e ao Arquitecto José Gil Gama, meu orientando de Mestrado Integrado, agradeço todo o empenho e a dedicação que demonstrou ao longo da sua investigação sobre a evolução do Turismo na Madeira, que, pela sua qualidade e pelo carácter inédito de muitos dos elementos apresentados, representou um contributo valioso para esta Dissertação. Agradeço-lhe, igualmente, a

disponibilidade para procurar, junto do Arquivo da Direcção-Geral de Turismo da Madeira, outra informação que lhe fui solicitando, numa fase posterior.

Aos meus ex-professores, colegas e amigos do Departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra fica o meu apreço por uma cumplicidade de longa data. Com eles descobri, e continuo a descobrir, a aprender e, mais do que isso, a ensinar. Agradeço a todos, sem excepção, a sua amizade e a confiança que depositaram em mim.

Pelo papel que desempenharam em importantes momentos do meu percurso como docente, não posso, no entanto, deixar de evidenciar e de reconhecer publicamente o apoio e o estímulo do Professor Arquitecto Raul Hestnes Ferreira, do Professor Doutor Mário Krüger, do Professor Doutor José António Bandeirinha, do Professor Doutor José Fernando Gonçalves, do Professor Doutor Victor Murtinho e do Professor Doutor Jorge Figueira.

Ao Joaquim de Almeida, ao Carlos Antunes e à Susana Constantino fica um agradecimento especial pelo seu companheirismo nos últimos três anos e por uma relação de amizade e de cumplicidade que fica para o resto da vida.

Aos funcionários do Departamento de Arquitectura da FCTUC agradeço toda a simpatia, atenção e paciência com que sempre me trataram. É pela sua dedicação e preocupação permanentes que o DARq representa, para mim, uma segunda casa. Assim, à Doutora Graça Simões, à D. Licínia Salgado, ao Dr. José Manuel Faustino, à D. Lurdes Figueiredo, à D. Lurdes Eufrásio, à Dra. Paula Almeida, à Dra. Rita Alves, à Dra. Sílvia Damas, à Dra. Vanessa França, à D. Graça Tavares, ao Sr. Rodrigues e ao Sr. Cardoso, mas também à Sandra e à Susana, fica o meu muito obrigada por toda a sua ajuda e pelas palavras de carinho nos momentos mais difíceis.

Ao Nuno Nina agradeço, também, a amizade, a disponibilidade e a ajuda preciosa na impressão e na encadernação deste trabalho.

E porque nos cruzámos, num momento ou noutro, nesta aventura do Doutoramento, e, por isso, partilhámos medos e dúvidas, mas também descobertas e alegrias, quero, ainda, agradecer as palavras de encorajamento dos meus colegas e amigos Adelino Gonçalves, António Bettencourt, Gonçalo Canto Moniz, José Cabral Dias,

Luís Miguel Correia, Maria Fernandes, Nelson Mota, Nuno Correia, Ricardo Jerónimo, Rui Vaz Alves, Antonieta Porto, João Fôja, João Gomes, Marta Macedo e Patrícia Miguel.

Aos meus alunos devo a vontade sincera de continuar a aprender e de ser melhor, como docente e como pessoa. É por eles que continuo a lutar pela minha, agora nossa, Escola. A todos eles, muito obrigada por reconhecerem o meu trabalho e a minha dedicação. Pelo impacto que tiveram em mim, agradeço, muito em particular, aos meus alunos de Projecto I.

Aos meus orientandos de Mestrado Integrado agradeço a confiança com que me distinguiram e os desafios que me lançaram.

Por fim, vêm os amigos, que são amigos por várias circunstâncias da vida que não só a Arquitectura. E a família. A uns devo desculpa pelos meus silêncios, esquecimentos e ausências e agradeço a sua presença permanente, apesar de tudo isso. Aos outros dedico este trabalho, que também é um pouco deles: aos meus pais, Lélío e Maria Luísa, aos meus irmãos, Rui e João, e, muito em especial, aos meus sobrinhos, Pedro, Filipa, André, Mariana, Laura e Francisco, porque sem eles a vida não tinha sentido.

Ao António agradeço por ser as duas coisas ao mesmo tempo, meu amigo e minha família, e por muito mais do que isso.





<b>Resumo</b>	1
<b>Abstract</b>	3
<b>Agradecimentos</b>	5
<b>Sumário</b>	11
<b>Introdução: Desenhar o limite</b>	17
<b>Parte I</b>	
<b>O comboio e o viajante: a atracção do litoral</b>	47
<b>Capítulo 1</b>	51
<b>1.1. Por um projecto de Turismo: a institucionalização do sector</b>	53
As bases criadas pela 1. <sup>a</sup> República:	
da Sociedade Propaganda de Portugal à Repartição de Turismo	55
A pedagogia de um olhar: o <i>Guia de Portugal</i>	81
<b>1.2. As Praias de Portugal: espaço terapêutico e espaço lúdico</b>	101
O “banho de mar”	103
As primeiras estâncias de vilegiatura balnear	128
Cascais	134
A Foz	153
A Granja	166
Praias Cosmopolitas: a Figueira da Foz, Espinho e a Póvoa de Varzim	192
<b>1.3. Estoril: Estação Marítima, Climaterica, Thermal e Sportiva</b>	297
A Companhia Monte Estoril	299
Os “Banhos da Poça” e o “Pátio do Viana”	309
“Uma Iniciativa Grandiosa”	314
<i>Estoril: Estação Marítima, Climaterica, Thermal e Sportiva</i>	321
“O futuro Estoril”	325
Síntese de modelos	334
A urbanização do Parque Estoril	345
A internacionalização do Estoril	352

## Parte II

<b>O automóvel e o veraneante: ao volante pela Marginal</b>	367
<b>Capítulo 2</b>	371
<b>2.1. Turismo: Fonte de Riqueza e Poesia</b>	373
A regulamentação das Zonas de Jogo: o Casino e o Hotel	375
Do <i>Palace</i> à Pousada: o “Hotel” em debate	425
<b>2.2. Turismo e Obra Pública: desenhar a costa</b>	479
Planos Gerais de Urbanização	481
Urbanismo “balnear”: a definição de um modelo	498
Praias Portuguesas: a “Margem” como “Centro”	561
<b>2.3. O Plano de Urbanização da Costa do Sol: de Agache a De Gröer</b>	585
A “Costa do Sol”	587
<i>Lisbonne - Urbanisation de la Région Ouest - Remodelation &amp; Aménagement de la Costa do Sol</i>	597
Do Rio a Lisboa	603
As ligações a Lisboa	609
A estrutura regional	614
Os planos de pormenor locais	619
O Gabinete do Plano de Urbanização	625
O Plano Geral de Urbanização e Extensão de Lisboa	634
A Costa do Sol de Etienne de Gröer	643
Relatório Geral do Plano de Urbanização da Costa do Sol	649
O PUCS como modelo urbanístico	668

<b>Capítulo 3</b>	673
<b>3.1. Repouso proletário: da <i>ciutat</i> à colónia</b>	675
<i>Ciutat de Repòs i de Vacances: la necesidad de la vida al aire libre</i>	677
A democratização do lazer: o direito a férias pagas	701
Alegria no Trabalho: a instrumentalização dos tempos livres	711
Colónias de férias balneares: Itália, Alemanha, Portugal e Espanha	719
<b>3.2. A segunda residência: casas de férias</b>	743
Núcleos residenciais de veraneio	745
Praia de Fão	747
S. Pedro de Muel	796
Refúgios pessoais	878
<b>3.3. A outra costa: da Caparica</b>	903
Praia Atlântico	905
“Um lugar ao Sol”	939
“Praia do Sol”	959
O Plano de Urbanização do Concelho de Almada	963
O Plano de Urbanização da Costa da Caparica	969
Entre a Cidade-Jardim e a Carta de Atenas	980

### **Parte III**

<b>O avião e o turista: <i>sun, sand, sea &amp; bikini</i></b>	987
<b>Capítulo 4</b>	991
<b>4.1. Turismo de massas: planear o ócio</b>	993
Por uma indústria do Turismo: da “Utilidade” ao “Estatuto”	995
Rumo ao Sul: Francisco Keil do Amaral e o Algarve	1011
“Nuvens Negras” ou neocolonialismo do espaço de qualidade	1015
<i>Bases para o desenvolvimento turístico do Algarve</i>	1020
Algarve: “Região de Turismo”	1029
<i>Plano de Valorização Turística do Algarve</i>	1033
<i>Plano Regional do Algarve</i>	1048
<i>Estudo Preliminar do Ordenamento Paisagístico do Algarve</i>	1083
O Algarve e modelo francês do <i>Littoral Languedoc-Roussillon</i>	1093
A organização do sector:	
o II Congresso Nacional e os Planos de Fomento	1111
<b>4.2. Arquitecturas do Sol: as cenografias do lazer</b>	1123
O “Hotel de Praia” e a “Piscina de Mar”	1125
Tipologias emergentes:	
Megaestruturas, Aldeamentos e Cidades de Turismo	1278
O <i>Casino Park Hotel</i>	1280
Pedras d’el Rei e Aldeia das Açoteias	1308
Vilamoura	1333
<b>4.3. Francisco Conceição Silva: o arquitecto do Turismo</b>	1379
O Hotel do Mar	1381

O Hotel da Balaia	1427
(Des)Encontro de Franciscos	1476
Troia	1483
<b>Conclusão: (Re)Pensar a costa</b>	1545
<b>Referências Bibliográficas</b>	1555
<b>Fontes Documentais</b>	1625
<b>Índice Geográfico</b>	1635



Gosto particularmente de mapas. De mapas e de fotografias aéreas. Não é qualquer tipo de obsessão e sei muito pouco de Geografia. Não. Este fascínio por mapas tem mais a ver com a sua condição de objectos do que, propriamente, com a sua função enquanto instrumentos do domínio científico. E quando falo de mapas, falo, em especial, de cartografia antiga. É curioso ver como o mesmo território é representado com diferentes formas, sob olhares distintos. Como a fronteira entre a Terra e o Mar se vai desenhando, numa espécie de “dança”, por aproximações sucessivas. Como o desenho desse limite começa por ser uma linha e vai ganhando “espessura”.

São os mapas da costa, para mim, os mais intrigantes, pelo imaginário que encerram de descoberta e aventura. De descoberta, na escrita exacta do contorno da Terra. De aventura, na sugestão de novos mundos. Mundos que se projectam “para lá” do Mar. Um Mar povoado pelas mais fabulosas criaturas.

Os mapas são, por isso, também, viagens. Concretas ou em potência. Contêm uma narrativa. Do passado e do futuro. Sobre a qual se constroem novas viagens, novos mapas e novos territórios. Tudo isto condensado num único objecto. Num modelo à escala, que podemos manusear e transportar connosco. Para todo o lado.

As fotografias aéreas têm algo de mapa. São, como eles, “olhares verticais”. Perspectivas vertiginosas, que nos falam da relação do Homem com a Natureza. Da força telúrica e sublime da paisagem natural. E da necessidade do ser humano de a domesticar.

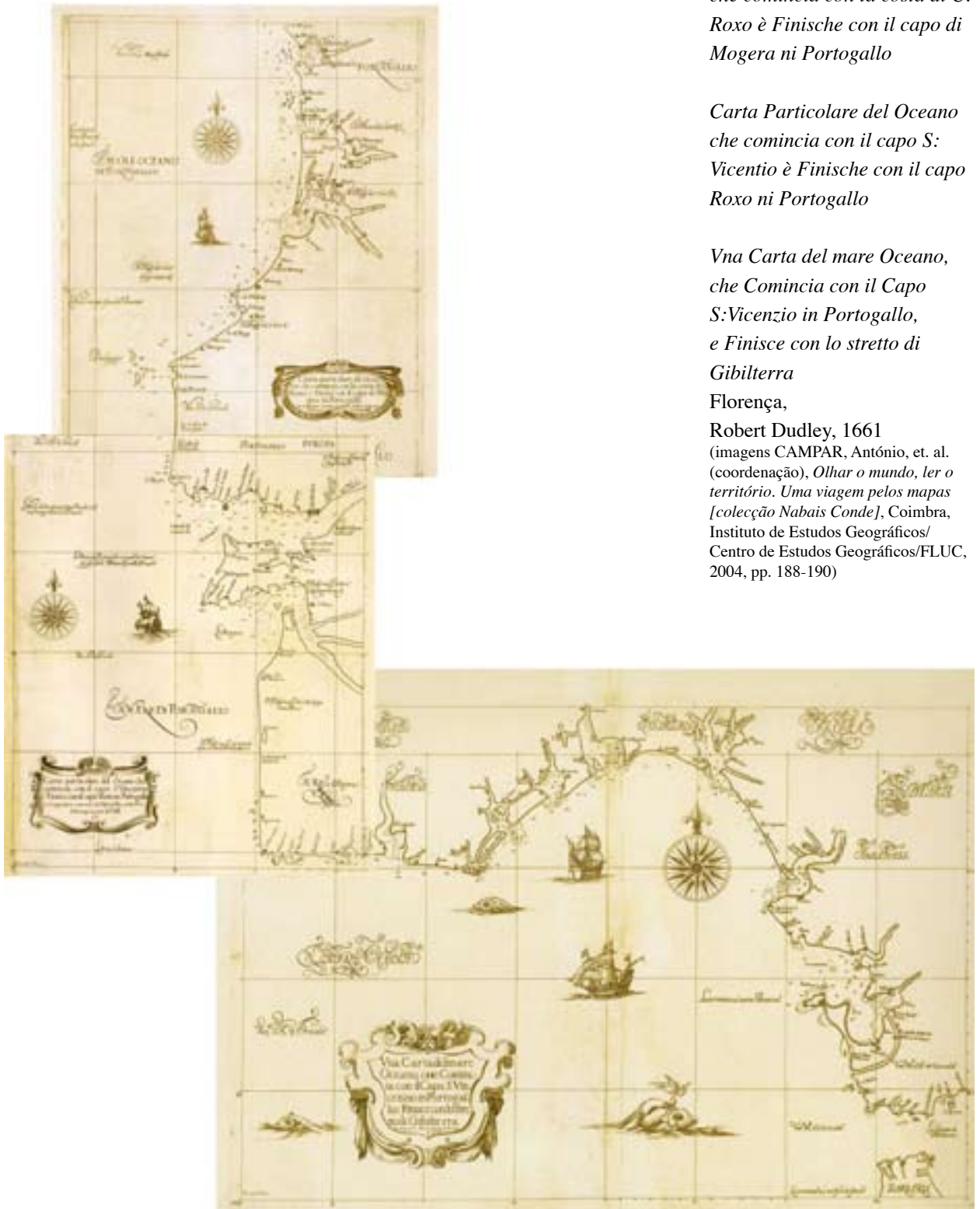
De transformar o meio físico em que se inscreve. De se apropriar do espaço através do seu desenho, da sua organização. De imaginar uma outra realidade.

Os mapas e as fotografias aéreas são, assim, produto da curiosidade. Da vontade de conhecer para, depois, interpretar e intervir. Ou não. E, nessa dupla dimensão, de documentos de registo e de acção, apresentam-se, eles próprios - os mapas e as fotografias -, como “curiosidades”. Fixam uma circunstância que deixou de ser. Naquele preciso momento. Porque o território não é estático. Está em permanente transformação. Nesse sentido, são, de certa forma, objectos “fora de tempo”, que nos revelam as incertezas e aspirações da sociedade coetânea.

Este trabalho é como um mapa. Um mapa ou uma fotografia aérea. Uma viagem que conta uma história e, ao mesmo tempo, sugere novas leituras. Diferentes. Um “olhar vertical” sobre um território em evolução. Mas, acima de tudo, este trabalho é sobre a curiosidade. Sobre a inevitabilidade de compreender para saber actuar. Por se fixar no espaço e no tempo, tem as suas limitações. Por se projectar “para lá” de si próprio, é, noutro sentido, também ele, “fora de tempo”.

Como nas *Carte Particolare del Oceano*, de Robert Dudley, aquilo que se representa é a costa. A costa portuguesa, de Moledo a Montegordo. Já não no século XVII, mas no século XX. Já não no intuito do reconhecimento do espaço litoral para a sua ocupação com fins defensivos e administrativos, mas da sua reinvenção e colonização sob o impulso do fenómeno turístico. Turismo que é um dos grandes motores do desenvolvimento da sociedade e, conseqüentemente, do território no século XX e, indiscutivelmente, o principal programa, urbanístico e arquitectónico, que caracteriza este período. Definindo a fronteira entre a Terra e o Mar, a costa é, por isso, o lugar privilegiado da construção da nova “civilização do lazer”. E caberia, agora, aos arquitectos e urbanistas desenhar esse limite.





*Carta Particolare del Oceano  
che comincia con la costa di C:  
Roxo è Finishe con il capo di  
Mogera ni Portogallo*

*Carta Particolare del Oceano  
che comincia con il capo S:  
Vicentio è Finishe con il capo  
Roxo ni Portogallo*

*Vna Carta del mare Oceano,  
che Comincia con il Capo  
S:Vicentio in Portogallo,  
e Finisce con lo stretto di  
Gibilterra*

Florença,

Robert Dudley, 1661

(imagens CAMPAR, António, et. al. (coordenação), *Olhar o mundo, ler o território. Uma viagem pelos mapas [coleção Nabais Conde]*, Coimbra, Instituto de Estudos Geográficos/ Centro de Estudos Geográficos/FLUC, 2004, pp. 188-190)

## **Tema**

Fenómeno relativamente recente, a vilegiatura marítima, enquanto actividade social e económica de dimensão territorial, teria as suas repercussões na organização do espaço litoral, assistindo-se, no último século, a transformações profundas na conformação daquele território. A construção conceptual da Praia, fundamentada numa cultura balnear, também ela, em aferição, iria determinar a urbanização progressiva de toda a faixa costeira, num processo de apropriação da paisagem natural existente. Processo que, pela especificidade da implantação, pela novidade do programa e pela temporalidade daquela prática, implicou a formulação de modelos próprios, de ordenação territorial e de expressão arquitectónica, na definição da imagem da estância e do território balneares.

O ponto de partida para essa formulação seria a crítica às formas, então, correntes de urbanização e de edificação associadas à cidade tradicional, na perspectiva de que ao Ócio e ao Lazer deveriam corresponder cenografias diferentes, se não opostas, às da vida quotidiana do Trabalho, contextualizando no espaço cada uma dessas experiências e, por consequência, reforçando o corte formal entre um tempo e o outro. Nesta leitura, valoriza-se, pelas suas qualidades terapêuticas e recreativas, o contacto com a Natureza, numa correspondência directa entre a fruição do elemento natural e a fruição do tempo livre. Relação que vai evoluir com a gradual expansão do tempo livre das classes populares urbanas, resultado de importantes conquistas laborais, obrigando a um enquadramento cultural e espacial do Lazer nas suas diferentes expressões temporais: diário, semanal e anual.

A costa, entendida como “espaço entre” a Praia e a Serra, ou o Mar e o Campo, vai exercer, neste contexto, uma forte atracção, apresentando-se como epítome máximo daquela relação. Um território “vazio”, que seria necessário planear e equipar para a crescente massa de pessoas que, agora, o procuram.

A dissertação que se apresenta propõe-se, assim, estudar a produção urbanística e arquitectónica, em Portugal, associada a uma vilegiatura de costa. Prática que ganha expressão com a generalização do ritual do “banho de mar”, associada à emergência, no século XX, de uma “civilização do lazer”. Centra-se, por isso, no período chave do Estado Novo (1933-1974), que coincide com a génese e a consolidação de um Turismo de massas, mas sem deixar de olhar à República (1910-1926), para perceber as suas bases conceptuais.

Procura-se clarificar as repercussões culturais e territoriais daquela actividade. Por um lado, a partir do processo e das formas de construção de uma estratégia nacional de Turismo, decorrente das políticas oficiais de promoção turística do país que se começam a delinear na 1.<sup>a</sup> República. Por outro, com base na transformação da paisagem litoral, cenário privilegiado da produção turística, determinada pela colonização progressiva da linha de costa para fins recreativos, como consequência da conquista de importantes benefícios sociais e materiais, como o direito a férias pagas e a democratização do acesso aos meios de transporte, colectivos e, sobretudo, individuais.

O espaço da análise é, por conseguinte, toda a faixa litoral portuguesa, considerada, por razões práticas, apenas na sua dimensão metropolitana e, sobretudo, continental<sup>1</sup>. Um território com 845 km de perímetro de linha de costa<sup>2</sup>, divididos por duas frentes atlânticas: a ocidental e a meridional. O olhar foca-se nas estâncias de vilegiatura balnear marítima envolvendo intervenções urbano-turísticas planeadas, quer as que surgem apoiadas em antigos aglomerados de pescadores, quer as que são alvo de planeamento estatal, quer, ainda, as que são construídas de raiz, ou *ex novo*. Mas, foca-se também, nas peças, urbanas e arquitectónicas, que caracterizam, em cada momento, essa colonização balnear, determinando a evolução da imagem da *ville de bains*.

---

<sup>1</sup> Faz-se uma ou outra incursão aos arquipélagos dos Açores e da Madeira.

<sup>2</sup> Segundo o *Guia de Portugal*, de Raul Proença. (Cf. PROENÇA, Raul, *Guia de Portugal: Lisboa e Arredores*, Volume I, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1982. p. 15. (Texto integral que reproduz fielmente a 1.<sup>a</sup> edição publicada pela Biblioteca Nacional de Lisboa em 1924))

Nesse sentido, pretende-se, por um lado, documentar o aparecimento e o desenvolvimento, em Portugal, de um urbanismo de carácter balnear, que se constrói pela adaptação ou reinterpretção de modelos “emprestados” de outras formas de urbanização. Por outro, mapear a produção arquitectónica que dá expressão a uma mesma cultura balnear, pela formulação de programas e de tipologias que lhe são específicos.

Ainda que circunscrita à realidade portuguesa, essa análise não poderia deixar de abordar alguns exemplos exteriores, mais especificamente espanhóis e franceses, que têm particular influência ou servem de modelo para a construção, no século XX, de um urbanismo e de uma arquitectura balneares, associados, respectivamente, à génese, nos anos trinta, e à consolidação, nos anos sessenta, de um Turismo de massas.

O tempo longo é o da definição, em 1864, do Domínio Público Marítimo, regulamentado pela mesma legislação que introduz, em Portugal, a figura dos Planos Gerais de Melhoramentos, até à suspensão, em 1974, das políticas oficiais de Turismo, com a queda do Estado Novo e a conseqüente instauração da Democracia. Políticas oficiais que só seriam retomadas com a implementação, em 1986, de um primeiro Plano Nacional de Turismo<sup>3</sup>. O tempo dos casos de estudo é o do lançamento, em 1914, do empreendimento do Estoril, primeira grande iniciativa turística, com projecção pública, lançada em Portugal, e a interrupção, em 1974, da urbanização de Tróia, simultaneamente, a primeira, em projecto, e a última, em construção, “Cidade de Turismo” portuguesa.

---

<sup>3</sup> O Plano Nacional de Turismo (PNT) é elaborado na sequência da Resolução do Conselho de Ministros N.º 52/83, de 5 de Novembro, e aprovado, a 14 de Fevereiro de 1986, pela Resolução N.º 17-B/86. Estabelecido para o triénio de 1986-1989, o PNT aponta um conjunto de princípios orientadores para o sector, incluindo as finalidades principais da actuação do poder público, e institui quatro figuras de ordenamento turístico: as Regiões de Ordenamento Turístico (ROT); as Regiões Específicas de Aproveitamento Turístico (REAT); os Pólos de Desenvolvimento Turístico (PDT); e os Eixos de Desenvolvimento Turístico (EDT). Mas, talvez, as medidas mais relevantes que são avançadas neste documento dizem respeito à necessidade de uma intervenção estatal na Costa do Estoril e na Costa da Caparica, pela elaboração urgente de planos de ordenamento físico para aquelas duas zonas turísticas, e no Algarve, pela suspensão imediata do lançamento de novos projectos turísticos para esta região, já saturada. (Cf. GASPAR, Jorge, SIMÕES, José Manuel, “Parte III: Planeamento e Desenvolvimento”, in MEDEIROS, Carlos Alberto (Direcção), *Geografia de Portugal: Planeamento e Ordenamento do Território*, Mem Martins, Círculo de Leitores, 2006, pp. 202-204)

## Tese

A hipótese é a de que, apesar de o Turismo ser visto, em grande medida, como um processo parasitário da construção do território e entendido, no debate disciplinar da Arquitectura, como um tema secundário, ou menor, a verdade é que, em Portugal, são os urbanistas e os arquitectos os principais actores na materialização de uma política e de um projecto turísticos nacionais. E que, apesar de ausente das preocupações e das grandes reflexões de classe, o Turismo de massas é “o” tema urbanístico e arquitectónico que caracteriza o século XX e um dos de maior impacto na actividade dos profissionais portugueses.

## Estado da Arte

Ao tema proposto foram já feitas alguma aproximações, no entanto, quase todas elas vinculadas ao contexto espanhol, país para o qual o Turismo representa, ainda hoje, um dos principais, se não o principal motor de desenvolvimento económico e territorial. Mesmo assim, em *Arquitectura y Turismo: Planes y Proyectos*, obra que, em grande medida, fundamenta o trabalho que se apresenta e da qual, inclusivamente, se pede “emprestado” o título, Rosa Barba e Ricard Pié sublinham que “*la escasez de material disponible en las aspectos de la formación territorial en este campo, sorprende si se compara con la importancia que tiene hoy el turismo en la formación de PIB, y asusta cuando se sabe de los graves desmanes que el desarrollo turístico también ha producido, degradando la calidad ambiental y colocando en una situación muy difícil a territorios, pendientes ahora mismo de dificultosas remodelaciones para su supervivencia*”<sup>4</sup>. Também Manuel Gausa, num artigo mais recente para o jornal *El País*, intitulado “Hacia una costa inteligente”, começa por referir que “*España es uno de los mayores destinos mundiales en turismo y costa y, sin embargo, durante años se ha producido en el país una situación paradójica:*

---

<sup>4</sup> BARBA, Rosa, PIÉ, Ricard, *Arquitectura y Turismo: Planes y Proyectos*, Barcelona, Centre de recerca i projectes de paisatge (CRPP)/UPC, 1996, p. 15.

*si bien el turismo representaba la primera actividad económica y probablemente el primer agente de transformación del territorio, al mismo tiempo, éste era considerado como un fenómeno menor, despreciado (si no ignorado) por una cultura oficial más interesada en aspectos esenciales de la geografía o la ciudad tradicionales que en aquellos propios de un espacio - el de la costa - demasiado 'selvaje', sujeto a procesos casi espontáneos y aparentemente ajenos a las lógicas racionales de la ortodoxia planificadora".<sup>5</sup>*

Estas afirmações não deixam de ser reveladoras se tivermos em consideração que é, talvez, neste país que de uma forma mais sistemática e recorrente se tem discutido a relação entre Urbanismo, Arquitectura e Turismo. Basta lembrar que dos dez *Pequeños Congresos de Arquitectura* realizados, entre 1959 e 1969, sob a iniciativa de Carlos de Miguel e Oriol Bohigas, três foram dedicados, exclusivamente, ao tema<sup>6</sup>, produzindo conteúdos específicos para as revistas *Arquitectura*<sup>7</sup> e *Cuadernos de Arquitectura*.<sup>8</sup>

Que na década seguinte, o sociólogo Mario Gaviria coordena dois importantes projectos de investigação sobre o Turismo de Praia em Espanha, com contribuições fundamentais para o entendimento da produção do espaço turístico, avançando, em *España a Go-Go: Turismo charter y neocolonialismo del espacio*<sup>9</sup>, com os conceitos de “neocolonialismo del uso del espacio de calidad” e de “producción neocolonialista del espacio de calidad”.

---

<sup>5</sup> GAUSA, Manuel, “Hacia una costa inteligente”, *El País*, 1 Septiembre 2007, p. 13.

<sup>6</sup> O 3.º PPCC (San Sebastián, 1960), dedicado a “La arquitectura vinculada al uso turístico del territorio”, e os 5.º (Málaga, 1963) e 6.º (Tarragona, 1963), ambos incidindo sobre os problemas do “Urbanismo turístico”. (Cf. CORREIA, Nuno, *O nome dos Pequenos Congressos: A primeira geração de encontros em Espanha 1959-1967 e o Pequeno Congresso de Portugal*, Tesina de Master em Teoría e Historia de la Arquitectura, Barcelona, Departamento de Composición Arquitectónica ETSAB, Universitat Politècnica de Catalunya, 2010)

<sup>7</sup> Que dedica o seu número de Maio de 1964 ao *Pequeño Congreso* de Tarragona, e abre com uma apresentação do, então, Ministro de Información y Turismo, Manuel Fraga Iribarne, intitulada “Arquitectura y Turismo”. (Cf. *Arquitectura: Organo del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid*, Madrid, Año 6, N.º 65, Mayo 1964)

<sup>8</sup> Que dedica dois números seguidos ao tema “El Turismo en la costa”, com artigos da área da sociologia e da economia, para além do urbanismo e da arquitectura, propondo, assim, uma visão multidisciplinar e interdisciplinar do fenómeno do Turismo de massas na costa espanhola. (Cf. *Cuadernos de Arquitectura: Publicación del Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña y Baleares*, Barcelona, N.º 64 e N.º 65 (Turismo en la costa), 1966)

<sup>9</sup> GAVIRIA, Mario (dirección), *España a Go-Go: Turismo charter y neocolonialismo del espacio*, Madrid, Ediciones Turner, 1974, a que se segue GAVIRIA, Mario (dirección), *Turismo de Playa en España: Chequeo a 16 ciudades nuevas del ocio*, Madrid, Ediciones Turner, 1975.

E que, em 1988, a revista *Urbanismo* volta a pegar na questão do “Urbanismo en Areas Turísticas”<sup>10</sup>, para defender, por um lado, a redifinição do modelo territorial de implantação turística, “*que debería basarse en criterios de crecimiento cualitativo y no puramente expansionista,*”<sup>11</sup>, por outro, a elaboração de planos de desenvolvimento turístico à escala regional e, mesmo, nacional, e, por fim, a reabilitação das áreas turísticas mais degradadas, quer pela contenção da urbanização, quer pela adopção de medidas conservacionistas. Isto na convicção de que “*estamos ante la necesidad de reconocer que el fenómeno turístico ha cambiado la escala de nuestro territorio y precisa de otros niveles de administración, planeamiento e inversión, que hasta la fecha no se han considerado*”.<sup>12</sup>

Dez anos depois, a revista *VIA-Arquitectura* inaugura a sua edição com o tema “Turismo”, apresentando uma selecção exhaustiva das obras mais interessantes realizadas na Comunidade Valenciana, desde os anos cinquenta, sob o impulso do Turismo, reivindicando que “*es necesario recuperar el poder de esta disciplina hacia una mejor calidad y un desarrollo sostenible*”<sup>13</sup> e defendendo “*la arquitectura como respuesta*”.

Valência que foi palco da realização, em Novembro de 2003, do IV Congresso Fundação DOCOMOMO Ibérico, em torno do tema “Arquitectura Moderna y Turismo: 1925-1965”. Evento que surge três anos depois da publicação de *Costa Ibérica: Upbeat to the leisure city*<sup>14</sup>, que de “Ibérica” tem apenas o nome, estando Portugal fisicamente recortado de todos os mapas e quantitativamente ausente em todos os gráficos elaborados, como se a “Cidade Linear” em que se transformou a “Costa Ibérica”,

---

<sup>10</sup> *Urbanismo: Revista del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid*, Madrid, N.º 4 (Urbanismo en Areas Turísticas), Mayo 1988.

<sup>11</sup> VERA, Fernando J., “Crisis del poblamiento turístico en el litoral mediterráneo español: consideraciones sobre su ordenación y rehabilitación”, *Urbanismo: Revista del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid*, Madrid, N.º 4 (Urbanismo en Areas Turísticas), Mayo 1988, p. 14.

<sup>12</sup> BARBA CASANOVAS, Rosa, PIÉ NINOT, Ricard, “Espontaneísmo, recursos y problemas del turismo costero catalán”, *Urbanismo: Revista del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid*, Madrid, N.º 4 (Urbanismo en Areas Turísticas), Mayo 1988, p. 46.

<sup>13</sup> *VIA-Arquitectura: Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana*, Valência, N.º 1 (Turismo), 1997.

<sup>14</sup> MVRDV, *Costa Ibérica: Upbeat to the leisure city*, Barcelona, Actar, 2000.

segundo a descrição dos autores, desaparecesse, por “magia”, entre Caminha e Vila Real de Santo António.

O DOCOMOMO de Valência constitui, assim, muito provavelmente, a primeira, e, talvez, a única, ocasião em que arquitectos dos dois países se juntaram para discutir, num espaço de reflexão próprio da disciplina, mas com a presença de profissionais de outras áreas, a produção arquitectónica e urbanística desenvolvida em Espanha e Portugal, durante o século XX, associada ao Turismo. Embora não se centrando especificamente num Turismo de costa, é sinal de um certo desinteresse dos arquitectos portugueses em relação à temática, o facto de, das onze comunicações apresentadas, apenas três tenham sido relativas ao contexto do nosso país.<sup>15</sup>

Também, em 1964, o Turismo de costa merece a publicação de dois números especiais da revista italiana *Casabella*, dirigida, então, por Ernesto Nathan Rogers. Sob o título “Coste Italiane”, abordam-se, num primeiro momento, a “Urbanistica” e, num segundo, os “Esempi Tipologici”, fazendo-se uma distinção entre intervenções na área do Urbanismo e na da Arquitectura. As duas edições contam com textos de abertura daquele arquitecto, “Homo Additus Naturae”, em que defende que para “*rendere godibile il nostro territorio al maggior numero di persone*”<sup>16</sup> é necessário, simultaneamente, “*preservare e (...) inventare il paesaggio*”, e “*Creazione del Paesaggio*”, no qual exorta “*i politici affinché pongano in primo piano il varo, più volte ritardato, della legge urbanistica che contempla tra le altre misure, quella degli espropri, dove possibile; e, in ogni caso, stabiliscano ferree regolamentazioni che, favorendo l’usufrutto di larghe masse, instaurino un nuovo equilibrio sul nostro territorio*”.<sup>17</sup>

---

<sup>15</sup> Susana Lobo com “Pousadas de Portugal: um projecto moderno, Manuel Mendes com “Cabo do Mundo - (des)locações da modernidade”, e Ana Tostões com “Estilo Internacional, turismo e transformação do território ou as ‘nuvens negras’ profetizadas por Keil do Amaral”. (Cf. CONGRESO FUNDACIÓN DOCOMOMO IBÉRICO, IV, Valencia, 2003. *Arquitectura Moderna y Turismo 1925-1965: Programa definitivo*. (documento dactilografado))

<sup>16</sup> ROGERS, Ernesto N., “Homo Additus Naturae”, *Casabella Continuità: Rivista internazionale di architettura e di urbanistica*, Milano, N.º 283 (Coste Italiane I), gennaio 1964, p. 3.

<sup>17</sup> ROGERS, Ernesto N., “Creazione del Paesaggio”, *Casabella Continuità: Rivista internazionale di architettura e di urbanistica*, Milano, N.º 284 (Coste Italiane II), febbraio 1964, p. 1.



Já os responsáveis pela redacção da revista, Francesco Tentori e Aldo Rossi, advertem, logo no primeiro número e a partir dos exemplos, “*altamente qualificati*”, que são apresentados, para três grandes questões gerais:

“1. *anche la buona architettura e la buona ‘urbanistica’ non bastano a modificare lo sviluppo globalmente negativo della ‘valorizzazione’ turistica in atto sulle nostre coste. (...) Di più: gli interventi ad ‘alto livello’ sulle coste riproducono il fenomeno segregativo, dal punto di vista sociale, dei ‘quartieri alti’ delle città (...). Il fenomeno di fondo, il cosiddetto turismo di massa con le sue molteplici esigenze, rimane - d’altra parte - escluso da queste isole, senza risentirne la benché minima influenza o condizionamento positivo;*

2. *le opere di valorizzazione turistica (...) si inseriscono in un quadro generale, nazionale, di ‘spreco’ del territorio naturale (...).*

3. *fin tanto che il problema del turismo sarà visto settorialmente (slegato cioè da tutti gli altri problemi di sviluppo sociale, economico e civile) e per comprensori limitati (...) non esisteranno possibilità di modifica alla paurosa e caotica prospettiva dello sviluppo in corso.”<sup>18</sup>*

Critica-se, assim, a intervenção limitada e sectorial dos arquitectos e dos urbanistas no que respeita à infraestruturacção do Turismo, não abordando os reais desafios lançados pela massificação do Lazer, e o crescente desperdício do património natural do país, sob o pretexto da sua valorização turística.

Na francesa *L’Architecture d’Aujourd’hui*, ainda na década de sessenta, Georges Candilis<sup>19</sup> defende que “*un problème nouveau exige une architecture nouvelle*”<sup>20</sup>, avançando em *Recherches sur L’Architecture des Loisirs*<sup>21</sup>, publicado em 1973, com uma série de propostas para uma Arquitectura e um Urbanismo do Turismo de massas. Turismo que, distingue, “*es simplement un aspect del ocio*”<sup>22</sup> (na tradução espanhola).

<sup>18</sup> *Casabella Continuità: Rivista internazionale di architettura e di urbanistica*, Milano, N.º 283 (Coste Italiane I), gennaio 1964, p. 4.

<sup>19</sup> Candilis que, em 1971, participa no Concurso Internacional da Marina de Vilamoura (Cf. Fonds Georges Candilis (1913-1995), disponível em [archiwebture.citechaillot.fr](http://archiwebture.citechaillot.fr))

<sup>20</sup> CANDILIS, Georges, “Analyse critique de la place des loisirs dans l’architecture et l’urbanisme contemporains”, *L’Architecture d’Aujourd’hui*, Boulogne, 38<sup>e</sup> Année, N. 131 (Tourisme-Loisirs), Avril-Mai 1967, p. 14.

<sup>21</sup> CANDILIS, Georges, *Recherches sur L’Architecture des Loisirs*, Paris, Éditions Eyrolles, 1973.

<sup>22</sup> CANDILIS, Georges, *Arquitectura y urbanismo del turismo de masas*, Barcelona, Editorial Gustavo Gili, 1973, p. 140.

Em Portugal, deve-se à historiadora Maria da Graça Briz a análise mais completa sobre as repercussões do fenómeno turístico no território litoral, a partir do estudo das tipologias arquitectónicas e dos planos urbanísticos a ele intrinsecamente associados. São da sua autoria, a tese de Mestrado, *A Arquitectura de Veraneio: Os Estoris - 1880/1930*, e, a tese de Doutoramento, *A Vilegiatura Balnear Marítima em Portugal 1870-1970: Sociedade, Arquitectura e Urbanismo*, ambas apresentadas à Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, da Universidade Nova de Lisboa, a primeira, em 1989, e, a última, em 2003.

Neste último estudo, a autora estabelece como objectivo “a caracterização urbanística e arquitectónica dos diferentes sítios, tendo em conta a época em que foram programados ou adaptados”<sup>23</sup>, no sentido em que defende que “em todos os processos de ‘colonização-instalação’ existe sempre uma forte componente social e um fundo ideológico, declarado ou não”. Cita Bernard Toulhier como uma das suas motivações - “*le littoral, lieu privilégié de la villégiature des XIXe et XXe siècles est un véritable laboratoire d’expérimentations architecturales et urbanistiques dont les réalisations sont peu connues et particulièrement menacées*”<sup>24</sup> -, mas é na obra de Dominique Rouillard, *Le site balnéaire*<sup>25</sup>, que fundamenta grande parte da sua pesquisa. Salienta, ainda, que “o conjunto das investigações realizadas em Portugal, dentro da área específica que aqui nos ocupa, é bastante limitado”, concentrando-se nas áreas da História, da Sociologia e da Geografia Humana.

No final, aponta o atraso de Portugal, em relação aos seus vizinhos europeus, na adesão à moda da vilegiatura balnear marítima, mas, uma vez implantada no nosso país, ressalta que esta prática teve maior impacto como modelo de comportamento social

<sup>23</sup> BRIZ, Maria da Graça Gonzalez, *A Vilegiatura Balnear Marítima em Portugal (1870-1970): Sociedade, Arquitectura e Urbanismo*, dissertação de doutoramento em História da Arte Contemporânea, Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, 2003, p. 12.

<sup>24</sup> TOULIER, Bernard, “Littoral, Villégiature et Patrimoine”, in *Trouville-Deauville, société et architectures balnéaires: 1910-1940*, Paris, Norma Éditions, 1992, p. 13.

<sup>25</sup> ROUILLARD, Dominique, *Le site balnéaire*, Liège, Pierre Mardaga, 1984.

e como modelo de produção arquitectónica, do que como motor para a experimentação de novas soluções de organização urbana e espacial, ou seja, como modelo urbanístico, como o foi noutras circunstâncias, em particular, em Inglaterra e em França, no final de oitocentos.

Embora tenha servido de base de partida para a nossa pesquisa, verificou-se, no entanto, neste trabalho, uma maior incidência da análise no século XIX e no início século XX, mais concretamente até ao projecto do Estoril, do que no restante arco temporal considerado, focando-se a leitura, neste último período, nos casos de Ofir, Tróia e Vilamoura.

Outras dissertações académicas vieram completar esta análise, de que se destacam as teses de Mestrado de Susana Henriques, sobre Francisco Keil do Amaral<sup>26</sup>, e de Inês Leite, sobre Francisco Conceição Silva<sup>27</sup>. Figuras que, como avançamos e defendemos nesta dissertação, são os dois grandes “pensadores” do Turismo dentro da área disciplinar da Arquitectura, o primeiro, sobretudo, a partir das suas reflexões e estudos teóricos, e, o segundo, da sua actividade prática.

Anteriores a estes estudos são as contribuições de Carminda Cavaco para um esboço geográfico da evolução espacial do fenómeno turístico em Portugal<sup>28</sup>, focando, mais em particular, os casos do Algarve<sup>29</sup> e da Costa do Estoril<sup>30</sup>. Trabalhos em que se expõem as políticas económicas que orientaram a expansão urbano-turística no nosso país e as suas implicações na organização do espaço litoral português, ao nível da sua estrutura territorial, social e produtiva.

---

<sup>26</sup> HENRIQUES, Susana Maria Tavares dos Santos, *Keil do Amaral: Urbanista. Tradição e Modernidade na sua obra*, dissertação de mestrado em Desenho Urbano, Lisboa, ISCTE, Janeiro 2000.

<sup>27</sup> LEITE, Inês de Sousa Gonçalves de Almeida, *Francisco da Conceição Silva: Para uma compreensão da obra e do grande atelier/empresa - 1946/1975*, dissertação de mestrado em História da Arte Contemporânea, Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, 2007.

<sup>28</sup> CAVACO, Carminda, “O Turismo em Portugal: Aspectos Evolutivos e Espaciais”, *Estudos Italianos em Portugal*, [s.l.], N.º 40-41-42, 1980. (Extracto)

<sup>29</sup> CAVACO, Carminda, “Geografia e Turismo no Algarve: Aspectos Contemporâneos”, *Finisterra: Revista Portuguesa de Geografia*, Volume IV, Lisboa, N.º 8, 1969. (Separata)

<sup>30</sup> CAVACO, Carminda, *A Costa do Estoril: Esboço Geográfico*, Volumes I e II, Lisboa, Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Lisboa, 1981.

No início e no final dos anos noventa, a revista *Sociedade & Território* promove uma abordagem mais abrangente ao tema, em “Algarve” e “Territórios do Lazer & do Turismo”, de que se destacam, com pertinência directa para o estudo que aqui se apresenta, as reflexões de Nuno Portas, em “Crítica do Urbanismo: O desenho urbano em situações de costa”<sup>31</sup>, que aponta este modelo como instrumento possível para resolver os problemas de concepção e de gestão do território turístico contemporâneo, e de Ana Lebre, em “A urbanística do lazer e do turismo”<sup>32</sup>, em que se faz uma leitura da evolução, em Portugal, das tipologias de oferta de alojamento turístico e de residência temporária.

Ainda no seu artigo, Nuno Portas considera que “*um dos temas de investigação mais interessantes seria agora o de estudar como as formas iniciais [de planeamento e desenho da oferta urbanística costeira] se transformaram (para o bem e para o mal) em resposta directa ou distorcida às mudanças rápidas que têm caracterizado [os] mercados*”. A presente dissertação procura contribuir para esse estudo.

A partir da Arquitectura, e à semelhança das suas congéneres espanholas, ainda que um pouco “fora de tempo”, também a revista *JA: Jornal Arquitectos*, publicação da Ordem dos Arquitectos Portugueses, dedica alguma atenção ao Turismo enquanto actividade de dimensão social, económica e política com repercussões no âmbito da Arquitectura e da organização do Território, nos seus números de Maio/Junho e Setembro/Outubro de 2000<sup>33</sup>, sob o título “As Praias de Portugal”, salientando-se as contribuições de Carlos Duarte, em “O Algarve Soma e Segue”, de Manuel Graça Dias, em “Três Praias de Portugal”, de José Manuel Fernandes, em “Férias Nacionalistas e Arquitectura Tradicional”, de Pedro Barreto, em “A FNAT: Indagações em Torno da Arquitectura e

<sup>31</sup> PORTAS, Nuno, “Crítica do urbanismo: O desenho urbano em situações de costa”, *Sociedade e Território: Revista de estudos urbanos e regionais*, Porto, Ano 5, N.º 13 (Algarve), Junho 1991, pp. 91-94.

<sup>32</sup> LEBRE, Ana Maria Guedes, “A urbanística do lazer e do turismo”, *Sociedade e Território: Revista de estudos urbanos e regionais*, Porto, N.º 28 (Territórios do Lazer & do Turismo), Agosto 1998, pp. 23-30.

<sup>33</sup> *JA: Jornal Arquitectos*, Lisboa, N.º 196 e N.º 197 (As Praias de Portugal 1 e 2), Maio/Junho e Setembro/Outubro 2000.

do Turismo”, de Ana Tostões, em “Casas de Férias Modernas, Anos 50 e Estilo Contemporâneo”, de Madalena Cunha Matos, em “Turismo e Território: Notas sobre uma Relação”, e de João Vieira Caldas, em “O conceito de aldeamento”. Artigos que testemunham a relativa actualidade do tema em estudo na área da investigação disciplinar.

Num âmbito mais geral, e para uma visão mais aprofundada sobre a produção urbanística em Portugal, é incontornável a referência a Margarida Souza Lôbo e a Nuno Grande. Foi, de certa forma, uma leitura anterior de *Planos de Urbanização: A Época de Duarte Pacheco*<sup>34</sup> que lançou as pistas para a investigação que se apresenta, ao assinalar que os primeiros Planos Gerais de Urbanização realizados, na década de trinta, em Portugal são, precisamente, para Praias (Praia do Cabedelo, Praia da Rocha, Praia de Mira, Praia de Monte Gordo e Praia de Moledo). Constatação que vem, também ela, reforçar a ideia de que o Turismo, e, em especial, o Turismo de costa, estiveram, desde o início, na agenda dos arquitectos e urbanistas portugueses, sublinhando a pertinência da tese proposta. Por seu lado, *O Verdadeiro Mapa do Universo*<sup>35</sup> permitiu-nos ter uma perspectiva mais abrangente das teorias e dos modelos que, em cada momento, foram moldando a construção de um discurso e de uma prática urbanística portuguesa e como os mesmos foram traduzidos para a urbanização turística da costa.

Sobre a temática específica do Turismo, salienta-se o estudo de Paulo Pina, *Portugal: O turismo no Século XX*<sup>36</sup>, no qual se faz uma leitura da génese e da evolução das instituições e das estratégias oficiais de Turismo criadas e adoptadas, em Portugal, nesse período. Sérgio Palma Brito desenvolve, exaustivamente, essa abordagem em *Notas sobre a evolução do viajar e a formação do turismo*.<sup>37</sup>

---

<sup>34</sup> LÔBO, Margarida Souza, *Planos de Urbanização: A Época de Duarte Pacheco*, Porto, FAUP Publicações/DGOTDU, 1995. (Série 1 - Ensaios, 5)

<sup>35</sup> GRANDE, Nuno, *O Verdadeiro Mapa do Universo: Uma leitura diacrónica da cidade portuguesa*, Coimbra, eldarq, 2002.

<sup>36</sup> PINA, Paulo, *Portugal: O turismo no século XX*, Lisboa, Lucidus Publicações, 1988.

<sup>37</sup> BRITO, Sérgio Palma, *Notas sobre a evolução do viajar e a formação do turismo*, Lisboa, Medialivros, 2003.

Numa perspectiva portuguesa sobre a Viagem, o *Grand Tour* e as Exposições Universais, eventos, estes, que constituem das primeiras formas de propaganda turística dos países no estrangeiro, foi extremamente aliciante a leitura de *Viagens e Exposições: D. Pedro V na Europa do Século XIX*<sup>38</sup>, de Filipa Lowndes Vicente. E para uma compreensão da evolução dos rituais simbólicos e da codificação dos comportamentos associados à apropriação do espaço da Praia, sob uma perspectiva histórica e sociológica, não podemos deixar de referir o estudo *A construção social da Praia*<sup>39</sup>, de Helena Machado.

Num âmbito internacional e como leituras complementares, salientam-se, no campo da Sociologia do Turismo, *Vers une civilization du loisir?*<sup>40</sup>, de Joffre Dumazedier, e a *História dos Tempos Livres*<sup>41</sup>, obra coordenada por Alain Corbin, dois trabalhos que abordam a expansão dos conceitos de Lazer e de Tempo Livre na sociedade moderna, conceitos que estão na génese de um Turismo de massas, analisando, em particular, a evolução do seu significado junto das classes trabalhadoras.

E porque a indústria do Turismo depende dos gostos e das preferências de quem o pratica, sobre o conceito de Turista, nas suas diferentes tipologias e formas de interacção com o espaço, assinalam-se as abordagens de Eric J. Leed sobre o ritual da viagem, em *The mind of the Traveller*<sup>42</sup>, de Dean MacCannell sobre a questão da autenticidade nos produtos turísticos, em *The Tourist*<sup>43</sup>, de John Urry sobre a construção cultural de um “olhar turístico”, em *The Tourist Gaze*<sup>44</sup>, e de Erik Cohen sobre os diferentes “papéis” turísticos, em *Contemporary Tourism: Diversity and Change*.<sup>45</sup>

---

<sup>38</sup> VICENTE, Filipa Lowndes, *Viagens e Exposições: D. Pedro V na Europa do Século XIX*, Lisboa, Gótica, 2003.

<sup>39</sup> MACHADO, Helena Cristina Ferreira, *A construção Social da Praia*, Guimarães, Ideal, 1996.

<sup>40</sup> DUMAZEDIER, Joffre, *Vers une civilisation du loisir?*, Paris, Éditions du Seuil, 1962.

<sup>41</sup> CORBIN, Alain, *História dos Tempos Livres: o advento do lazer*, Lisboa, Editorial Teorema, 2001. (1.ª edição: Paris, Aubier, 1995)

<sup>42</sup> LEED, Eric J., *The mind of the traveller: From Gilgamesh to global tourism*, s.l., BasicBooks1991. (1.ª edição: 1942)

<sup>43</sup> MACCANNELL, Dean, *The Tourist: a new theory of the leisure class*, Berkeley, University of California Press, 1999. (1.ª edição: New York, Schocken Books, 1976)

<sup>44</sup> URRY, John, *The Tourist Gaze*, 2nd edition, London, Sage Publications, 2006. (1.ª edição: 1990)

<sup>45</sup> COHEN, Erik, *Contemporary Tourism: diversity and change*, Oxford, ELSEVIER, 2004.

Por fim, e voltando ao título da dissertação, em *Architecture and Tourism: Perception, Performance and Place* (na versão original), Diana Medina Lasansky e Brian McLaren propõem uma leitura do impacto do Turismo no território construído, partindo da interpretação de Aldo Rossi de que a Arquitectura é, simultaneamente, um lugar, um acontecimento e um símbolo, e, por isso, constitui-se ela própria, potencialmente, como um produto ou uma atracção turística. É nesta “*relación difusa entre la construcción de una imagen arquitectónica, el lugar real, su historia y el modo en que se vive*”<sup>46</sup> que se estabelece “*la influencia mutua entre el turismo y la práctica del diseño y la arquitectura*”<sup>47</sup>. Uma influência que os arquitectos e os urbanistas não podem continuar a ignorar.

Conclui-se, do que ficou exposto, que o estudo do caso português é deficitário, tanto no campo do aprofundamento de uma visão de conjunto sobre a matéria em causa – a Arquitectura e o Urbanismo do Turismo – como no campo de uma análise mais integradora em relação ao contexto do resto da Europa, que, aqui, se ensaia nos dois momentos-chave do desenvolvimento de um Turismo de massas - os anos trinta e os anos sessenta - a partir do estudo das estâncias balneares portuguesas com maior projecção internacional - o Estoril e o Algarve. Desta dupla leitura resulta, a nosso ver, a pertinência principal da investigação proposta.

Nesse sentido, visa-se, sobretudo, contribuir, com este trabalho, para uma perspectiva actualizada da produção arquitectónica e urbanística portuguesa associada a um Turismo de costa nas suas primeiras fases de afirmação e consolidação. Perspectiva que, julgamos, concorre para uma compreensão mais operativa e para uma actuação mais informada sobre o território contemporâneo. Tal como um mapa.

---

<sup>46</sup> LASANSKY, Diana Medina, MCLAREN, Brian (eds.), *Arquitectura y turismo: Percepción, representación y lugar*, Barcelona, Editorial Gustavo Gili, 2006, p. 18.

<sup>47</sup> GREENWOOD, Davydd J., “Prólogo”, in LASANSKY, Diana Medina, MCLAREN, Brian (eds.), *Arquitectura y turismo: Percepción, representación y lugar*, Barcelona, Editorial Gustavo Gili, 2006, p. 8.

## **Metodologia**

Por se centrar na prática dos urbanistas e dos arquitectos portugueses, a investigação privilegiou as fontes directas, tendo-se consultado diversos arquivos, públicos e particulares. Por razões de limitação da pesquisa, uma vez que o tema da tese é consideravelmente vasto, incidiu-se a procura sobre documentação ainda não trabalhada ou menos desenvolvida, pelo menos sob a perspectiva que, aqui, nos ocupa. Outros arquivos foram contactados, mas, por motivos vários, não foi possível, na altura da preparação deste trabalho, visitá-los, caso, infelizmente, do Espólio do Arquitecto Francisco Keil do Amaral, que se encontra sob a tutela da Câmara Municipal de Lisboa. Neste caso particular, valeram-nos o arquivo pessoal da Professora Doutora Ana Tostões e a tese de Mestrado, já referida, de Susana Henriques.

Para uma abordagem à produção urbanística portuguesa, no período considerado, a principal fonte documental foi o Arquivo Histórico da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano (DGOTDU), organismo que contém a maior parte da documentação herdada da antiga Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização (DGSU). Aqui, foi recolhida toda a informação disponível sobre os Planos Gerais de Urbanização (PGU) elaborados para as Praias da nossa costa e sobre o Plano Regional do Algarve. Esta consulta foi complementada com a visita aos arquivos da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento da Região de Lisboa e Vale do Tejo (CCDRLVT) e da Comissão de Coordenação Regional do Algarve (CCRA). Também a pesquisa na Biblioteca do Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas e Comunicações (MOPC) foi importante para completar a leitura dos vários processos existentes nestas três instituições, sobretudo no que respeita aos Pareceres emitidos pelo Conselho Superior de Obras Públicas (CSOP) sobre os PGU. Ainda neste arquivo solicitámos a reprodução de uma série de Plantas Aerofotogramétricas relativas a Praias, realizadas, em 1942, pela Sociedade Portuguesa de



Levantamentos Aéreos (SPLA), por encomenda da Comissão de Fiscalização dos Levantamentos Topográficos Urbanos do MOPC. Levantamento que, aparentemente, foi patrocinado pelo governo Americano. No final, acabámos por não utilizar esse material.

Preferimos, em alternativa, recorrer às cópias, em fotografia, dos levantamentos aerofotográficos da costa portuguesa que adquirimos nos Serviços de Geodesia e Cartografia do Instituto Geográfico Português, por proporcionarem uma melhor leitura do território. Também neste Instituto, no Serviço de Cartoteca, adquirimos cópias digitais das Cartas Corográficas de Portugal, relativas à faixa litoral, mais próximas dos anos trinta e dos anos sessenta do século XX. A ideia inicial era a de confrontar esses elementos, Praia a Praia, para um mais evidente registo da evolução da ocupação espacial da linha de costa sob o desenvolvimento de um Turismo de massas. Uma ideia que acabou por não se concretizar, no formato idealizado, neste trabalho.

Em alguns momentos da análise considerou-se necessário editar a documentação apresentada e, mesmo, elaborar elementos gráficos adicionais, para uma melhor clarificação da interpretação proposta.

Relativamente à produção arquitectónica, recorreu-se ao Arquivo do Turismo de Portugal, onde se encontram os processos submetidos à apreciação dos diferentes serviços estatais que tutelaram esta actividade ao longo do Estado Novo - Secretariado Nacional da Informação, Cultura Popular e Turismo (SNI), Comissariado do Turismo (CT) e Direcção-Geral do Turismo (DGT). Na sua maioria, foram consultados os projectos relativos a Hotéis, mas também se encontrou alguma informação sobre Casinos e, pouca, sobre outro tipo de empreendimentos turísticos. A pesquisa neste arquivo permitiu-nos, igualmente, recolher grande parte da legislação produzida, nesta área, desde o início do século.

Tanto na DGOTDU como no Turismo de Portugal foram consultadas as respectivas bibliotecas.

Em paralelo, aprofundou-se esta leitura com a procura em arquivos mais específicos, como o do Instituto Nacional de Aproveitamento dos Tempos Livres (INATEL), sucessor da antiga Fundação Nacional para a Alegria no Trabalho (FNAT), e o do Secretariado Nacional de Informação, Cultura Popular e Turismo (SNI), este no Arquivo Nacional Torre do Tombo (ANTT).

Na Biblioteca de Arte da Fundação Calouste Gulbenkian (FCG) consultaram-se os espólios pessoais dos arquitectos Raul Lino e Luís Cristino da Silva, de que resultou o convite daquela Fundação para participar, em Fevereiro de 2008, no seminário “Projecto Arquivos de Arquitectura” em que apresentámos a comunicação “A Fundação Calouste Gulbenkian e a investigação em Arquitectura: uma experiência pessoal dos espólios Raúl Lino e Luís Cristino da Silva”. Foram, no entanto, os arquivos Mário e Horácio Novais que se revelaram mais produtivos para esta investigação, onde encontrámos fotografias, não só de algumas das obras tratadas na dissertação, como de desenhos e de maquetas, e, muito em especial, fotografias de um vasto conjunto de Planos Gerais de Urbanização. Também as várias propostas submetidas ao Concurso Internacional da Marina de Vilamoura, de 1971, estão aí documentadas, mas não se conhecendo quem foram os participantes não foi possível identificar a autoria dos desenhos. Esta é, a nosso ver, uma linha de investigação que merece sequência no futuro.

Também a visita ao Atelier Conceição Silva foi da maior utilidade, reunindo-se, aí, documentação essencial para o desenvolvimento deste estudo. Documentação, como dissemos, complementada pela leitura da tese de Mestrado de Inês Leite.

Outro arquivo público que mereceu a nossa atenção foi o da Câmara Municipal da Marinha Grande, onde tivemos oportunidade de continuar a recolha de elementos sobre a Praia de São Pedro de Muel iniciada durante a realização do Inquérito à Arquitectura do Século XX em Portugal (IAPXX), de que fizemos parte da Equipa Centro, coordenada pelo Professor Doutor José António Bandeirinha. Caso que constitui, a par de Ofir (já estudado por

Maria da Graça Briz), um dos mais emblemáticos e abrangentes conjuntos de Arquitectura residencial balnear do país, e que foi, entretanto, objecto de análise na tese de Mestrado Integrado de Emmanuela da Quinta.<sup>48</sup>

Toda esta informação gráfica e documental foi, depois, trabalhada, em simultâneo, com a extensa e multifacetada bibliografia que fomos recolhendo ao longo da pesquisa, em Portugal e em Espanha, num esforço de síntese que, por vezes, se esqueceu, por entusiasmo, perante o carácter inédito ou simples curiosidade que muito desse material encerra e desperta. Poderíamos ter evitado esses “excessos”, mas decidimos, conscientemente, não o fazer, por acreditarmos que a sua presença enriquece a leitura proposta.

Por fim, devemos referir que toda esta “viagem” começou por um reconhecimento do território em discussão, tendo-se visitado e fotografado toda a costa portuguesa, de Moledo a Montegordo, com poucas excepções. O que se encontrou foi o que se esperava - a descaracterização geral de uma paisagem que há menos de cinquenta anos mantinha, ainda, os seus traços originais. Mas, no meio da uniformização e da massificação que orientaram a oferta e a exploração turística dos anos oitenta e noventa, no meio da banalização “rústica”, “moderna” ou, numa versão mais actual, “ecológica” que prolifera nos empreendimentos espalhados por toda a nossa faixa costeira, dificultando o caminho para a Praia e, agora, também, para a Serra, para o interior, encontramos, aqui e ali, vestígios de gestos qualificados. Gestos que foram pensados e desenhados em comunhão com o território, com a paisagem, com os lugares e as pessoas. Para os descobrir é, muitas vezes, necessário um mapa.

É esse mapa que aqui se desenha e apresenta.

---

<sup>48</sup> QUINTA, Emmanuela Silva da, *S. Pedro de Moel. Um refúgio moderno*, Mestrado Integrado em Arquitectura, Coimbra, Departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade de Coimbra, 2010.

## Estrutura

A construção desse “mapa” é estruturada a partir de diferentes vectores de abordagem, que definem a organização e conduzem a análise proposta, determinando, a cada momento, os assuntos, os exemplos e os casos de estudo trabalhados.

Esses vectores têm em consideração, num primeiro nível, a infraestruturização do território e o desenvolvimento dos transportes, na perspectiva de que o Turismo está intrinsecamente ligado à acessibilidade e à mobilidade. Nesse sentido, a colonização e a exploração turística do litoral português, ao longo do século XX, é indissociável do traçado e do equipamento das redes de comunicação do país e da democratização do acesso aos diferentes meios, colectivos e individuais, de deslocação - o comboio, o automóvel e o avião. Num segundo nível, verifica-se que a esse desenvolvimento corresponde uma evolução nas tipologias de turistas, a que estão, por sua vez, associadas diferentes formas de relação com a própria experiência da viagem e de interacção com o espaço e com o tempo - o viajante, o veraneante e o turista. Assim, se para o viajante o ênfase está na dimensão “movimento” da viagem e, por isso, a importância e o tempo despendido no ritual da “deslocação” tem o mesmo valor, ou mais, que o tempo da “estadia”, visitando o maior número possível de lugares diferentes numa única e não-recorrente digressão, para o veraneante é a dimensão de “permanência” a mais relevante, *“desloca[ndo-se] anualmente do seu território familiar para reencontrar, numa atmosfera nova, um espaço de sedentarização temporária”*<sup>49</sup>. Já para o turista é a combinação entre a novidade e a mudança prometida pela viagem com a expectativa de algum grau de familiaridade e segurança da estadia o principal factor de eleição do destino a visitar. Daqui resulta que, e *“according to Cohen, to be a tourist comprises two main components: the ‘traveller’ component and the ‘visitor’ component”*<sup>50</sup>, ou seja,

<sup>49</sup> FERREIRA, Claudino, “Estilos de vida, práticas e representações sociais dos termalistas. O caso das Termas da Curia”, *RCCS: Revista Crítica de Ciências Sociais*, N.º 43, 1995, p. 94.

<sup>50</sup> LOBO, Susana, “Tracing the edge: Portuguese Coastal Tourism Planning and Architecture of the 1960s”, INTERNATIONAL CONFERENCE, Leuven, 2012. GOSSEYE, Janina, HEYNEN, Hilde

que ser “turista” é, simultaneamente, ser “viajante” e “veraneante”. Em qualquer um dos casos, está sempre em causa o consumo do território como produto turístico, um consumo que pode ser apenas visual ou pode ser físico, implicando o seu planeamento e equipamento.

Do cruzamento destes vectores resultou, num primeiro momento, o estabelecimento de três binómios operativos de trabalho - “o comboio e o viajante”, “o automóvel e o veraneante” e “o avião e o turista” - que determinaram, à partida, a divisão da dissertação em três partes. A cada uma destas partes foram aplicados, num segundo momento, novos parâmetros de análise, definidos com base nas diferentes fases que caracterizam o desenvolvimento do Turismo em Portugal, enquanto actividade política, social e económica, e a evolução cultural das dinâmicas de vivência da costa. Num terceiro momento, foram eleitos os exemplos mais representativos de um Urbanismo e de uma Arquitectura balneares, a partir dos modelos e das tipologias que informam, em cada uma daquelas fases, a colonização do território litoral para fins turísticos. Finalmente, num quarto momento, foram seleccionados os casos de estudo que melhor poderiam ilustrar e representar o conjunto de todos esses factores.

Deste modo, o tema em estudo apresenta-se organizado em três unidades fundamentais de análise e de exposição. A Parte I, intitulada “O comboio e o viajante: a atracção do litoral”, corresponde, genericamente, ao tempo, “curto”, da 1.<sup>a</sup> República, em que são criadas as bases institucionais do sector do Turismo e lançadas as primeiras campanhas oficiais de promoção do país, quer no estrangeiro, quer a nível nacional, pela valorização turística do seu património histórico e natural. Neste ponto, é significativa a publicação, em 1924, do primeiro volume do *Guia de Portugal*, da autoria de Raul Proença, instrumento fundamental na construção de um “olhar” colectivo sobre o país.

É, também, neste período que se regista uma crescente popularização da terapêutica do “banho de mar”, prática, até então, circunscrita, quase exclusivamente, às elites aristocrática e burguesa, assistindo-se a uma mais clara hierarquização sócio-espacial na ocupação da linha de costa e a uma codificação mais precisa dos rituais de interacção associados ao espaço da Praia. Para esse aumento de afluência de pessoas ao litoral contribui, em muito, a regulamentação, em 1911, ainda que a título experimental, do descanso semanal ao domingo, medida que seria complementada, em 1919, com a adopção da “semana de 48 horas”.

Pela sua importância para o desenvolvimento do tema proposto, esta contextualização inicial resultou relativamente extensa, adiando a introdução à matéria central da dissertação. Acreditamos, no entanto, que não seria possível compreender, plenamente, os assuntos em discussão sem a sua presença.

Para a análise do processo de apropriação da faixa costeira com objectivos terapêutico-recreativos foi necessário, no entanto, recuar à origem daquela prática, em Portugal, nos meados século XIX, focando a criação das primeiras estâncias de vilegiatura marítima do país. Estruturas fundacionais que, pela sua visibilidade, vão fomentar o aparecimento de novos núcleos de exploração balnear, determinados em estreita relação com o traçado da rede ferroviária nacional. Na leitura, cronológica, destes aglomerados recorreu-se, com alguma liberdade, à distinção sugerida por Ramalho Ortigão, em *As Praias de Portugal*, entre “Praias Elegantes” (Cascais, a Foz e a Granja), “Praias Cosmopolitas” (Figueira da Foz, Espinho e Póvoa de Varzim) e “Praias Obscuras” (Nazaré, Praia de Santa Cruz, Ericeira, Foz do Arelho e S. Martinho do Porto).

À excepção da Granja, planeada de raiz, todas estas estâncias balneares surgem associadas a antigos núcleos piscatórios, que, em função da nova procura, sofrem profundas alterações na sua fisionomia. De uma forma geral, verifica-se a existência de Planos Gerais de Melhoramentos ou de outros estudos de urbanização para a maioria delas, de iniciativa privada ou estatal, incidindo,

sobretudo, no desenho da relação com a Praia, materializada sob a forma de “Passeios Alegres”, “Esplanadas” ou “Avenidas de Banhos”. São estes eixos estruturadores que determinam, num primeiro momento, a expansão linear destes aglomerados ao longo da frente marítima, implantando-se, aí, os mais significativos exemplos de uma Arquitectura balnear, dominada pela tipologia residencial do *chalet* de Praia.

Apresentado em Maio de 1914, o projecto da iniciativa de Fausto de Figueiredo e Augusto Carreira de Sousa para o *Estoril Estação Marítima, Climaterica, Thermal e Sportiva*, desenvolvido pelo arquitecto francês Henri Martinet, é o primeiro ensaio, em Portugal, da construção de uma imagem para a “Estância Balnear”. Concentrando-se no desenho do seu centro representativo, define as peças urbanas e arquitectónicas que caracterizam aquele modelo e influenciam, numa fase seguinte, o seu desenvolvimento. É esse, por isso, o nosso primeiro caso de estudo.

A Parte II e a Parte III ocupam-se do tempo, “longo”, do Estado Novo, que, em termos de políticas de Turismo, se pode separar em dois momentos distintos, a que correspondem cada uma daquelas partes: o da valorização do Turismo como indústria interna e o da exploração do Turismo como indústria de exportação. Etapas que marcam, respectivamente, a génese e a consolidação de um Turismo de massas.

A Parte II, intitulada “O automóvel e o veraneante: ao volante pela Marginal”, subdivide-se em dois capítulos (ao contrário da primeira e última partes, com apenas um), que se centram nas formas de intervenção directa do Estado no território do Turismo, por um lado ao nível do seu planeamento, por outro ao nível do seu equipamento, com o objectivo de fixar uma imagem turística do país. Reflexo do poder realizador e do alcance doutrinador do regime salazarista na definição de modelos de “habitar” e de “estar”, também em “tempo de férias”. Férias pagas que são regulamentadas nesta altura, mais precisamente, em 1937, embora acessíveis a um número, ainda, restrito de trabalhadores.

Obra Pública e Propaganda vão ser, agora, os dois principais vectores da construção de um projecto nacional de Turismo, como de toda a política de actuação do Estado Novo, orientando o discurso oficial sobre o espaço e o tempo de Lazer. Espaço que se estrutura a partir dos ideais de Urbanismo e de Arquitectura do Regime, traduzidos, morfológica e tipologicamente, no modelo da “Casa Portuguesa”, e Tempo que se enquadra no seu programa ideológico de instrumentalização do repouso operário.

Assim, no primeiro capítulo desta segunda parte foca-se a organização urbana do espaço litoral, a partir, por um lado, da definição das peças arquitectónicas mínimas da Estância Balnear, que, com a regulamentação, em 1927, das Zonas de Jogo Temporário e Permanente coincidindo com as principais praias portuguesas, se vão cristalizar no Casino e no Hotel, e, por outro, da definição de um modelo de desenho urbano, pela elaboração, a partir de 1934, de Planos Gerais de Urbanização, em que a Avenida Marginal se afirma como elemento estruturador da colonização da linha de costa, em contraponto à expansão residencial-balnear, inspirada, agora, no paradigma da Cidade-Jardim.

Num outro capítulo, aborda-se a questão da organização espacial do tempo de férias, concentrado nos meses de Verão e, por isso, indissociável da frequência da Praia, entendida, já não apenas na sua dimensão terapêutica, mas, e sobretudo, na sua dimensão lúdica e recreativa. Aqui, a análise divide-se em dois momentos, abordando a construção material desse tempo, respectivamente, nas suas expressões colectiva e individual. Em ambos os casos está em discussão a infraestruturação do tempo livre popular ou dos trabalhadores. Mas, se num caso, o tempo de férias é entendido como uma conquista social e enquadrado numa moderna concepção de sociedade e, conseqüentemente, de cidade, que tem o seu modelo máximo na proposta do GATCPAC para a *Ciutat de Repòs i de Vacances* de Barcelona - modelo que, no entanto, logo é subvertido e instrumentalizado para servir os propósitos de doutrinação ideológica que sustentam os emergentes



regimes totalitários europeus, em que se inscreve o salazarismo -, no outro caso, esse tempo é perspectivado como um direito pessoal e, por isso, equacionado na esfera da vida privada, fomentando o aparecimento de pequenos núcleos residenciais de veraneio onde se ensaiam formas alternativas de “estar” e de “habitar” em estreita relação com a Natureza.

Este é, assim, o tempo das Colónias de Férias marítimas, que encontram a sua maior difusão na Itália mussoliniana e a sua máxima expressão no complexo balnear nazi de Prora. Mas, também, o tempo das Casa de Férias, de que os refúgios pessoais que alguns arquitectos portugueses constroem para si junto ao mar constituem exemplos interessantes de ensaio e experimentação, espacial, formal e construtiva, em torno de uma Arquitectura residencial de veraneio.

Os dois casos de estudo que resumem este período são a Costa do Sol e a Costa da Caparica, respectivamente, a “estância de elite” e a “estância popular” mais próximas de Lisboa. A primeira, estendendo-se desde a capital, para poente, até Cascais, passando pelo Estoril, a mais internacional das estâncias turísticas do país. A última, do outro lado do Tejo, para sul. Ambas são objecto de estudos de urbanização à escala regional, sinal da sua importância no quadro geral do mapa turístico português, sendo o Plano de Urbanização da Costa do Sol (PUCS), realizado, entre 1933 e 1936, pelo urbanista francês, Donat-Alfred Agache, o primeiro instrumento deste tipo elaborado em Portugal e o primeiro a pensar a território numa dimensão alargada, servindo de modelo, urbanístico e processual, para estudos posteriores. Seria também o único Plano Geral de Urbanização a obter, durante todo o período de vigência do Estado Novo, aprovação sem condições, em 1948.

A principal inovação deste estudo foi a de ter pensado a intervenção no território a partir de um novo factor de desenvolvimento urbano: o automóvel. Nesse sentido, toda esta faixa litoral é estruturada com base em dois eixo longitudinais de circulação rodoviária - a Auto-Estrada Turística até ao Estoril

e a Estrada Marginal até Cascais - ligados por toda uma rede de ligações transversais. E, embora, a proposta de construção de uma Auto-Estrada fosse inédita em Portugal, é o modelo da Estrada Marginal que vai ser reproduzido em outras estâncias balneares, marcando a sua imagem.

Já na outra costa, a da Caparica, o Plano de Urbanização para aquela Praia, apresentado, em 1946, por João Faria da Costa, propunha a ocupação da frente urbana sobre a Marginal com edifícios de habitação colectiva de desenvolvimento vertical. Solução revolucionária, para a altura, mas que se vai banalizar por toda a costa portuguesa, a partir da década de sessenta.

A Parte III desta dissertação, intitulada “O avião e o turista: *sun, sand, sea & bikini*”, centra-se na “descoberta” e afirmação do Algarve como destino de férias de “Sol e Praia” nos circuitos turísticos internacionais e, mesmo, nacionais, nos anos sessenta, em muito impulsionada pela inauguração, em 1965, do Aeroporto de Faro e, em 1966, da Ponte Salazar, sobre o Tejo, ligando Lisboa directamente ao sul. “Descoberta” que iria alimentar a realização de lucrativos negócios de especulação imobiliária nesta região, envolvendo a venda, às grandes empresas capitalistas, nacionais e, num segundo momento, internacionais, de vastas propriedades agrícolas para loteamento e construção turística. Esta situação, prontamente denunciada pelo arquitecto Francisco Keil do Amaral, iria determinar a intervenção do Estado português no planeamento turístico, urbanístico e paisagístico do Algarve, à imagem da actuação do governo francês na zona do *Littoral Languedoc-Roussillon*, cujo *Plan d’Urbanisme d’Intérêt Régional* (PUIR) serve de referência para o Plano Regional do Algarve (PRA), de 1966, coordenado pelo urbanista italiano Luigi Dodi.

Em simultâneo, são analisadas, nesta parte, as medidas oficiais, adoptadas neste período, de incentivo ao investimento particular no equipamento turístico do país, de reorganização dos Serviços de Turismo nacionais e, por fim, de planificação económica do sector, considerado, a partir do Plano Intercalar de Fomento de 1965-1967,

como actividade estratégica para o crescimento do país.

Com o Estado, agora, mais empenhado no “planeamento” do Turismo, caberia à iniciativa privada promover o seu “equipamento”. Equipamento que, com o aumento do “investimento”, conhece uma evolução tipo-morfológica acentuada, apostando-se numa maior diversificação da oferta em alojamento turístico e da imagem associada a uma “Arquitectura do Sol”. Assim, se, num primeiro momento, são os “Hotéis de Praia” e as “Piscinas de Mar” que animam as cenografias do lazer à beira-mar, inicialmente ancorados na Avenida Marginal, mas ganhando, progressivamente, autonomia em relação aos aglomerados que lhes dão origem, num segundo momento, assiste-se ao aparecimento de novas tipologias turísticas - as Megaestruturas Hoteleiras, os Aldeamentos Turísticos e as Cidades de Turismo - que testemunham, no aumento de escala de intervenção que propõem, o rápido desenvolvimento do sector, neste período, e a consolidação, em Portugal, de um Turismo dito de massas.

Com uma produção urbanística e arquitectónica, à altura, sem paralelo no nosso país, e, em particular, a ligada ao Turismo, o arquitecto Francisco Conceição Silva foi o caso de estudo escolhido para ilustrar aquela evolução, recorrendo-se, para a leitura proposta, a três das suas obras mais emblemáticas realizadas na área do equipamento turístico e, as três, obras marcantes da Arquitectura portuguesa do século XX - o Hotel do Mar, em Sesimbra, o Hotel da Balaia, em Albufeira, e a Urbanização da Península de Tróia, em Setúbal.

Devido ao arco temporal considerado para a análise proposta, abrangendo mais de um século, e face à quantidade e a qualidade da documentação e material gráfico que foi recolhido durante a investigação realizada, grande parte dele inédito, a dissertação que se apresenta resultou mais extensa do que o inicialmente considerado. Assumimos plenamente esse “defeito”, na convicção de esta é uma matéria que não deve continuar a ser esquecida ou

a ser trabalhada sectorialmente, sem uma visão de conjunto que “cosa” todo este “território” do Urbanismo e da Arquitectura do Turismo. Tal como um mapa. Só essa visão de conjunto permitirá uma acção futura mais consciente e informada, porque *“il primo modo per stabilire il cammino che si deve tracciare onde procedere è conoscere la storia che ci ha preceduti”*.<sup>51</sup>

## **Parte I**

---

### **O comboio e o viajante: a atracção do litoral**



*“Parti então, com muita alegria, para a minha apetecida romagem às cidades da Europa. Ia viajar?... Viajei. Trinta e quatro vezes, à pressa, bufando, com todo o sangue na face, desfiz e refiz a mala. Onze vezes passei o dia num vagão, envolto em poeirada e fumo, sufocado, a arquejar, a escorrer de suor, saltando em cada estação para sorver desesperadamente limonadas mornas que me escangalhavam a entranha. Catorze vezes subi derreadamente, atrás de um criado, a escadaria desconhecida de um hotel; e espalhei o olhar incerto por um quarto desconhecido; e estranhei uma cama desconhecida, donde me erguia, estremunhando, para pedir em línguas desconhecidas um café com leite que me sabia a fava, um banho de tina que me cheirava a lodo. Oito vezes travei bulhas abomináveis na rua com cocheiros que me espoliavam. Perdi uma chapeleira, quinze lenços, três ceroulas, e duas botas, uma branca, outra envernizada, ambas do pé direito. Em mais de trinta mesas redondas esperei tristonhamente que me chegasse o boeuf-à-la-mode, já frio, com o molho coalhado - e que o copeiro me trouxesse a garrafa de bordéus que eu provava e repelia com desditosa carantonha. Percorri, na fresca penumbra dos granitos e dos mármore, com o pé respeitoso e abafado, vinte e nove catedrais. Trilhei molemente, com uma dor surda na nuca, em catorze museus, cento e quarenta salas revestidas até aos tectos de Cristos, heróis, santos, ninfas, princesas, batalhas, arquitecturas, verduras, nudezas, sombrias manchas de betume, tristezas das formas imóveis!... E o dia mais doce foi quando em Veneza, onde chovia desabaladamente, encontrei um velho inglês de penca flamejante que habitara o Porto, conhecera o Ricardo, o José Duarte, o visconde do Bom Sucesso e as Limas da Boavista... Gastei seis mil francos. Tinha viajado.”*

Eça de Queiroz, *A Cidade e as Serras*, 1901





# **Capítulo 1**



---

## Por um projecto de Turismo: a institucionalização do sector

Fora dos roteiros clássicos de viagem do *Grand Tour*, a Península Ibérica marca a fronteira, física e psicológica, entre o mundo civilizado e o mundo primitivo. Portugal, neste contexto, assume uma posição duplamente marginal: na periferia da periferia, poucos eram os que conheciam, ou se aventuravam a conhecer, o nosso país, e, numa Europa que se aproximava, cada vez mais, ao ritmo acelerado do caminho-de-ferro, Portugal dependia de Espanha para fazer parte dessa nova geografia.

Esta posição vinha reforçada pelas representações nacionais nas grandes Exposições Universais do século XIX. Nas hierarquias estabelecidas dentro dos recintos expositivos, determinadas por critérios de progresso e civilização, Portugal ocupa um lugar secundário, quer ao nível dos conteúdos apresentados, pondo a nú o atraso da produção portuguesa em relação aos seus vizinhos europeus, quer na própria narrativa espacial proposta ao visitante, na qual a participação portuguesa é relegada para um segundo plano. Das visitas à *Exposition Universelle des produits de l'Agriculture, de l'Industrie et des Beaux-Arts* de Paris, em 1855, durante o seu segundo, e último, *Grand Tour* antes de assumir a regência do Reino, D. Pedro V regista, no seu diário de viagem, a estagnação da indústria ibérica em relação a uma Europa “em movimento”. Já na exposição de 1900, o Pavilhão Português desenhado por Ventura Terra para a Secção Colonial ocupa um dos talhões nos limites do Trocadéro, “entalado” entre o Transval e o Egipto. O mesmo acontece com o pavilhão mais modesto da Rue des Nations,

escondido atrás dos pavilhões da Itália, da Turquia e dos Estados Unidos, virados para o Sena, ao lado do Perú e da Pérsia.

Mas se Portugal não tinha lugar neste “Atlas do futuro”, dominado pelas novas potências coloniais e industriais (Inglaterra, França e Estados Unidos), muito menos tinha como competir com os grandes testemunhos civilizacionais do passado, do Ocidente e do Oriente (Itália, Grécia, Turquia e Egipto). E viajar era entendido, precisamente, como uma forma de “escapar ao presente”, quer numa direcção (futuro), quer na outra (passado).

Para fazer parte deste novo jogo de equilíbrios o país tinha de se reinventar a si próprio, de construir uma imagem capaz de rivalizar com o “*discurso que identifica esta Europa em mudança*”. O caminho é indicado por Eça de Queirós em *A Cidade e as Serras*, editado, a título póstumo, em 1901, nos olhos de um Jacinto “*superiormente civilizado*” que, do alto de Montmartre com o seu amigo Zé Fernandes, constata a ilusão perversa que era, afinal, a Cidade, e, de regresso à sua terra natal, em Tormes, no Baixo Douro, redescobre o sentido da vida, no arroz de favas servido pelo caseiro Melchior ou na diversidade de formas que encontra na Natureza.

Contra a crescente desnaturalização e desumanização da moderna sociedade industrializada, Portugal tinha para oferecer a simplicidade rústica dos valores ancestrais da terra e da vida no campo em família. Não era o futuro, nem o passado, mas um outro “presente”, que para muitos era já uma realidade “estrangeira”. É sob este olhar romântico que se vai traçar o mapa turístico português no início do século XX, à descoberta de um território desconhecido, quer “lá fora”, quer dentro das fronteiras do próprio país. Nesse sentido, o desenvolvimento do Turismo é indissociável do processo de construção de uma nova identidade nacional, e, aqui, não era só a singularidade natural da paisagem portuguesa que estabelecia a diferença, era também a sua especificidade cultural, lida no seu legado patrimonial, mas, acima de tudo, nos seus costumes e tradições.

## **As bases criadas pela 1.<sup>a</sup> República: da Sociedade Propaganda de Portugal à Repartição de Turismo**

Em Portugal, o Turismo ganha adeptos na viragem do século. Num país pequeno e periférico, com elevado índice de ruralidade e afastado de uma Europa que se renovava com a Revolução Industrial, o desenvolvimento do Turismo, enquanto actividade económica e prática social, aparece como uma saída determinante para o restabelecimento do equilíbrio orçamental interno, posto em causa, em finais de oitocentos, por uma preocupante dívida pública, e para o estreitar das suas relações externas, ameaçadas pela cobiça que o seu império colonial suscitava entre as grandes potências. De resto, seria o Ultimatum britânico, em Janeiro de 1890, a abrir o caminho para a afirmação política do Partido Republicano, levando à queda da Monarquia, vinte anos depois, com a instauração da República, a 5 de Outubro de 1910.

Mas, apesar do relativo desenvolvimento da rede de transportes e comunicações alcançado com a política de obras públicas de Fontes Pereira de Melo, na segunda metade do século XIX, dotando o país das infraestruturas de que precisava para a sua reabilitação comercial, industrial e agrícola, a oferta turística nacional carecia de uma planificação objectiva e de incentivos adequados. A natural instabilidade decorrente de uma monarquia de oito séculos, ideologicamente esgotada e decadente, para um ainda inseguro governo republicano, inviabilizaria a implementação das medidas de fundo necessárias para a vitalização turística do país. Mesmo assim, alguns esforços foram investidos com vista a fomentar o Turismo, interno e externo.

Logo em 1890, a Companhia Real de Caminhos de Ferro Portuguezes realiza uma campanha de viagens pelo país que permitiu aos lisboetas a visita de “*monumentos históricos de situação pitoresca, praias de banhos, estabelecimentos de águas*

minerais”.<sup>1</sup>

Surgem, também, as primeiras iniciativas associadas ao universo automobilístico, claramente influenciadas pela criação, em 1903, do Real Automóvel Clube de Portugal<sup>2</sup>, mas que se ficaram pela edição de mapas e de guias de estradas<sup>3</sup>, salientando-se a publicação, em 1905, da *Lista alfabetica das cidades, vilas e logares transitaveis por automoveis e outras indicações - Guia Automobilista*, a primeira carta do género, editada pela *Colonial Oil Company*, e do *Guia de Estradas de Portugal: Vade-Mecum do automobilista*, de Elyseu Mendes, com a indicação de “Itinerarios, estradas e distancias. Desarranjos nos automoveis e remedios”, e outras “Informações uteis”, para além de “Itinerarios em Hespanha com carta-roteiro” e a “Carta das Estradas de Portugal, a côres, collada no fim do volume”.

Nesse mesmo ano, é editado o primeiro guia turístico do país em língua portuguesa, o *Guia Illustrado do Viajante em Portugal ou o Manual do Viajante*, coordenado por Santos Junior (Santonillo) e A. Morgado, “ensaio para novas e mais vastas tentativas” que vai ter seguimento, dois anos depois, no *Manual do Viajante em Portugal* de Leonildo Mendonça e Costa, jornalista, Inspector-Chefe da Repartição de Tráfego da Companhia Real dos Caminhos de Ferro e fundador da *Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal e Hespanha*, com o seu primeiro número de 15 de Março de 1888. Com este *Manual*, realizado segundo o modelo consagrado nos guias internacionais, seria publicado o primeiro “mappa excursionista de Portugal”, da responsabilidade da recém-constituída Sociedade Propaganda de Portugal (SPP), organismo também ele idealizado por este jornalista.

“Preambulo  
Embora isto pareça  
extraordinario, devemos  
dizer aos nossos leitores que  
não existia, ainda, até a data  
do apparecimento d’este  
modesto e despretençioso  
volume, um guia elucidativo  
do viajante que deseja admirar  
as principaes curiosidades  
artisticas, historicas e naturaes  
do nosso paiz.  
(...)  
Surprehende realmente que  
não se tenha emprehendido  
algum trabalho n’este  
genero, e especialmente se  
considerarmos que lá fóra, nos  
paizes estrangeiros, existem  
centos de guias, que o viajante  
encontra á sua disposição em  
todas as gares, em todos os  
kiosques, nos hotéis, não tendo  
outra difficuldade que não seja  
l’embarras du choix.  
(...)  
Remediar tão grande falta foi  
o que nos propuzemos fazer  
redigindo e editando o *Guia  
Illustrado do Viajante em  
Portugal*, ao qual fixámos um  
56 preço tão modico quanto é

<sup>1</sup> RAMOS, Rui (coordenação), *A Segunda Fundação*, MATTOSO, José (direcção), *História de Portugal*, Volume 6, Lisboa, Editorial Estampa, 1994, p. 583.

<sup>2</sup> Fundado a 15 de Abril de 1903 e com Estatutos aprovados a 31 de Maio seguinte. Tinha como Presidente Honorário o rei D. Carlos, autor do emblema que identificava esta associação.

<sup>3</sup> A importância que o transporte ferroviário assume no final do século XIX relega para segundo plano a rede rodoviária do país, que só seria motivo de maiores atenções com a criação da Junta Autónoma de Estradas, em 1927. O próprio Automóvel Clube só a partir dos anos trinta teria uma acção mais relevante, com o lançamento da sua revista, a realização de uma campanha de embelezamento e sinalização das estradas portuguesas em colaboração com a *Vacuum Oil Company* e a edição anual do seu mapa do estado das estradas em Portugal. (Cf. PINA, Paulo, *Portugal: O turismo no século XX*, Lisboa, Lucidus Publicações, 1988, p. 49-51)

Leonildo Mendonça e Costa clarifica os contornos da sua iniciativa numa carta ao, então, director do *Diário de Notícias*, Alfredo da Cunha, datada de 8 de Maio de 1899:

“(…)

*Anossa sociedade, ‘nossa’ porque será portuguesa, deveria intitular-se ‘Associação Promotora do Bem do País’ e seria formada pela cooperação, em dinheiro, em trabalho, em influência, em ideias, em serviço, em simpatias, mesmo, de todos que se interessam pelo bem da Pátria.*

(…)

*Os fins com que a Associação promoveria o bem do País seriam todos que fossem lícitos: publicar-se-iam livros largamente distribuídos no estrangeiro promovendo a visita ao nosso País; defender-se-ia este, em jornais e folhetos, contra agressões que tantas vezes nos são feitas lá fora; facilitar-se-ia a criação de escolas; encaminhar-se-ia o espírito público para o que fosse necessário para os nossos progresso morais e materiais; ajudar-se-iam iniciativas estranhas para criações de interesse, etc.*

*O norte da Europa exporta anualmente milhões de indivíduos em busca dos países quentes. E nós temos o nosso clima delicioso, bem melhor que o da Argélia, com a vantagem de não termos árabes e muito poucos camelos.*

(…)

*Abstraindo mesmo de relações internacionais, não há ‘dentro do País’ muito que fazer em bem de todos nós?*

*É novidade para alguém que muitos portugueses, ignorando belezas que por cá temos, vão veranejar ao estrangeiro, gastando lá ouro que tanta falta nos faz?*

*Pois pela propaganda entre nós, pela vulgarização dos atractivos das nossas terras, não será um bem do País fazer que estas sejam preferidas?”<sup>4</sup>*

Inspirado no modelo de organizações turísticas similares existentes na Áustria, Suíça e, mesmo, em Espanha<sup>5</sup>, Mendonça e Costa procura o apoio do seu colega para a divulgação e a promoção do que considera uma medida necessária e indispensável para o desenvolvimento do Turismo português. O apelo, no entanto, só teria eco sete anos depois, com a publicação deste documento na primeira página daquele diário, a 23 de Janeiro de 1906.

<sup>4</sup> PINA, Paulo, *Cronologia do Turismo Português 1900-1929: Colectânea de Factos e Opiniões*, Volume I, Porto, Secretaria de Estado do Turismo/Direcção-Geral do Turismo-Delegação no Porto, 1982, p. 136-141.

<sup>5</sup> Na sua carta, Mendonça e Costa faz referência a uma Sociedade austríaca que publicou “*um primoroso álbum (...) fazendo a descrição dos atractivos daquele país*”; ao “*Bureau des Étrangers*” em Zurique, “*hoje transformado em ‘bureau officiel’ porque o Estado o julgou tão bom e tão útil que o chamou a si*”; e à “*Sociedad de los Amigos del Paiz*”, sediada em Madrid, “*que sei existe (...) e que pelo seu título me parece terá idênticos fins*”. (Cf. Idem, *ibidem*)

*possível, de modo que seja acessível a ricos, remediados e pobres, e que esta obra tenha uma rápida e ampla circulação como util não sómente aos que viajam e necessitam conhecer as bellezas e verdadeiras maravilhas que se encerram em Portugal, mas a todos quantos possam ter interesse em saber o que possuímos, que não é pouco em relação ao que ha lá por fóra, em nações muito maiores do que a nossa. (...).”*

JUNIOR, José Maria Santos (Santonillo), MORGADO, A. (coordenação), *Guia Ilustrado do Viajante em Portugal ou o Manual do Viajante*, 1.ª edição, Lisboa, Empreza Editora do Almanach Palhares, 1905.

A proposta é recebida com grande entusiasmo e, logo no mês seguinte, reúnem-se os “73 cidadãos que aderiram à ideia patriótica”<sup>6</sup>, entre os quais figuravam, para além dos dois principais promotores do projecto, “Manuel Emygdio da Silva, Magalhães Lima, Fernando de Souza, Henrique Lopes de Mendonça, Brito Camacho, Eduardo Burnay, conde de Figueiró, que, sob a presidência honorífica do príncipe real Luís Filipe, decidiram criar a Sociedade Propaganda de Portugal (SPP) sem qualquer fim lucrativo”.<sup>7</sup>

Tal como era sugerido na carta de Mendonça e Costa, para o sucesso desta sociedade era imprescindível “evitar a política”, e assim acontecia. Unidos sob a divisa *Pro Patria Omnia* (Tudo pela Pátria), a SPP congregava “monárquicos, republicanos, católicos, maçons e jornalistas de várias tendências”<sup>8</sup> em torno do objectivo comum do “desenvolvimento intelectual, moral e material do país (...) esforça[ndo]-se por que elle seja visitado e amado por nacionaes e estrangeiros”<sup>9</sup>. Dentro deste espírito, a acção da Sociedade vai centrar-se na promoção turística do país, tanto a nível nacional como internacional, patrocinando diversa ordem de iniciativas, no sentido de incentivar uma maior receptividade junto da população no apoio a acções futuras e melhorar as condições de atractividade interna aos olhos de potenciais visitantes.<sup>10</sup>

---

6 CUNHA, Licínio, “A República e a afirmação do Turismo”, in LOUSADA, Maria Alexandre, PIRES, Ana Paula (coordenação científica), *Viajar: Viajantes e Turistas à descoberta de Portugal no tempo da I República*, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações do Centenário da República/Turismo de Portugal, 2010, p. 130.

<sup>7</sup> Idem, *ibidem*.

<sup>8</sup> O invulgar eclétismo político e religioso da SPP era bem evidente nos nomes escolhidos para gerir este organismo: Leonildo Mendonça e Costa, monárquico convicto, ocupa o lugar honorífico de Secretário Perpétuo; Sebastião Magalhães Lima, republicano e Grão-Mestre da Maçonaria Portuguesa, preside à Assembleia Geral; e o Eng. Fernando de Souza, Conselheiro de Estado, monárquico e católico, assume a Direcção. (Cit. BRITO, Sérgio Palma, *Notas sobre a evolução do viajar e a formação do turismo*, Volume I, Lisboa, Medialivros, 2003, p. 429).

<sup>9</sup> *Estatutos da Sociedade Propaganda de Portugal*, Lisboa, Typographia Universal, 1906, p.3.

<sup>10</sup> Editando folhetos turísticos, publicando anúncios e informações diversas em periódicos e agências de viagem, nacionais e internacionais, lançando o seu próprio *Bolhetim* (com um primeiro número em Julho de 1907), escrevendo *Guias Práticos* específicos para os profissionais do ramo, financiando a visita ao país de jornalistas estrangeiros, nomeando correspondentes em várias cidades do mundo e estabelecendo delegações em diferentes localidades portuguesas, entre outras. Da acção directa das Comissões de Iniciativa criadas dentro da estrutura da própria Sociedade, destaca-se a presidência de Manuel Emygdio da Silva à frente da Comissão de Hotéis, organizando concursos e concedendo “placas de recomendação” aos estabelecimentos que se distinguissem pela qualidade do seu serviço e das suas instalações. É, ainda, da iniciativa desta Comissão a realização, em 1909, de um “Curso Profissional de Empregados de Hotéis” na Casa Pia de Lisboa, o primeiro do género na Península Ibérica (antecipando-se, inclusivamente, a França), ministrado pelo hoteleiro Conrad Wissman,



Um dos principais alvos de atenção da SPP seria, precisamente, o reequacionar da posição de Portugal no novo Mapa Mundo. E, nessas contas, o Turismo vai ser um, senão o, factor decisivo para (re)colocar o país no centro das relações internacionais. Se na capa da publicação oficial dos Estatutos da “Propaganda” Portugal era retratado como o “Jardim da Europa á beira-mar plantado”, *slogan* que insistia, ainda, na inevitabilidade da nossa condição periférica, numa conferência apresentada por Oliveira Leone na sede da Sociedade em Lisboa, a 2 de Junho de 1907, intitulada “Lisboa: Cais da Europa” começa a esboçar-se uma nova abordagem ao tema.

Garantidas que estavam as ligações ferroviárias ao resto da Europa, com a conclusão, em 1866, do troço Badajoz-Madrid, que unia a Linha do Leste à capital espanhola, e a inauguração, em 1887, do comboio rápido de luxo Sud-Express, entre Lisboa e Paris, que, a partir de 1907, passa a ter frequência diária por diligência da Sociedade, Portugal assumia, agora, uma posição estratégica nas rotas transatlânticas intercontinentais, asseguradas por carreiras regulares de vapores com passagem no porto de Lisboa<sup>11</sup>, funcionando como uma das principais plataformas de relação entre o centro da Europa e o continente Americano.<sup>12</sup>

A SPP vai saber explorar esta vantagem da melhor maneira. Nesse mesmo ano de 1907, financia a edição do primeiro cartaz de propaganda turística português anunciando, em vários países estrangeiros, *Portugal, the shortest way between America and Europe*.

A situação periférica do país era, assim, apenas uma questão de perspectiva.

---

sócio da SPP.

<sup>11</sup> Para além da inglesa *Booth Line*, que, já em 1906 (segundo o Manual do Viajante de Leonildo Mendonça e Costa), estabelecia “saídas de 10 em 10 dias” para a Madeira, Pará e Manáos, Vigo Cherbourg, Havre e Liverpool, com bilhetes de comboio directo, via Havre, para Paris e Londres e ligação, em Liverpool, à *Cunard Line* com destino a Nova Iorque e Boston, existiam a alemã *Deutsche Ost-Afrika Linie*, com carreiras quinzenais entre Lisboa, a África Oriental e a África do Sul, e a francesa *Fabre & Compagnie*, sediada em Marselha, que rumava directamente a Nova Iorque ou a Providence, depois de escalas em diversos portos do Mediterrâneo e em Lisboa.

<sup>12</sup> Cf. CUNHA, Licínio, op. cit. p. 131.

*Portugal: The shortest way  
between america and Europe*  
Primeiro Cartaz de Turismo  
Português  
Sociedade Propaganda de  
Portugal, 1907  
(imagem  
[www.alexandrepomar.typepad.com](http://www.alexandrepomar.typepad.com))



No intuito de fomentar as relações com associações congêneres no estrangeiro, em 1909 a Sociedade faz-se representar, na figura do seu Presidente, no II Congresso Internacional de Turismo, reunido na cidade espanhola de San Sebastian, que juntava os *Syndicats d'Initiative* e as *Sociétés de Tourisme* de San Sebastian e de Biarritz<sup>13</sup>. Aqui consegue a sua integração numa *Fédération franco-hispano-portugaise des Syndicats d'Initiative et Propagande*, aprovada, dois anos mais tarde, no IV Congresso realizado em Lisboa.

<sup>13</sup> O primeiro congresso tivera lugar, em 1908, na cidade espanhola de Saragoça, sendo o terceiro realizado em Toulouse, França, em 1910, encontro este que não conta com a presença física da representação portuguesa, em consequência da situação política que se vive no país, mas ao qual são enviadas diversas comunicações.

Esta filiação veio a ser decisiva para a institucionalização do Turismo em Portugal. A organização do *IV Congrès International de Tourisme* na capital portuguesa, entre 12 e 19 de Maio de 1911, ajuda a trazer à recém-instaurada República o reconhecimento externo de que precisava para se afirmar enquanto novo governo numa Europa à beira de um conflito mundial. A consciência da importância deste evento é evidente no apoio, político e material, prestado à sua concretização pelo Governo Provisório da República<sup>14</sup>. Mas o envolvimento oficial não se ficava por aqui.

No decorrer dos trabalhos seria anunciada a intenção de se criar um organismo nacional de Turismo, medida prontamente posta em prática com a publicação, no *Diário do Governo* de 18 de Maio de 1911, de uma lei decretando a constituição, no Ministério do Fomento, de uma Repartição de Turismo. A apresentação simbólica deste documento no último dia do congresso foi recebida com grande satisfação por todos os participantes e “o *director do Office National du Tourisme* [francês] deu as boas-vindas ao novo organismo, ‘prometendo amá-lo como um irmão gémeo para o grande bem do turismo mundial’ (*IV Congrès, 1911*)”<sup>15</sup>. Portugal era, desta forma, o terceiro país a reconhecer oficialmente o impacto desta actividade na conjuntura socio-económica internacional.<sup>16</sup>



*IV Congresso Internacional de Turismo, Lisboa, Maio 1911*  
Cartaz Publicitário  
Raul Lino, 1911  
(imagem  
[www.alexandrepomar.typepad.com](http://www.alexandrepomar.typepad.com))

<sup>14</sup> Para fazer face às despesas da realização do congresso, o governo decreta a atribuição de um subsídio de 4000\$00 a ser entregue à sua comissão executiva. (Cf. BRITO, Sérgio Palma, *Notas sobre a evolução do viajar e a formação do turismo*, Lisboa, Medialivros, 2003, p. 476)

<sup>15</sup> CUNHA, Licínio, op. cit. p. 132.

<sup>16</sup> O primeiro tinha sido a Áustria, em 1909, seguida da França, em 1910.

Entre os votos finais do Congresso são aprovadas a adopção da hora oficial do Meridiano de Greenwich como hora da Europa Ocidental, com numeração de 0 a 24, a implementação de medidas de protecção a monumentos históricos e artísticos, e a criação de um Comité Internacional Permanente de Turismo, que viria a ser constituído no congresso seguinte, o quinto, realizado em Madrid. Das teses relativas ao nosso país, avançam, entre outras, as propostas da construção do caminho de ferro do Entroncamento a Tomar, Batalha, Alcobaça e Nazaré, “*pelo pittoresco da paisagem e monumentos situados n’esta região*”; da ligação ferroviária entre Lisboa e Sevilha; do estabelecimento de uma linha de navegação entre Nova Iorque e Lisboa; e do melhoramento das condições dos hotéis em Portugal, “*sob o ponto de vista do conforto e atracção*”<sup>17</sup>. Quanto ao voto unânime de que em cada um dos três países representados no Congresso fosse criada uma instituição estatal de Turismo, a República Portuguesa respondia, como vimos, da forma mais eficaz.

Fora das sessões de trabalho<sup>18</sup>, que tiveram lugar na Sociedade de Geografia de Lisboa, o programa do congresso incluía a visita “*a diversos espaços nobres da cidade (...) onde decorreram algumas actividades [de carácter] social*”<sup>19</sup> e “*excursões diversas á escolha dos congressistas*” a várias localidades do país<sup>20</sup>, numa selecção, de alguma forma, indicativa do entendimento que o novo governo tinha sobre o que eram os valores turísticos do país.

---

<sup>17</sup> Cf. “Congresso de Turismo”, *A Capital: Diario Republicano da Noite*, Lisboa, Ano I, N.º 306 a N.º 311, 13 a 19 Maio 1911.

<sup>18</sup> Organizadas em seis secções: Comunicações e transportes; Hotéis; Sindicatos de iniciativa e de propaganda; Excursionismo e vilegiatura; Publicidade; e Questões gerais.

<sup>19</sup> Desde a visita à Academia de Belas Artes e aos museus Arqueológico, das Janelas Verdes e da Artilharia; ao jantar de gala nos Paços do Concelho, ao lanche oferecido no Palácio de Belém, à tourada nocturna no Campo Pequeno e ao concurso hípico no Parque da Palhavã, aos espectáculos de gala no Coliseu dos Recreios e no Teatro São Carlos, até ao banquete de encerramento no Palácio da Ajuda. (Cit. FERREIRA, Carlos Cardoso, SIMÕES, José Manuel, “Portugal Turístico ao tempo da I República: Espaços, lugares e projectos”, in LOUSADA, Maria Alexandre, PIRES, Ana Paula (coordenação científica), op. cit., pp. 80-81)

<sup>20</sup> O programa de excursões concentrava-se no Domingo, dia 14 de Maio, com visitas organizadas a Setúbal, ao Ribatejo (Vila Franca), a Mafra e a Évora e um passeio de barco no Tejo. Na segunda-feira à tarde, os congressistas são guiados ao Monte Estoril e a Cascais, ficando para terça de manhã a excursão a Sintra. Finalizados os trabalhos do Congresso, a partir do dia 20 de Maio os itinerários alargam-se a várias províncias do país. (Cf. “Congresso de Turismo”, *A Capital: Diario Republicano da noite*, op. cit., *ibidem* e “O Congresso de Turismo”, *Ilustração Portuguesa*, Lisboa, N.º 275, 29 Maio 1911, p. 677)



Naturalmente, esta selecção tinha em conta a classificação, introduzida em 1901<sup>21</sup>, dos imóveis considerados como Monumento Nacional, testemunhos que, pela sua dimensão documental - histórica, cultural e artística, se enquadravam na tónica essencialmente educativa de que se revestia, para os republicanos, o acto de viajar e, por conseguinte, a prática do Turismo.

Dentro deste princípio, também os museus ocupam um lugar central no discurso turístico da época, constituindo-se como “laboratório[s] de ensaio para muitas teorias sobre instrução popular”.<sup>22</sup>

“O Congresso de Turismo”  
(Congressistas no Monte Estoril e em Cascais, durante a visita em 15 de Maio, e Congressistas no Castelo da Pena, em Sintra, durante a visita em 16 de Maio)  
Clichés de Joshua Benoliel, 1911  
(imagens  
*Ilustração Portuguesa*, Lisboa, N.º 275, 29 Maio 1911, pp. 673 e 676)

<sup>21</sup> Por Decreto de 30 de Dezembro de 1901 são estabelecidas as bases para a classificação dos Monumentos Nacionais portugueses, seriação que resultava de um *Relatório e mappa (...) apresentados ao governo pela Real Associação dos Architectos Civis e Archeologos Portuguezes*, em 1880, e que era consubstanciada, ainda durante a Monarquia, numa listagem fixada em Decreto, de 16 de Junho de 1910, e publicada no *Diário do Governo*, N.º 136, de 23 de Junho seguinte. (Cf. TOMÉ, Miguel, *Património e restauro em Portugal (1920-1995)*, Porto, FAUP Publicações, 2002, p. 16)

<sup>22</sup> VICENTE, Filipa Lowndes, *Viagens e Exposições: D. Pedro V na Europa do Século XIX*, Lisboa, Gótica, 2003, p. 288.

A atenção dada às questões de conservação e valorização patrimonial compreende-se no quadro de desamortização de bens que se tinha vindo a desenhar desde a extinção das Ordens Religiosas, em 1834. Sem uma política oficial de protecção e de salvaguarda deste legado, assiste-se, durante o período liberal, à sua livre descaracterização, venda e sucessivo abandono<sup>23</sup>. Situação que seria agravada pela queda da Monarquia, em 1910, e pela aprovação da Lei de Separação do Estado da Igrejas, de 1911, deixando na posse do Estado um conjunto significativo de obras, móveis e imóveis, de alto valor histórico e artístico.

Neste contexto, e pelo significado que este património representava para a construção de uma memória colectiva e para a identidade nacional, a República faz aprovar, logo a 19 de Novembro de 1910, um Decreto com força de Lei “*providenciando no sentido de evitar a deterioração e a saída para o estrangeiro de objectos de valor artistico e historico*”<sup>24</sup>, seguido, em Maio de 1911, pela “*Reorganização dos serviços artisticos e archeologicos e das Escolas de Bellas Artes de Lisboa e do Porto*”.<sup>25</sup>

Na introdução àquele primeiro diploma explicitam-se as intenções do novo governo:

*“É certo que, dizimado o nosso thesouro artistico nos fins do seculo XVI com a perda da independencia, e, juntamente e a partir d’essa epoca, com as mutilações do santo Officio, depois, em 1755, com o grande terramoto, mais tarde, no começo do seculo XIX, com a invasão francesa, e no meado d’este seculo com a maneira por que se fez a liquidação dos bens das ordens religiosas, o estado da nossa evolução artistica apresenta-se difficil, tanto mais quanto, nos successivos terramotos e nas diferentes invasões que soffreu Lisboa e outras terras da provincia, se perderam muitos dos documentos que podiam talvez servir para autenticar as obras de arte que nos restam.*

*Mas, assim mesmo, com todas essas perdas e com o desbasto que os commerciantes e amadores estrangeiros da especialidade teem feito durante os ultimos annos, alguma cousa ha ainda que, valendo artisticamente e impondo-se como tal, é porventura sufficiente para a averiguação aproximada do que foi a nossa vida artistica em tempos idos.*

<sup>23</sup> A inacção do Estado é duramente criticada por Alexandre Herculano numa série de quatro artigos publicados na revista *O Panorama* que vêm denunciar “*o vandalismo perpetrado contra os monumentos*”. (NETO, Maria João Baptista, “A Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais e a intervenção no património arquitectónico em Portugal: 1929-1999”, in *Caminhos do Património*, Lisboa, DGEMN/Livros Horizonte, 1999, p. 23)

<sup>24</sup> *Diario do Governo*, N.º 41, 22 Novembro 1910, pp. 514-515.

<sup>25</sup> Decreto N.º 1, *Diario do Governo*, N.º 124, 29 Maio 1911, pp. 2244-2247.

*Simplesmente como hontem, como sempre, essas obras de arte continuam sem defesa, á mercê do primeiro que queira adquiri-las, correndo o risco da saída do país. E, como d'essas obras não existe inventario, e apenas de uma ou outra possuímos referencia dos estudiosos, o mal que esse perigo nos traz é de uma excepcional grandeza. Só os entendidos podem avaliar bem a sua gravidade.*

*Não seria só a obra de arte, o que já não era pouco, que continuaria a perder-se; seria tambem o seu proprio vestigio nacional, a comprovação da sua mesma eclosão e existencia no país, que, por igual, desapareceria com ella.*

*(...) Assim torna-se urgente e necessaria uma lei de protecção artistica que defenda da deterioração e da saída para o estrangeiro o pouco que ainda nos resta de verdadeiramente valioso em materia de arte, ao mesmo tempo que facilite a entrada do que saiu e de outras obras que, pelo seu incontestavel valor artistico, ou pela sua valia como documento historico, concorram para a educação e elevação do povo português.*

*É a isto que visam as bases do projecto de lei, que se seguem, elaboradas na conformidade da lei italiana e da espanhola, e ainda de algumas disposições da legislação dos Estados Unidos da America.”<sup>26</sup>*

Para efeitos da aplicação da lei, eram consideradas obras de arte “*todos os objectos que possam constituir modelo ou representar ensinamento para os artistas, ou sejam dignos de figurar em museus publicos de arte, e todos aquelle que, pelo seu valor documental ou pelas recordações ou tradições que lhes andam ligadas, mereçam o qualificativo de historicos*”<sup>27</sup>. Qualquer instituição, pública ou privada, estava proibida de alienar, no todo ou em parte, uma obra de arte ou um objecto arqueológico sem autorização prévia das autoridades competentes<sup>28</sup>, sendo que o Governo tinha sempre o direito de preferência se “*julga[sse] conveniente adquirir o objecto de arte para museu publico*”. Em todo o caso, a sua venda para o exterior só seria permitida com o acordo prévio do Ministério do Interior. Interessante é verificar que, por este decreto, nenhuma peça já incorporada em museus do Estado podia ser exportada mesmo que temporariamente, uma prática que hoje se tornou corrente entre instituições museológicas.

<sup>26</sup> *Diario do Governo*, N.º 41, 22 Novembro 1910, p. 515.

<sup>27</sup> Entre esses objectos enumeravam-se “*esculturas, pinturas, gravuras, desenhos, moveis, peças de porcelana, de faiança e de ourivesaria, vidros, esmaltes, tapetes, arrases, tecidos, trajos, armas, peças de ferro forjado, bronzes, joias, leques, instrumentos musicos, manuscritos illuminados, medalhas, moedas, inscrições*”. Excluía-se, no entanto, desta categoria “*as obras de artistas vivos*”. (Idem, *ibidem*)

<sup>28</sup> As Academias de Belas Artes de Lisboa e do Porto, “*quando se trate de productos artisticos*”, e o Museu Etnológico Português, para “*objectos de caracter archeologico*”. (Idem, *ibidem*)

Assegurada a integridade e a conservação do património nacional, impunha-se a reforma dos serviços e do ensino das artes. Medida que procurava combater, por um lado, a falta de coordenação e de eficácia das instituições existentes no país, responsáveis, em grande parte, pela situação herdada, e, por outro, a ideia generalizada de que o ensino ministrado em Portugal servia apenas de preparação para o estudo no estrangeiro.<sup>29</sup>

Para o efeito da reorganização dos serviços artísticos e arqueológicos, e numa visão descentralizadora, o país é dividido em três circunscrições - Lisboa, Porto e Coimbra, cada uma delas com um Conselho de Arte e Arqueologia<sup>30</sup>, coordenados superiormente por um Conselho de Arte Nacional<sup>31</sup>, aos quais era, “*agora, confiada a guarda dos monumentos, a direcção suprema dos museus e outras funções de caracter artistico, na respectiva area*”.<sup>32</sup>

*“Com isto, não pretende, porem, o Governo, centralizar só nestes pontos a riqueza artistica nacional, reunindo nelles, como, em tempos, se pretendeu já para Lisboa e Porto, todos os objectos de arte, moveis, actualmente dispersos de norte a sul de Portugal. Guiado por um espirito moderno, o Governo sabe bem quanto o país tem a lucrar com essa disseminação (...).*

*Nesta conformidade, determinou já o Governo, no referido decreto de 19 de novembro, que tão somente deveriam dar entrada nos museus (museus que deveriam ser, de preferencia, os da região, desde que lá existissem, ou houvesse possibilidade de os criar) as obras de arte, cuja*

<sup>29</sup> Nesse sentido, era exigido “*d’ora avante, como titulo de admisão á frequencia das duas (...). Escolas, a certidão do exame de instrucção primaria superior*”, ao mesmo tempo que se “*sobrecarrega com mais uma classe o curso de architectura e torna-se dependente da pratica de dois annos, em obras do Estado ou de particulares, a concessão do diploma aos architectos*”. “*Completando o seu pensamento de nacionalização da arte, e em harmonia com o que é hoje, lá fora, corrente geral, o Governo modifica tambem o regime de pensões, substituindo-as por bolsas de viagem*”, com uma duração “*não superior a tres annos, sendo os dois primeiros destinados a frequentar a Escola de Bellas Artes de Paris e o restante itinerario approved pela (...) comissão executiva*” do Conselho de Arte Nacional. (Decreto N.º 1, *Diario do Governo*, N.º 124, 29 Maio 1911, pp. 2245 e 2246)

<sup>30</sup> A estes Conselhos competia: o “*estudo, conservação e enriquecimento das collecções dos museus*”; “*organizar exposições*”; “*proceder á aquisição, em exposições publicas ou particulares, de obras de arte e peças archeologicas para os museus*”; “*classificar os monumentos da circunscrição, velar pela sua conservação e propor ou apreciar os respectivos projectos de reparação e retauração*”; “*promover conferencias sobre esthetica, historia da arte e monumentos nacionaes*”; “*proceder ao arrolamento da riqueza artistica e archeologica da circunscrição*”; “*indicar os peritos que devem proceder á inventariação dos mobiliarios de valor historico ou artistico*”; e “*consular sobre todos os assuntos de arte e archeologia, que pelo Governo sejam submetidos á sua apreciação*”. (Idem, p. 2245)

<sup>31</sup> Transformado em Conselho Superior de Arte e Arqueologia pelo Decreto N.º 1:422, de 13 de Março de 1915, do Ministério da Instrução Pública.

<sup>32</sup> Decreto N.º 1, op. cit, *ibidem*.



*integridade ou bom exame soffressem com a sua collocação actual. As restantes deseja o Governo que continuem no seu logar de origem, embora sob a guarda e inspecção, absolutamente indispensaveis, dos Conselhos a cuja area pertencem. Com o que só terá a lucrar a educação regional do povo e a riqueza publica geral e local, por serem essas obras, depois de tratadas e devidamente exhibidas e conhecidas, um innegavel atractivo para o touriste nacional e estrangeiro.”*

A estes três Conselhos passavam a estar associadas comissões especiais - de Monumentos - responsáveis pela classificação, conservação e restauro do património arquitectónico pertencente a cada uma das circunscrições, extinguindo-se o antigo Conselho dos Monumentos Nacionais, instituído na dependência do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, em 1901.<sup>33</sup>

Também os museus são objecto de atenção nesta reforma, enquanto “*complemento fundamental do ensino artistico e elemento essencial da educação geral, sob todos os aspectos*”<sup>34</sup>, reforçando-se a intenção de se estabelecer uma rede de museus, nacionais e regionais, que abrangesse todo o país de forma equilibrada e coerente<sup>35</sup>, a funcionar sob a superintendência da Direcção Geral de Instrução Secundária, Superior e Especial<sup>36</sup>. Organizadas e classificadas, as obras expostas nos museus prestavam-se, agora, à construção de uma narrativa sobre a identidade nacional, fixada cientificamente e acessível a todos.

<sup>33</sup> Destas Comissões de Monumentos só a da circunscrição de Lisboa chegaria a ser criada.

<sup>34</sup> Decreto N.º 1, op. cit., *ibidem*.

<sup>35</sup> Intenção que ficava, ainda, um pouco aquém das expectativas. “*Se o Anuário Comercial para 1910 registava dezassete museus em Lisboa, na realidade os museus diária e permanentemente abertos ao público não passavam de seis: (...). Com o andar dos anos, este panorama modificou-se um pouco. Criaram-se [durante a República] novos museus na capital: (...). Melhorou também a condição e o regime público dos demais, (...). Fora de Lisboa havia, em 1930, museus na maior parte das capitais de distrito, geralmente assentes em património de tipo arqueológico e etnológico. O Porto contava com um bom museu de arte. Para além daquelas cidades não abundavam os museus mas, ainda assim, existiam vários nos distritos de Aveiro (Buçaco), Braga (Guimarães), Coimbra (Figueira da Foz), Faro (Lagos), Lisboa (Cascais e Torres Vedras), Portalegre (Elvas), Santarém (Abrantes), Setúbal (Alcácer do Sal) e Viseu (Lamego). Cerca de treze museus regionais abriram as suas portas ao público a partir de 1910. Como acontecia com as bibliotecas, a concentração museográfica nos grandes centros, nomeadamente em Lisboa, era uma realidade inofismável.*” (Cf. MARQUES, A. H. de Oliveira (coordenação), *Portugal da Monarquia para a República*, SERRÃO, Joel, MARQUES, A.H. de Oliveira (direcção), *Nova História de Portugal*, Volume XI, Lisboa, Editorial Presença, 1992, pp. 581-582)

<sup>36</sup> Instituição à qual ficavam subordinados os Conselhos de Arte e Arqueologia de cada uma das novas circunscrições. Na circunscrição de Lisboa são criados os museus nacionais de Arte Antiga e de Arte Contemporânea, que se juntam aos museus Nacional dos Coches e Etnológico Português, no Porto, o Atheneu D. Pedro passava a denominar-se Museu Soares dos Reis, e, em Coimbra, é criado o Museu Nacional Machado de Castro, com uma secção de Arte Religiosa instituída na Sé Catedral desta cidade. (Cf. Decreto N.º 1, op. cit., p. 2246)

*“(...) os museus merecem ao Governo, na actual reforma, um grande cuidado. E, sem querer encerrar nelles todos os valores artisticos actualmente dispersos pelo país, o Governo procura varolizá-los, tornando-os, a par dos mais bellos monumentos, padrões, tanto quanto possível, vivos, da nossa cultura e modo de ser typico, através dos tempos. E, como circunstancias especiaes, de momento, facilitam, com o engrandecimento das collecções já existentes, o seu desdobramento em outras, cuja organização era, ha muito, unanimemente reclamada, o Governo, no cumprimento da sua missão de instrucção e educação, procura ampliá-las racionalmente, de forma que desempenhem o papel que lhes pertence.  
(...)”*

Decreto N.º 1, *Diario do Governo*, N.º 124, 29 Maio 1911, p. 2245.

Numa mesma perspectiva de nacionalização e democratização da arte, a cultura popular ganha, também ela, um renovado interesse no discurso republicano sobre o património, acompanhando os esforços de sistematização de uma imagem do país, realizados, desde meados do século XIX, por diversos autores e estudiosos portugueses<sup>37</sup>. Interesse que está patente no “Relatório” que serve de preâmbulo à legislação de 1911:

*“Nascida do povo, a arte, mesmo a mais requintada, como a do século XVIII, não deixou nunca de ser uma das mais altas afirmações da sua força. (...)*

*E, nesta orientação, é já hoje um axioma que, sem a arte do povo, a arte para o povo seria uma utopia. O levantamento da primeira é que ha de determinar o engrandecimento da segunda; e esse levantamento impõe-se agora tanto mais, quanto, estando, dia a dia, a extinguirem-se os dogmas que dominavam a velha humanidade, é, como nunca, necessario para que o povo sinta a arte, que ella seja filha das suas obras.*

*(...)*

*Sob este ponto de vista, que se afigura ao Governo o verdadeiro, educar é ainda instruir. E, como a educação do povo é um dos fitos mais nobres que cabem aos dirigentes de um país, o Governo procurou, nestes dois decretos, estabelecer o mais amplamente possivel as bases dos serviços de bellas-artes e archeologia e do ensino artistico, confiado em que realizará por essa forma, simultaneamente, dois dos mais altos fins da sua missão.”<sup>38</sup>*

A ideia de que a arte popular materializava um regresso às origens na forma mais pura, pela sua ligação à terra e às tradições locais, e de que nela se alicerçavam as raízes de uma cultura erudita, contaminada, entretanto, pela presença de influências externas, conferia àquele tipo de expressão artística o carácter simbólico de testemunho vivo de uma condição portuguesa que se procurava fundamentar. Ideia que, como veremos, vai atingir o seu máximo alcance no Estado Novo, com a “Política do Espírito” de António Ferro.

---

<sup>37</sup> Campo em que se destaca a acção de Almeida Garrett (1799-1854), Alexandre Herculano (1810-1877), Camilo Castelo Branco (1825-1890) ou Júlio Dinis (1839-1871), na literatura romântica, de Adolfo Coelho (1847-1919), na história da instrução popular, de Leite de Vasconcelos (1858-1941) e Rocha Peixoto (1866-1909), na etnografia, ou de Virgílio Correia (1888-1944), na arte e na arqueologia, entre outros.

<sup>38</sup> Decreto N.º 1, op. cit., p. 2244.

No entanto, e apesar das expectativas criadas com a publicação destes dois diplomas legais, a sobreposição de competências que se instala, ao longo dos anos seguintes, entre os diversos serviços responsáveis pela salvaguarda e conservação do património nacional, distribuídos pelo Ministério da Instrução Pública e pelo Ministério do Comércio e das Comunicações<sup>39</sup>, acabaria por inviabilizar a implementação de um programa de intervenções eficaz e consequente. Esta situação vinha agravada pelas dificuldades económicas decorrentes da participação de Portugal na Primeira Guerra Mundial<sup>40</sup> e pelo crescente clima de instabilidade política que se vive durante a 1.ª República. Contrariedades que, naturalmente, teriam também os seus reflexos na construção de um projecto de Turismo nacional.

De facto, o primeiro terço do século XX é marcado, tanto no plano internacional, como no plano doméstico, por uma sequência de acontecimentos políticos e económicos que comprometem a actuação da Repartição de Turismo desde os seus primeiros anos de vida, indiciando o panorama pouco favorável que este organismo viria a enfrentar até à década de 1940, altura em que a tutela passa para o Secretariado de Propaganda Nacional.

---

<sup>39</sup> Para além dos Conselhos de Arte e Arqueologia, sob a alçada do Concelho de Arte Nacional do Ministério da Instrução Pública (MIP), é criada, pelo Decreto N.º 7:038 de 17 de Outubro de 1920, uma Administração-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais, no recém-reformulado Ministério do Comércio e das Comunicações (MCC), e, ainda, um Conselho de Património, no âmbito da Repartição do Património do Ministério das Finanças, instituído pelo Decreto N.º 6:184 de 29 de Outubro de 1919. Em 1924, um novo diploma, a Lei N.º 1:700 de 18 de Dezembro, procurava clarificar esta situação, concentrando todos os serviços de carácter artístico e arqueológico no MIP e na Direcção-Geral das Belas Artes, estrutura resultante da reorganização daquele ministério, pelo Decreto N.º 5:267 de 13 de Março de 1919. As disposições definidas por esta lei seriam confirmadas pelo Decreto N.º 11:445, de 13 de Fevereiro de 1926, oficializando a “*transferência, no plano legal, do antigo serviço de monumentos da AGEMN para a 3.ª Repartição da DGBA*”. Este “*processo culminaria com a criação*”, em 1929, da *Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais (DGEMN)*, pelo Decreto N.º 16:791 de 30 de Abril, no âmbito do ministério do Comércio e Comunicações, devolvendo assim o serviço de monumentos (...) à tradicional dependência das ‘*Obras Públicas*’”. MCC que, em 1932, é transformado em Ministério das Obras Públicas e Comunicações (MOPC), designação introduzida pelo Decreto-Lei N.º 21:454, de 7 de Julho. (Cf. CORREIA, Luís Miguel, *Castelos em Portugal: Retrato do seu perfil arquitectónico (1509-1949)*, Coimbra, Imprensa da Universidade de Coimbra, 2010, pp. 230-239)

<sup>40</sup> Depois do *Ultimatum* britânico, de que resultou a cedência aos ingleses da ocupação do vasto território compreendido entre Angola e Moçambique, sobre o qual Portugal tinha sérias pretensões, explícitas no Mapa Cor-de-Rosa de 1887, e da ameaça do acordo anglo-germânico, negociado em 1913 (na sequência da Conferência de Berlim), que expressava as intenções da Alemanha sobre as colónias portuguesas, tornou-se imperativa uma tomada de posição por parte do governo português face ao desenrolar do conflito mundial. Assim, no início de 1917 desembarcavam em França os primeiros contingentes do Corpo Expedicionário Português (CEP), após o episódio do aprisionamento de navios alemães nos portos portugueses, que levou à declaração de guerra por parte da Alemanha.

Para dirigir a Repartição de Turismo do Ministério do Fomento<sup>41</sup> é convidado José d' Athayde, ficando o Conselho de Turismo sob a presidência de Sebastião Magalhães Lima, que assume este cargo em simultâneo com o de presidente da Sociedade Propaganda de Portugal. Pela legislação, àquele órgão executivo incumbia:

*“a) Estudar o objecto e a conveniencia de novas ligações internacionaes e maritimas, propor o seu estabelecimento e o melhoramento das actuaes no que respeita a commodidade, rapidez, facilidades aduaneiras, sanitarias, postaes, telegraphicas ou outras, tendo em vista o desenvolvimento do turismo;*

*b) Estudar e propor os meios de melhorar as condições de transporte, circulação e hospedagem dos touristes no país;*

*c) Fazer com oportunidade no país e principalmente no estrangeiro a propaganda necessaria para o conhecimento perfeito de Portugal como país de turismo;*

*d) Manter relações, uteis ao turismo de estrangeiros no país, com as repartições, associações e syndicatos similares nacionais e estrangeiros;*

*e) Estudar os motivos de turismo existentes no país e a criação de novos motivos como base dos serviços designados nas aineas a), b) e c) do presente artigo.”<sup>42</sup>*

Como se percebe, as novas atribuições da Repartição de Turismo relegavam para segundo plano a acção da SPP, confinada agora, e quase exclusivamente, a uma representação do país no estrangeiro.

Já sem a presença de Leonildo Mendonça e Costa<sup>43</sup>, o seu principal mentor, a Sociedade mantém, ainda assim, uma posição relevante no panorama do Turismo português, quer pela edição continuada de folhetos e de cartazes turísticos, a nível nacional e internacional<sup>44</sup>, quer pela participação activa na discussão dos principais temas em foco no sector, como a regulamentação do

*Mappa Excursionista  
de Portugal*

Publicado em

*Portugal: Clima, paisajes,  
estaciones termales, etc,*

Lisboa, Sociedade Propaganda  
de Portugal, 1912.

(imagem

LOUSADA, Maria Alexandre, PIRES,  
Ana Paula (coordenação científica),

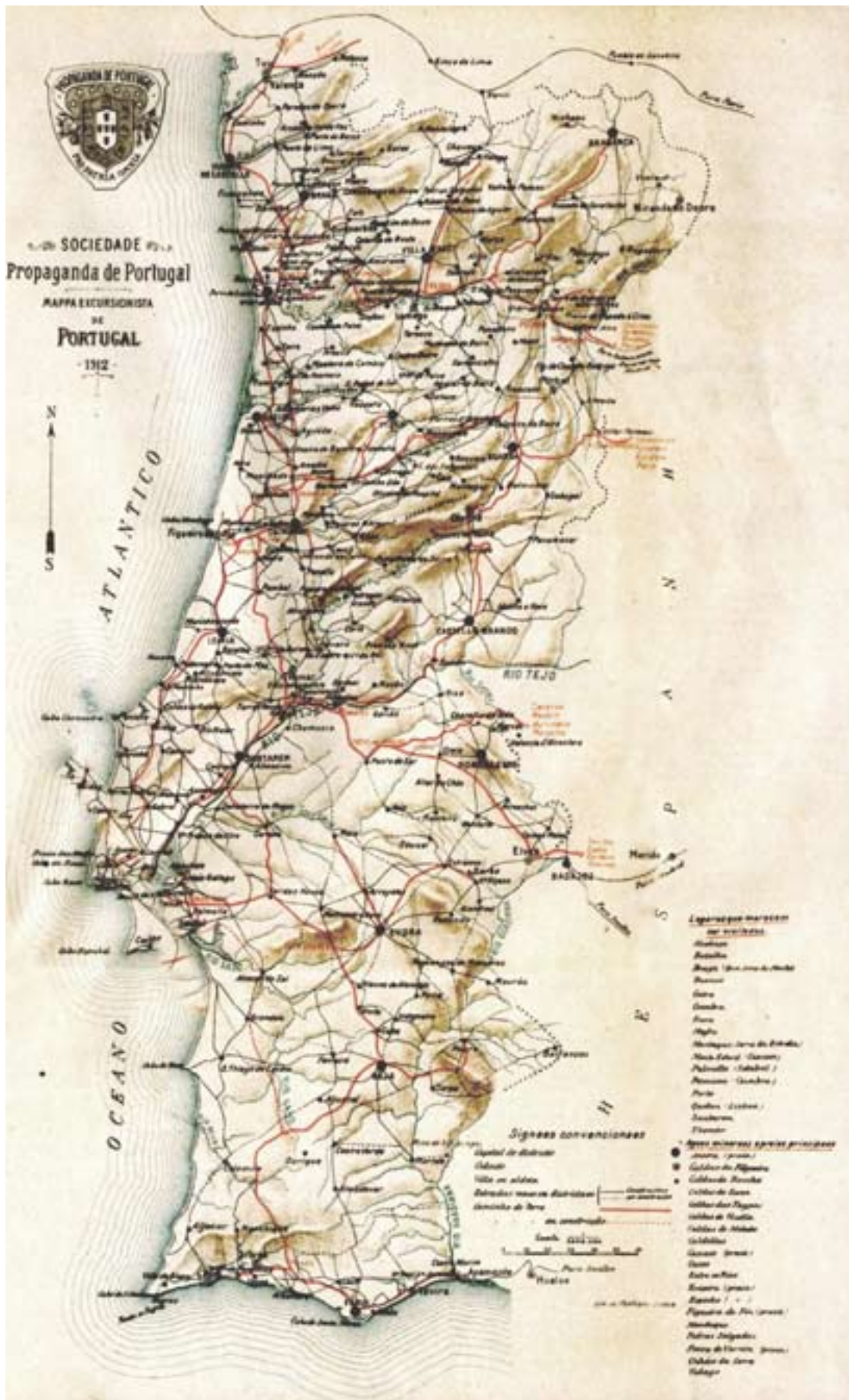
*Viajar: Viajantes e Turistas à  
descoberta de Portugal no tempo da I  
República*, Lisboa, Comissão Nacional  
para as Comemorações do Centenário  
da República/Turismo de Portugal,  
2010., p. 15)

<sup>41</sup> Ministério do Fomento que é liderado por Brito Camacho, um dos fundadores da SPP e o principal impulsionador da criação da Repartição sob a sua tutela.

<sup>42</sup> *Diário do Governo*, N.º 115, 18 Maio 1911, p. 2015.

<sup>43</sup> Monárquico convicto, Mendonça e Costa renuncia ao cargo de Secretário Perpétuo da SPP em Outubro de 1910, na sequência da implantação do regime republicano, alegando incompatibilidades de ordem política, razões que, de início, ele próprio defendera não terem lugar dentro da Sociedade.

<sup>44</sup> Em 1911, publica *Portugal - Guia Panorâmico* e promove uma nova campanha de cartazes turísticos em Inglaterra, no ano seguinte, lança o folheto *Portugal: Clima, paisajes, estaciones termales, etc*, e, em 1916, *O Porto e Arredores*, seguido, em 1918, por *Águas e Termas Portuguesas e As nossas praias: Indicações gerais para uso de banhistas e turistas*. (Cf. PINA, Paulo, *Cronologia do Turismo Português: 1900-1929*, op. cit., pp. 59-82)



jogo<sup>45</sup> ou a criação de uma Escola de Hotelaria<sup>46</sup>, quer, ainda, pela presença, a par da representação oficial, em diversos encontros no estrangeiro.

Em 1915, chega, inclusivamente, a organizar um congresso<sup>47</sup> - o Congresso Regional Algarvio, que teve lugar na Praia da Rocha, para o qual encarrega, através da sua Comissão de Hotéis, o arquitecto Raul Lino, membro da SPP, de apresentar “*um projecto de Hotel Português para ser construído no Sul do Paiz*”<sup>48</sup>. A proposta de “*um novo tipo de hotel*”, de “*termo mediano*”<sup>49</sup>, procurou ser “*uma solução original para um problema novo*”, na qual “*foi posta de parte a ideia de um ‘Palace-Hotel’*”. Mas, o arquitecto esclarece que “*no entanto nem se trata de uma simples casa de hospedes nem se quiz fazer uma especie de caserna com o ar de um coordenador automatico para hospedes*”. E adianta: “*Se algum nome fosse preciso achar para este modêlo de hotel, proporíamos que se chamasse ‘Hotel-Solar’*”, que “*uma vez experimentado e julgado (...) seria com o maior interesse que tentaríamos resolver novos casos em projectos semelhantes para ‘Hotéis Solares’ nas outras regiões do nosso país, taes como a incomparável Sintra, a das Beiras ou do nosso Norte*”.

Essa oportunidade só vai surgir em 1933, com o “Concurso do Hotel Modelo” promovido pela revista *Notícias Ilustrado*, também ele sem consequências práticas.<sup>50</sup>

*“A criação de hoteis no nosso paiz não é apenas uma questão de emprego de capital, é tambem um problema architectonico que se tem de resolver. A adopção de tipos estrangeiros, alem de graves inconvenientes de ordem pratica, é sobretudo tristissima afirmação d’aquela fraqueza de espirito que infelizmente caracteriza tantos dos nossos empreendimentos. Não é também com a aplicação de motivos de decoração dos estilos historicos copiados e adaptados de quaesquer monumentos, como que n’uma obra de pachorrenta colagem, que chegaremos a nacionalisar as nossas construções. Temos imenso que aprender das disposições internas dos hoteis estrangeiros, sobretudo dos hoteis de maior luxo, mas não devemos copiar de modo algum os seus aspectos exteriores que, transpostos para o nosso meio, terão sempre um antipatico aspecto intruso.”*

LINO, Raul, “Memoria justificativa e descritiva de um projecto de um hotel Portuguez para ser construido no Sul do paiz”, CONGRESSO REGIONAL ALGARVIO, Praia da Rocha, 1915. Lisboa, Typographia da Gazeta dos Caminhos de Ferro, 1915, p. 7.

<sup>45</sup> Em 1912 a Sociedade Propaganda de Portugal submete à apreciação da Câmara de Deputados uma proposta de regulamentação do jogo que não tem seguimento. (Cf. Idem, p.62)

<sup>46</sup> Na sequência do “Curso Profissional de Empregados de Hotéis” realizado, em 1909, na Casa Pia de Lisboa, a SPP insiste, em 1919, na criação de uma Escola de Hotelaria na capital, agregada ao Instituto do Comércio, após ter anunciado, no ano anterior, o propósito de abrir um curso nocturno para “criadagem hoteleira”, como prometido no I Congresso Hoteleiro de 1916, mas que nunca se chega a concretizar. (Cf. Idem, p. 86)

<sup>47</sup> Já em 1908 a Sociedade Propaganda de Portugal havia tomado a iniciativa de organizar um Congresso Hoteleiro, mas face à falta de inscrições que se verifica este acaba por não se realizar (dos trezentos e três destinatários da circular enviada apenas vinte e oito responderam). Seria preciso esperar oito anos para esta ideia tomar corpo, agora sob o patrocínio do Conselho Nacional de Turismo do Ministério do Fomento republicano.

<sup>48</sup> Que apresenta sob a forma de “Memória justificativa e descritiva”. (Cf. LINO, Raul, “Memoria justificativa e descritiva de um projecto de um Hotel Portuguez para ser construido no Sul do Paiz”, CONGRESSO REGIONAL ALGARVIO, Praia da Rocha, 1915. Lisboa, Typographia da Gazeta dos Caminhos de Ferro, 1915)

<sup>49</sup> Este novo tipo de hotel estava projectado para ter 31 quartos, mas “*a disposição dada á planta (...) permit[ia] aumentos sucessivos*” até se atingirem os 75. “*Alem dos aumentos mencionados esta construcção poderia sofrer uma serie de modificações tendentes a enriquece-la ou, pelo contrario, a torna-la mais simples*”, de forma a adaptar-se às condições da implantação. (Cf. Idem, pp. 10-11)

<sup>50</sup> Ver capítulo 2.1..

Das restantes teses apresentadas, destacam-se a do ex-ministro das Finanças, algarvio, Tomás Cabreira sobre “Zonas Turísticas”, que avança com um projecto de lei para a criação de três zonas de jogo (Cascais/Estoril/Sintra, Praia da Rocha/Monchique e Figueira da Foz/Buçaco) e com a proposta de um anel ferroviário turístico a ligar Madrid-Sevilha-Faro-Lisboa-Coimbra-Salamanca; e a de Manuel Emygdio da Silva, presidente da Comissão de Hotéis da SPP, sobre o “Kurtaxe”, um imposto municipal, facultativo, “cobrado directamente pelos hoteleiros sobre os seus hospedes nas estações de vilegiatura, balneares e termaes”<sup>51</sup>, já em vigor (com essa designação) na Suíça e em algumas cidades alemãs e austríacas, em que “uma percentagem da receita cobrada [revertia para o] *Sindicato ou Sociedade de Iniciativa e propaganda regional a titulo de subvenção destinada a despesas de publicidade, premios e auxilios a festas tradicionaes, corridas, desportos e outras diversões que atraem os forasteiros*”.

No estrangeiro, a principal conquista da Sociedade seria a criação na capital francesa de um *Bureau de Renseignements*, acordada, em 1917, com o Conselho de Turismo, “ficando aquela com o encargo de o instalar e manter em funcionamento”<sup>52</sup>. Dois anos depois o *Bureau* passa a “Centro de Turismo e Propaganda Nacional”, integrado na Câmara Portuguesa de Comércio em Paris<sup>53</sup>, sendo officiosamente conhecido como “Casa de Portugal”<sup>54</sup>. Nesse mesmo ano, de 1919, a SPP abre um novo *Bureau*, este, agora, em Bordéus. Estruturas que, a partir da década de trinta, vão ser suplantadas pelas “Casas de Portugal” do Ministério dos Negócios Estrangeiros, instaladas em Paris (1931), Londres (1931), Antuérpia (1933) e Nova Iorque (1939).<sup>55</sup>

“Os municipios do Algarve, muito lucrariam com esse imposto se, paralelamente as suas praias, as suas estancias de inverno e as suas termas, devidamente coadjuvadas pelos poderes publicos, desenvolvessem todos os esforços possiveis para canalisar o turismo nacional e estrangeiro para esses sitios privilegiados da natureza e tão descurados ainda na iniciativa particular e da oficial.”

SILVA, Manuel Emygdio da, “Kurtaxe”, CONGRESSO REGIONAL ALGARVIO, Praia da Rocha, 1915. Lisboa, Typographia da Gazeta dos Caminhos de Ferro, 1915.

<sup>51</sup> SILVA, Manuel Emygdio da, “Kurtaxe”, CONGRESSO REGIONAL ALGARVIO, Praia da Rocha, 1915. Lisboa, Typographia da Gazeta dos Caminhos de Ferro, 1915.

<sup>52</sup> Para o que “o Governo atribui à Sociedade Propaganda de Portugal uma subvenção anual de 15.000FF, acrescidos de 1.000FF nesse ano, para a instalação. Nesse sentido, o Conselho de Turismo concede ainda uma verba anual de 1.000FF e a Companhia Portuguesa dos Caminhos de Ferro 10.000FF”. (PINA, Paulo, *Cronologia do Turismo Português: 1900-1929*, op. cit., p. 75)

<sup>53</sup> Pelo Decreto N.º 5:263, de 12 de Março de 1919.

<sup>54</sup> “Por nele se instalarem a filial do Banco [Nacional Ultramarino], o “Centro de Turismo”, a Câmara de Comércio e escritórios de firmas nacionais”. (PINA, Paulo, *Cronologia do Turismo Português: 1900-1929*, op. cit., p. 85)

<sup>55</sup> “Casas de Portugal” que, em 1953, passam a ficar subordinadas ao Secretariado de Informação,

Mas se, neste período, a actividade da Sociedade Propaganda de Portugal é reduzida, a da Repartição de Turismo não será maior. Embora a funcionar com autonomia financeira, as verbas destacadas pelo Ministério para o seu funcionamento não iam muito além das necessárias ao pagamento de salários. Essas dificuldades são expostas por José d’Athayde no relatório de actividades dos Serviços da Repartição de Turismo, referente ao período de Junho de 1912 a Junho de 1913: “*alguma coisa se fez de proveitoso e útil para o turismo no decorrer destes meses, e se a lista dos trabalhos não é maior, deve-se principalmente à exiguidade da dotação consignada nos orçamentos do Estado, para custear as despesas do órgão oficial de turismo, que não permite que se vá além de pequenas tentativas no sentido de fomentar uma indústria que tam largos proventos pode acarretar para o país*”.<sup>56</sup>

Entre estas “pequenas tentativas”, abordam-se, em especial, as questões da propaganda e da regulamentação hoteleira. Em 1913, é lançado o primeiro folheto oficial português de promoção turística, intitulado *Sunny Portugal*, que aposta no clima e no património histórico como factores de diferenciação do turismo nacional, seguido de *A Formosa Lusitânia*, editado em 1916, elogio “fora de tempo” à época dos descobrimentos marítimos portugueses. A grande novidade seria o recurso às novas técnicas de publicidade, com a encomenda, em 1917 e 1918, às Casas Gaumont e Pathé, de Paris, de vários filmes turísticos sobre Portugal. Altura em que a Repartição reformula o seu discurso propagandístico e Lisboa passa a ser promovida como *Porta da Europa - o Cais do Atlântico*, slogan que retomava a imagem proposta, uns anos antes, pela Sociedade Propaganda de Portugal.

Também, em 1917, se reúne, em Lisboa, o I Congresso Nacional Hoteleiro, promovido pelo Conselho de Turismo, onde se insiste na necessidade urgente da implementação de uma Escola de Hotelaria no país. Mas a principal medida resultante deste evento



*A Formosa Lusitânia*  
Folheto de divulgação turística  
da autoria de Alberto Forjaz de  
Sampaio  
Repartição de Turismo, 1916  
(imagem  
LOUSADA, Maria Alexandre, PIRES,  
Ana Paula (coordenação científica),  
*Viajar: Viajantes e Turistas à  
descoberta de Portugal no tempo da I  
República*, Lisboa, Comissão Nacional  
para as Comemorações do Centenário  
da República/Turismo de Portugal,  
2010, p. 53)

Cultura Popular e Turismo (SNI) funcionando como delegações, no estrangeiro, deste organismo.  
<sup>56</sup> ATHAYDE, José d’, *Relatório [dos] Serviços da Repartição de Turismo: Junho de 1912-Junho de 1913*, Lisboa, Imprensa Nacional de Lisboa, 1913, p.5.





*Sunny Portugal*

Primeiro folheto oficial português de divulgação turística

Repartição de Turismo, 1913 (imagem

*90 Anos de Turismo em Portugal: conhecer o passado investir no futuro*, Lisboa, Conselho Sectorial do Turismo, 2001, p. 53)

diria respeito à regulamentação do jogo em Portugal, com a criação de uma comissão especial, presidida pelo director da Repartição de Turismo, encarregue de elaborar um projecto de lei que deveria “conter normas proibindo a sua exploração” nos grandes centros urbanos. No entanto, “poderosos interesses localizados sobretudo em Lisboa, onde pululam as casas de tavolagem, conseguem esvaziar os trabalhos da comissão, gorando-se uma vez mais a intenção de moralização do jogo com a correspondente perda de receitas fiscais de que depende o fomento do turismo”.<sup>57</sup>

<sup>57</sup> PINA, Paulo, *Cronologia do Turismo Português: 1900-1929*, op. cit., p. 77.

Outra medida importante introduzida nesta altura seria a classificação oficial, em 1918, das localidades consideradas como “Terras de Turismo”<sup>58</sup>, ainda que realizada, exclusivamente, para efeitos de tributação fiscal<sup>59</sup> e “*não reflectindo por isso um propósito concreto de, via legislativa, consagrar a especificidade destes lugares*”<sup>60</sup>. É com base nesta lista, entretanto complementada pela relação de estâncias balneares e termais definida nas publicações, editadas pela SPP, relativas às *Nossas Praias* e às *Águas e Termas Portuguesas*, que, em 1923, são formalmente classificados os diferentes tipos de estâncias existentes em Portugal (de praia, climatéricas, de altitude, de repouso e de turismo). Classificação fixada no *Diário do Governo* de 14 de Março de 1923, pelo Decreto N.º 8:714.<sup>61</sup>

Esta organização da geografia turística portuguesa surge na sequência da instituição, três anos antes, das Comissões de Turismo Locais, criadas, pelo Decreto N.º 7:037 de 17 de Outubro de 1920, quando da transferência dos Serviços de Turismo para a dependência da nova Administração-Geral das Estradas e Turismo<sup>62</sup>, organismo autónomo e independente a funcionar sob a tutela do, agora, Ministério do Comércio e Comunicações.

---

<sup>58</sup> Ao todo, são referenciadas 65 localidades, divididas em 1.ª e 2.ª classes (12 e 53, respectivamente), verificando-se a sua concentração em torno dos principais centros urbanos (Lisboa e Porto) e de cenários de montanha (Serra do Grês, Serra da Estrela e Serra do Caramulo), assim como a sua dependência directa em relação à rede ferroviária existente, principal meio de transporte utilizado nas deslocações internas, sendo que as únicas localidades classificadas a sul do Tejo seriam Setúbal, Lagos, Praia da Rocha (esta de 1.ª classe) e Caldas de Monchique. (Cf. FERREIRA, Carlos Cardoso, SIMÕES, José Manuel, op. cit., p. 80)

<sup>59</sup> Com a fixação da tabela de contribuição sumptuária, pelo Decreto 4:700 de 12 de Julho de 1918, que teria execução no Decreto N.º 4:819, onde se definiam as localidades consideradas “Terras de Turismo”. (Cf. *Diário do Governo*, I Série, N.º 165, 26 Julho 1918, p. 1481 e *Diário do Governo*, I Série, N.º 204, 19 Setembro 1918, p. 1705)

<sup>60</sup> FERREIRA, Carlos Cardoso, SIMÕES, José Manuel, op. cit., p. 82.

<sup>61</sup> Onde são definidas como praias sessenta e nove localidades; três como estâncias climatéricas; uma como estância de altitude e de repouso; e doze como estâncias de turismo.

<sup>62</sup> Criada pelo Decreto 7:036, de 17 de Outubro de 1920, e à qual passa a estar vinculada a Repartição de Turismo, sendo o Conselho de Turismo transformado em Conselho Geral das Estradas e Turismo. Na dependência directa desta Repartição são, por esta legislação, organizadas Comissões de Turismo Locais, responsáveis “*pelos assuntos concernentes ao turismo, protecção e defesa dos monumentos nacionais de qualquer espécie, relíquias históricas e artísticas, cooperação no estudo e nos serviços das estradas de turismo, higiene e propaganda das localidades e fiscalização dos respectivos locais*”. Para “*fazer face às despesas necessárias para levar a cabo o seu objectivo de fomento e desenvolvimento de turismo*”, estas Comissões podiam “*lançar uma pequena taxa de cura, sobre todos os forasteiros que frequentem as respectivas estâncias balneares, termais e de turismo*”. Na constituição das Comissões de Turismo são incorporados os antigos dirigentes das Delegações Regionais da Sociedade Propaganda de Portugal, primeiros modelos de uma estrutura orgânica local. (Cit. Decreto N.º 7:037, *Diário do Governo*, I Série, N.º 209, 17 Outubro 1920, p. 1387)

São estas Comissões de Turismo que vão dar origem, em 1921, às Comissões de Iniciativa, estruturas locais de promoção e de desenvolvimento das estâncias sob a sua superintendência, cabendo-lhes “*executar e realizar quaisquer melhoramentos*” “*tendentes a aumentar a [sua] frequência (...) e a fomentar a indústria de turismo*”<sup>63</sup>, desde que os respectivos projectos fossem aprovados pelo Governo ou pelas corporações administrativas, contando, para isso, com a “*cobrança duma taxa especial denominada de Turismo, paga pelas pessoas que frequentam as estâncias e nelas tenham residência própria*”.<sup>64</sup>

Consideravam-se, ainda, da competência das Comissões de Iniciativa: a proposta e o traçado de planos de urbanização, o inventário do património histórico e artístico, ou “*de quaisquer curiosidades dignas de interesse para os viajantes, existentes na localidade*”<sup>65</sup>, a fiscalização dos estabelecimentos hoteleiros e de restauração da sua área, e a implementação do cumprimento dos regulamentos e prescrições emanados pelas autoridades sanitárias, “*de forma a proporcionar aos seus frequentadores [um] meio confortável, higiénico e agradável*”.

É da organização turística local que vai depender, em grande parte, a continuidade de uma política oficial de Turismo neste período<sup>66</sup>. Subordinada à Administração-Geral das Estradas e Turismo, a Repartição vê cerceado o regime de autonomia com que inicialmente funcionara. Situação agravada pelas constantes reformulações institucionais e pela crescente burocratização dos serviços oficiais que se verifica ao longo dos anos vinte. O golpe final seria dado em 1927, com a passagem dos assuntos do Turismo para a alçada do Ministério do Interior<sup>67</sup>,

---

<sup>63</sup> Lei N.º 1:152, *Diário do Governo*, I Série, N.º 84, 23 Abril 1921, p. 636.

<sup>64</sup> Para além desta taxa, os fundos das comissões de iniciativa seriam também constituídos “*por uma percentagem equivalente a 15 por cento da contribuição industrial, paga pela sociedade ou entidades que explorem as concessões de águas minero-medicinais, ou nela exerçam qualquer comércio ou indústria, por uma percentagem de 10 por cento sobre a contribuição predial das propriedades da localidade e por quaisquer outras receitas que as mesmas comissões possam angariar*”. (Idem, *ibidem*)

<sup>65</sup> Decreto N.º 8:046, de 24 de Fevereiro de 1922, que regulamenta a execução da Lei N.º 1:152.

<sup>66</sup> Até 1936, altura em que as Comissões de Iniciativa são incorporadas nas autarquias, na sequência da racionalização de meios introduzida pela constituição do Estado Novo.

<sup>67</sup> Mantendo-se no Ministério do Comércio e Comunicações uma Direcção-Geral de Estradas e

medida preventiva de eventuais distúrbios provenientes do exterior num período de grande agitação interna.<sup>68</sup>

Tal posição de força, por parte do governo de Ditadura Militar instaurado a 28 de Maio de 1926, não deixou de causar algum desagrado no meio ligado ao sector, descontente com a inoperância e o desinteresse de um Ministério assoberbado por questões de ordem política. Mas é neste contexto que se consegue chegar, finalmente, à tão aspirada regulamentação da prática do jogo, elaborada com base no projecto de lei delineado pela comissão encarregue de estudar o assunto, dez anos antes, pelo Conselho de Turismo.<sup>69</sup>

Percebe-se, assim, a transformação da antiga Repartição de Turismo, do Ministério do Fomento, entretanto integrada na Administração-Geral das Estradas e Turismo, do Ministério do Comércio e Comunicações, em Repartição de Jogos e Turismo, no Ministério do Interior<sup>70</sup>. Também o Conselho de Turismo é recriado neste Ministério, em resposta à participação portuguesa na Exposição Ibero-Americana de Sevilha de 1929, agora com a designação de Conselho Nacional e uma função muito mais deliberativa.<sup>71</sup>

*“A situação privilegiada do nosso País e as excepcionais condições que reúne para constituir um centro de atracção de turistas impõem medidas imediatas sobre turismo em Portugal. As exposições de Sevilha e Barcelona vão constituir um certame internacional, ao qual hão-de concorrer viajantes dos mais longínquos países. Natural é portanto que Portugal, já como ponto obrigatório de passagem, já como País mundialmente conhecido pelas suas belezas naturais e pela amenidade do seu clima, tenha de receber e albergar dentro do seu território numerosos estrangeiros. Devem por isso tomar-se desde já as medidas que o momento aconselha, constituindo e dando atribuições a um organismo superior, que coordene e centralize todos os assuntos no campo do turismo oficial.”*

Decreto N.º 16:999,  
Diário do Governo, I Série,  
N.º 139, 21 Junho 1929,  
p. 1509.

---

uma Junta Autónoma das Estradas (JAE), esta criada pelo Decreto-Lei N.º 13:696, de 20 de Julho de 1927. Dois anos depois é extinta a Direcção-Geral, concentrando-se na JAE todos os serviços relacionados com a manutenção e a construção da rede rodoviária do país.

<sup>68</sup> Desde a Revolta Sidonista, de Dezembro de 1917, que se tinha vindo a assistir ao degradar da situação política em Portugal e, conseqüentemente, da situação socio-económica do país, já de si comprometida com o envolvimento português na 1.ª Guerra Mundial. Após o regime de ditadura militar de Sidónio Pais, eleito Presidente da República em Abril de 1918 e assassinado no fim desse ano, que se caracterizou por uma crescente confusão política e administrativa e pelo clima de repressão que instaurou, o País mergulhou numa profunda crise marcada por um episódio de guerra civil que opôs, em 1919, monárquicos e republicanos. Reposta a “República Velha”, seguiu-se um período de instabilidade governamental, com Democráticos e Liberais a revezarem-se no poder. O sentimento geral de descontentamento e a crescente simpatia por soluções de carácter autoritário, que restabelessem um governo capaz de reequilibrar a situação geral do País, conduziu à revolta militar de 28 de Maio de 1926, encabeçada pelo General Gomes da Costa, logo seguida de novo golpe de estado que impôs uma ditadura militar de tendências fascistas, presidida pelo General Óscar Carmona. Postas em causa a República e as instituições democráticas, não sem que se verificasse alguma resistência por parte da população, estava delineado o caminho para a modelação de um Estado autoritário e corporativo sustentado por Oliveira Salazar e pela Constituição de 1933: o Estado Novo.

<sup>69</sup> Comissão composta pelo Dr. Martiniano Simões, Secretário-Geral do Ministério do Interior, pelo Major-Aviador João Luís de Moura, Governador Civil de Lisboa, pelo Dr. Blanch, representante do Ministério das Finanças, pelo Tenente-Coronel Ferreira do Amaral, Comandante da PSP de Lisboa, pelo Engenheiro Roldan & Pego, representante do Ministério do Comércio, e por Alexandre de Almeida, da Sociedade Propaganda de Portugal. Os trabalhos da comissão são concluídos a 14 de Setembro de 1927. (Cf. PINA, Paulo, *Cronologia do Turismo Portugues: 1900-1929*, op. cit., p. 115)

<sup>70</sup> Pelo Decreto N.º 13:700, de 31 de Maio de 1927.

<sup>71</sup> Pelo Decreto N.º 16:999, de 21 de Junho de 1929, o Conselho Nacional de Turismo passava

Esta reforma deu um novo fôlego à promoção turística em Portugal, de tal forma que, ao longo da década seguinte, proliferaram diferentes serviços oficiais e privados ligados ao universo do Turismo, sem que haja uma clara delimitação de competências entre eles. A promiscuidade contraproducente que se gerou, com a realização de acções paralelas e desconcertadas, pôs em causa a primazia daquele órgão e a realização de um plano nacional de Turismo coeso e eficaz que pudesse vir a guiar iniciativas futuras. Aparecem, logo em 1930, a Comissão de Propaganda do Turismo no Estrangeiro e, desde 1935, as Casas de Portugal, directamente ligadas ao Ministério dos Negócios Estrangeiros; o Centro de Turismo Português, patrocinado, a partir de 1932, pelo ACP, que passa a representar o país na *Alliance Internationale du Tourisme*; o Secretariado de Propaganda Nacional, em 1933; e, em 1935, a Fundação Nacional para a Alegria no Trabalho (FNAT), dedicada ao Turismo dito social.

Aproveitando a realização do I Congresso Nacional de Turismo, em Janeiro de 1936, onde se propunha a análise da situação em que se encontrava a indústria em Portugal, reivindicava-se a necessidade do Estado organizar o sector, que segundo o Relatório do Banco de Portugal, referente ao ano anterior, passara a ser uma parcela activa na balança económica do país. Paralelamente, propõe-se uma série de medidas institucionais com vista à criação de “*um organismo único central e directivo, de carácter administrativo e técnico com os máximos poderes e autonomia e dispondo das dotações orçamentais necessárias para poder realizar obra eficiente*”<sup>72</sup>, estrutura que deveria funcionar a partir da Presidência

---

a ter, como Presidente, o Ministro do Interior, como Vice-Presidente, o Comissário Português à Exposição de Sevilha, e como Vogais, o Presidente do Conselho de Administração de Jogos, um representante do Ministério das Finanças - Alfândegas, um representante do Ministério dos Negócios Estrangeiros, um representante do Ministério do Comércio e Comunicações - Caminhos de Ferro, um representante da Intendência Geral da Segurança Pública, o Chefe da Repartição de Jogos e Turismo, e o Chefe de Secção da secretaria Geral do Ministério do Interior, que serviria de secretário. Competia, agora, a este organismo: “1.º Coordenar os esforços de todos os organismos nacionais que se relacionem com o turismo, no sentido de lhes imprimir uma unidade e finalidade profícuas; 2.º Organizar um plano de desenvolvimento turístico nacional e dar-lhe rápida execução; (...) 4.º Iniciar e manter, com carácter permanente, publicações apropriadas para dar a máxima expansão e difusão internacional à riqueza turística do nosso País; 5.º Realizar tudo o mais que fôr concernente e possa contribuir para o aproveitamento da riqueza turística nacional”. (Cf. Decreto N.º 16:999, *op. cit.*, p. 1510)

<sup>72</sup> PINA, Paulo, *Portugal: O turismo no século XX*, *op. cit.*, p. 83.

do Conselho para permitir um relacionamento directo com os restantes serviços públicos. No entanto, o deflagrar da Guerra Civil Espanhola, em 1936, veio suspender todo o entusiasmo gerado à volta dos resultados do Congresso, estagnando por três longos anos a actividade turística em Portugal.

O crescente alheamento do Ministério do Interior em relação às questões do Turismo que estatutariamente lhe competiam, preocupado que estava em reprimir qualquer tentativa de revolta política influenciada pelos acontecimentos do país vizinho<sup>73</sup> e em apoiar, ainda que discretamente, a facção nacionalista do General Francisco Franco (que ganhava aliados numa Europa dominada pelos governos fascistas do Eixo Italo-Germânico), abriu o caminho para que o então director do Secretariado de Propaganda Nacional, António Ferro, conseguisse que, a 31 de Dezembro de 1939, a tutela do Turismo transitasse para este organismo, passando o Conselho Nacional a funcionar na sua dependência<sup>74</sup>, com um papel meramente consultivo.

Esta mudança só seria formalmente assumida em 1944, com a transformação do SPN em Secretariado de Informação, Cultura Popular e Turismo (SNI)<sup>75</sup>, título que deixava clara a subordinação da política oficial de Turismo ao repertório popular e ruralista que tinha vindo a caracterizar as iniciativas do Secretariado. No meio de um segundo conflito mundial, tratava-se de educar os portugueses a olhar e descobrir o seu próprio país, elucidando-os sobre a forma correcta de o fazer, agora que as férias pagas começavam a ser uma realidade, ainda que ténue, nas práticas sociais correntes. Algo que Raul Proença havia já antecipado com a publicação do seu *Guia de Portugal*.

---

<sup>73</sup> Surgem, em 1936, tanto a Mocidade Portuguesa e a Legião Portuguesa, forças paramilitares de mobilização popular, como a Colónia Penal do Tarrafal, em Cabo Verde, expressões do endurecimento político-militar do Estado Novo que seguem os modelos fascistas europeus.

<sup>74</sup> Pelo Decreto N.º 30:289, de 2 de Fevereiro de 1940.

<sup>75</sup> A transformação do SPN em SNI tem como base três diplomas legais distintos: a Lei N.º 33:545, de 23 de Fevereiro de 1944, que estabelece as suas atribuições; e os Decretos N.º 34:133 e N.º 34:134, ambos de 24 de Novembro de 1944, que, por um lado, organizam os serviços do novo Secretariado e, por outro, os regulamentam.

## **A pedagogia de um olhar: o *Guia de Portugal***

Inspirado no modelo internacional dos *Murray, Guides Joanne e Baedeker*<sup>76</sup>, o *Guia de Portugal* constitui, ainda hoje, uma referência única na literatura de viagem pelas terras de Portugal. Esta obra foi construída ao longo de cinquenta anos<sup>77</sup>, contando com a participação de algumas das mais ilustres figuras da cultura portuguesa do século XX, da Literatura à Geografia, da Arquitectura à Arqueologia, da História da Arte à Antropologia e à Etnografia<sup>78</sup>. Contribuições compiladas, em formato “de bolso”, sob a capa idealizada por Raúl Lino, num verde escuro, distintivo, com o escudo de Portugal, estilizado, gravado a ouro.

O primeiro volume, dedicado a *Lisboa e Arredores*, é lançado em 1924, sendo recomendado pela Repartição de Turismo e pela Sociedade Propaganda de Portugal. Segue-se, três anos depois, o volume relativo à *Estremadura, Alentejo e Algarve*. Ambos publicados pela Biblioteca Nacional de Lisboa e os únicos dois, dos cinco editados, a contar com o prefácio de Raúl Proença (1884-1941)<sup>79</sup>. Os três restantes volumes, divididos em dois tomos cada, seriam dirigidos por Sant’Anna Dionísio (1902-1991), que se assume como o grande continuador deste empreendimento.

Uma advertência é deixada ao leitor logo na abertura do primeiro volume:

---

<sup>76</sup> Em 1853, é publicada a 1.ª edição do *Murray’s Hand-Book for Travellers in Portugal*; seguido, em 1859, do *Itinéraire Descriptif, Historique et Artistique de L’Espagne et du Portugal*, escrito por A. Germond Lavigne para a *Collection Joanne*; e, em 1897, do *Baedeker Spanien und Portugal*, com versão inglesa datada do ano seguinte e primeira versão francesa de 1900.

<sup>77</sup> Mais precisamente, entre 1924 e 1970, datas da edição do primeiro e último volumes.

<sup>78</sup> Destaca-se a presença de nomes como Afonso Lopes Vieira, António Sérgio, Agostinho da Silva, Amorim Girão, Aquilino Ribeiro, Brito Camacho, Câmara Reys, Egas Moniz, Eugénio de Castro, Ferreira de Castro, Hernâni Cidade, Jaime Cortesão, José de Figueiredo, Júlio Dantas, Keil do Amaral, Matos Sequeira, Orlando Ribeiro, Pina de Morais, Raul Brandão, Raul Lino, Reynaldo dos Santos, Sant’Anna Dionísio, Silva Teles, Teixeira de Pascoaes, Vergílio Correia e Vitorino Nemésio, entre outros.

<sup>79</sup> O primeiro volume é o único ao qual é formalmente atribuída a coordenação de Raúl Proença, embora este autor seja o grande ideólogo do projecto. Democrata convicto, a sua oposição ao regime de Ditadura Militar condena-o ao exílio, em Paris, em 1927, regressando a Portugal em 1932, por motivos de doença, onde vem a falecer, em 1941. Os volumes seguintes do *Guia de Portugal*, publicados, o terceiro, nos anos quarenta (1945), o quarto, nos anos sessenta (1965) e, o quinto, no início dos anos setenta (1969 e 1970), seriam já apresentados e anotados por Sant’Anna Dionísio (1902-1991), colaborador das primeiras edições que assume a direcção da obra depois da morte de Raúl Proença.

*“Esta edição, pelas minúcias a que desce e pelo carácter crítico que por vezes assume, é sobretudo destinada ao uso dos Portugueses. Em breve serão publicados resumos em francês e inglês.”*

Ficava, desde o início, explícito que esta era uma obra escrita por portugueses para portugueses e a eles dedicada:

*“A TODOS OS QUE / NÃO DESEJAM FAZER PERPETUAMENTE JUSTA / A FRASE CÉLEBRE DE MONTESQUIEU, / AO DIZER DOS PORTUGUESES / QUE TINHAM DESCOBERTO O MUNDO, MAS / DESCONHECIAM A TERRA EM QUE NASCERAM; / ESTE LIVRO, / INVENTÁRIO DAS RIQUEZAS ARTÍSTICAS / QUE AINDA NÃO SE SUMIRAM NA VORAGEM, / E DAS MARAVILHAS NATURAIS / QUE AINDA NÃO CONSEGUIMOS DESTRUIR, / ANTOLOGIA DE PAISAGISTAS, / “VADE-MECUM” DE BELEZA, / ROTEIRO DOS PASSOS DOS PORTUGUESES / ENAMORADOS, / INDÍCULO DAS PEQUENAS E GRANDES COISAS, / QUE REQUEREM O NOSSO AMOR / - PELO PASSADO, PELO PRESENTE / E PELO FUTURO, - / É OFERECIDO E DEDICADO.”*

E acrescentava-se:

*“A ordem rigorosamente itinerária que seguimos nesta obra é talvez a menos conveniente aos efeitos literários, mas a mais útil para o fim que tivemos em vista - que não foi encantar os Portugueses com a nossa prosa, mas levá-los à descoberta de Portugal. Se há aqui literatura (e da melhor), ela não constitui um fim em si mesma, mas um meio de sugestão, um comentário vivo e inteligente das excursões a efectuar e a maneira de tornar mais flagrante a expressão da realidade.”*

Abrindo com citações de Miguel de Unamuno<sup>80</sup>, Ramalho Ortigão e Byron, neste primeiro volume Raúl Proença enuncia, no seu prefácio, os princípios que guiaram esta grandiosa e complexa empresa, começando por esclarecer:

*“O Guia de Portugal pretende ser simultaneamente:*

*a) um minucioso roteiro do País, constituído por um conjunto de ‘itinerários’ e ‘indicações práticas’ muito precisas, que possam levar o viajante, com a maior economia de tempo e dinheiro, e o maior proveito e gozo espiritual, a todos os pontos do continente (rios e bosques, aldeias e cidades, cumes golpeados de montanhas, ou rochedos cenográficos do*

---

<sup>80</sup> Que, em 1911, havia publicado *Por tierras de Portugal y de España*.



mar), que a história, a lenda, a beleza ou a arte tenham instituído em forçados lugares de peregrinação para todo o coração lusitano.

b) um repertório artístico, onde, por assim dizer, se faça a 'inventariação sistemática e exaustiva das obras de arte do País', (...), colocando-as no lugar que lhes compete na história geral da arte, e auxiliando assim, com esta divulgação através de um largo público, a conservação, defesa e carinhoso amor do nosso património espiritual.

c) uma obra de sóbria literatura descritiva que, sem as desfigurações e alucinações caras aos românticos, os incidentes das recordações pessoais, os desenvolvimentos eruditos, as divagações retóricas e os devaneios poéticos (...), possa sugerir a impressão viva da beleza, e despertar em todo o português culto o fremente desejo de a conhecer. Uma obra assim concebida e realizada não poderá deixar ainda de ensinar a 'ver' esteticamente, quer dizer, com a mais perfeita FIDELIDADE (...).

d) uma antologia da nossa literatura pitoresca, (...) reflectindo (...), as impressões dos nossos maiores ante as belezas desta terra pródiga (que, pela variedade quase inexaurível dos seus tipos de paisagem, tanto como a designação de 'paraíso botânico', que lhe deu Chodat, mereceria talvez a de PARAÍSO DO PAISAGISTA) - (...).

e) um processo, um testemunho dos estrangeiros sobre Portugal, extremamente valioso por oferecer maiores condições de objectividade e ponderação, e por permitir estabelecer relações, analogias e contrastes que muitas vezes nos escapam.

f) enfim uma bibliografia escolhida do que se tem escrito sobre Portugal (no seu conjunto e em cada uma das suas partes), proporcionando desta maneira ao leitor um conhecimento mais minucioso, embora nem sempre exacto, do assunto, ou a decisão pessoal entre opiniões contraditórias.”<sup>81</sup>

Procurava-se uma abordagem “*plurifacetada do assunto (nem só literatura, nem só arte, nem só arqueologia, nem só geografia, nem só paisagem, nem só roteiro e guia à Baedeker, mas tudo isso ao mesmo tempo)*”<sup>82</sup>. E, para isso, Raúl Proença vai saber aproveitar a sua posição privilegiada enquanto funcionário da Biblioteca Nacional de Lisboa<sup>83</sup>, à altura dirigida pelo seu companheiro do movimento Renascença Portuguesa (1911) e da *Seara Nova* (1921), Jaime Cortesão, para ter acesso à extensa bibliografia que suporta esta obra e reunir, em torno do projecto, o apoio dos elementos do chamado “Grupo da Biblioteca Nacional” (1920-1926).

<sup>81</sup> PROENÇA, Raúl, *Guia de Portugal: Lisboa e Arredores*, Volume I, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1982, pp. LIX-LX. (Texto integral que reproduz fielmente a 1.ª edição publicada pela Biblioteca Nacional de Lisboa em 1924)

<sup>82</sup> Idem, p. LX-LXI.

<sup>83</sup> Em 1911, Raúl Proença é nomeado bibliotecário desta instituição sendo, posteriormente, promovido a 1.º bibliotecário e, mais tarde, a chefe dos serviços técnicos.

Significativamente, os relatos de viajantes estrangeiros e os guias de viagem ocupam a maior parte da lista bibliográfica que fundamenta o trabalho<sup>84</sup>, abrangendo obras que vão desde 1715 a 1913. Entre elas, o autor destaca, como leituras notáveis<sup>85</sup>, *Bemerkungen auf einer Reise durch Frankreich, Spanien und Portugal* (3 vol., 1800), do botânico alemão Heinrich Friedrich Link; *Historical, military and picturesque observations on Portugal* (2 vol., 1821), de George Landmann; *Portugal illustrated* (1828), de William Morgan Kinsey; *Portugal and Galicia* (1836), de Henry John George Herbert, 3.º Conde de Carnarvon; *Portugal: Erinnerungen aus dem Jahre 1842* (1843), de Félix Fürst von Lichnowsky; *Lusitanian sketches of the pen and pencil* (2 vol., 1845), do romancista inglês William Henry Giles Kingston; *Portugal: souvenirs et impressions de voyage* (1891), de G. de Saint-Victor; *Through Portugal* (1907), do historiador inglês Martin Hume; *Lisbon, Cintra, with some account of other cities and historical sites in Portugal* (1907), de A. C. Inchbold; *Voyage en Portugal* (1909), de Gérard de Beauregard e Louis de Fouchier; *Hints to the travellers in Portugal in search of the beautiful and the grand* (1850) e *A Handbook for travellers in Portugal* (1853), de John Murray; *Itinéraire descriptif, historique et artistique de l'Espagne et du Portugal* (1859), de A. Germond de Lavigne; *Espagne et Portugal* (1911), dos Guides Joanne; e *Manual do viajante em Portugal* (1907, com 4.ª edição de 1913), de Leonildo Mendonça e Costa.<sup>86</sup>

---

<sup>84</sup> Bibliografia que aparece organizada por diversos temas, para além das obras de carácter geral: Geologia, orografia, hidrografia; Meteorologia, climatologia, salubridade, Águas minerais; Praias; Flora; Economia; Belas-Artes; Arqueologia; Etnografia; Paisagem; Caminhos de Ferro; Estradas e automobilismo; Viajantes estrangeiros; Guias do viajante; Folhetos de propaganda turística; e História.

<sup>85</sup> Para classificar todas as obras, paisagens e roteiros descritos no *Guia*, Raúl Proença introduz um sistema de três estrelas: uma estrela - notável; duas estrelas - notabilíssimo; e três estrelas - “extremamente notável entre as coisas do seu género em todo o Mundo, justificando, pois, por si só, uma viagem do estrangeiro”. (Cf. PROENÇA, Raúl, op. cit., p. LXVI)

<sup>86</sup> Outras referências, não destacadas, incluem *Les Délices de l'Espagne et du Portugal* (1715) de Juan Alvares de Colmenar; *Lettere famigliari* (1762), do crítico italiano Giuseppe Baretti; *Travels in Portugal* (1795), de James Murphy; *Voyage pittoresque en Espagne, en Portugal et sur la côte d'Afrique* (3 vol., 1826-32), de J. Taylor; *Mémoires* (18 vol. 1831-35) e *Souvenirs d'une ambassade et d'un séjour en Espagne et en Portugal* (2 vol., 1837), da Duquesa de Abrantes; *Italy, with sketches of Spain and Portugal* (1834), do escritor inglês William Beckford; *Sketches in Portugal during the civil war of 1834* (1835), do explorador inglês Sir James Edward Alexander; *Portugal* (1837), do engenheiro alemão Wilhelm Ludwig von Eschwege; *Lettre scritte in un viaggio di Spagna e di*

Como em todos os guias de viagem, o *Guia de Portugal* começa por traçar uma aproximação genérica ao país. Silva Teles encarrega-se da introdução geográfica, descrevendo a situação e os limites de Portugal, os seus aspectos geológicos e orográficos, os tipos de paisagem, o clima, a produção agrícola, animal e mineral, a demografia, as indústrias, e as divisões administrativa, judicial, militar e eclesiástica. António Sérgio faz a introdução histórica, desde o paleolítico à República, concluindo com uma visão sócio-cultural do projecto republicano:

*“O liberalismo, para o viajante, traduz-se numa subversão total das tradições artísticas nacionais; é a invasão de uma burguesia bárbara, que desbarata o património artístico, destrói monumentos, inça o país de chalés horríveis, de mobiliários torpes, de camelote ignóbil. Pouco antes de 90 inicia-se uma reacção, que triunfa hoje. Constróem-se casas de habitação em estilo sensato e adequado, que se vai inspirar nas belas formas que o passado nos legou, adaptando-as às necessidades do nosso tempo; reanimam-se as indústrias regionais e populares - cerâmica, móveis, tapetes, etc.; alastra-se o apreço do mobiliário e do bricabraque; cultivam-se amorosamente a arqueologia e a etnografia artística; prosseguem-se os estudos históricos, reorganizam-se os Museus e a Biblioteca Nacional; reeditam-se os velhos clássicos; reage-se, no estilo literário, contra a invasão do francesismo; e é de crer que não tardará a ampliação dos estudos científicos, graças aos esforços de uma Junta de Educação, recentemente fundada por iniciativa particular. Há já agora uma elite artística; não há ainda, porém, uma elite política e científica com força bastante para enquadrar a massa (moralizando a actividade anárquica dos políticos profissionais) e torná-la digna, finalmente, da gloriosa história dos seus avós.”<sup>87</sup>*

Aquilino Ribeiro ocupa-se da introdução etnográfica, para nos falar do “homem”, da “casa”, do “vestuário”, da “cozinha”, das “indústrias caseiras”, dos “meios de transporte”, das “festas”, e da “música popular” portuguesa. O retrato do país que nos apresenta,

---

*Portogallo sul anno 1849* (1850), do político e historiador italiano Luigi Cibrario; *Souvenirs d'un voyage en Espagne et en Portugal* (1853), do etnógrafo francês Léon de Rosny; *Et Besog i Portugal* (1866), do escritor dinamarquês Hans Christian Andersen; *Por tierras de Portugal y de España* (1911), do escritor espanhol Miguel de Unamuno; *Roteiro terrestre de Portugal* (1747-48), de João Baptista de Castro; *Itinerário que os estrangeiros que vêm a Portugal devem seguir na observação e exame dos edifícios e monumentos mais notáveis deste reino* (1845), do Abade de Castro; *Guia de Portugal* (5 vol., 1880), de Francisco José de Almeida; *Spanien und Portugal* (1897), dos guias Karl Baedeker; e o *Guia ilustrado do viajante em Portugal* (1905), de Santos Júnior e A. Morgado.

<sup>87</sup> PROENÇA, Raúl, op. cit., p. 60.

perfilado com base nos costumes e tradições populares, faz-nos demorar um pouco mais pelas suas palavras, onde ressalta uma reflexão sobre a “casa portuguesa”, informada pelos estudos de Rocha Peixoto, publicados, em 1905, nos *Serões*, e, certamente, pela primeira obra teórica de Raúl Lino, *A nossa casa: Apontamentos sobre o bom gosto na construção das casas simples*, de 1918:

*“Não existe, rigorosamente, o que se possa chamar a casa portuguesa, mas apenas elementos desconexos duma arquitectura que nunca atingiu a eclosão perfeita dum estilo, nosso por índole ou inventiva.*

*O velho solar, (...) é ainda a construção que mais característica se nos depara do norte a sul de Portugal. (...) Resultando apenas duma lenta adaptação ao meio, instintiva, não tem lugar marcado entre os estilos nobres. Mas (...) o seu alçado tem um cunho particular se o compararmos às várias casas europeias de feição própria. Não raro o solar adoptou as formas largas do mosteiro, e, à laia de mirante, a varanda, recolhida no sistema do edifício, corta a esquina ou varia um lanço da fachada. (...) Não se entre todavia o portão (...) em busca de conforto ou sábia ordenação interior. (...)*

*O solar não se dobrou às exigências de comodidade da vida moderna, e os camartelos vêm-lhe esboucelando as imponentes cornijas e as cantarias opulentas. Em seu lugar vai alastrando a uniforme e detestável arquitectura cosmopolita, ora com o chulé acatitado e pandilha, ora com frios edifícios que parecem sepulcros, quando se não adapta o mais complicado e lavrado manuelino à casa de habitação.*

*Após este tipo fidalgo da casa portuguesa (...) outro há, mais rural, mais modesto, por isso mesmo mais variado e mais refractário ao progresso anódino. (...)*

*Esta residência, que poderíamos chamar mediocrata, vai revestindo as formas especiais a que o ambiente geológico e climatérico a tem sujeita. (...)*

*Para baixo deste tipo mediocrata, a casa (...) apresenta uma variedade ainda maior (...).”<sup>88</sup>*

Por fim, Reynaldo dos Santos acompanha-nos na introdução artística, passando pela Arquitectura, a Escultura e a Pintura, acabando nas artes menores.<sup>89</sup>

Feita esta leitura, o *Guia* avança com uma série de “Esclarecimentos práticos”, antes de nos dar a conhecer a Estremadura, Lisboa e os seus Arredores.

---

<sup>88</sup> Idem, pp. 66-69.

<sup>89</sup> A ourivesaria sacra, os marfins, a arte do ferro, os esmaltes, o azulejo, a faiança, os tapetes, os paramentos e alfaías e a carpintaria artística. (Cf. Idem, pp. 112-114)

Aqui começa por aconselhar qual a melhor época para viajar em Portugal, que, ao contrário dos hábitos estabelecidos, situa, genericamente, na Primavera e no Outono, mas também no Inverno, para certas regiões:

*“A moda, a época ordinária das férias, a sazão em que os hotéis das estâncias de turismo se abrem à frequência dos forasteiros, a maior duração dos dias, que permite as excursões prolongadas, o gosto que há em abandonar as grandes cidades quando o calor se torna mais calcinante e mais duro - todas estas circunstâncias impõem em geral o Verão como a época própria das vilegiaturas. E todavia, quem procura fora das cidades, não a continuação do seu bulício, mas uma vida simples e tranquila, vivida na contemplação deleitável das ondas espumantes, das paisagens de sonho, das selvas rumorejantes e religiosas, buscará de certo outra estação mais consentânea com esses desejos de vida livre e natural, de paz da alma e comunicação mais íntima com as coisas belas da Natureza. (...) Não há país em que a Primavera deslumbre os olhos e acaricie o olfato com uma tão rica sinfonia de cores e de perfumes.*

*E todavia não deixa também o Outono de ter entre nós seus peculiares encantos. (...) Aconselhamos sem hesitar a Primavera para o Alentejo, e a Primavera e o Outono para o Minho. Mas para as viagens no Algarve, pronunciamo-nos decisivamente pelo Inverno.”<sup>90</sup>*

Naturalmente, a esta interpretação do “mapa de férias” do país correspondem condutas sociais específicas de uma época em que “ir à praia” é, ainda, entendido como um ritual essencialmente terapêutico, ocupando as primeiras horas da manhã. E o Algarve não era mais que “*um rosário de modestas praias*”, ignorado por completo no roteiro, de 1876, de Ramalho Ortigão pel’*As Praias de Portugal*.

Esta cartografia estava, simultaneamente, associada a uma política oficial de Turismo apostada na promoção das condições climatéricas do país, em especial em relação ao resto da Europa, como principal factor de atracção. Não é, por isso, de estranhar que as Estações de Verão recomendadas são o litoral a norte do Tejo, as Caldas da Rainha e todas as estâncias de altitude, enquanto que, para o Inverno, são indicados os Estoris e toda a costa central do Algarve.

---

<sup>90</sup> Idem, pp. 115-116.

A forma mais fácil, e económica, de visitar o país era, necessariamente, de comboio. Este era, também, o meio de transporte mais democrático: “*en primera clase no se llegaba al destino antes que en cuarta*”<sup>91</sup>. Os próprios itinerários de viagem e a selecção dos roteiros turísticos são determinados pela rede de caminhos-de-ferro existente, contribuindo para a divulgação e o estabelecimento de velhos e novos lugares de Turismo a partir da relação entre a facilidade de ligações aos centros urbanos mais importantes e os tempos de viagem dispendidos.

A oferta de tarifas especiais em determinadas épocas do ano, implementadas pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes e outras empresas nacionais, como a “Temporada de Banhos e Aguas Thermaes” (1889)<sup>92</sup> ou os “Bilhetes de Família” (1894)<sup>93</sup>, além das “Viagens circulatorias em Portugal e Hespanha” (1891)<sup>94</sup>, e, mais tarde, os “Bilhetes de Excursão” (1909)<sup>95</sup> e os “Expressos Populares” (1933)<sup>96</sup>, em muito favoreceu a generalização destas “*Viagens de recreio, de instrucción ou de hygiene*”, como eram normalmente designadas na *Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal e Hespanha*.<sup>97</sup>

---

<sup>91</sup> SPODE, Hasso, “El turista”, in FREVERT, Ute, HAUPT, Heinz-Gerhardt, et. al., *El Hombre del siglo XX*, Madrid, Alianza Editorial, 2002, p. 132.

<sup>92</sup> Este serviço tinha um carácter sazonal, funcionando, de Julho a Outubro, com bilhetes de ida e volta válidos por sessenta dias. Apresentava duas tabelas de preços distintas, uma para “Homens” e outra para “Senhoras e crianças”. Os visitantes espanhóis beneficiavam, também, deste tipo de promoções, promovendo-se, assim, a visita e a estadia de turistas estrangeiros nas estâncias portuguesas. (Cf. RIBEIRO, Elói de Figueiredo, “A Gazeta dos Caminhos de Ferro e a promoção do Turismo em Portugal (1888-1940)”, *Biblio 3W: Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, Vol. XIV, N.º 837, 30 Agosto 2009, disponível em [www.ub.edu/geocrit/b3w-837.htm](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-837.htm))

<sup>93</sup> Para duas, três ou quatro pessoas e tinham como destino principal os locais de maior interesse turístico no país. (Cf. Idem)

<sup>94</sup> A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes inicia, em 1889, uma campanha de “Viagens Circulatorias” em Portugal, que propunha três itinerários em território nacional, iniciativa que, em 1891, se alarga à vizinha Espanha, a partir de um acordo estabelecido com as várias companhias a operar em território espanhol, proporcionando dois itinerários de viagem, um com a duração de sessenta dias e outro com oitenta dias, ambos com início e fim em Lisboa. (Cf. Idem)

<sup>95</sup> Destinados a visitas dentro do país, com a possibilidade dos passageiros escolherem os seus próprios itinerários, num serviço combinado entre as várias companhias ferroviárias nacionais. (Cf. Idem)

<sup>96</sup> Depois da experiência, em 1932, do “Comboio Mistério”, que propunha aos portugueses embarcar numa viagem turística de comboio sem saber, à partida, o seu destino, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes introduz, em 1933, os “Expressos Populares”, “*um comboio especial com bilhete de ida e volta, a preço reduzidíssimo, numa classe única e que dirigindo-se semanalmente a vários pontos pitorescos ou cidades históricas do país, permite aos menos abastados passar um dia fora, aprender, distrair-se, sem se preocupar com a organização do programa aliás bem simplista*”. (Cf. Idem e Cit. FERREIRA, Armando, “À Tabela”, *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, Lisboa, N.º 1095, 1 de Agosto de 1933)

<sup>97</sup> Revista portuguesa, publicada entre 1888 e 1971, inspirada no *Journal des Chemins de Fer*, francês, em circulação desde 1842, e na *Gaceta de los Caminos de Hierro* espanhola, de 1856,

Os itinerários sugeridos no *Guia de Portugal* são, também eles, pensados em função do mapa ferroviário português, complementando-se as visitas às localidades mais importantes com excursões pontuais pelos seus arredores, a realizar, muitas das vezes, em automóvel ou “carro de aluguer”. A relação de dependência com o comboio chega ao ponto de, em alguns dos percursos programados, haver o cuidado de se indicar ao leitor o lado da carruagem de onde se desfrutavam os melhores panoramas e vistas, de forma a que este aproveite todo o potencial da viagem.

Essa é a grande vantagem de se adoptar este meio de transporte: a oportunidade de ir acompanhando, passo a passo, o desenrolar do itinerário com a leitura do relato escrito. Relato que não se fica pela descrição dos sucessivos cenários, paisagísticos e construídos, que se vão contemplando, mas se ocupa, simultaneamente, de explicar a cadência e o traçado do percurso da linha férrea. E aqui reside um dos principais fascínios do *Guia*. Mesmo estando em casa, ao lê-lo somos imediatamente transportados para o interior de uma carruagem de comboio.<sup>98</sup>

É da opinião dos autores que “*a maneira mais cómoda e inteligente de um português conhecer o seu país é visitá-lo, não em um único percurso apressado, mas por pequenas e demoradas etapas, ora numa província, ora noutra, de modo a colher de cada uma, vagarosamente, todo o seu recheio de encanto e de beleza*”<sup>99</sup>. Mas, para os que “*não dispensam (...) as excursões de grande circuito, já porque não possam viajar todos os anos, já porque queiram, numa espécie de viagem preliminar, à vol d’oiseau, formar uma ideia de conjunto o seu país*” são fornecidos três planos de viagem possíveis, com Lisboa como ponto de partida: o primeiro, com a duração de um mês, o segundo, de um mês e meio, e, o terceiro, de dois meses.

sendo esta a publicação que esteve, mais directamente, envolvida na origem do periódico quinzenal português, que, como já fizemos referência, teria como proprietário e primeiro director Leonildo Mendonça e Costa. (Cf. Ribeiro, Elói de Figueiredo, op. cit.)

<sup>98</sup> No entanto, a partir do terceiro volume do *Guia de Portugal*, editado em 1944, é já de automóvel que fazemos a maior parte dos itinerários propostos, perdendo-se muito desse sentido romântico associado à viagem de comboio.

<sup>99</sup> PROENÇA, Raúl, op. cit., p. 116.

Páginas interiores:  
*Carta de Portugal, 1923*  
(imagem  
PROENÇA, Raúl, *Guia de Portugal:*  
*Lisboa e Arredores,*  
Volume I, Lisboa, Fundação  
Calouste Gulbenkian, 1982)

e

*Excursão de um mês,*  
*Excursão de mês e meio*

e

*Excursão de dois meses*  
(imagens realizadas a partir de  
PROENÇA, Raúl, *Guia de Portugal:*  
*Lisboa e Arredores,*  
Volume I, Lisboa, Fundação  
Calouste Gulbenkian, 1982,  
pp. 116-118)

Estudados em função da disponibilidade de tempo do viajante, é interessante perceber as relações que se estabelecem entre os diferentes itinerários propostos. Os três percorrem o país começando pelo norte para, depois, descerem até ao sul e voltarem a Lisboa. A excursão de um mês e a de um mês e meio são estruturadas a partir de uma matriz idêntica, que se densifica, na segunda opção, com a introdução de um maior número de escalas no percurso da viagem e com a sugestão de um leque mais variado de excursões complementares<sup>100</sup>. Ambas se concentram na faixa litoral, ancoradas ao traçado dos principais eixos ferroviários de desenvolvimento longitudinal<sup>101</sup>. Nesse sentido, a excursão de dois meses oferece uma visão mais abrangente do país, propondo diversas incursões pelo seu interior, utilizando a rede ferroviária transversal e as linhas de serviço regional.<sup>102</sup>

Todas privilegiam o norte e o centro do país como espaço geográfico de maior interesse turístico, pontuando, no sul, as visitas a Évora e ao Algarve. Naturalmente, esta distribuição era reflexo, também, da recente organização do mapa do Turismo nacional, fixada pelos decretos que vieram a definir as “Terras de Turismo” (1918)<sup>103</sup> e as “Estâncias e Comissões de Iniciativa” (1921-1923). Mas já no *Manual do Viajante em Portugal*, de 1907, Leonildo Mendonça e Costa tinha apresentado um “Mappa Excursionista” onde se enunciavam como “*logares que merecem ser visitados*” trinta e seis localidades, organizadas em “Lugares”, “Águas Minerais” e “Praias Principais”, das quais apenas três se situavam a sul de Lisboa (Palmela, Évora e Monchique), sendo as restantes todas a norte.<sup>104</sup>

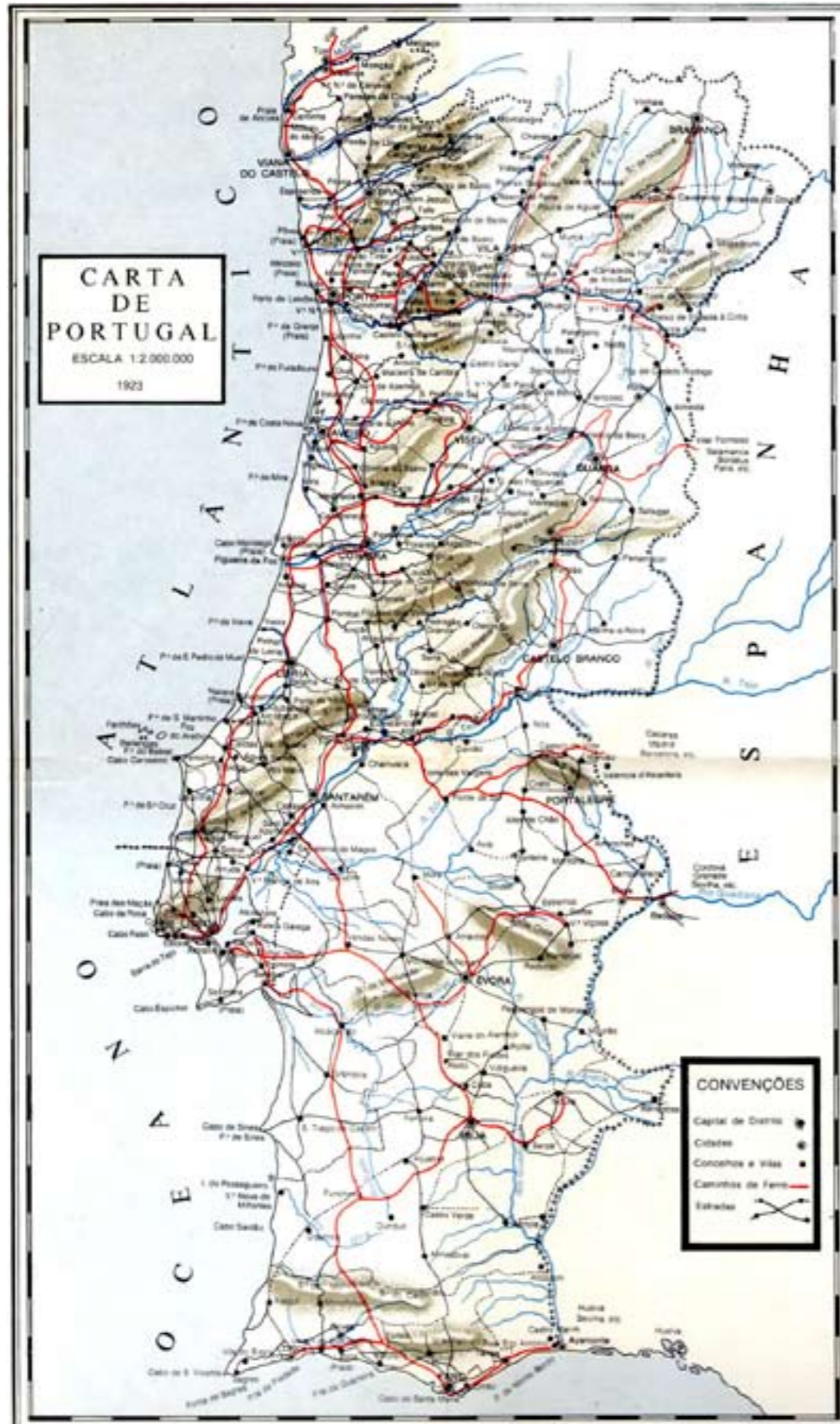
<sup>100</sup> Em relação à excursão de um mês, o plano para um mês e meio acrescenta as visitas a: Cascais, Lagoa de Óbidos, Foz do Arelho, S. Martinho do Porto, Nazaré, Figueira da Foz, S. Marcos (Coimbra), S. Pedro do Sul, Leça do Bailio, Ruivães, Gerêz, Ponte da Barca, Arcos de Valdevez, Cabeceiras de Basto, Pedras Salgadas, Vidago, Chaves, Entre-os-Rios e Santarém. É de ressaltar que, destas dezanove localidades, cinco correspondem a estâncias balneares e três a estâncias termiais.

<sup>101</sup> A Linha do Norte, a Linha do Oeste, a Linha do Minho, a Linha do Sul e a Linha do Alentejo.  
<sup>102</sup> As Linhas do Douro, Corgo e Tua, a Linha do Vouga, as Linhas da Beira Alta e da Beira Baixa e a Linha do Leste, para além da Linha do Algarve que serve os três itinerários.

<sup>103</sup> Ver *Figura 2 - Terras de Turismo (Diário do Governo, 1918)* em FERREIRA, Carlos Cardoso, SIMÕES, José Manuel, op. cit., p. 80.

<sup>104</sup> Para além destas três localidades, nos “Lugares” indicavam-se “*Alcobaça, Batalha, Braga (Bom Jesus do Monte), Bussaco, Cintra, Coimbra, Evora, Leiria, Mafra, Manteigas (Serra da Estrela), Monte Estoril (Cascaes), Penacova (Coimbra), Porto, Queluz (Lisboa), Santarem e Thomar*”; nas

Página seguinte:  
*Estâncias/Comissões de*  
*Iniciativa, 1921-1923*  
(imagem realizada pela autora  
a partir da Portaria N.º 2:867,  
*Diário do Governo*, I Série, N.º 165,  
16 Agosto 1921, e do Decreto  
N.º 8:713, *Diário do Governo*,  
I Série, N.º 53, 14 Março 1923)



Excursão de um mês

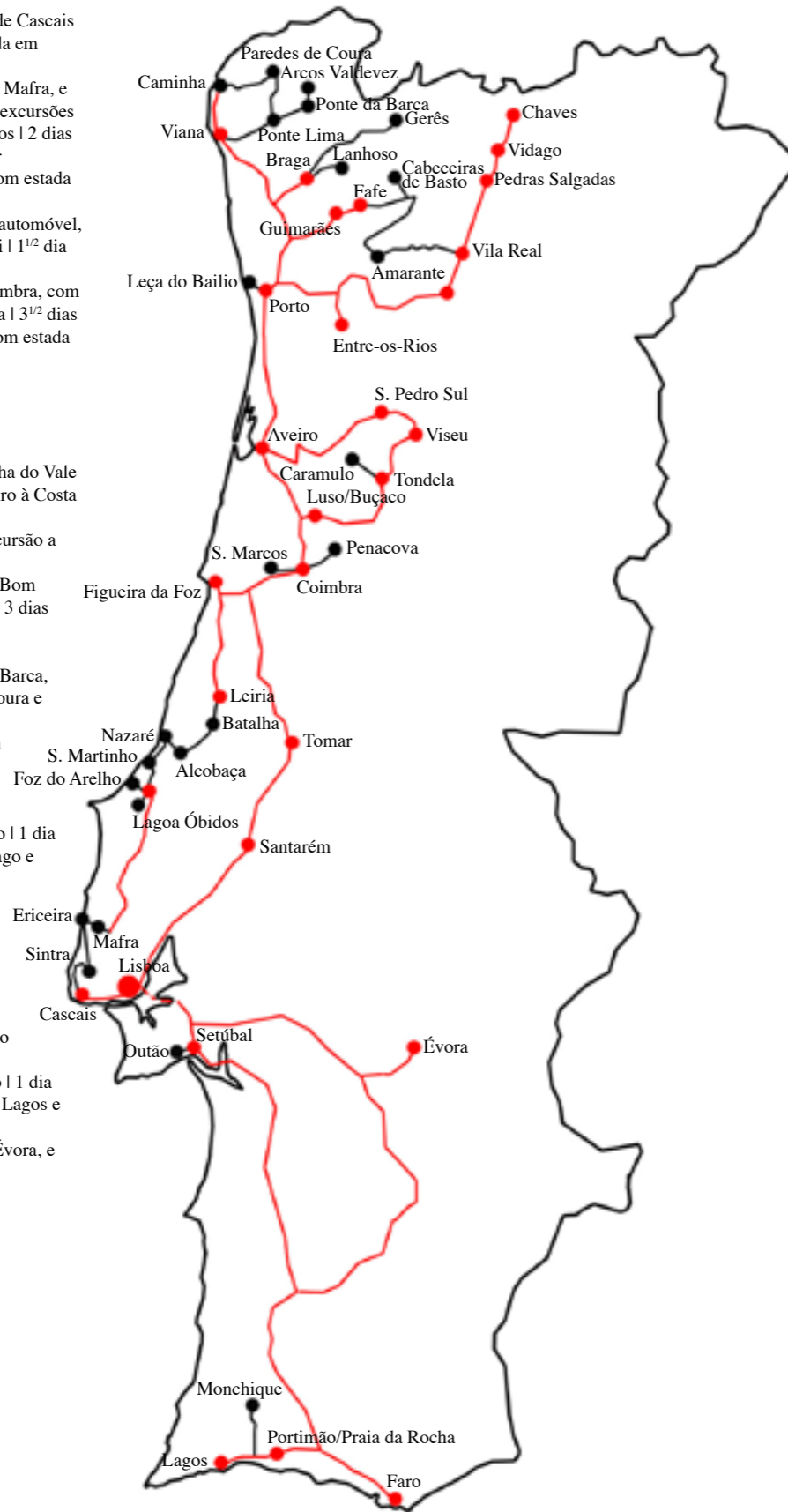
Lisboa a Sintra, e Sintra | 1 dia  
 Sintra, em carro ou automóvel, a Ericeira e Mafra, e depois Alcobaça, pelo Valado | 1 dia  
 Alcobaça à Batalha, em carro ou automóvel, e depois a Leiria, com estada aqui | 1 1/2 dia  
 Leiria a Coimbra, e Coimbra, com excursão a Penacova | 2 1/2 dias  
 Coimbra ao Buçaco, pelo Luso | 1 dia  
 Luso a Tondela, com excursão ao Caramulo | 1 dia  
 Tondela a Viseu, e Viseu | 1 dia  
 Viseu a Aveiro, pela linha do Vale do Vouga, com excursão de Aveiro à Costa Nova e à Ponte da Rata | 2 1/2 dias  
 Aveiro ao Porto, e Porto | 3 dias  
 Porto a Braga, com excursão ao Bom Jesus, Sameiro e Lanhoso | 2 dias  
 Braga a Viana, com excursão a Santa Luzia e Ponte do Lima | 1 1/2 dia  
 Ponte do Lima a Caminha, por Paredes de Coura | 1 dia  
 Caminha a Guimarães, pela Trofa e de aí a Fafe | 1 1/2 dia  
 Fafe a Amarante e de aí a Vila Real pelo Marão, em automóvel | 1 1/2 dia  
 Vila Real ao Porto, pela linha férrea | 1 dia  
 Porto a Tomar e depois a Lisboa | 1 1/2 dia  
 Lisboa a Évora, e Évora | 1 1/2 dia  
 Évora a Faro, e Faro | 1 1/2 dia  
 Faro a Portimão, Praia da Rocha, Lagos e Monchique | 2 dias  
 Monchique a Portimão, Tunes, Vale do Sado e Lisboa | 1 dia





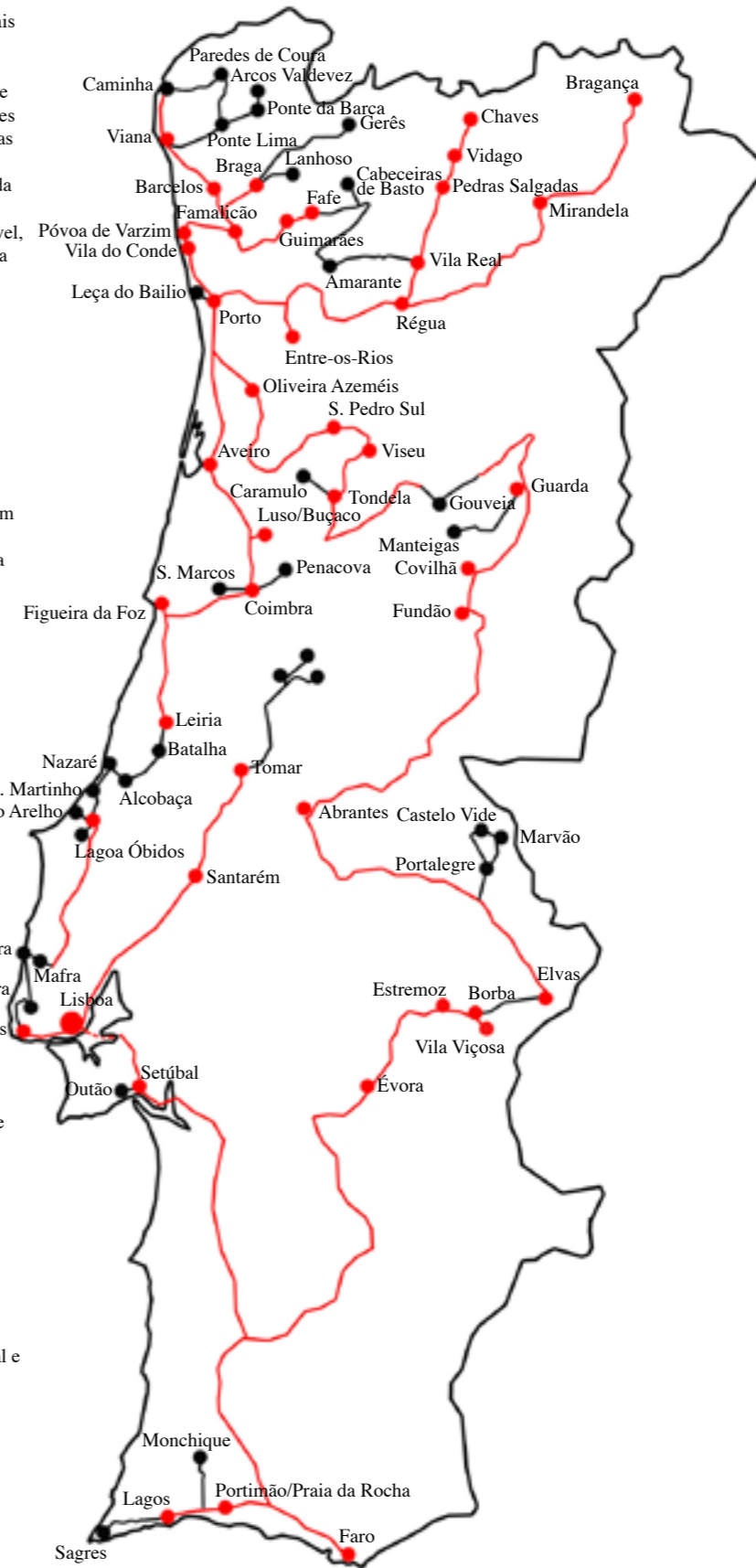
Excursão de um mês e meio

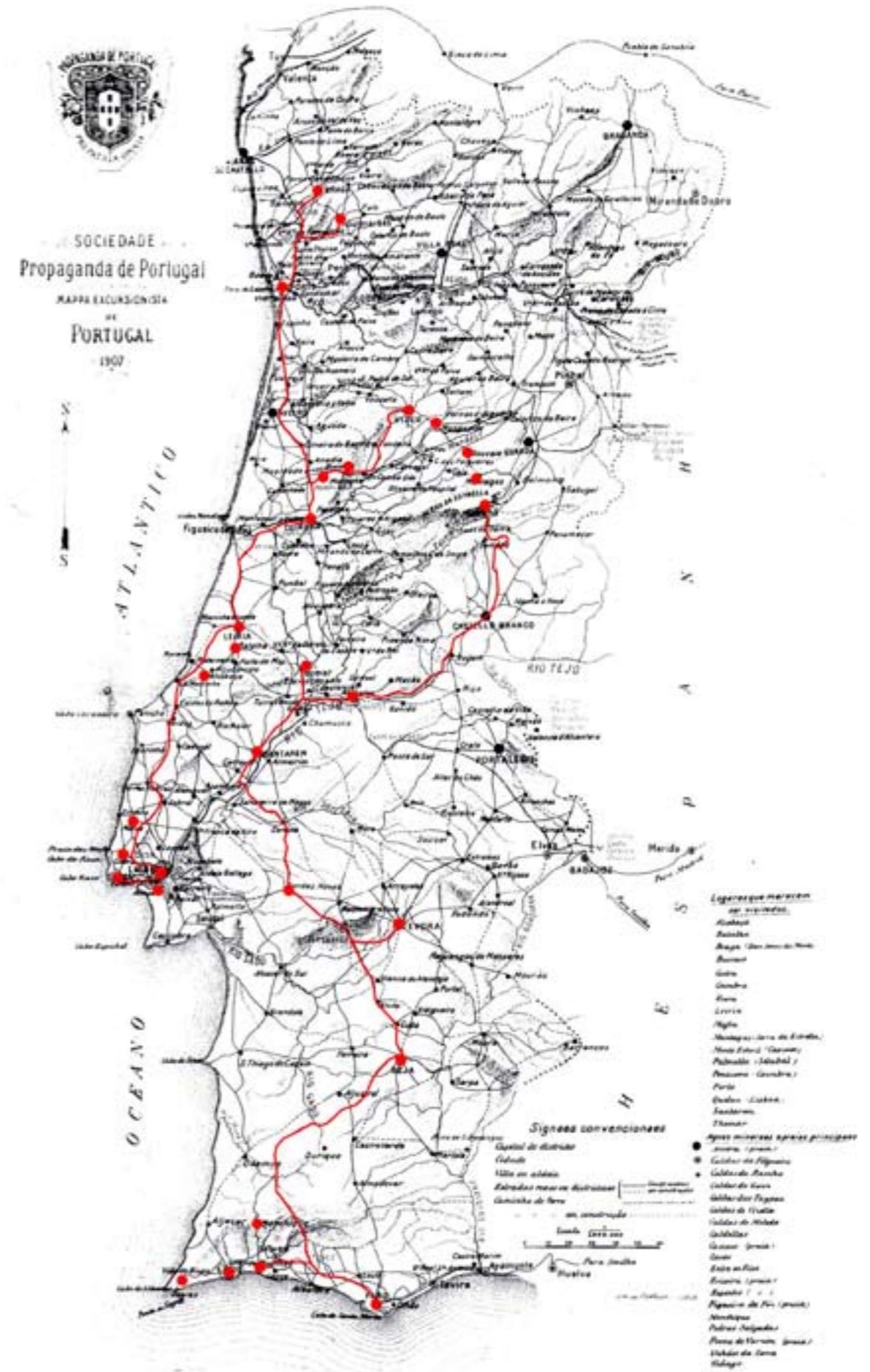
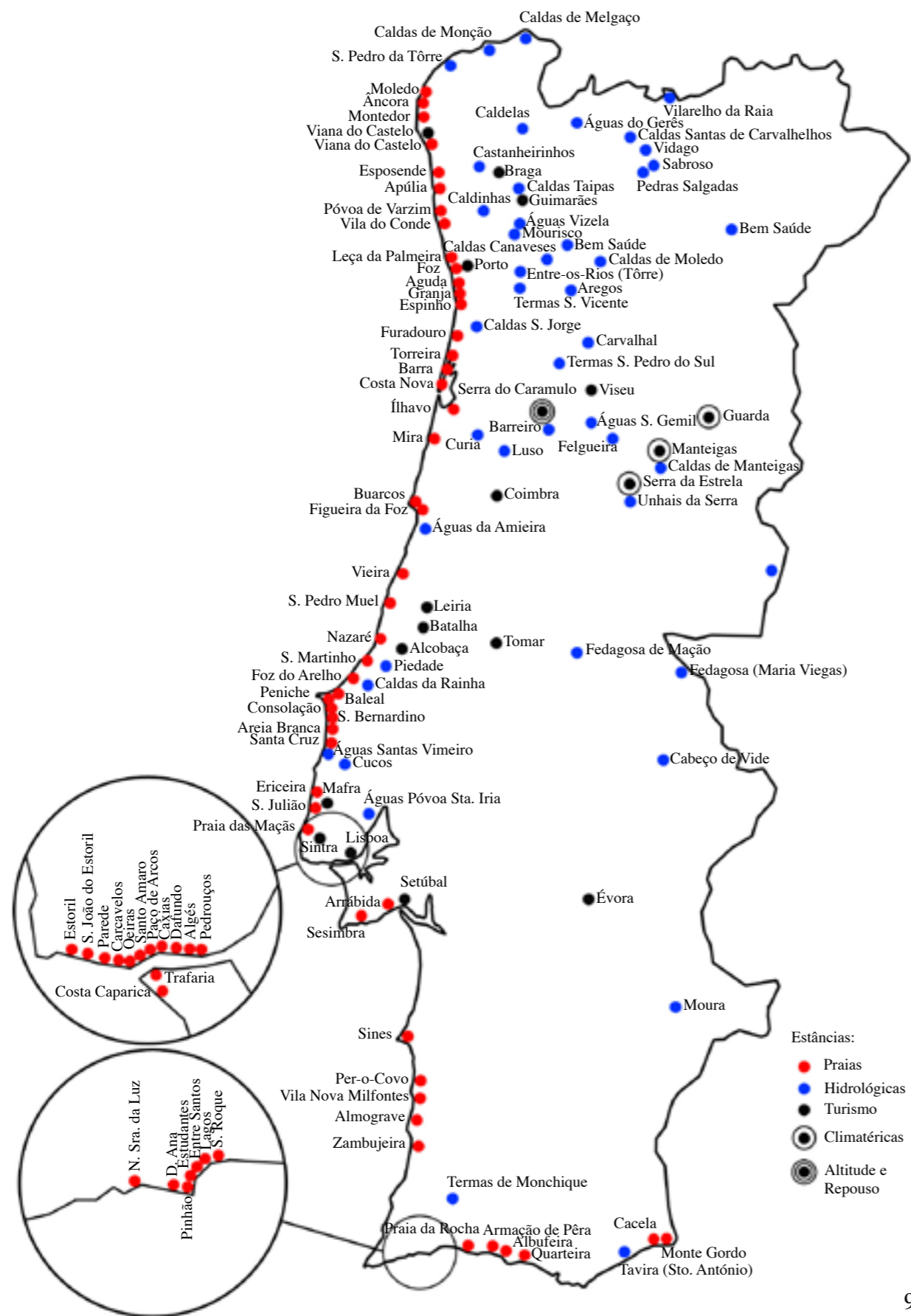
Lisboa a Cascais, de comboio, e de Cascais a Sintra, de automóvel, com estada em Sintra | 1<sup>1/2</sup> dia  
 Sintra, de automóvel, à Ericeira e Mafra, e depois às Caldas da Rainha, com excursões à Foz do Arelho e Lagoa de Óbidos | 2 dias  
 Caldas da Rainha a Alcobaça, por S. Martinho do Porto e Nazaré, com estada em Alcobaça | 1<sup>1/2</sup> dia  
 Alcobaça à Batalha, em carro ou automóvel, e depois a Leiria, com estada aqui | 1<sup>1/2</sup> dia  
 Leiria à Figueira da Foz | 1 dia  
 Figueira da Foz a Coimbra, e Coimbra, com excursões a S. Marcos e Penacova | 3<sup>1/2</sup> dias  
 Coimbra ao Buçaco, pelo Luso com estada no Buçaco | 1<sup>1/2</sup> dia  
 Luso a Tondela, com excursão ao Caramulo | 1 dia  
 Tondela a Viseu, e Viseu | 1 dia  
 Viseu a S. Pedro do Sul | 1 dia  
 S. Pedro do Sul a Aveiro, pela linha do Vale do Vouga, com excursões de Aveiro à Costa Nova e à Ponte da Rata | 2 dias  
 Aveiro ao Porto, e Porto, com excursão a Leça do Bailio | 4 dias  
 Porto a Braga, com excursões ao Bom Jesus, Sameiro, Ruivães e Gerês | 3 dias  
 Braga a Viana, com excursão a Santa Luzia | 1<sup>1/2</sup> dia  
 Viana a Ponte do Lima, Ponte da Barca, Arcos de Valdevez, Paredes de Coura e Caminha, em automóvel | 1<sup>1/2</sup> dia  
 Caminha a Guimarães, pela Trofa e de aí a Fafe | 1<sup>1/2</sup> dia  
 Fafe a Cabeceiras de Basto e Amarante | 1 dia  
 Amarante a Vila Real, pelo Marão | 1 dia  
 Vila Real a Pedras Salgadas, Vidago e Chaves | 1<sup>1/2</sup> dia  
 Chaves a Mirandela e Bragança | 2 dias  
 Bragança à Régua | 1 dia  
 Régua a Entre-os-Rios e Porto | 1<sup>1/2</sup> dia  
 Porto a Oliveira de Azeméis | 1 dia  
 Oliveira de Azeméis a S. Pedro do Sul | 1 dia  
 S. Pedro do Sul a Viseu | 1 dia  
 Viseu a Tondela, com excursão ao Caramulo | 1 dia  
 Tondela a Gouveia, Guarda, Manteigas, Covilhã e Serra da Estrela | 5 dias  
 Covilhã ao Fundão | 1 dia  
 Fundão a Abrantes, Portalegre, Castelo de Vide e Marvão | 2 dias  
 Portalegre a Elvas | 1 dia  
 Elvas a Borba, Vila Viçosa e Estremoz | 1 dia  
 Estremoz a Évora, e Évora | 2 dias  
 Évora a Faro, e Faro | 1<sup>1/2</sup> dia  
 Faro a Portimão, Praia da Rocha, Lagos, Sagres e Monchique | 2<sup>1/2</sup> dias  
 Monchique a Portimão, Tunes e Setúbal, pelo Vale do Sado, com estada em Setúbal e passeio a Outão | 1<sup>1/2</sup> dia  
 Setúbal a Lisboa | 1 dia  
 Lisboa a Santarém, e de aqui a Tomar | 1<sup>1/2</sup> dia  
 Tomar a Figueiró dos Vinhos, Pedrogão Grande e Castanheira de Pera | 1<sup>1/2</sup> dia  
 Tomar a Lisboa | 1 dia



Excursão de dois meses

Lisboa a Cascais, de comboio, e de Cascais a Sintra, de automóvel, com estada em Sintra | 1<sup>1/2</sup> dia  
 Sintra, de automóvel, à Ericeira e Mafra, e depois às Caldas da Rainha, com excursões à Foz do Arelho e Lagoa de Óbidos | 2 dias  
 Caldas da Rainha a Alcobaça, por S. Martinho do Porto e Nazaré, com estada em Alcobaça | 2 dias  
 Alcobaça à Batalha, em carro ou automóvel, e depois a Leiria, com estada aqui | 1<sup>1/2</sup> dia  
 Leiria à Figueira da Foz | 1 dia  
 Figueira da Foz a Coimbra, e Coimbra, com excursões a S. Marcos, Penacova e Buçaco | 4 dias  
 Coimbra a Aveiro, com excursões à Costa Nova e à Ponte da Rata | 1<sup>1/2</sup> dia  
 Aveiro ao Porto, e Porto, com excursão a Leça do Bailio | 4 dias  
 Porto a Vila do Conde, Póvoa e Famalicão | 1 dia  
 Famalicão a Braga, com excursões ao Bom Jesus, Sameiro, Ruivães e Gerês | 3 dias  
 Braga a Barcelos e Viana, com excursão a Santa Luzia | 2 dias  
 Viana a Ponte do Lima, Ponte da Barca, Arcos de Valdevez, Paredes de Coura e Caminha, em automóvel | 1<sup>1/2</sup> dia  
 Caminha a Guimarães, pela Trofa e de aí a Fafe | 1<sup>1/2</sup> dia  
 Fafe a Cabeceiras de Basto e Amarante | 1 dia  
 Amarante a Vila Real, pelo Marão | 1 dia  
 Vila Real a Pedras Salgadas, Vidago e Chaves | 1<sup>1/2</sup> dia  
 Chaves a Mirandela e Bragança | 2 dias  
 Bragança à Régua | 1 dia  
 Régua a Entre-os-Rios e Porto | 1<sup>1/2</sup> dia  
 Porto a Oliveira de Azeméis | 1 dia  
 Oliveira de Azeméis a S. Pedro do Sul | 1 dia  
 S. Pedro do Sul a Viseu | 1 dia  
 Viseu a Tondela, com excursão ao Caramulo | 1 dia  
 Tondela a Gouveia, Guarda, Manteigas, Covilhã e Serra da Estrela | 5 dias  
 Covilhã ao Fundão | 1 dia  
 Fundão a Abrantes, Portalegre, Castelo de Vide e Marvão | 2 dias  
 Portalegre a Elvas | 1 dia  
 Elvas a Borba, Vila Viçosa e Estremoz | 1 dia  
 Estremoz a Évora, e Évora | 2 dias  
 Évora a Faro, e Faro | 1<sup>1/2</sup> dia  
 Faro a Portimão, Praia da Rocha, Lagos, Sagres e Monchique | 2<sup>1/2</sup> dias  
 Monchique a Portimão, Tunes e Setúbal, pelo Vale do Sado, com estada em Setúbal e passeio a Outão | 1<sup>1/2</sup> dia  
 Setúbal a Lisboa | 1 dia  
 Lisboa a Santarém, e de aqui a Tomar | 1<sup>1/2</sup> dia  
 Tomar a Figueiró dos Vinhos, Pedrogão Grande e Castanheira de Pera | 1<sup>1/2</sup> dia  
 Tomar a Lisboa | 1 dia





Também o *Manual* propunha três planos de viagem organizados de acordo com a disponibilidade do excursionista: oito, quinze e trinta dias. Só este último contemplava a visita ao sul, incluindo Beja (localidade ignorada em todos os outros itinerários), mas sempre partindo de Lisboa em direcção ao norte, para acabar no Algarve. Importante é notar que já nesta publicação se introduz a classificação, neste caso com uma ou duas estrelas, dos “monumentos, pontos de vista ou outros atractivos dignos de especial visita”<sup>105</sup>. Sistema que, como vimos, vai ser adoptado no *Guia de Portugal*, acrescentando-se-lhe um terceiro nível.

O que é curioso perceber na análise destes dois trabalhos, embora o *Manual do Viajante* esteja organizado num único volume e o *Guia de Portugal* em cinco, é que, se a estrutura do primeiro é coerente com desenvolvimento dos percursos que são sugeridos, isto é, começa por Lisboa e os seus arredores, para avançar até Coimbra e seguir até ao Porto, finalizando com uma série de viagens estudadas com centro naquelas duas principais cidades, no segundo essa leitura é totalmente invertida.

De facto, na sequência do volume inaugural do *Guia de Portugal*, dedicado a *Lisboa e Arredores*, é publicado, em 1927, o volume sobre *Estremadura, Alentejo e Algarve*, para, no terceiro, se “subir” até às Beiras (*Beira Litoral*, no primeiro tomo, e *Beira Litoral, Beira Baixa e Beira Alta*, no segundo, este editado em 1945), continuar viagem até *Entre Douro e Minho*, no quarto volume (*Douro Litoral*, na primeira parte, e *Minho*, na segunda, datada de 1965), e acabar em *Trás-os-Montes e Alto Douro*, no quinto (dividido em *Vila Real, Chaves e Barroso e Lamego, Bragança e Miranda*, tomo final impresso em 1970).<sup>106</sup>

---

“Aguas”, “Caldas de Felgueiras, Caldas da Rainha, Caldas do Gerez, Caldas das Taipas, Caldas de Vizella, Caldas de Moledo, Caldellas, Cucos, Entre os Rios, Pedras Salgadas, Unhaes da Serra e Vidago”; e nas “Praias”, “Ancora, Cascaes, Ericeira, Espinho, Figueira da Foz e Povia de Varzim”. (Cf. COSTA, Leonildo Mendonça e, *Manual do Viajante em Portugal: com itinerarios da viagem em todo o paiz e para Madrid, Paris, Vigo, Sant’Iago, Salamanca, Badajoz e Sevilla, quatro mappas a côres e cinco plantas*, Lisboa, Typographia da “Gazeta dos Caminhos de Ferro”, 1907)

<sup>105</sup> Idem, p. III.

<sup>106</sup> No prefácio do primeiro tomo do quarto volume, referente a *Entre Douro e Minho: Douro Litoral*, Sant’Anna Dionísio indica-nos que o projecto inicial idealizado por Raúl Proença incluía ainda “a descrição dos três arquipélagos portugueses do Atlântico e o inventário dos valores históricos e vitais, telúricos e humanos, do velho Ultramar português”.

Página anterior:

*Sociedade Propaganda de Portugal*

*Mappa Excursionista de Portugal, 1907*

*Excursão de um mês*

(imagem realizada pela autora a partir de FERREIRA, Carlos Cardoso, SIMÕES, José Manuel, “Portugal Turístico ao Tempo da I República: Espaços, lugares e projectos”, in LOUSADA, Maria Alexandre, PIRES, Ana Paula (coordenação científica), *Viajar: Viajantes e Turistas à descoberta de Portugal no tempo da I República*, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações do Centenário da República/Turismo de Portugal, 2010, p. 83)

Apesar do vasto espólio reunido e deixado por Raul Proença, incluindo os seus rascunhos e apontamentos de viagem, a sequência geográfica que nos é proposta resulta, certamente, de razões de ordem prática impostas pelo evoluir do próprio trabalho<sup>107</sup>. E, na verdade, esta abordagem é, hoje, uma questão meramente formal, porque, pela sua organização em volumes, ou tomos, de carácter regional, a qualquer momento podemos seleccionar uma das partes e, a partir daí, organizar a nossa viagem. Nesse sentido, a estrutura da obra vai ao encontro da ideia, como vimos, expressa pelos autores, de que o país devia ser visitado em pequenas etapas, distribuídas pelas diferentes províncias portuguesas. São as “viagens dentro da viagem” que dão sentido ao objecto final. E não podia ser de outra maneira. Andar com os oito tomos do *Guia de Portugal* atrás seria uma tarefa incomportável. Mas esse é um cenário que só se coloca a partir dos anos setenta, porque durante duas décadas o *Guia* só nos acompanha de Lisboa até ao sul. Isto quando, pelos mapas que apresentámos, as principais atracções turísticas e patrimoniais do país se concentravam no centro e no norte.

Interessante é, também, perceber que o terceiro volume do *Guia*, centrado nas Beiras - território intimamente associado à personagem e ao discurso de António Oliveira Salazar - ganha vida fora da esfera centralizadora do SPN, entretanto transformado em SNI (1944), que agora tutelava os assuntos do Turismo.

---

<sup>107</sup> Será com base na recolha realizada por Raúl Proença que, depois da sua morte, Sant' Anna Dionísio vai completar esta obra, inicialmente em resposta ao contrato estabelecido, provavelmente no final da década de 1930, entre aquele autor e o Estado Português para concluir o terceiro volume (volume que seria elaborado, entre 1941 e 1945, ainda na Biblioteca Nacional), e, mais tarde, por solicitação da Fundação Calouste Gulbenkian que, tendo adquirido o espólio de Proença no início dos anos sessenta, assume a responsabilidade de patrocinar a realização deste trabalho até ao fim. Sant' Anna Dionísio dá-nos conta da árdua tarefa que herdou no prefácio do primeiro tomo do terceiro volume: “É bom ver que somente à medida que fomos manuseando a massa de rascunhos, manuscritos e montes de verbetagem, pudemos ir entendendo o que faltava e importava fazer. Antes de mais, tivemos a grande dificuldade de descobrir o delineamento da obra, pois que Raul Proença apenas havia podido deixar-nos em uma carta, escrita em breves traços, pouco antes do fim, os tópicos da composição e coordenação do volume, como ele pensava realizá-lo. Por outro lado, era necessário apreender e aprender a técnica, tanto do fundo como da apresentação típica do livro. Para o termos conseguido, não faremos espírito (que neste lugar seria de muito mau gosto), se dissermos que estudámos os dois volumes já publicados como quem ‘se prepara’ para uma licenciatura em letras sui generis -, em dois sentidos: literário e tipográfico”. Já no prefácio do primeiro tomo do quarto volume o escritor queixa-se da falta de colaboradores: “Na intimidade, todos dizem que este trabalho é valioso e importante - mas, por via de regra, ninguém aceita o apelo para que lhe concedam a sua achega”. No entanto, e para se perceber o alcance da investigação realizada por Raúl Proença, é importante referir que até ao último volume do *Guia de Portugal* o seu nome aparece referenciado na lista dos autores que participaram na concretização da obra.

O *Guia de Portugal* não se reduz, no entanto, ao simples papel de roteiro de viagem. Para além da função, eminentemente, utilitária de conduzir o leitor na “sua” descoberta do país, indicando-lhe o caminho a percorrer, onde ficar hospedado e os lugares mais importantes a visitar, funciona, simultaneamente, como um filtro entre o observador e o que é observado, direccionando o olhar do viajante para o que é digno de nota, classificando-o e descrevendo-o. Nesse processo, constrói uma narrativa visual hierarquizada, uma “*propedêutica do olhar*”<sup>108</sup> que contribui para a “museificação” do país, “*transforma[ndo] a viagem numa experiência semelhante à de visitar um museu*”<sup>109</sup>. E, como em qualquer museu, os objectos “expostos” são acompanhados de uma legenda escrita, que ajuda a decodificar o seu significado, tornando-os acessíveis à compreensão de todos.

O *Guia* assume esse carácter pedagógico:

*“Não poderia [o autor] pensar em fazer do Guia de Portugal um álbum esplendorosamente ilustrado, com sua encadernação magnífica, para ter o fútil destino de ornamentar as estantes e os móveis das saletas, e servir, quando muito, de diversão nos longos serões familiares. Não lhe sorriu nunca este destino de bonzo doméstico. Antes, pelo contrário, quis fazer dele um comentário vivo, um companheiro de viagem, um fácil e constante colaborador, pronto a ser consultado a cada momento, diante de cada trecho de arte ou de paisagem, e a guiar mesmo os portugueses nos seus passeios e peregrinações. Como é evidente que ninguém viaja com uma edição monumental, ele tinha, pois, de ser concebido e realizado como um livro portátil que se pudesse folhear a todo o instante - ante cada pedra, cada escultura, cada quadro, cada panorama, cada aspecto novo de uma estrada.*

*Mas não um comentário morto, um simples roteiro, um inventário inerte e seco, antes um livro que ajudasse a sentir a beleza das paisagens e das obras de arte, a entendê-las, a aprendê-las nas suas mútuas relações e a situá-las nos seus quadros naturais. O meu intento, numa palavra, foi fazer deste Guia a geografia pitoresca de Portugal, para ser lida com os exemplos concretos em frente dos olhos. Assim compreendida a obra, creio que a forma que lhe dei foi, naturalmente, a mais conveniente e adequada.”*<sup>110</sup>

<sup>108</sup> RAUCH, André, “As férias e a natureza revisitada (1830-1939)”, in CORBIN, Alain, *História dos Tempos Livres: o advento do lazer*, Lisboa, Editorial Teorema, 2001, p. 111.

<sup>109</sup> VICENTE, Filipa, op. cit., p. 153.

<sup>110</sup> PROENÇA, Raúl, *Guia de Portugal: Estremadura, Alentejo, Algarve*, Volume II, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1983, p. XL. (Texto integral que reproduz a 1.ª edição publicada

Percebe-se, ainda, neste discurso uma evolução na abordagem ao conceito de viajar, já não entendido apenas na sua vertente educacional, herdada da prática aristocrática do *Grand Tour*, em que a viagem corresponde, acima de tudo, a uma descoberta e a uma construção pessoal, pelo estudo e a observação *in situ* dos grandes testemunhos do passado, ou do futuro se, como no caso de D. Pedro V, o viajante provém da “periferia”, mas, agora, também na sua vertente recreativa ou de lazer, fortemente influenciada pelo olhar romântico do século XIX, sem cair, no entanto, nos extremismos exacerbados da experiência do sublime<sup>111</sup>, para dar lugar à contemplação descomprometida da natureza e da paisagem pelo simples prazer de o fazer. Disso são testemunho os excertos intitulados “O céu” e “A flora”, escritos por Raul Proença, na abertura do primeiro volume do *Guia*.

Assim, mais do que fixar um espaço geográfico específico, com características próprias - o lugar turístico - e associado a uma temporalidade determinada - o tempo de lazer, o *Guia de Portugal* propõe uma forma de ver esse espaço, através dos elementos que o representam e o identificam. Pelo seu carácter de excepção, o património monumental e artístico do país assume uma natural preponderância nessa selecção, ocupando a maior parte do corpo da obra escrita.

Esta é, essencialmente, uma viagem ao passado. Um passado que se sobrepõe ao presente para ser apreendido como a “realidade”, no sentido do que é “autêntico”. Mas, nesta procura de “autenticidade”<sup>112</sup>, por tudo aquilo que é destacado outro tanto

---

pela Biblioteca Nacional de Lisboa em 1927)

<sup>111</sup> Experiência exponenciada pela divulgação de obras como *A philosophical enquiry into the origins of our ideas of the sublime and beautiful*, de Edmund Burke, publicado em 1757, que distingue o conceito de sublime do conceito do belo a partir das suas associações ao infinito, à obscuridade, à solidão e, sobretudo, ao terror; ou *Kritik der Urteilskraft* (Crítica do Julgamento ou Crítica do Juízo), escrito por Immanuel Kant, em 1790, em que essa distinção é utilizada para abordar o problema da representação do “irrepresentável”, do que não tem forma.

<sup>112</sup> Em *The Tourist: A new theory of the leisure class*, com primeira edição de 1976, Dean MacCannell argumenta que esta procura de autenticidade é o principal motor do turismo moderno - “All tourist for MacCannell embody a quest for authenticity, and this quest is a modern version of the universal human concern with the sacred. The tourist is a kind of contemporary pilgrim, seeking authenticity in other ‘times’ and other ‘places’ away from (...) everyday life”. (URRY, John, *The tourist gaze*, 2.<sup>a</sup> edição, London, SAGE Publications, 2002, p. 9) Esta perspectiva altera-se, no entanto, com a evolução das práticas de consumo na sociedade contemporânea, como Erik Cohen sublinha - “in ‘post-tourism’ the quest for authenticity in MacCannell’s sense ceases to be the principal cultural

é omitido e, mesmo, o que aparece referenciado está, pela sua condição de património, ameaçado na sua própria existência. Desta forma, o *Guia* acaba, eventualmente, por funcionar como o que Roland Barthes designa por um “agente de cegueira”:

*“De même que la montuosité est flattée au point d’anéantir les autres sortes d’horizons, de même l’humanité du pays disparaît au profit exclusif de ses monuments. Pour le Guide bleu, les hommes n’existent que comme ‘types’. (...) Pour le reste, ils ne sont qu’introductifs, ils composent un gracieux décor romanesque, destiné à circonvenir l’essentiel du pays: sa collection de monuments. (...)”*

*La sélection des monuments supprime à la fois la réalité de la terre et celle des hommes, elle ne rend compte de rien de présent, c’est-à-dire d’historique, et par là, le monument lui-même devient indéchiffrable, donc stupide. Le spectacle est ainsi sans cesse en voie d’anéantissement, et le Guide devient par une opération commune à toute mystification, le contraire même de son affiche, un instrument d’aveuglement.”<sup>113</sup>*

E, embora no *Guia* se deixe claro que a informação compilada deve “*ser lida com os exemplos concretos em frente dos olhos*”, enquanto instrumento de mediação entre o observador e o que é observado, o leitor pode cair na tentação de o utilizar como “*um substituto para o acto de ver*”, contrariando a “*ideia de viagem como um acto de descoberta pessoal*”<sup>114</sup>. Descoberta que só tem sentido se, no manuseamento dessa informação, houver, à partida, um certo grau de distanciamento e de espírito crítico por parte do utilizador, que o impeça de se sentir assoberbado e, até, coagido pela quantidade e profundidade do conhecimento reunido nos textos apresentados. O *Guia*, na prática, apenas é objectivo se cada um souber cruzar esses elementos e construir a sua própria narrativa, a sua própria viagem.

---

*theme legitimizing one’s engagement in tourism, as it had allegedly been for modern tourists (whatever the extent to which they actually sought to realize it in their travel). The craving for enjoyment and fun, pure and simple, becomes a culturally sufficient justification. Abandoning himself to the enjoyment of surfaces, the post-modern tourist ceases to inquire into the genuineness or authenticity of the objects of his experience. Indeed, if the claim of some post-modernists (e.g. Baudrillard 1988) that the contemporary world is devoid of ‘originals’ were true, the tourist’s quest for ‘objective’ authenticity on his trip would become a pointless and frustrating project.” (COHEN, Erik, *Contemporary Tourism: diversity and change*, Oxford, ELSEVIER, 2004, pp. 4-5)*

<sup>113</sup> BARTHES, Roland, “Le ‘Guide bleu’”, in BARTHES, Roland, *Mythologies*, Paris, Éditions Points, 1970, pp. 133-135. (1.ª publicação: Paris Editions du Seuil, 1957)

<sup>114</sup> VICENTE, Filipa Lowndes, op. cit., p. 157.

Caso contrário, o *Guia de Portugal* limitar-se-ia a ser um veículo de uniformização do “olhar” e esse nunca foi o seu propósito. Ainda que, neste tipo de abordagem, seja sempre perceptível um certo nível de standardização na organização e comunicação dos conteúdos, desde o início os autores estão conscientes da abrangência e do alcance, em termos de público, que um trabalho deste género poderia ter:

*“Como poucas [obras], a sua discreta presença e consulta poderá ser reconfortante para os Portugueses de qualquer idade, condição, raiz, ideologia, cultura, estilo ou nível de viver. É uma obra simples e lhana, desataviada e séria, que fará bem aos novos e aos velhos, aos homens maturados e imaturos, sedentários e erradios, remediados e pobres, isolados ou conviventes, adormecidos na penumbra do seu rincão rústico ou angustiados na lonjura do desterro. Para os próprios analfabetos (se eles puderem ter alguém que lhes faça a caridade de os instruir e levar à velha maneira do velho conversador ateniense, morto pela cicuta) poderá ser, de certeza, uma ocupação para uma ou mais inapreciáveis horas livres.”<sup>115</sup>*

Para isso contribui, também, a heterogeneidade das colaborações presentes: *“regrados professores de geomorfologia, de arqueologia científica, de propedêutica, de fenomenologia artística, de etnografia exacta (...) de mãos dadas com puros amadores da literatura de superfície, paisagistas, estilistas de vocação, diletantes do jornalismo”*.<sup>116</sup>

Este é o principal mérito do trabalho. O facto de ser uma obra colectiva e democrática, aberta à participação de todos e acessível a todos. Reflexo da crescente popularização do próprio acto de viajar e da gradual institucionalização de um “tempo de férias”. Férias que, em Portugal, implicavam passar uns dias de vilegiatura junto ao mar, recriando os hábitos introduzidos, no século XIX, pela aristocracia e imortalizados por escritores e artistas, como Ramalho Ortigão, em *As Praia de Portugal*, de 1876, ou José Malhoa na tela *A Beira-Mar*, de 1918.

---

<sup>115</sup> DIONÍSIO, Sant’Anna, “Duas palavras simples”, in PROENÇA, Raúl, *Guia de Portugal: Lisboa e Arredores*, op. cit., pp. IV-V.

<sup>116</sup> Idem, p. III.



---

***As Praias de Portugal: espaço terapêutico e espaço lúdico***

A “descoberta” da Praia pelas elites europeias dos séculos XVIII e XIX introduz uma nova dinâmica nos mecanismos de diferenciação que caracterizam a sociedade moderna. Ameaçada por uma burguesia urbana em rápida ascensão económica e social, é no contacto com a Natureza que a aristocracia vai estabelecer, agora, as relações de poder necessárias para legitimar a sua superioridade cultural. Relações que, nas praias portuguesas, não passam tanto pela questão da propriedade, uma vez definido o Domínio Público Marítimo por Decreto-Lei de 19 de Janeiro de 1865, mas pela construção de uma gestualidade específica associada àquele território. A prática do banho de mar, alimentada pelo discurso médico da época, integra esses rituais simbólicos de distinção, obedecendo a determinadas formas de estar que se traduzem em técnicas corporais próprias e na utilização de vestuário e de acessórios adequados.

Numa primeira fase de apropriação do espaço litoral os objectivos terapêuticos da estadia à beira-mar são, aparentemente, secundarizados em relação a pretextos mais mundanos. Apesar do principal motivo da deslocação sazonal da corte para junto da costa se alicerçar nos benefícios médicos da interacção física, e emocional, com o meio marítimo, a frequência da Praia é pontual e de curta duração e o contacto com o mar é mediado pela presença do banheiro. É fora do areal que se constrói uma cultura balnear, nas Esplanadas que domesticam o acesso à Praia ou nos salões das Assembleias e dos Casinos que animam a vivência destes lugares.

De resto, a aristocracia mantém, à beira-mar, os hábitos do seu quotidiano urbano. Passeia as *toilettes* pela Esplanada, reúne-se no *club* para falar de negócios e entretém-se nas *soirées* organizadas pela alta sociedade. Mas é a possibilidade de estar sem fazer nada, em lazer ocioso junto ao mar, a marca distintiva do seu estatuto social. Modelo de comportamento posto em causa pelo ideal burguês de civilização e de progresso, em que corpo e mente vêm moldados por valores de Trabalho e de Família. São estes valores que vão caracterizar a adesão burguesa à moda do banho de mar, numa reinterpretação crítica dos gestos e gostos da elite.

É no quadro desta nova ordem de mentalidades que a Praia terapêutica é, verdadeiramente, inventada, condensando na figura feminina - enquanto mulher, esposa e mãe - as virtudes de uma conduta moral exemplar e fisicamente saudável. Perspectiva que vai implicar uma outra abordagem na aproximação à natureza marítima e o redimensionamento do papel da mulher na construção do espaço balnear. No século XIX, a Praia será um dos poucos domínios de convivência exterior ao lar em que a sociabilização no feminino é moralmente aceite, ainda que controlada de perto pelo olhar dos “outros” e minuciosamente regulamentada pela “mão” da medicina.

A difusão da vilegiatura marítima junto das camadas populares, favorecida pela regulamentação, em 1911, do descanso semanal ao domingo e pela vulgarização das excursões de um dia, alimenta a construção de infra-estruturas específicas vocacionadas para receber esta população flutuante. Naturalmente, a convivência física entre diferentes grupos sociais no espaço da Praia obriga à reformulação dos mecanismos de diferenciação estabelecidos.

É só no século XX, com a divulgação de certas práticas desportivas, como a natação, e a valorização dos efeitos do sol na conformação dos corpos e sua apresentação, que a Praia ganha, ela própria, características de espaço público. A “Praia Terapêutica” dá, assim, lugar à “Praia Lúdica”, sinónimo de evasão e de liberdade de movimentos.

## O “banho de mar”

Desde o início do século XIX que há notícia da presença de barcas de banhos no rio Tejo<sup>1</sup>. Construídas à imagem dos *bateaux à bains* franceses, que disponibilizavam à população o serviço de banhos a preços reduzidos<sup>2</sup>, estas estruturas são testemunho de uma nova consciência social sobre a importância da higiene individual enquanto questão de saúde pública. Em Lisboa, é no Cais das Colunas e no Cais do Sodré que se concentram estes estabelecimentos, animando a vida ribeirinha com os seus pregões: “*Quem quer tomar banho? Quem se quer refrescar? Quem vai à Barca?*”<sup>3</sup>. Eram a “Nova Flor de Lisboa”, a “Flor do Tejo”, a “Vinte e Quatro de Julho”, a “Estrela de Alva” ou a “Deusa do Mar”, esta frequentada pela “classe elegante”. A família real dispunha de uma barca própria, à semelhança das suas congéneres europeias, ancorada na Praia da Torre, em Belém.

Também conhecidas como “barcos-piscina”, estas barcas dispunham de um tanque colectivo - o “Banho da Ré” - mais económico, e de cabinas individuais - o “Banho da Proa” - mais reservadas, com fundo gradeado de forma a deixar entrar a água,



<sup>1</sup> No fundo da Biblioteca Nacional de Portugal existem dois documentos dedicados ao assunto - *A Barca dos Banhos: Primeira carta de prevenção e notícia a hum amigo* e - *A Barca de Banhos: Segunda carta sobre a palestra que vai por causa da mesma Barca*, ambos escritos por “Hum Mézinheiro” e publicados, por Imprensa Régia, em 1811.

<sup>2</sup> Encontramos referência à existência, já em 1761, de uma destas barcas ancorada no rio Sena, junto à *Pont-Royal*, em Paris, explorada pelo senhor Poitevin. Para além dos *Bateaux à Bains*, com a modalidade do banho quente e frio, são também conhecidos os *Bateaux-Lavoirs*, lavadouros flutuantes compostos, por regra, de um espaço para a lavagem da roupa, ao nível da água, e de outro para secagem, num segundo piso.

<sup>3</sup> PAIS, José Machado, “A imagem da mulher e os rituais de galantaria nos meios burgueses do século XIX em Portugal”, *Análise Social: Revista do Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa*, Lisboa, Vol. XXII, N.º 92-93, 1986, p. 759. (disponível em [www.analisesocial.ics.ul.pt](http://www.analisesocial.ics.ul.pt))



JOIGNY - *Le Quai de Paris et la côte de Saint-Jacques*

e

ÉPERNAY - *Vue sur la Marne, Le Lavoir Parisien*

Bilhetes Postais, c. 1900  
(imagens [www.jph-lamotte.fr](http://www.jph-lamotte.fr))

*Praça do Comércio e as Barcas dos Banhos*

Gravura

José Artur Leitão Bárcia, 1848  
(imagem  
[www.arquivomunicipal.cm-lisboa.pt](http://www.arquivomunicipal.cm-lisboa.pt))



onde os banhistas mergulhavam. Para as senhoras este ritual implicava “*passa[r] o resto do dia ocupadas em enxugar as pesadas cabeleiras enxarcadas na água do rio, conservando-as estendidas pelas costas, sobre toalhas, fazendo luxo e vaidade da longura e abundância dos [seus] cabelos*”<sup>4</sup>.

Mas é a presença prestigiante da Barca Real em Belém que atrai as atenções, transformando esta praia na mais concorrida pelos lisboetas. Anos depois, é ainda esta ideia que Ramalho Ortigão nos transmite no seu périplo pel’ *As Praias de Portugal*:

*“Passamos em frente da praia da Torre. É animadíssimo o seu aspecto. As barracas dos banhistas, brancas, pontiagudas, dão-lhe o ar de um acampamento de ópera cómica.*

*Junto da água, barracões de madeira, embandeirados, ostentam as suas varandas cobertas com toldos recortados, debaixo dos quais ondeiam os véus e se agitam os leques das senhoras.*

*Dos barracões saem para o mar pranchas, em que uns esperam, pitorescamente drappés nos seus lençóis turcos, e de que outros se precipitam de mergulho na vaga.*

*Alguns pequenos botes, com espectadores, bordejam na água.*

*As cores dos vestidos de verão, dos chapéus de sol abertos, das bandeiras desfraldadas, produzem sob o sol uma grande mancha alegre, ridente, cheia de luz, no meio da areia fulva.”*<sup>5</sup>

<sup>4</sup> COLAÇO, Branca de Gonta, ARCHER, Maria, *Memórias da Linha de Cascais*, 1.ª edição, Lisboa, Parceria A. M. Pereira, 1943, pp.19-20.

<sup>5</sup> ORTIGÃO, Ramalho, *As Praias de Portugal: Guia do Banhista e do Viajante*, Lisboa, Frenesi, 2002, pp. 96-97.

A partir do momento em que o espectáculo do banho passa a ter lugar na Praia, ao ar livre e sob o olhar de todos, o respeito pela privacidade e pela ordem social estabelecida torna necessária uma codificação rigorosa dos rituais de interacção com o meio litoral. Em Portugal, por definição do Domínio Público Marítimo, a Praia é um espaço democrático, ao alcance de todos, permitindo a convivência de classes e de géneros. Proximidade que vai ser desconstruída através de um desfasamento temporal e espacial da frequência da Praia. Assim, o horário do banho, o período do ano e o local escolhidos para realizar a vilegiatura balnear vão funcionar como marcas de distinção social. A própria duração do retiro à beira-mar é determinante para essa classificação.

*“É certo que cada um se trata segundo os seus meios, e não segundo os seus males.*

*À jovem tísica, filha do abastado capitalista que habita um palácio, o médico aconselha a Madeira, o Cairo, o vale de Lima no Peru, a dieta de galinholas e de vinho velho da Borgonha, os passeios sem fadiga, no agasalho das peles de marta ou de raposa azul, no fundo de um coupé de Binder, suavemente balançando em flecha e oito molas.*

*Aqui assim à vizinha do meu terceiro andar, filha de um empregado com oitocentos mil réis de ordenado, o mesmo médico prescreve unicamente um pouco de óleo de fígados de bacalhau, o bife na grelha, o vinho de Colares, a mudança de ares para Benfica e um ou outro passeio ao sol com um xaile nos joelhos em cima de um jumento manso.*

*Subindo mais alguns degraus, chamado para ver a engomadeira de camisas ou a brochadora de livros que habita nos sótãos, sempre o mesmo médico aconselha simplesmente uma camisola de flanela, um copo de leite e mais duas horas de descanso por dia.*

*O resultado de todas estas diferenças na cura é que todas as três doentes, a do primeiro andar, a do terceiro, a do sótão, morrem aproximadamente no mesmo prazo de tempo.*

*Assim nos banhos de mar, enquanto as pessoas ricas planizam uma temporada de três meses, tu, se habitas o campo, chegas à Foz ou à Póvoa de Varzim na véspera de São Bartolomeu, e tomas os teus trinta banhos em três dias.”<sup>6</sup>*

Para além de razões de ordem cultural e económica, a hierarquização das praias portuguesas é legitimada pelo discurso médico sobre as qualidades terapêuticas do tratamento marítimo,

---

<sup>6</sup> ORTIGÃO, Ramalho, op. cit., pp. 163-164.

definido em função de três factores fundamentais: a atmosfera, a água e o banho. Critérios onde entram em consideração variáveis como “a localização geográfica da praia, a natureza e morfologia do solo, a força e dimensão das ondas, a direcção e constância dos ventos, a temperatura das águas e a proximidade de rios e matas”<sup>7</sup>. Da conjugação destes vários elementos resulta a aptidão de diferentes trechos da costa portuguesa para a cura de enfermidades distintas, condicionando, à partida, a eficácia da prescrição médica.

Em relação ao banho de mar, propriamente dito, são aconselhadas certas precauções higiénicas a ter antes, durante e depois do momento de imersão, que variam consoante a constituição física, o sexo e a idade do banhista, assim como o “fim fisiológico ou terapêutico que se deseja conseguir”.<sup>8</sup>

*“Se o banhista é robusto e procura apenas no banho a tonificação da água fria e a espécie de massagem produzida pelo embate da vaga, a sua hora mais oportuna é de manhã. Para as pessoas débeis que procuram no banho os efeitos da composição química da água salgada sobre os tecidos, a hora mais conveniente é das duas horas às cinco da tarde, quando por efeito do calor a temperatura do mar sobe cinco ou seis graus.*

*O uso geralmente seguido de ir directamente da cama para o mar, esperando na praia que o corpo arrefeça, é essencialmente anti-higiénico.*

(...)

*Um certo exercício moderado, um pequeno passeio a pé, ao sol, é muito útil. O que mais convém evitar não é o contacto da água com o corpo quente, é o contacto do ar. As constipações contraem-se na barraca de despir, ou à beira da água ao esperar.*

(...)

*É importante que o banhista, ao chegar à barraca, se dispa com a máxima rapidez, enfie um calção de malha de lã, se envolva numa capa ou num plaid e corra imediatamente para a água, desembuçando-se no momento da imersão.*

*As senhoras devem usar a touca de gutta-percha para não molharem o cabelo, e quando não tenham a touca não lhes convém mergulhar a cabeça. Basta-lhes refrescar repetidamente a fronte e o alto do crânio, com a mão molhada durante o tempo que estiverem na água. (...)*

<sup>7</sup> FREITAS, Joana Gaspar de, “O litoral português, percepções e transformações na época contemporânea: de espaço natural a território humanizado”, *Revista de Gestão Costeira Integrada*, Lisboa, Volume 7, N.º 2, 2007, p. 110. (Disponível em [www.aprh.pt](http://www.aprh.pt))

<sup>8</sup> ORTIGÃO, Ramalho, op. cit., p. 165.

No banho a imersão deve ser súbita e não entrando na água progressivamente, o que faz refluir o sangue das extremidades inferiores para o peito e para a cabeça.

É prejudicialíssima durante o banho a imobilidade do corpo. Todos os membros devem estar em movimento durante a imersão. A natação é neste caso um exercício da maior vantagem. (...)

Depois do banho deve ser o corpo rapidamente friccionado com um lençol áspero até dar à pele uma cor rosada.

Comer imediatamente depois do banho, no período da reacção, é inconveniente. O mais salutar depois do banho é um exercício moderado, um passeio a pé, de meia hora, na praia, debaixo de um chapéu de sol, com o cabelo solto como usam as senhoras nas praias da Alemanha.”<sup>9</sup>

As senhoras são, de resto, a par das crianças, um dos alvos preferenciais desta nova terapêutica, sendo o banho de mar de grande utilidade para os usos da *toilette* feminina e para o combate, pela higiene e pela disciplina, de diversos estados patológicos associados à civilização moderna. Nesse sentido, o programa doméstico da vida à beira-mar constitui um importante complemento da hidroterapia. A dieta alimentar, o exercício e a regularidade dos hábitos são factores determinantes para a cura, mas também a ocupação das “longas horas de ócio” com actividades úteis e moralizadoras, como a leitura, o desenho ou a aguarela, a escrita e a educação dos filhos.

Citando estudos de Michelet e de Fleury, é ainda através da figura feminina que Ramalho Ortigão faz uma crítica ao estilo de vida mundano da alta sociedade, condenando a existência antimedical das famílias ricas que, por irem “*completas e reunidas, marido, mulher, filhos, criados*”<sup>10</sup>, mantêm na Praia os vícios e comportamentos da vida de cidade, marcada por sentimentos de “*frivolidade, vulgaridade [e] fingida alegria*”. “*Reflecta nisto, minha senhora. Seja corajosa e prudente. É numa solidão séria, na pequena vida inocente com o seu filho, vida infantil, se assim for preciso, mas pura, nobre e poética, (...) que se dará a renovação que deseja*”.

---

<sup>9</sup> Idem, pp. 165-168.

<sup>10</sup> Idem, p. 160.

Às mães dedica o último capítulo de *As Praias de Portugal*, uma “página útil” da sua viagem pelo litoral português com conselhos sobre a questão da higiene particular e a importância do banho frio, de mar e de água doce, depois, em casa, para a reconstituição dos temperamentos e o robustecimento do carácter na infância.

O homem, esse, tem o seu trabalho e poucos são os que “*estão livres todo o verão. O marido poderá quando muito ir reunir-se com sua mulher durante um mês ou dois, em Agosto, em Setembro*”<sup>11</sup>. Sem ocupação, o indivíduo perde a posse de si mesmo, perde o seu centro moral, e deixa-se invadir pelo “*cansaço, o aborrecimento, o spleen*”<sup>12</sup>, estados de alma próprios de quem vive dos rendimentos, de quem não tem horários, de quem deambula, no espaço e no tempo, sem destino definido. O aristocrata, o *dandy*, o *flanêur*. Contra-modelos comportamentais do ideal burguês de excelência, em que a saúde física do corpo assume especial relevância na “*rentabilização da acção*”, no “*comedimento da aparência*”<sup>13</sup>, e, consequentemente, no equilíbrio espiritual de cada um, segundo o paradigma clássico de *mens sana in corpore sano*.

Esta abordagem estritamente terapêutica ao banho de mar corresponde, no entanto, já a um segundo momento do processo de apropriação social da Praia<sup>14</sup>. Introduzida pela aristocracia, a vilegiatura marítima é inicialmente uma prática essencialmente vocacionada para o prazer. O banho é apenas uma pequena parte, ainda que significativa, da preenchida agenda de actividades que pontuam a permanência à beira-mar. Um ritual obrigatório, cumprido escrupulosamente, todos os dias à mesma hora.

“*Desgraçados de nós se na praia, na pequena casa isolada e tranquila, frente a frente com o austero oceano, não compreendemos de um modo novo, por algum tempo ao menos, o dever, a felicidade, a família, a responsabilidade dos nossos actos, o nosso grave destino de criaturas humanas! Desgraçados, se à beira-mar, onde vamos reconstituir tanto o organismo como o sistema moral, nós prolongamos os hábitos frívolos da vida sem rumo, de ostentação, de leviandade e desordem, que passamos num inverno patusco, oco e desprezível, sem a moralização do trabalho, de que depende a posse e a consideração de nós mesmos, o nosso contentamento íntimo, a forte e fecunda alegria moral, a saúde no corpo e a fortaleza na alma, os dois fenómenos correlativos e solidários no equilíbrio da vida!*”

ORTIGÃO, Ramalho, *As Praias de Portugal: Guia do Banhista e do Viajante*, Lisboa, Frenesi, 2002, p. 162.

<sup>11</sup> Idem, p. 159.

<sup>12</sup> Idem, p. 162.

<sup>13</sup> MACHADO, Helena Cristina Ferreira, *A Construção Social da Praia*, Guimarães, Ideal, 1996, p. 81.

<sup>14</sup> Contrariando a divisão proposta por Rob Shields, em *Places on the Margin: Alternative Geographies of Modernity*, que organiza em apenas dois períodos cronológicos a apropriação do espaço litoral - “*de 1800 até à década de 1840, formou-se a praia terapêutica, frequentada por receita médica [e] de 1850 até aos anos vinte [do século XX], a praia vocacionada para o prazer*”, Helena Machado estrutura “a construção social da Praia” em três fases distintas, mas não necessariamente lineares: “*Começou por ser a aristocracia a inaugurar essa prática social [do banho de mar] como prática social de distinção. Num segundo momento, a burguesia cooptou essa prática, transformou-a para satisfazer os seus próprios interesses, deu-lhe continuidade, assegurando a possibilidade da difusão desta prática junto dos estratos inferiores da hierarquia social, permitindo a definição da última etapa: em meados do século XX nasce o consumo de massas*”. (Idem, p. 64 e p. 60)



A revista *Occidente* dá-nos uma ideia da difusão desta nova prática social no meio português na sua “Chronica Occidental” de 5 de Setembro de 1896, dedicada à vida “Nas Praias”:

*“Setembro. Mez de ferias.*

*Ferias nos collegios. Ferias nos tribunaes.*

(...)

*Caem nas repartições verdadeiros chuveiros de partes-de-doente. Quem, pertencente ás raças degeneradas d’este fim de seculo, não soffre d’um bocadinho de esgotamento nervoso, ou d’uma ligeirissima affecção pulmonar, ou d’um bocadinho de neurasthenia, ou de arthritismo, ou de insomnias, ou de palpitações, ou d’uma sogra de quem se quer livrar pelo menos durante mez e meio? Para tudo isso são excellentes os banhos de mar, os passeios pelos pinhaes respirando o ar puro. Abrem o apetite; come-se como leões, dorme-se como bemaventurados. Parte de doente e toca a gosar da saude, que esta vida são dois dias.*

(...)

*É por onde agora se encontra alguma alegria, é por essas terras de banhos, desde a mais humilde, um pontosinho pequenino no mappa á borda d’um riacho sem nome, até ás mais elegantes, de que falam provincianas nas suas villas semsaboronas como de regiões maravilhosas de contos de fadas. Cascaes, Figueira, Espinho, Granja, Foz, Mattosinhos, Ancora.*

(...)

*Lindas manhãs luminosas, como essas lindas raparigas hão de mais tarde sonhar saudosamente comvosco! Vêde-as na praia, que animação! Não as cançou o baile d’esta noite.*

*Vibra o ar com as notas alegres dos risos, vibra a luz a refranger-se nos tons claros dos vestidos, nos tules dos chapéos, nas faces setinosas ligeiramente cobreadas pelo sol e pelo ar do mar.*

*O sol vai subindo, vai aquecendo a areia. Procura-se as sombras das barracas, as dos barcos virados na praia, como grandes peixes mortos de ventres para o ar. E ali se continuam as conversações da noite, as tias falando de rijo, ellas baixinho, quantas vezes só com os olhos, outras nem isso, cada uma com o seu coração.*

(...)

*Pelas tardes, em longos passeios, vão os bandos por ali fora, uns fieis ao mar, seguem junto ás ondas, fugindo d’alguma mais audaz que, quando a maré enche, corre altiva sobre as irmãs; outros preferem os pinhaes onde vão caminho aos torcicollos, subindo pela montanha.*

(...)

*Á noite, reuniões no club. Os papás jogam, as mamãs conversam, as filhas dançam e namoram.*

(...)

*Cae a paz sobre as ruas. É noite. Silencio. Ouve-se apenas um murmurio de beijos”<sup>15</sup>*



*Nas Praias*  
(imagem *Occidente*: Revista Illustrada de Portugal e do Extranjero, Lisboa, 19.º Anno, XIX Volume, N.º 637, 5 Setembro 1896)

<sup>15</sup> CAMARA, João da, “Chronica Occidental”, *Occidente: Revista Illustrada de Portugal e do Extranjero*, Lisboa, 19.º Anno, XIX Volume, N.º 637, 5 Setembro 1896, p. 194.

São estas outras práticas de sociabilização que realmente preenchem e animam o dia-a-dia na Praia. As regatas de vela apreciadas da Esplanada, as partidas de *lawn-tennis* e de *croquet* realizadas no *club*, as corridas de cavalos que enchem o Hipódromo, os passeios de burro até às praias vizinhas, as *garden parties* e o chá das cinco oferecidos pelas senhoras da sociedade nos seus *chalets*, as *soirées* organizadas nas Assembleias para o entretenimento das famílias, as idas ao Teatro, o espectáculo das touradas, as fortunas ganhas e perdidas no pano verde do Casino. Pequenos prazeres mundanos que vão também tentar a burguesia, desviando-a dos seus princípios moralizadores<sup>16</sup>. A “vida na Praia” constrói-se, assim, “fora da Praia” e, para isso, será necessário criar as infraestruturas adequadas para a receber.



*Fitando o Mar Largo*

Pintura

Alfredo Keil, s.d.  
(imagem

[www.cascais-raa.blogspot.com](http://www.cascais-raa.blogspot.com))

Definindo a fronteira entre Civilização e Natureza, as Marginais oceânicas testemunham, na sua origem, uma nova relação do homem com o ambiente marítimo: temido, durante séculos, como domínio do caos e do desconhecido, sob o olhar romântico do século XIX o mar passa a ser valorizado como expressão do sublime e cenário de evasão. Esta nova relação seria reforçada com a comprovação médica das qualidades terapêuticas do “banho de mar” e com o desenvolvimento científico dos estudos oceanográficos, área em que Portugal é um dos países precursores, devendo-se à acção directa de El-Rei D. Carlos a realização das primeiras campanhas de prospecção ao longo da costa atlântica portuguesa, entre 1896 e 1906, e a inauguração, em 1898, do Aquário Vasco da Gama, no Dafundo, por ocasião das comemorações do IV Centenário da partida daquele navegador para a descoberta do caminho marítimo para a Índia.

<sup>16</sup> Tentação que, ainda segundo Helena Machado, vai funcionar como uma “*estratégia subtil de diferenciação*”, dentro da própria classe, entre o sexo masculino e o feminino: se ao homem burguês é permitida a “*coexistência alternante (...) de práticas originalmente burguesas e de práticas de imitação do estilo de vida da aristocracia, nitidamente direccionadas para o ócio e vida mundana*”, “*para a mulher burguesa vai permanecer durante muito tempo a imposição dos modelos de comportamento originariamente burgueses. A estadia à beira-mar vai equivaler a um tempo e a um espaço adequado à educação e modelação dos corpos e estilos de vida segundo um modelo de contenção dos excessos, preservação da energia e vigor, e fortalecimento simultâneo do corpo e dos temperamentos*”. (Idem, p. 65)



*Praia Grande*

Pintura

Alfredo Keil, 1880

(imagem

[www.museudochiado\\_ipmuseus.pt](http://www.museudochiado_ipmuseus.pt))

É sob a forma de *Esplanadas, Passeios Alegres e Avenidas dos Banhos* que se desenha esse limite. Herdeiras do espírito iluminista do Passeio Público, construído em Lisboa no final de setecentos<sup>17</sup>, estas estruturas vêm reforçar o carácter democrático da Praia enquanto lugar de vida colectiva, constituindo-se como espaços privilegiados de interacção social e de representação simbólica. Aqui se vão fixar os principais equipamentos turísticos da estância balnear - o Hotel, o Estabelecimento de Banhos e o Casino - em composições que condensam o gesto civilizador da fundação da *ville de bains*.

---

<sup>17</sup> Na sequência do plano pombalino para a reconstrução da Baixa de Lisboa, é construído, entre 1764 e 1771, o primeiro parque público da capital - o "Passeio Público do Rossio" - projecto do arquitecto Reinaldo Manuel, sucessor de Carlos Mardel na supervisão da Casa do Risco. À imagem de intervenções semelhantes noutras capitais europeias, o Passeio Público é idealizado como um espaço arborizado de recreio e de convivência interclassista, anunciando um novo entendimento da cidade, enquanto obra pública, e a importância que os espaços verdes passam a ter para o desenho urbano, segundo uma visão higienista. Mas, apesar do seu sentido democrático, esta nova infraestrutura caracteriza-se por ser um espaço segregado do resto da malha urbana, definindo simbolicamente o limite norte do traçado iluminista da Baixa, e encerrado no seu perímetro, acedendo-se ao jardim através de portas, sendo a entrada principal, a sul, junto à Praça do Rossio. Em 1840 procede-se ao "acabamento" e "embelezamento" do recinto, adequando-o ao gosto burguês da época, obras realizadas a cargo do arquitecto camarário Malaquias Ferreira Leal, assistindo-se ao auge da utilização deste espaço já no período romântico, altura em que frequentar o Passeio Público ganha uma outra dimensão social: a de "ver e ser visto".

Com a proposta da expansão da cidade para norte, discutida desde meados de oitocentos e fixada, em 1903, no Plano Geral de Melhoramentos de Lisboa de Ressano Garcia, o Passeio Público seria demolido para dar lugar à Avenida da Liberdade, eixo estruturador do conjunto das Avenidas Novas que iriam marcar a imagem progressista da Lisboa liberal. Obra traçada segundo o plano de Domingos Parente, iniciada em 1879 e inaugurada a 25 de Maio de 1886, como parte do programa de celebração do casamento do príncipe D. Carlos com Amélia de Orleães. A monarquia associava-se, estrategicamente, à modernidade transformadora perspectivada pela abertura do primeiro *boulevard* português.

A oferta d' *As Nossas Praias*<sup>18</sup> é, no entanto, no início do século XX, limitada. Da lista de localidades consideradas como “Terras de Turismo”, publicada em Decreto de 1918, apenas Miramar, Granja e Espinho, a Figueira da Foz, Cascais, Monte Estoril e Estoril, e a Praia da Rocha são consideradas estâncias de Praia de 1.ª classe<sup>19</sup>, classificação a que não será, certamente, alheia a qualidade do espaço urbano e dos equipamentos disponibilizados aos banhistas. Mas, no geral, verifica-se que a maioria das praias portuguesas são direccionadas para um Turismo de carácter interno, para o veraneante que “vai a banhos” com a família e passa a temporada na sua *villa* à beira-mar ou aluga casa à época, “*devidamente mobilada e apetrechada*”. Modalidade que encontra raízes no costume de “tomar ares” adoptado, desde o século XVI, pelas “*populações urbanas mais abastadas, que dispunham de casas rurais e propriedades*”<sup>20</sup>, muitas delas “*a pouca distância de Lisboa e do Porto*”, para onde se retiravam “*com a chegada dos calores estivais*” - as chamadas “Quintas de Recreio” ou “Quintas de Fresco”<sup>21</sup>. À excepção das Praias mais cosmopolitas, os Hotéis e Hospedarias existentes são em número reduzido, quase todos de “*muito regular serviço, embora sem [requisites de] luxo*”.<sup>22</sup>

---

<sup>18</sup> *As Nossas Praias: Indicações gerais para uso de banhistas e turistas*, Lisboa, Sociedade Propaganda de Portugal, 1918.

<sup>19</sup> De entre as 28 estâncias de praia classificadas. (Cf. Decreto N.º 4:819, *Diário do Governo*, I Série, N.º 204, 19 Setembro 1918, p. 1705)

<sup>20</sup> CAVACO, Carminda, “O Turismo em Portugal: aspectos evolutivos e espaciais”, *Estudos Italianos em Portugal*, Lisboa, N.º 40-41-42, 1980, pp. 12-13.

<sup>21</sup> Inspirado nas *Villas* do Renascimento italiano, o modelo da Quinta de Recreio portuguesa combina, tal como o nome indica, a função utilitária de uma unidade de exploração agrícola com uma vertente lúdica e pedagógica associada ao contacto com o ambiente rural e com a paisagem. Mas, se na *Villa* o maior investimento conceptual e formal concentra-se no desenho do construído, na Quinta de Recreio é o arranjo dos espaços ao ar livre que ganha maior evidência artística: desde o jardim formal traçado junto à casa, às estruturas funcionais ligadas à vertente produtiva - hortas, pomares, matas - que, aqui, são trabalhadas numa dimensão recreativa e de lazer que explora diferentes relações sensoriais direccionadas para o prazer (som, cheiro, cor e textura). A presença da água é, neste contexto, um elemento essencial de composição, aproveitando-se as infraestruturas de irrigação existentes para animar percursos e pontuar momentos de estadia no exterior, com fontes, repuxos e cascatas. Sistema de acontecimentos no qual os tanques de rega assumem especial protagonismo, constituindo episódios profusamente decorados e geralmente articulados com arquitecturas de prazer, como as “casas” ou os “pavilhões de fresco”. O que distingue o conceito de Quinta de Recreio é, assim, esta sobreposição de usos entre o espaço de ludicidade e o espaço de produção, em que o desenho do jardim é condicionado por factores de pragmatismo e de utilidade. (Cf. MAGALHÃES, Manuela Raposo de, MONTEIRO, José Charters, “Aurora Carapinha”, *Arquitectura e Vida*, Lisboa, N.º 89, Janeiro 2008, pp. 18-25; e *Encontros com o Património: Quintas de Recreio*, 28 Abril 2008, emissão em podcast da Rádio TSF disponível em [www.tsf.pt/paginainicial/AudioeVideo.aspx?content\\_id=9164](http://www.tsf.pt/paginainicial/AudioeVideo.aspx?content_id=9164))

<sup>22</sup> *As Nossas Praias: Indicações gerais para uso de banhistas e turistas*, op. cit., p. 11.

Estação Ferroviária	Apeadeiro	Establ. Balnear	Hospedarias/Pensões	Hotéis	Casas de Aluguer	Restaurantes	Cafés	Establ. Comerciais	Assembleia	Clube	Teatro	Casino	Praça de Touros	Marginal/Esplanada
	●			● <sup>2</sup>			●			●	●			
	●		● <sup>1</sup>	● <sup>1</sup>										
●		●	●	● <sup>8</sup>	●		●	●	●	●	●			●
●		●	●	● <sup>12</sup>	●	●	●	●			●	●	●	●
			●	● <sup>2</sup>	●				●	●	●	●		●
				● <sup>1</sup>	●									
	●			● <sup>1</sup>					●					
●				● <sup>7</sup>	●	●		●						
		●		● <sup>1</sup>			●	●		●	●			●
●			● <sup>4</sup>	● <sup>6</sup>		●	●	●	●	●	●			●
●			● <sup>4</sup>	● <sup>2</sup>					●	●	●	●		
●					●	●			●			●	●	●
●			●	● <sup>2</sup>	●	●		●		●	●	●		●
			●	● <sup>2</sup>		●		●	●	●				
●			●	● <sup>5</sup>	●					●		●		
				● <sup>1</sup>		●								
					●	●								
			● <sup>2</sup>	● <sup>3</sup>	●	●				●	●			
	●	●				●						●		
●			● <sup>2</sup>	● <sup>1</sup>	●							●		
			● <sup>4</sup>	● <sup>2</sup>	●					●				
●			● <sup>2</sup>					●						
				● <sup>1</sup>	●	●		●						
●			● <sup>5</sup>	● <sup>2</sup>		●				●	●	●	●	
					●	●								
●			● <sup>5</sup>		●									
		●	● <sup>3</sup>	● <sup>3</sup>	●									
			● <sup>2</sup>											
				● <sup>3</sup>				●						
			● <sup>1</sup>	● <sup>1</sup>						●		●		
				● <sup>1</sup>						●	●	●		
	●		● <sup>5</sup>	● <sup>3</sup>	●					●	●			
			● <sup>2</sup>	● <sup>3</sup>						●	●	●		

Praia de Ancora  
 Praia de Moledo do Minho  
 Praia de Espinho  
 Praia da Figueira da Foz  
 Praia da Foz do Douro  
 Praia do Furadouro  
 Praia da Granja  
 Praia de Leça da Palmeira  
 Praia de Matosinhos  
 Praia da Povia de Varzim  
 Praia de Vila do Conde  
 Praia de Algés  
 Praia de Cascais  
 Praia da Ericeira  
 Praias do Estoril  
 Praia da Foz do Arelho  
 Praia das Mações  
 Praia da Nazaret  
 Praia de Oeiras  
 Praia de Paço de Arcos  
 Praias de Peniche  
 Praia de S. Martinho do Porto  
 Praia de S. Pedro de Muel  
 Praia de Setubal  
 Praia da Trafaria  
 Praias de Odemira  
 Praia de Sines  
 Praia de Albufeira  
 Praia da Armação de Pera  
 Praia do Carvoeiro  
 Praia da Luz  
 Praia de Montegordo  
 Praia da Rocha

**Nota:**

Da lista de cinquenta praias elencadas em *As Nossas Praias: Indicações gerais para uso de banhistas e turistas* foram excluídas as que, embora “muito regularmente frequentadas”, pela sua dimensão local e popular oferecem, em 1918, condições modestas de alojamento e de diversão. Assim, seguindo a ordem de apresentação por províncias, no Minho, ficaram de fora as praias da Apúlia e de S. Bartolomeu do Mar; no Douro, as da Aguda, da Cortegaça, da Corticeira, da Costa Nova, do Senhor d’Além, de S. Mamede e da Torreira; e, na Estremadura, as da Areia Branca, de Caxias, de Pedrogam, de Pedrouços, da Ponta dos Corvos, do Samouco, de Santa Cruz e de Vieira. Todas as praias do Alentejo e do Algarve referenciadas na publicação da SPP foram incluídas na listagem.

Relação dos equipamentos  
 existentes nas praias  
 portuguesas em 1918  
 (lista realizada a partir de  
*As Nossas Praias: Indicações gerais  
 para uso de banhistas e turistas*,  
 Lisboa, Sociedade Propaganda de  
 Portugal, 1918)

Na mão de pequenos empresários locais, a exploração turística da nossa costa corresponde, ainda, a uma organização embrionária e incipiente, em que o carácter dos investimentos realizados é expressão do tipo de frequência social associado à vivência de cada Praia. Uma hierarquia sócio-espacial em muito determinada pelas condições de acessibilidade às diferentes regiões costeiras do país. A expansão da rede ferroviária, a par da melhoria das ligações aos principais centros urbanos (em carro americano, linha eléctrica ou diligência), vai possibilitar a chegada de um maior número de banhistas à Praia, provenientes das mais variadas geografias, físicas e sociais, moldando a colonização do espaço balnear em função do binómio proximidade/disponibilidade (económica e temporal) numa relação inversamente proporcional.

Por conseguinte, as praias mais perto dos grandes núcleos populacionais e servidas directamente pelo comboio ou pelo eléctrico são mais as procuradas por aqueles com menos tempo e dinheiro, e, por isso, conotadas como “Praias populares”. Gravitando também em torno daqueles pólos, as “Praias de elite” afastam-se o suficiente para se constituírem como núcleos autónomos com identidade própria, em muito ditada pelo tom, mais ou menos, eloquente dos seus *chalets*. Tipologia que, de resto, funciona como marca distintiva da urbanização do litoral. Entre um registo e o outro situam-se as “Praias cosmopolitas” e as “Praias modestas”, umas beneficiando das ligações rápidas à fronteira com Espanha e, daí, ao resto da Europa, as outras frequentadas *“principalmente pelos povos dos concelhos limitrofes, que por exiguidade de recursos ou por conveniências das suas ocupações normais, não podem procurar outra praia mais distante”*.<sup>23</sup>

“Não podia o Governo da República, no seu empenho de zelar e proteger os legítimos interesses nacionais, deixar de ligar a sua mais acurada atenção ao problema tão delicado e complexo do descanso semanal e da

A regulamentação, em Janeiro de 1911, a título experimental, do descanso semanal ao domingo, uma das reformas introduzidas pela República<sup>24</sup>, contribui igualmente para esse crescimento da afluência às praias.

<sup>23</sup> Idem, p. 10.

<sup>24</sup> Já a 1 de Agosto de 1907 o governo de João Franco tinha apresentado à aprovação do rei

Numa altura em que “só uma pequena minoria dos trabalhadores portugueses gozava (...) de férias anuais, restritas ao funcionalismo público, às profissões liberais, ao patronato e a poucos outros”<sup>25</sup>, a interrupção, por um dia, da semana de trabalho representa uma importante conquista para “o operariado e a pequena burguesia assalariada (...), que procur[am] aproveitar da melhor maneira possível, com passeios ao campo, às hortas e às praias mais aproximadas das cidades”. E, na Praia, vão recriar, por imitação, os hábitos das elites, ainda que limitados à sua faceta mais visível: o “banho de mar”. Um ritual que implicava a utilização de vestuário adequado: o fato-de-banho.

Num dos seus Catálogos de Novidades do início do século XX, os Grandes Armazéns do Chiado, criados sob a divisa “ganhar pouco servindo bem o público”<sup>26</sup>, publicitavam os modelos então em voga para homem, mulher e criança, deixando evidente, no número de peças necessárias, a natural maior complexidade da indumentária feminina em relação à masculina. Mas o que é interessante notar é

---

um projecto de lei referente ao Descanso Semanal, promulgado e regulamentado a 3 e a 7 de Agosto, respectivamente. No entanto, ao deixar a sua execução dependente das câmaras municipais, competência a que se sobrepunha a decisão dos governadores civis, e ao permitir aos patrões a escolha do dia mais conveniente para a suspensão do trabalho dos seus subordinados, a lei “tornava problemática e demorada uma generalização da prática a todo o País” ao mesmo tempo que dava liberdade a “toda a espécie de abusos em prejuízo dos trabalhadores”, acabando por caducar, com a queda do Franquismo, em Fevereiro de 1908. Seria só com o Governo Provisório da República, no seguimento da proposta do então Ministro do Interior, António José de Almeida, que o descanso semanal ao domingo acabaria por ser decretado, a 9 de Janeiro de 1911. Legislação prontamente revista e substituída por novo decreto, datado de 8 de Março desse mesmo ano. Ano em que, não nos podemos esquecer, é realizado, dois meses depois, o IV Congresso Internacional de Turismo e é criada a Repartição de Turismo do Ministério do Fomento. (Cf. MARQUES, A. H. de Oliveira (coordenação), *Da Monarquia para a República*, in SERRÃO, Joel, MARQUES, A. H. de Oliveira (dir.), *Nova História de Portugal*, Volume XI, Lisboa, Editorial Presença, 1991, pp. 208-209; *Diário do Governo*, I Série, N.º 7, 10 Janeiro 1911, pp. 97-98 e *Diário do Governo*, I Série, N.º 55, 9 Março 1911, p. 997)

<sup>25</sup> MARQUES, A. H. de Oliveira (coordenação), op. cit., p. 645.

<sup>26</sup> Pertencentes à empresa Nunes dos Santos e Comp.<sup>a</sup>, os Grandes Armazéns do Chiado “afirmaram-se[, ao longo do século XX,] como uma das maiores empresas de venda a retalho” em Portugal. “Para além da sede, instalada[, em 1894,] no edifício do Barão de Barcelinhos” ao Chiado (Rua do Carmo e Rua Nova do Almada), em Lisboa, os Armazéns dispunham, no final de 1910, de dezasseis “succursales e agências” espalhadas pelas principais capitais de distrito do país e ilhas (Porto, Coimbra, Aveiro, Viseu, Braga, Covilhã, Guarda, Portalegre, Caldas, Setúbal, Évora, Beja, Faro, Funchal, S. Miguel e Terceira). “Inspirados nos modelos parisienses, os Grandes Armazéns do Chiado” “vendiam de tudo, evitando o cliente ‘a maçada de andar de lado para lado’ conforme anunciava a publicidade”. Uma moderna forma de comércio que vinha “democratiza[r] o acesso a produtos de moda, generalizando modelos de vestuário e de gosto através da utilização da publicidade e da edição e distribuição de catálogos. Os grandes armazéns faziam saldos, ofereciam brindes, definiam tendências, alternavam coleções consoante as estações e renovavam a decoração das montras. Os produtos tinham preços fixos e mais baratos porque eram adquiridos directamente às fábricas ou produzidos em oficinas próprias.” (Cit. MAGALHÃES, Raquel, “O centenário Edifício do Chiado: 1910, os Grandes Armazéns do Chiado em Coimbra”, *Rua Larga: Revista da Reitoria da Universidade de Coimbra*, Coimbra, N.º 27, Janeiro 2010, p. 24)

regulamentação das horas de trabalho.

Se é certo que todas as razões physiologicas, moraes e sociaes aconselham como providencia instante e inadiavel regularizar o descanso das diversas classes sociaes que se afadigam e extenuam num labor diario constante de muitas horas, é tambem certo que são muitos os interesses oppostos collidindo entre si, cumprindo ao Governo velar por todos elles e protegê-los a todos. D’esta antinomia tem resultado em Portugal, como em outros paises, graves difficuldades na regulamentação geral do descanso, das quaes teem derivado leis em parte inexequiveis e em parte causadoras de perturbações e conflictos improprios de uma sociedade bem organizada e disciplinada. Nem todos teem a placidez e serenidade de espirito indispensaveis para bem apreciar as difficuldades, por vezes insuperaveis, d’este importante objecto e para procurar harmonizar os seus com os alheios interesses. Tal colisão só tem servido para difficultar mais a regulamentação do descanso semanal, com manifesto prejuizo dos proprios interessados.

(...)

A delicadeza do assunto por si só justifica o cuidado que o Governo teve na estrutura do presente decreto, que não é publicado como providencia legal de definitivos effeitos, antes, sendo a politica e a

administração sciencias experimentaes, como a biologia e a psychologia, de onde logicamente emanam e a que indestructivelmente estão ligadas, o presente decreto obedece a este mesmo criterio experimental. A sua execução determinará o seu aperfeiçoamento; as classes a quem vai ser aplicado, bem como as corporações de que depende, num criterioso espirito de conciliação dos mais variados interesses, e reconhecendo a inteireza e rectidão do pensamento organico d'este diploma legal, estudarão as suas vantagens e inconvenientes, de modo que a Camara Constituinte aprecie todos os factores do complicado problema e transforme este decreto numa lei perfeita e justa.

(...)

O Governo Provisorio da Republica Portuguesa faz saber que em nome da Republica se decretou, para valer como lei, o seguinte:

#### CAPITULO I

Do descanso semanal

Artigo 1.º É reconhecido a todo o assalariado o direito a um descanso semanal de vinte e quatro horas seguidas.

(...)

Artigo 2.º O descanso semanal será, em regra, ao domingo, (...). ”

Diario do Governo,  
N.º 7, 10 Janeiro 1911, pp. 97-98.

26 **Vendas Armazem de Chiado**

**Camisas de dia : 120!**

Fig. 7001

**CAMISA** de bom panno, guarnecida de rendas e botões, peitão progressão. Preço: 300, 400, 600 e ..... 360

Fig. 7002

**CORPETE** de panno fino, guarnecido de rendas, de cores, com renda e extremadas. Preço: 1200, 300 e ..... 650

Fig. 7003

**CORPETE** de panno puleado, guarnecido de rendas e botões, com renda. Preço: 450, 250 e ..... 240  
Sem renda e botões. Preço: 160 e ..... 160

Fig. 7004

**CALÇA** de bom panno, com fecho de mesmo panno. Preço: 120, 200 e ..... 120

Fig. 7005

**CALÇA** larga de panno Salmão, guarnecida de rendas e botões, com renda e extremadas, com fecho de seda. Preço: 1200, 2400 e ..... 1500

Fig. 7006

**FATO** de malha, ás riscas, para banho. Model: 2 e 3. 4 e 5 e 6 e 7. Preço: 300, 400, 500 e ..... 650  
Para homem. 800 e ..... 800  
Para criança. 940 e ..... 940

Fig. 7007

**FATO** de bom panno, para banho - Casaco e calças, enfeitados a fitas. Preço: 5 e 7 e 8 e 9 e 10 e 11. Preço: 1500, 20500, 20800 e ..... 20800  
Para senhora forte, e 20800 e ..... 20800

Fig. 7008

**CORPETE** de bom puleado, guarnecido de rendas e botões, com renda. Preço: 450, 250 e ..... 450

Fig. 7009

**ROBE** largo para banho de malha, gola rodada e botões. Preço: 3400 e ..... 3400

De ultimas modellas de roupa branca  
Temos sempre sortido completo de roupas brancas

**CAPAS DE PAVO TUCCO, GAZ CAJATE**  
Preço: 20250 e ..... 20250

que, em qualquer um dos casos, há sempre o cuidado de apresentar dois níveis de preços para os produtos comercializados, um mais acessível do que o outro, na perspectiva de atrair diferentes classes de clientes.

Assim, se para o homem bastava o “Fato de malha, ás riscas”, com preços que variavam entre os 300 e os 650 reis para as crianças, consoante as idades, e 800 ou 940 reis para os adultos, no caso das senhoras, para além do “Fato de boa castorina”, composto por “casaco e calças, enfeitados a fitas”, que custava entre 1.500 e 1.900 reis para as crianças, 2.500 reis para senhora e 2.800 ou 3.500 reis para senhora forte, a prática do “banho-de-mar” exigia, ainda,



a compra de “*Sapatos de lona*”, de uma “*Touca em oleado*”, a 200, 320 ou 400 reis, e de uma “*Capa com capuz*”, também “*de boa castorina debruada a fitas brancas*”, que custava 3.200 ou 4.000 reis. No final, os homens gastavam menos de 1.000 reis enquanto que as senhoras não iam à Praia por menos de 5.900. E isto só para o banho, porque a preenchida agenda social da vida à beira-mar obrigava à escolha das *toilettes* apropriadas para cada ocasião. Na sua “*Chronica Elegante*”, o número de 18 de Julho de 1904 da revista *Ilustração Portuguesa* dá-nos uma ideia aproximada da variedade de figurinos que deviam fazer parte da bagagem de uma senhora em vilegiatura, termal, balnear ou climática, divulgando junto do público feminino português alguns dos modelos que mais furor faziam nas prestigiadas estâncias estrangeiras:

“*Só a variedade de toilette implica por si um longo trabalho. Ha os trajes de manhã para tomar o copo de agua, de sport, para uma partida de canotage ou tennis, de equitação, de cyclismo e automobilismo, depois a toilette d’almoço no hotel, no chateau; o vestuario de passeio, d’après midi, de visitas, de recepção, de intérieur para o chá das 5 horas; finalmente a toilette do jantar que para muitas senhoras é a da noite, e as de casino, de soirée, baile, teatro, concerto, e ainda nos esquecemos das garden-parties, ventes de charité, matinées dançantes, etc., etc.. É provavel que ainda nos escapasse alguma e pensamos no que diriam as elegantes d’outras éras se conseguissem comprehender e não enlouquecer com esta longa nomenclatura, que dá bem a idéa da vertiginosa vida moderna.*”<sup>27</sup>



*Grandes Armazéns do Chiado*  
Catálogo de Novidades,  
c. 1910  
(imagem  
VIEIRA, Joaquim, *Portugal Século XX: Crónica em imagens 1900-1910*,  
Lisboa, Círculo de Leitores, 1999,  
p. 120)

“*Fig. 1 - Toilette de casino em voile de seda branco sobre seda orange. Guarnições de guipure bise e velludo roxo; Fig. 2 - Blusa de éclienne azul pallido com points à jours sobre fundo côr de rosa. Gravata com borlas azues e côr de rosa; Fig. 3 - Toilette d’après midi em étamine saumon com dessous em seda vert saule. Points à jours e guarnições em torçal preto. Chapeu de palha verde com gaze preta e rosas saumon.*”  
(imagem “*Chronica Elegante*”,  
*Ilustração Portuguesa*, Lisboa,  
2.<sup>a</sup> Série, N.º 37, 18 Julho 1904,  
p. 592)

<sup>27</sup> “*Chronica Elegante*”, *Ilustração Portuguesa*, Lisboa, 2.<sup>a</sup> Série, N.º 37, 18 Julho 1904, p. 592.

Nesta linha de ideias, podemos afirmar que a cultura balnear é uma cultura construída no feminino. Leitura que as imagens das revistas e das reportagens fotográficas da época nos vêm reforçar, confirmando a presença predominante das mulheres e das crianças no espaço, público, da Praia. O que não deixa de ser significativo, numa altura em que a sociabilização da mulher se restringia, quase em exclusivo, à esfera da vida privada. A única personagem masculina que aparece representada com alguma regularidade junto ao mar é a do banheiro, elemento central na orquestração do ritual do banho, garantindo o cumprimento rigoroso da terapêutica receitada pelo médico.

*Costumes lisboetas:*

*- os banhos em Algés*  
(imagem

*Ilustração Portuguesa*, Lisboa,  
2.ª Série, N.º 47, 26 Setembro 1904,  
p. 739)





*Praias Portuguezas*

*Matosinhos - Leça*

*1. A hora do banho: Os curiosos e*

*3. Diante da onda*

Clichés de Alvaro Martins,  
1913

(imagens  
MARTINS, Sousa, "Praias  
Portuguezas: Matosinhos - Leça",  
*Ilustração Portuguesa*, Lisboa,  
2.<sup>a</sup> Série, N.º 393, 1 Setembro 1913,  
p. 265)

O homem, quando presente, adopta, em geral, uma atitude passiva, retratado como mero espectador ou curioso que aproveita, mais ou menos discretamente, a oportunidade para apreciar os contornos naturais da figura feminina, enfatizados, à saída do mar, pelo fato-de-banho colado ao corpo. Uma década depois, modelos mais justos e mais curtos deixavam, já, pouco espaço à imaginação.

Com a queda da Monarquia e a instauração da República assiste-se a uma profunda revisão de valores e de costumes. A extinção dos títulos nobiliárquicos e a secularização da sociedade, no sentido da implementação de um verdadeiro Estado democrático, dão corpo à visão positivista do projecto republicano, assente numa deslocação de princípios entre tradição e progresso, fé e razão. Um "ressurgimento nacional" que contava com a participação de todos, no pressuposto de que cada cidadão tinha, agora, uma função a desempenhar na construção de algo maior - a "coisa pública" -



*Na Ericeira*

(imagem)

*Ilustração Portuguesa*, Lisboa,  
2.<sup>a</sup> Série, N.º 33, 8 Outubro 1906)

a que se deviam subordinar os interesses pessoais de cada um: “o indivíduo livre era a matéria-prima para a construção de uma entidade colectiva - a nação republicana -, que passava a ter prioridade sobre esse indivíduo”<sup>28</sup>. O que ficava por esclarecer abertamente era qual o papel reservado à mulher neste novo quadro de mentalidades, situação prontamente definida com a rectificação, em 1913<sup>29</sup>, da lei eleitoral de 1911 que consagrava o direito ao voto a todos os cidadãos com mais de vinte e um anos que não fossem analfabetos, mas exclusivamente aos cidadãos do sexo masculino<sup>30</sup>. Se a figura da República, imortalizada pelo escultor José Simões de Almeida, era uma mulher, e, por sinal, uma mulher trabalhadora<sup>31</sup>, a verdade é que “o republicanismo era uma qualidade [considerada intrinsecamente] masculina”<sup>32</sup>. Mesmo assim, novas medidas legislativas foram implementadas no sentido de conferir uma maior dignidade à condição feminina, entre elas a Lei do Divórcio e as Leis da Família<sup>33</sup>, sendo, ainda, reconhecido o acesso das mulheres a cargos da Função Pública.

---

<sup>28</sup> Segundo Rui Ramos, neste ponto reside a principal diferença entre a República e a Monarquia Constitucional, porque, se “é verdade que, para ambos os regimes, o ponto de partida era o cidadão individual”, “a monarquia constitucional tendeu a conceber-se principalmente como um sistema de garantias da liberdade individual desse cidadão” enquanto que “os republicanos queriam que os cidadãos fossem homens livres, mas para que, sem dependerem de ninguém e voluntariamente, decidissem pôr o serviço da comunidade acima de qualquer outro interesse”. (RAMOS, Rui (coordenação), op. cit., p. 401)

<sup>29</sup> Lei N.º 3, *Diário do Governo*, N.º 153, 3 Julho 1913, pp. 2445-2451.

<sup>30</sup> Pela Lei de 14 de Março de 1911, que estabelecia as regras a observar na eleição de Deputados à Assembleia Constituinte, eram considerados eleitores “*todos os portugueses maiores de vinte e um annos, á data de 1 de maio do anno corrente, residentes em territorio nacional, comprehendidos em qualquer das seguintes categorias: 1.º Os que souberem ler e escrever; 2.º Os que forem chefes de familia, entendendo-se como taes aquelles que, ha mais de um anno, á data do primeiro dia do recenseamento, viverem em commum com qualquer ascendente, descendente, tio, irmão, ou sobrinho, ou com sua mulher, e proverem aos encargos de familia. Art. 6.º Não podem ser eleitores: 1.º As praças de pret em effectivo serviço, os indigentes e todos os que não possuírem meios proprios para a sua subsistencia; 2.º Os pronunciados com transito em julgado; 3.º Os interditos, por sentença, da administração da sua pessoa ou bens, os fallidos não reabilitados e os incapazes de eleger por effeito de sentença penal; 4.º Os portugueses por naturalização.*” Assim, em nenhum dos pontos enumerados ficava expressa a exclusão das mulheres do processo eleitoral e, inclusivamente, o sufrágio universal tinha sido uma das principais bandeiras defendidas pelo Partido Republicano. Só em 1931, sob o governo de ditadura militar que conduziu ao Estado Novo, foi concedido, pela primeira vez em Portugal, o direito de voto às mulheres, através da Lei N.º 19:694 de 5 de Maio, embora restrito àquelas que tivessem completado o curso dos liceus. (Cit. *Diário do Governo*, N.º 60, 15 Março 1911, p. 1105)

<sup>31</sup> Ilda Pulga, na altura, uma jovem de 18 anos, natural de Arraiolos e que trabalhava como costureira em Lisboa.

<sup>32</sup> RAMOS, Rui (coordenação), op. cit., p. 402.

<sup>33</sup> A Lei do Divórcio, instituída a 3 de Novembro de 1910, e as Leis da Família, referentes, no Decreto N.º 1, ao casamento como contracto civil e, no Decreto N.º 2, à protecção dos filhos, de 25 de Dezembro desse mesmo ano, colocam em pé de igualdade os dois conjuges, deixando a mulher de dever obediência ao marido e assumindo o mesmo tratamento, tanto em relação aos motivos do divórcio, como aos direitos matrimoniais e aos direitos sobre os filhos. (Cf. *Diário do Governo*, N.º 26, 4 Novembro 1910 e *Diário do Governo*, N.º 70, 27 Dezembro 1910).

A crescente incorporação da mulher no mercado de trabalho, em muito determinada pelo desenrolar da I Guerra Mundial, põe em evidência a exploração de que era alvo a classe operária feminina, alimentando a reivindicação de melhores condições de trabalho a que a semana das 48 horas, regulamentada em 1919, vinha, timidamente, dar resposta, embora continuassem “*em vigor as disposições vigentes sôbre o trabalho das mulheres e dos menores na parte não alterada por êste diploma*”<sup>34</sup>. Limitada que estava na sua dimensão “indivíduo-sociedade”, a única alternativa que restava à mulher era emancipar-se enquanto “indivíduo-pessoa”. E essa luta iria, necessariamente, passar por ganhar um maior controlo sobre o seu tempo e o seu corpo.

Sem perder de vista a verdadeira realidade do país<sup>35</sup>, a mulher vai assumindo uma presença mais activa na vida portuguesa, influenciada pelas imagens que fazem as capas das principais revistas da época e que anunciam uma ruptura com as tradicionais formas de estar e de vestir. Revistas que vão servir, precisamente, como veículo de afirmação da nova geração de artistas modernos, em composições gráficas de grande dinamismo e inovação formal “*que respondia[m] aos desejos de uma burguesia urbana, ansiosa por romper as fronteiras provincianas do País, através das imagens que inventavam um cosmopolitismo elegante e superficial, mimando o ritmo do fox-trot ou do jazz das grandes cidades europeias ou americanas em que estilizadas e livres mulheres eram os principais figurantes*”<sup>36</sup>.

Fred Kradolfer, Jorge Barradas, Stuart Carvalhaes, António Soares, Bernardo Marques e Almada Negreiros são os autores responsáveis por algumas das mais emblemáticas capas apresentadas

---

<sup>34</sup> Decreto N.º 5:516, *Diário do Governo*, I Série, N.º 95, 7 Maio 1919, p. 751.

<sup>35</sup> Para uma população, em 1920, de cerca de seis milhões de habitantes, 52,7% eram mulheres, 70,9% eram analfabetos e, apenas, 17,4% viviam em cidades, valores representativos de um país atrasado em relação a uma Europa que se renovava profundamente, em termos científicos e tecnológicos, mas, acima de tudo, culturais, pela mão das vanguardas modernas do início do século. (Cf. VIEIRA, Joaquim, *Portugal Século XX: Crónica em imagens 1920-1930*, Lisboa, Círculo de Leitores, 1999, p. 214)

<sup>36</sup> SILVA, Raquel Henriques da, “Sinais de ruptura: ‘livres’ e humoristas”, in PEREIRA, Paulo (direcção), *História da Arte Portuguesa: Do Barroco à Contemporaneidade*, Volume III, Lisboa, Círculo de Leitores, 1995, pp. 377-378.

pela ABC (1920-1932), *Ilustração Portuguesa* (1912-1922<sup>37</sup>), *Civilização* (1928-1936), *Magazine Bertrand* (1927-1933) ou *Contemporânea* (1922-1926). “O seu tema por excelência foi o corpo e o rosto feminino, propondo modelos idealizados, estreitos e alongados, funcionando como suporte de moda, de maquilhagem e de atitudes, numa proposta sensual e distanciadora que abria o território do sonho e o desejo de identificação a uma cidade pautada por hábitos oitocentistas, onde as mulheres estavam longe de se adequarem a esses esteriótipos”<sup>38</sup>. Mais distantes, ainda, estavam as mulheres do campo.

Capa revista ABC  
Jorge Barradas, 1921  
(imagem  
[www.patrimoniograficoemrevista.blogspot.com](http://www.patrimoniograficoemrevista.blogspot.com))



<sup>37</sup> Período a que corresponde a fase modernista da revista, coordenada por António Ferro. (Cf. Idem, *ibidem*)

<sup>38</sup> Idem, *ibidem*.



*Sunrise: a song for two humans*

Cena de abertura

F. W. Murnau, 1927

(imagem

[www.youtube.com](http://www.youtube.com))

Um confronto de identidades tão bem caracterizado por F. W. Murnau nas duas principais personagens femininas do filme *Sunrise: a song for two humans*, realizado em 1927<sup>39</sup>: a mulher da cidade, morena, com o cabelo curto e franja, que veste lingerie sob um vestido preto de linhas fluídas, pelo joelho, e calça saltos altos, usa maquilhagem e fuma cigarros; e a mulher do campo, angelical, de cabelos compridos apanhados atrás da nuca, num carrapito, de saia rodada, com saiote, pelos tornozelos, sempre vestida de cores claras e de sapatos rasos. A “noite” (ocaso/fim) e o “dia” (aurora/princípio), dois dos vértices de um triângulo amoroso que coloca ao protagonista masculino do enredo (o homem do campo, casado) o dilema da escolha entre a tentação de um “flirt” de Verão, cheio de promessas de liberdade e de divertimento sob os néons da grande cidade, e a responsabilidade da vida em família, consagrada pelos laços do matrimónio e pelo retorno aos valores primordiais da comunhão com a terra, aqui condensados no cenário idílico da pequena aldeia à beira de um lago. A eterna oposição cidade-campo, lazer-trabalho, que o urbanismo moderno se propõe superar.



*Sunrise: a song for two humans*

Cenas do filme

F. W. Murnau, 1927

(imagens

[www.youtube.com](http://www.youtube.com))

<sup>39</sup> Lançado em Portugal, sob o título *Aurora*, a 14 de Fevereiro (Lisboa) e a 4 de Março (resto do país) de 1929.



O estilo *garçonne*, popularizado na América dos anos vinte como o *flapper look*, mais do que uma questão de moda, aparece, assim, conotado como uma certa forma de estar na vida - ou *lifestyle* - que desafia os padrões da sociedade tradicional. Uma mulher independente e irreverente, com plena consciência da sua sexualidade e do seu corpo e, por isso, confortável com uma masculinização da sua aparência e comportamentos. Esse carácter andrógono será, talvez, um dos seus maiores atractivos, essa ambiguidade de género, provocadora e fora do vulgar, que apela à curiosidade de ambos os sexos.



Daí, também, a aceitação que este visual vai ter junto de espectros diferentes, e até opostos, do público feminino. Se, por um lado, é sinónimo de uma conduta boémia, associada à noite, ao excesso e à ociosidade, por outro, responde às necessidades mais exigentes da actividade atlética e desportiva - leveza e amplitude de movimentos - abrindo o caminho para a invenção do *sportswear*. Entre um registo e o outro situava-se todo um leque de clientes que rapidamente se rende à liberdade alcançada com a abolição do espartilho rígido e com a criação de peças mais práticas de usar e, sobretudo, de vestir. As formas naturais do corpo feminino, antes enfatizadas com o recurso a artifícios restritivos, são, agora, amenizadas por tecidos drapeados, cortes de linhas direitas e cinturas descaídas.

Naturalmente, este novo estilo teria a sua correspondente tradução no espaço da Praia, onde, a partir de 1924, os primeiros fatos-de-banho em malha fazem a sua aparição, pela mão do estilista francês Jean Patou<sup>40</sup>. Celebrizados pelo fotógrafo George Hoyningen-Huené nas páginas da revista *Vogue*, os modelos apresentados eram compostos por duas peças - uma túnica cintada, sem mangas, vestida sobre calções pretos - ambas em *jersey* de lã, material extensível que acentuava, moldando, a figura das banhistas. Três anos depois, o mesmo criador introduzia no mercado o primeiro óleo bronzeador, o *Huile de Chaldée*<sup>41</sup>, logo seguido do *Huile Tan*, de Coco Chanel, e, em 1935, do *Ambre Solaire*, da L’Oreal.

Revolucionando a moda da Praia, mas não só<sup>42</sup>, as inovações da casa Patou testemunham, em si, uma diferente relação com o sol e com as práticas ao ar livre. A maior exposição do corpo e a valorização do bronzado como factor de beleza e atracção



*Swimwear by Jean Patou*  
Fotografias de  
George Hoyningen-Huené  
publicadas na *Vogue* de  
1 de Julho 1928 e  
6 de Julho 1929  
(imagens  
[www.forums.thefashionspot.com](http://www.forums.thefashionspot.com))

<sup>40</sup> Considerado o inventor do *sportswear* com o desenho, em 1919, de um novo modelo de vestido de ténis para a campeã francesa Suzanne Lenglen, melhor adaptado à prática do desporto: sem mangas e de saia pela coxa.

<sup>41</sup> Publicitado, a partir de 1927, com ilustrações de Leon Benigni e acompanhado do slogan “*Suprime les coups de soleil! Adoucit et bronze la peau*”.

<sup>42</sup> As criações de Jean Patou recuperam a silhueta feminina, reintroduzindo a marcação da cintura e alongando o comprimento das saís e dos vestidos, numa abordagem que se opõe à “ausência de formas” proposta pelo estilo *garçonne*. A popularidade desta imagem junto do público americano, em especial no meio artístico de Hollywood, contribui para a descoberta de uma nova elegância e a irradiação do *flapper look*.

são sinal de um novo entendimento da cultura balnear, em que preocupações de ordem médica são, gradualmente, substituídas por actividades de carácter recreativo e de lazer. A “Praia Terapêutica” dá, assim, lugar à “Praia Lúdica”, vivida com outra intensidade e descontração, onde distrações diversas, como a natação e o mergulho, a prática da vela, do remo e os passeios de caiaque, a simples conversa com amigas à sombra dos toldos, mas também, e cada vez mais, com os rapazes, ocupam, agora, as horas passadas à beira-mar. Uma vida alegre e descomprometida que anima as praias no culto moderno do mar, da areia e do sol e que vai ter, necessariamente, as suas influências na vida dos portugueses.

Reflexo desse alcance, duas obras de dois dos maiores expoentes da pintura portuguesa do início do século XX - *À Beira-Mar*, de José Malhoa, e *As Banhistas*, de Almada Negreiros, realizadas a uma distância de apenas seis anos, ainda que integradas em movimentos artísticos distintos - realismo e modernismo, documentam a mudança de atitude que se regista neste período, em Portugal, em relação à vivência da Praia. De cenário de fundo, objecto de contemplação, a Praia passa a constituir-se como espaço, lugar habitável. Deslocação de perspectiva que coloca a ênfase no estar “dentro” e já não no estar “fora”.

*À Beira-Mar*  
ou  
*Praia das Maçãs*  
José Malhoa, 1918  
(imagem  
[www.realismoarte.blogspot.com](http://www.realismoarte.blogspot.com))





*As Banhistas*  
Pintura para o Café  
“A Brasileira”, Chiado, Lisboa  
Almada Negreiros, 1925  
(imagem  
[www.cam.gulbenkian.pt](http://www.cam.gulbenkian.pt))

A própria escolha do título das duas composições reforça esta apropriação: enquanto que *À Beira-Mar* pressupõe uma proximidade mas, simultaneamente, um afastamento, dualidade do que participa na definição de “limite”, *As Banhistas* subentende uma interacção com o mar e, por isso, a presença física do corpo na Praia. Esta ideia de “estar dentro” é, ainda, realçada pelo olhar d’*As Banhistas*, que se dirige para “um fora” onde está o espectador, ao contrário de *À Beira-Mar*, em que o espectador é convidado a “estar dentro” da varanda e a aproximar-se para ouvir a conversa dos dois figurantes. Deste modo, se, em Malhoa, temos algo que se passa “dentro” do “estar fora”, em Almada, temos um “fora” que acontece para lá do “estar dentro”.

Por outro lado, e embora, em ambos os casos, as personagens sejam retratadas numa pose passiva, *As Banhistas* condensa uma sugestão de movimento - no acto implícito do banho e na trajectória do veleiro que atravessa o fundo do quadro - que não se presente em *À Beira-Mar* - o casal entregue a si mesmo, sem a noção do tempo. A obra de Almada avança, desta forma, com uma nova forma de ver e de entender a Praia, representando-a como contentor de vida e de acontecimentos. Um olhar diferente que anuncia uma outra relação do homem com o espaço da Praia.

## **As primeiras estâncias de vilegiatura balnear**

É junto aos principais aglomerados urbanos do país, Lisboa e Porto, que vão surgir as primeiras estâncias balneares portuguesas, inicialmente ainda de carácter fluvial mas, com a democratização do acesso a estas praias e da sua frequência, gradualmente preteridas pela elite por implantações mais afastadas e de vocação assumidamente marítima. Este será o caso de Cascais e da Foz do Douro, originariamente pequenos núcleos piscatórios que conhecem um forte desenvolvimento urbano pela introdução da moda do “banho de mar” nas práticas sociais da época.

Com a expansão do traçado da rede nacional de caminhos-de-ferro assiste-se, numa segunda fase, à proliferação deste tipo de colonização balnear. O conforto proporcionado pelo transporte ferroviário aliado a uma redução nos custos de viagem vai alimentar a descoberta de novas paragens ao longo da linha de costa directamente associadas ao percurso do comboio.

A construção do primeiro troço do Ramal de Cascais até Pedrouços, em 1889, e a sua extensão até ao Cais do Sodré, em 1895, torna acessível aos lisboetas toda a faixa de praias a oeste da capital. O preço dos bilhetes vem reforçar a hierarquia sócio-espacial já estabelecida ao longo desta costa:

*“Primeira categoria - Praia da Fundição. Continuos e serventes.*

*Segunda categoria - As barcas. Amanuenses e alferes.*

*Terceira categoria - Praia da Torre. Segundos officiaes e majores.*

*Quarta categoria - Pedrouços. Primeiros officiaes, chefes de repartição, coroneis, priores, ministros em disponibilidade e o pharmaceutico regulo da plaga.*

*Quinta categoria - Paço d’Arcos. Addidos de legação. Estabelecimentos de credito. Companhias bancarias.*

*Sexta categoria - Cascaes. Corpo diplomatico. Nobreza. Familia real. Poder moderador e o sr. Gandarinha.*

*Tanto póde em Portugal a disciplina burocratica que até nas praias domina podendo-se determinar pela geographia das margens do Tejo quaes são durante a estação balnearia os habitantes que teem pela pragmatica o tratamento de Vocemecê, de Vossoria, de Vocencia, de Voscencia, de Vocelencia, de Vossa Alteza e de Vossa Magestade.”<sup>43</sup>*

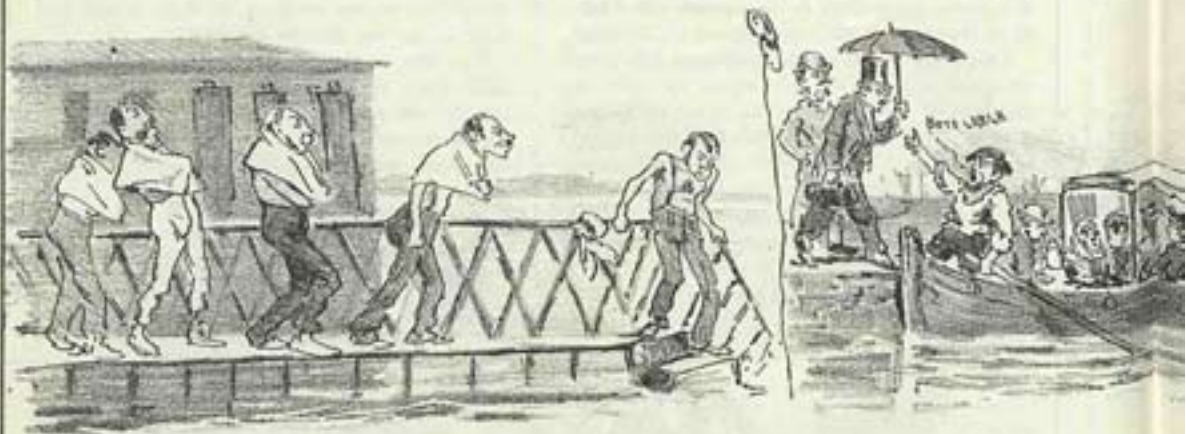


*Mapa dos Caminhos de Ferro Portuguezes em 1 de Janeiro de 1895 No Continente e no Ultramar publicado pela Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal (imagem [www.purl.pt/3367](http://www.purl.pt/3367))*

Da mesma forma, a abertura da Linha da Póvoa de Varzim, inaugurada a 1 de Outubro de 1875, permite à população do Porto “ir a banhos” mais a norte. Inaugurada a Ponte D. Maria Pia, a 5 de Novembro de 1877, também as praias mais a sul ficariam ao seu alcance: a popular Praia de Espinho e, agora, a mais selecta Granja. Em 1882, a Linha da Beira Alta ligava a fronteira de Vilar Formoso à Figueira da Foz, trazendo a bordo as animadas espanholas que vão dar “cor” à vida nesta Praia. Também a conclusão do segundo troço da Linha do Oeste, a 17 de Julho de 1888, a ligar Torres

Páginas seguintes:  
*As repartições publicas das praias*  
 Raphael Bordallo Pinheiro,  
 1881  
 (imagem [www.hemerotecadigital.cm-lisboa.pt](http://www.hemerotecadigital.cm-lisboa.pt))

As repartições public



Primeira categoria — Praia da Fundação. Contínuos e serventes

Segunda categoria — As barrac.



Quarta categoria — Pedrosos. Primeiros officinas, chefes de repartição, coronéis, priores, ministros em disponibilidade e o pharmaceutico regulo da plaga.

Quinta categoria — Paço d'Almada. Estabelecimentos de credito.

Tanto pôde em Portugal a disciplina burocratica que até nas praias domina podendo-se determinar pela o tratamento



de recrear,

de recrear,

de recrear,

publens das praias



Academias e alferees.

Tercera categoria — Praia da Torre. Segundos officios e majores.



Alferees de legação. Companhias bancarias.

Sexta categoria — Cascaes. Corpo diplomatico. Nobreza. Familia Real. Poder moderador e o sr. Gandrainha.

geographia das margens do Tejo quasi são dezoito a estação balnearia os habitantes que tem pela pragmatica



de viciencia,

de viciencia,

de Vozes Altas e de Vozes Baixas

ANTONIO MARIA

Vedras à Figueira, vem contribuir para o sucesso desta Praia e, pelo caminho, para a afirmação de outras, como Óbidos e, consigo, a Foz do Arelho, S. Martinho do Porto e a Nazaré. A Linha do Sul chega a Faro em 1889, o mesmo ano em que é terminado o primeiro troço do Ramal de Cascais, mas só a 15 de Fevereiro de 1903 é inaugurada a estação de Portimão, no futuro Ramal de Lagos (concluído apenas em 1922). Estabelecida a ligação a Vila Real de Santo António, em 1906, a Praia da Rocha seria, até à década de vinte, a estância mais a ocidente desta costa a ser servida pelo comboio.

A regulamentação das Zonas de Jogo Temporário e Permanente, em 1927, contribui de forma decisiva para a classificação das praias portuguesas. Ainda que o “jogo de azar” fosse já uma prática corrente nos principais centros balneares da época, a sua legalização viria a constituir um atractivo importante para a sua frequência. Ramalho Ortigão havia abordado este problema, já em 1876, ao falar da Póvoa de Varzim:

*“Na Póvoa, assim como em Espinho, na Foz, na Figueira, em todas as grandes praias, a concorrência em volta do pano verde é das mais curiosamente variadas. Homens de todas as condições sociais, proprietários, funcionários públicos, capitalistas, professores, literatos, militares com os seus uniformes, sacerdotes com as suas coroas. Como o jogo é proibido, como a casa de tabolagem se considera secreta, como há uma entrada misteriosa, cada um se julga ao abrigo da notoriedade e todo o mundo joga. (...) Depois, lá dentro, se os inesperados encontros se efectuam, como geralmente sucede, a cumplicidade num delito comum estabelece uma indulgência recíproca. Isto é uma calamidade que só há um meio de evitar: decretar a liberdade do jogo sob certas condições essenciais entre as quais não devem esquecer as seguintes:*

*1.ª Que o jogo seja inteiramente público, com porta aberta para toda a gente sem excepção alguma. Desde que um filho-família com os seus sapatos envernizados, as suas meias de seda e as suas luvas cor de pérola, resolve frequentar a batota, é preciso que entenda bem que se rebaixa até ao ponto de ir achar-se sentado entre um moço de cavalaria e um empregado na limpeza dos canos, os quais irão com as suas camisas gordurosas e fétidas e com os seus pés nus dar à mocidade inexperiente e elegante a dura lição das vicissitudes sociais.*

*2.ª Que a casa de jogo seja assinalada à crítica do público, ao exame dos filósofos e à vigilância da polícia por meio de uma tabuleta e de uma lanterna especial que estará acesa toda a noite.*



3.<sup>a</sup> *Que a polícia tenha direito, quando o julgue conveniente, de exigir o nome de cada um dos jogadores, a fim de que possa capturar os vadios, que porventura se tenham escapado à acção da lei.*

4.<sup>a</sup> *Que os proprietários das casas de jogo sejam devidamente inscritos nos registos dos escriturais de fazenda, que se torne extensiva à sua indústria a lei tributária que pesa sobre os lucros proporcionais de todos os cidadãos.*

5.<sup>a</sup> *Que os banqueiros, proprietários das casas de jogo, sejam obrigados a uma escrituração regular e autêntica dos seus lucros e perdas, da qual a polícia extraia os dados precisos para a estatística geral do vício, averiguada pelo exame destas novas casas toleradas.*

*A repressão do jogo, além de ofensiva da liberdade, é difícil de se tornar efectiva. (...) Enquanto o jogo for uma ilegalidade secreta, ele manterá os atractivos das coisas defesas. É preciso dar-lhe na sociedade o seu verdadeiro lugar e mostrá-lo claramente, não como um fruto proibido, mas como um fruto podre.”<sup>44</sup>*

Sendo a regularização do jogo uma questão de moral pública, não é de surpreender que esta primeira legislação surja num período de ditadura militar. Mas, curiosamente, a Póvoa não seria uma das zonas consideradas na lei, que contemplava a Praia de Espinho, a Figueira da Foz, a Praia da Rocha e, naturalmente, o Estoril, com o projecto de Fausto Figueiredo para a construção do primeiro centro internacional de vilegiatura balnear do país.

O litoral português, “*todo ele uma praia, - a ocidental praia lusitana -*”<sup>45</sup>, ficava, assim, organizado em “Praias elegantes”, “Praias cosmopolitas” e “Praias Obscuras”<sup>46</sup>. O desenvolvimento destes núcleos originais faz-se, inicialmente, de uma forma espontânea, favorecendo a ocupação da frente marítima, ao longo de “Avenidas do Mar” ou dos “Banhos” - mais tarde chamadas de “Avenida Marginal” -, e apresentando “*a distinct typological homogeneity (houses mainly of the ‘chalet’ type)*”<sup>47</sup>.

---

<sup>44</sup> ORTIGÃO, Ramalho, op. cit., pp. 69-71.

<sup>45</sup> Idem, p. 149.

<sup>46</sup> É nesta categoria que Ramalho Ortigão classifica as praias de Âncora, Apúlia, Lavadores, Furadouro, Costa Nova, São Martinho do Porto, Assenta, Santa Cruz, São Pedro de Moel, Porto Brandão, Alfeite e Fonte da Pipa, pequenas praias “*adequad[a]s à instalação de uma família em uso de banhos*”. (Idem, pp. 149-152)

<sup>47</sup> COSTA, Alexandre Alves, “Portugal: Cities by the Sea”, in GRAAF, Jan de, CAMP, D’Laine (editors), *Europe: Coast Wise. An anthology of reflections on Architecture and Tourism*, Roterdão, 010 Publishers, 1997, p. 217.

## Cascais

No extremo ocidental da costa sul da península de Lisboa, Cascais ganha estatuto enquanto estância de vilegiatura marítima com a presença regular da família real a partir de 1870, ano em que o Rei D. Luís I manda adaptar as instalações da antiga Cidadela a residência oficial de veraneio<sup>48</sup>. Já, antes, Joaquim António Vellez Barreiros, Visconde de Nossa Senhora da Luz e antigo Director Geral das Obras Públicas do Ministério do Reino, havia, por iniciativa pessoal, mandado abrir uma estrada a ligar Cascais a Oeiras<sup>49</sup>, obra iniciada em 1859 e finalizada em 1864. Quatro anos depois fica concluída a estrada de Cascais a Sintra, fechando-se, assim, o triângulo Lisboa-Sintra-Cascais que iria marcar, a partir de agora, o roteiro estival da aristocracia portuguesa.

Ainda em 1868, inaugura o Teatro Gil Vicente, em Cascais, por acção de Manuel Rodrigues de Lima, um negociante de Lisboa, equipamento que, com o “Jardim-Passeio Público” construído, também pelo Visconde, sobre a Ribeira das Vinhas, vai constituir um importante elemento de “civilização” no desenvolvimento da vila e na sua afirmação enquanto estação balnear. Outra infraestrutura de referência será o Casino, construção patrocinada por José de Freitas Reis e iniciada em 1873. Implantado sobre a Praia da Ribeira, ou a Praia dos Pescadores, este edifício, com quarenta e sete metros de comprimento por doze de largura, parecia mais um barracão, a que o terraço voltado ao mar, coberto por um toldo a toda a extensão da fachada sul, conferia alguma dignidade. É aqui que se reúne a alta sociedade para assistir às célebres regatas que animam a vida à beira-mar em Cascais. À sua esquerda, na praça aberta junto à Praia, situava-se o Hotel do Globo<sup>50</sup>, um dos três hotéis mencionados por Ramalho Ortigão em *As Praias de Portugal*.

<sup>48</sup> No ano anterior, a família real ainda fora a “banhos” à Praia de Belém. (Cf. BRIZ, Maria da Graça Gonzalez, *A Vilegiatura Balnear Marítima em Portugal (1870-1970): Sociedade, Arquitectura e Urbanismo*, dissertação de doutoramento em História da Arte Contemporânea, Volume I, Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, 2003, p. 109)

<sup>49</sup> Desde o século XVIII que existia já uma estrada a ligar Lisboa a Oeiras, aberta por ordem do Marquês de Pombal que aqui tinha a sua Quinta de Recreio onde D. José se hospedava quando a “banhos” nas nascentes termas do Estoril e de Santo António.

<sup>50</sup> Antigo Hotel Lisbonense, o primeiro Grande Hotel construído nesta costa, onde actualmente de encontra o Hotel Baía da autoria de Alberto Cruz, inaugurado em 1962.



CASCAIS. Praia Grande e Casino.

*Cascaes*

*Praia Grande e Casino*

Bilhete Postal, c. 1900

(imagem

[www.diasquevoam.blogspot.com](http://www.diasquevoam.blogspot.com))



3p. Collection portugaise - editeur E. DIAS FERREAS - 26, Rue Aurore, 26 - LEBONNE

Casino de Cascais

Bilhete Postal, c. 1900

(imagem

[www.diasquevoam.blogspot.com](http://www.diasquevoam.blogspot.com))



Hotel do Globo

Fotografia, c. 1900

(imagem [www.users.prof2000.pt](http://www.users.prof2000.pt))

Passeio D. Maria Pia e  
Marégrafo  
Fotografia, c. 1882  
(imagem [www.geocaching.com](http://www.geocaching.com))



*Cascaes - Passeio  
D. Maria Pia*  
Bilhete Postal, c. 1900  
(imagem [www.delcampe.net](http://www.delcampe.net))



*Passeio Maria Pia e Esplanada  
Principe Real D. Luiz Filippe*  
*Cascaes-Portugal*  
Bilhete Postal, c. 1900  
(imagem [www.delcampe.net](http://www.delcampe.net))



Ramalho faz ainda menção a uma Praça de Touros, programa que aparece associado, com alguma regularidade, às estâncias balneares portuguesas, em especial a praias com um ambiente mais cosmopolita e normalmente frequentadas por veraneantes espanhóis. Caso da Póvoa de Varzim, da Foz, da Granja, de Espinho, da Figueira da Foz e da Nazaré.

Junto à muralha da Cidadela, voltado para a Praia da Ribeira, constrói-se, em 1882, o Passeio D. Maria Pia, uma avenida pedonal arborizada com palmeiras e apetrechada com iluminação pública a gás e bancos de jardim, junto à qual é, inicialmente, instalado o Marégrafo de Cascais. É nesta pequena estrutura cilíndrica, coberta com uma cúpula, que vai funcionar o primeiro dispositivo de medição do nível médio das águas do mar existente em Portugal. Numa plataforma inferior seria estabelecida, em 1896, a Esplanada Príncipe Real D. Luiz Filipe, a uma cota mais próxima da água.

Mas é nos terrenos da antiga Parada, acima da Cidadela, que vai surgir o ponto de encontro mais exclusivo da estância - o *Sporting Club*, inaugurado a 15 de Outubro de 1879. Aqui se introduz a prática desportiva do *lawn tennis*, de que D. Carlos será grande adepto<sup>51</sup>. Tal como o era do tiro aos pombos e do *yatching*.

---

<sup>51</sup> O *Sporting Club* da Parada constitui o centro da vida desportiva e social de Cascais neste período, reunindo um notável grupo de sócios que incluía, para além de D. Carlos e do Infante D. Afonso, alguns políticos de primeira ordem, como Fontes Pereira de Melo, Barros Gomes, Serpa Pimentel, Dias Ferreira e Ferreira do Amaral; membros do corpo diplomático e militares prestigiados, como Hermenegildo Capelo, Aires de Ornelas e Paiva Couceiro; escritores, entre os quais Camilo Castelo Branco e Marcelino Mesquita; o eminente historiador Edgar Prestage, genro de Maria Amélia Vaz de Carvalho; influentes financeiros, como Henry de Burnay, Jorge O'Neill e Manuel de Castro Guimarães; o ilustre fotógrafo Joshua Benoliel; e a elite local, de que fazem parte Jaime Artur da Costa Pinto, José Passos Vela, Carlos Anjos e José Viana da Silva Carvalho, estes dois últimos, como veremos, directamente ligados ao desenvolvimento turístico do Monte Estoril e do Estoril. Para além desta lista de nomes importantes frequentavam, ainda, esta estância, Ramalho Ortigão, Oliveira Martins e Eça de Queirós, que ficava hospedado com regularidade na Casa de S. Bernardo do seu amigo o Conde de Arnoso. É precisamente no Clube da Parada que Guilherme Pinto Basto e o seu irmão Eduardo introduzem a prática do *lawn tennis* em Portugal, instituindo torneios anuais que, mais tarde, contam com a participação de membros de outros clubes portugueses, entretanto criados (entre eles o Real Velo Clube do Porto, o Clube Português de Lawn Tennis, o Grupo Lawn-Tennis de Lisboa, o Lisboa Cricket Club, o Grupo de Matosinhos, a Assembleia da Granja, o Club da Foz, o Grupo Nova Sintra, o Oporto Cricket Club, o Grupo de S. Roque da Lameira, o Carcavelos Cricket Club, o Grupo Lawn-Tennis do Prado, no Porto, e o Grupo Lawn-Tennis da Parede). Em 1901, Guilherme Pinto Basto organiza, em Cascais, um torneio de exibição que conta com a presença de conhecidos jogadores ingleses e, no ano seguinte, iniciam-se os Campeonatos Internacionais de Portugal no Clube da Parada. Como curiosidade, em 1923, a tenista francesa Suzanne Lenglen, para quem Jean Patou havia desenhado, em 1919, um novo modelo de vestido de ténis, vence a portuguesa Angélica Plantier na final feminina desses campeonatos internacionais. A Federação Portuguesa de Ténis seria fundada a 16 de Março de 1925, sendo Guilherme Pinto Basto o seu primeiro presidente. (Cf. "Hora'Eça: Um percurso pela vida e obra de Eça de Queirós", disponível em [www.users.prof2000.pt](http://www.users.prof2000.pt), e sítio da Federação de Ténis Portuguesa, em [www.tenis.pt](http://www.tenis.pt))



D. Carlos na Praia da Ribeira,  
Cascais  
Fotografia, c. 1900  
(imagem  
VIEIRA, Joaquim (direcção),  
*Fotobiografias do Século XX:*  
*Rei D. Carlos*, Lisboa, Círculo de  
Leitores, 2001, p. 109)



Barraca Real na Praia da  
Ribeira, Cascais  
Fotografia, c. 1900  
(a bandeira hasteada assinalava  
a presença do rei na Praia)  
(imagem  
[www.realfamiliaportuguesa.blogspot.com](http://www.realfamiliaportuguesa.blogspot.com))

Com a morte de D. Luís em 1889 (no palácio da Cidadela de Cascais), D. Carlos sobe ao trono, assumindo a chefia da monarquia constitucional portuguesa. Enquanto figura pública, a sua imagem ficaria marcada pelo seu interesse pela oceanografia (“o Oceanógrafo”), que partilhava com o pai e com o Príncipe Alberto do Mónaco, mas também pelos seus hábitos de *bon vivant*, apesar de reservado na sua vida social e de modesto no trato íntimo. Preferindo a vida ao ar livre, D. Carlos passava quatro meses de férias num ano, divididos entre Sintra, Cascais, Mafra e Vila Viçosa. Em Cascais, ocupava a maior parte do seu tempo com expedições marítimas aos estuários do Tejo e do Sado, fazendo levantamentos e recolhendo amostras que, depois, eram tratadas e classificadas no laboratório instalado na Cidadela e devidamente integradas na sua colecção do Palácio das Necessidades, com vista à criação de um Museu Oceanográfico.<sup>52</sup>

<sup>52</sup> Entre 1896 e 1907, D. Carlos realiza doze campanhas oceanográficas a bordo dos seus diversos iates D. Amélia (ao todo quatro). Com a morte do monarca, a sua colecção seria entregue, em 1910, à Liga Naval Portuguesa, constituindo a Secção Oceanográfica D. Carlos I no, então, Museu da Marinha (instalado no Palácio dos Duques de Palmela, ao Calhariz, em Lisboa), e, com a extinção da Liga em 1929, transita para o Museu Condes de Castro Guimarães, em Cascais, sendo doada, por Decreto-Lei de 11 de Junho de 1935, ao Aquário Vasco da Gama, em conjunto com a biblioteca científica do rei. (Cf. [www.aquariovgama.marinha.pt](http://www.aquariovgama.marinha.pt))

E, numa altura em que eram poucos os que sabiam nadar, era igualmente um exímio nadador, sendo muitas vezes retratado a dar umas braçadas na Praia da Ribeira, agora conhecida como a Praia do Rei, onde era também costume ir dar os seus passeios solitários de barco a remos e assistir, da esplanada do Casino, com a Rainha D. Amélia, às regatas realizadas na baía. No *Club* da Parada jogava ao jogo da malha e participava, frequentemente, nos torneios de ténis organizados pela direcção, sendo a família real presença assídua nas festas, *kermesses* e *garden-parties* que aí tinham lugar ao longo da temporada de banhos.



D. Carlos na Praia da Ribeira,  
Cascais

Fotografia, 1897  
(imagem [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com))



D. Carlos e D. Amélia em dia  
de regata na Praia da Ribeira,  
Cascais

Fotografia de Julio Worm, 1906  
(imagem  
[www.arquivomunicipal.cm-lisboa.pt](http://www.arquivomunicipal.cm-lisboa.pt))

D. Carlos jogando *lawn-tennis*  
no Sporting Club da Parada

Fotografia, c. 1900

(imagem

VIEIRA, Joaquim (direcção),

*Fotobiografias do Século XX:*

*Rei D. Carlos*, Lisboa, Círculo de

Leitores, 2001, p. 114)



D. Carlos numa *garden-party*  
do Sporting Club da Parada

Fotografia Joshua Benoliel,

1906

(imagem

[www.arquivomunicipal.cm-lisboa.pt](http://www.arquivomunicipal.cm-lisboa.pt))



No seu número de 22 de Outubro de 1906, a *Ilustração Portuguesa* dá-nos um relato completo da vida social em Cascais durante os meses de Verão, num artigo intitulado “Cascaes: Praia da Côrte” da autoria de Henrique de Vasconcellos e acompanhado por clichés de Julio Worm. Pelo retrato que fixa do dia-a-dia à beira-mar não se resiste a transcrevê-lo na íntegra:



*“Cascaes resente-se, ainda hoje, do caracter intimo e familiar que teve nos seus principios. Era mais um piquenique que demorava mezes do que uma season n’uma praia da côrte. As poucas familias que iam ali veraneiar tinham uma vida semcerimoniosa. Havia poucas toilettes, tratava-se mais da saude do que dos divertimentos. Nasceu a ‘Parada’ o Sporting Club, cercle fermé, ainda ha pouco tempo, de entrada quasi tão difficil como uma iniciação no templo d’Eleusis. Não se exigiam os setenta e dois quarteis de nobreza de que fala Voltaire, mas pouco menos. É certo que, ás vezes, havia batota: o cerbero heraldico dormia.*

*O caminho de ferro escancarou as portas d’esse Eden, primitivo como o da Biblia. O Mont’Estoril, risonho, civilisado, encheu-se de gente elegante. Abriram-se casinos, appareceram toilettes. Cascaes transformou-se. O snobismo vivificou-o. O snobismo é um dos mais activos factores do progresso. Fez o triumpho de Wagner e Cascaes. Quem quer fazer relações vae para Cascaes, frequenta a praia, arranja ser socio da Parada. Ali, a etiqueta relaxa-se. Na promiscuidade dos toldos, de manhã, dos clubs, á noite, é facil passar-se do cumprimento de cabeça ao shake-hand formal. Ao nucleo primitivo, vieram juntar-se o resto da sociedade e os snobs, os que queriam dizer aos amigos, aos conhecidos: - Estou em Cascaes. Dizia hoje El-Rei, na Bocca do Inferno... - E adquire-se o habito de designar os grandes titulares pelo seu nome de baptismo, o que dá tom na rua dos Retrozeiros.*

*Ainda augmentou a população com gente que a moda e medicina condemnam a sair de Lisboa, no estio, e as occupações obrigam a permanecer na capital, gente que se alastra do Dáfundo a Cascaes, postos de lado como excessivamente pires, Pedrouços, Bom Successo e Algés, praias concorridissimas ha vinte annos. Diziam as chronicas elegantes: ‘Partiu para Pedrouços o opulento capitalista F. - Vae passar a estação estival em Algés o sr. conselheiro A.’ Todos esses capitalistas e conselheiros avançaram: vieram até á Enseada Azul, que comprehende as praias que de Cascaes a Parede bocejam, reflectindo, no mar florido de espuma, os seus predios horriveis.*

*Mas, apesar da concorrência, Cascaes conserva-se familiar. Os que para lá vão contentam-se em geral com cochichos, com pessimos hoteis; faz-se uma vida sem grande dispendio. Ha um reduzido numero de familias que habita em predios confortaveis. O luxo asiatico, de satrapa, é uma carruagem com rodas cautchoutées. Uma festa da sr.<sup>a</sup> condessa d’Almedina ou da sr.<sup>a</sup> condessa de Santar são clarões luminosos n’uma noite escura. Vive-se, então, n’uma praia da côrte.*

*Em regra, em Cascaes, ninguém tem casa para receber. Vive-se no provisório, e cada um decidindo a rir-se da propria falta de conforto, das janellas que não fecham, dos tectos que não tapam, das escadas por onde é milagre subir-se...*

*Floresce, ali, a classica ‘casa de praia’, com moveis primitivos, espelhos que guardam ciosamente as imagens e as não reflectem, camas claudicantes, colchões inhospitaleiros. No Mont’Estoril, as casas são feitas com processos um pouco mais modernos. E, embora a architectura accuse, em geral, o gosto mestre-d’obras, tão apreciado pela burguezia liberal,*

*as portas não empenam, as portas não arregoam em frinchas, a cubagem d'ar, nos quartos, é razoavel, e em volta dos predios ha alguns metros de jardim, que aformoseiam essa estancia e a tornam o mais aprazível logarejo que tem Portugal, se não pensarmos na carencia d'agua e consequente abundancia de pó.*

*Da inhospitalidade das casas deriva a vida nos casinos e na rua, a monotonia da estação, em que o primeiro dia se parece tanto com os outros, que poderia pensar-se ter passado apenas um dia, muito longo, horrivelmente longo, no fim do verão e ter-se a illusão, por o opposto motivo, do monge de Bernardes que passou duzentos annos a ouvir um rouxinol.*

*Digna de architectura é a administração, que deixa tudo ao Deus-dará, recuando nos processos de limpeza, procurando afugentar os visitantes, com uma inconsciencia notavel dos interesses dos municipes e dos primordiaes principios de philantropia.*

*A season, em Cascaes, começa, verdadeiramente, quando Sua Magestade a Rainha chega de Cintra. A presença da Augusta Senhora dá á praia a sua alta e verdadeira distincção.*

*É sempre em fins de Setembro. Sua Magestade faz uma vida retirada, apenas recebendo, nas terças feiras, as pessoas que teem a honra de a poder cumprimentar. De manhã, sae de carruagem com a sua dama e vae até o pinhal da Guia, seu passeio favorito, que repete á tarde. Ás vezes vae para o mar no seu yacht Maris Stella, delgada flôr de prata que deslisa.*

*Sua magestade a Rainha Senhora D. Maria Pia sae á tarde do paço do Estoril, de carruagem, tambem em direcção á Marinha. Á volta, caminha muito tempo a pé.*

*Sua Magestade El-Rei, logo de manhã sae, ou para o mar, ou, só, n'uma victoria; á tarde passeia muitas vezes a cavallo.*

*Depois do almoço, S. M. vae, ás vezes, á Parada jogar algumas partidas de tennis, competindo com vantagem com os melhores jogadores d'aqui.*

*S. M. é assiduo frequentador do Tiro aos Pombos, onde, com facilidade, vence os mais peritos.*

*Á noite, a familia real reune-se na Cidadella, com excepção de S. M. a Senhora D. Maria Pia, que, como é sabido, ali não tornou a entrar desde a morte do senhor D. Luiz. Ha partida de bridge.*

*SS. AA. o Principe Real e o Senhor Infante D. Manuel passeiam muitas vezes, acompanhados pelos dignatarios. Durante o dia jogam o tennis no court da Cidadella.*

*Sua Alteza o Senhor Infante D. Affonso vae todas as manhãs á praia e á tarde passeia, quer d'automovel, quer de break.*

*A vida, em Cascaes, é um pouco monotona. De manhã, a praia, onde os pequenos toldos, apinhados de gente, são fornos onde se cozem os pães e mesmo os que o não são. Conversa-se; flirta-se; apontam-se os kodaks; até ha quem tome banhos de mar! Um pouco de yatching, principalmente por senhoras. Ha toldos chics e toldos que o não são. Ao domingo, a affluencia de gente provoca a mistura. Ha quem a ache a abominação das abominações.*

*Do almoço até ás quatro horas é impossivel encontrar alguem. Uns dormem, outros lêem, os homens vão para Lisboa, alguns porque teem que fazer, outros para passar o tempo.*

*Ás quatro começa a povoar-se o jardim do Sporting; agitam-se raquettes nos lawns de tennis, retouçam creanças, correm as bolas do tradicional jogo da bola. A malha, tão portugueza, que obriga os corpos a attitudes elegantes, como a d'um dos Discobulos - o que é o jogo da malha senão uma transformação do disco hellenico? - a malha foi rudemente banida por excessivamente popular. Jogam-se torneios terriveis de tennis, em que se sobresaie a pericia da sr.<sup>a</sup> D. Thereza Calheiros e da sr.<sup>a</sup> D. Anna de Sousa Coutinho.*

*Depois, o passeio classico da Bocca do Inferno, onde se discute, se sonha, se namora, e um ou outro olha para o sol poente que tinge o mar e o céu de tintas leves, magentas, roseas, tão finas que se dirá que um jardim se volatilisa.*

*Ao cair da noite, a obrigatoria parada no passeio Maria Pia, cumprimentos, exhibição dos que não quizeram ir á Bocca do Inferno, combinações para a noite. É um suplicio. Ha poucos bancos e muitos grupos. Mas continua a fazer parte do programma obrigado; é crime de lesa-elegancia faltar seguidamente a esse vanities fair.*

*Uma ou outra vez, uma pausa, um tea elegante, entre os quaes se destacam sempre os da sr.<sup>a</sup> D. Josephina Ribeiro da Cunha, alguma festa, como a que no anno passado se fez no Tiro aos Pombos, devida á iniciativa caridosa e intelligente da sr.<sup>a</sup> condessa de Sabugosa, a mais linda festa que temos visto em Cascaes.*

*Á noite, a Parada, o centro elegante, que a actividade do sr. D. Manuel de Menezes tem remoçado, que reune toda a espuma e começa a affirmar-se com festas que virão a ser a great attraction da Enseada Azul. A Parada moderniza-se, democratiza-se. Não é um club fechado absolutamente. Não é preciso ter exercicio no Paço para lá entrar, embora não seja publico. Para ali faz-se toilette, quasi como para uma festa. Os leves e elegantes chapéus da noite floream nas cabecinhas inquietas. Os vestidos claros dão mais alegria á sala clara. Formam-se grupos, que já teem alcunhas. Dança-se, joga-se o bridge, lêem-se jornaes, faz-se má-lingua. Um pouco de tudo.*

*Ultimamente tem tido uma enorme affluencia o Peixe-frito, a musica no passeio Maria Pia. Em que consiste o divertimento é difficil dizer-se. Sentam-se em cadeiras incommodas, conversam pouco porque a musica mal deixa ouvir, não ouvem musica porque a conversa não permite.*

*Eis a vida de Cascaes. Alguns fogem um pouco da sociedade, descançam. Passeiam pelos pinhaes, isolam-se a vêr o mar tão azul e tão quieto nesta Enseada Azul maravilhosa. Outros sahem nos seus yachts, em parties intimas. Lê-se pouco. A visinhança do mar maguado adormece os cerebros. Sonha-se muito. Á beira-mar constroem-se castellos... na areia.”<sup>53</sup>*

<sup>53</sup> VASCONCELLOS, Henrique de, “Cascaes: Praia da Côte”, *Ilustração Portuguesa*, 2.<sup>a</sup> Série, N.º 35, 22 Outubro 1906, pp. 364-372.

Este artigo põe em evidência algumas questões relevantes: por um lado, a precariedade das condições de alojamento a que a generalidade dos veraneantes se sujeitava durante os meses de vilegiatura balnear, por outro, o planeamento urbano deficiente e a ausência de infraestruturas básicas que caracteriza a maioria destas estâncias e, ainda, o impacto que a “chegada” do comboio vai ter nas estruturas espacial e social destes lugares.

De facto, mesmo tratando-se de Cascais - “a Praia da corte”, o número de famílias aristocratas que se podia dar ao luxo de possuir e manter residência própria de “férias” junto ao mar, para além da “Casa da Cidade” e da “Casa de Campo” de família, era muito reduzido. O comum era alugar casa durante os dois meses da temporada de banhos e a oferta local não era, obviamente, a mais adequada. Como compensação pela falta de conforto, levavam-se as pratas, os criados e as carruagens.

Apesar disso, aparecem nesta altura os primeiros exemplares de uma arquitectura residencial de Praia. A nascente de Cascais destacam-se o Palacete dos Duques de Palmela, de 1873, projecto de Thomas Henry Wyatt (1897-1890) dentro do modelo do “chalet rústico” em pedra, construído sobre as fundações do antigo Forte da Conceição no extremo de um extenso parque, plantado em 1868<sup>54</sup>; e o chamado Palacete do Duque de Loulé, que aí veraneava, mas mandado edificar pelo Conde de Vale dos Reis, segundo o projecto ao estilo Luís XIII de Luís Caetano Pedro de Ávila (1840-1904), no promontório a poente do Palacete Palmela<sup>55</sup>. Entre um e outro, marcando a transição entre a Praia da Conceição e a Praia da Duquesa, é construída, em 1896, a Casa Faial, encomenda da família Palmela ao arquitecto José Luiz Monteiro (1848-1942) e inspirada no Palacete principal.



*Chalet da Senhora Duqueza de Palmella em Cascaes e Chalet da Senhora Marquesa do Fayal em Cascaes*  
Fotografias, 1904  
(imagem  
*Ilustração Portuguesa*, Primeiro Anno,  
N.º 51, 24 Outubro 1904, p. 802)



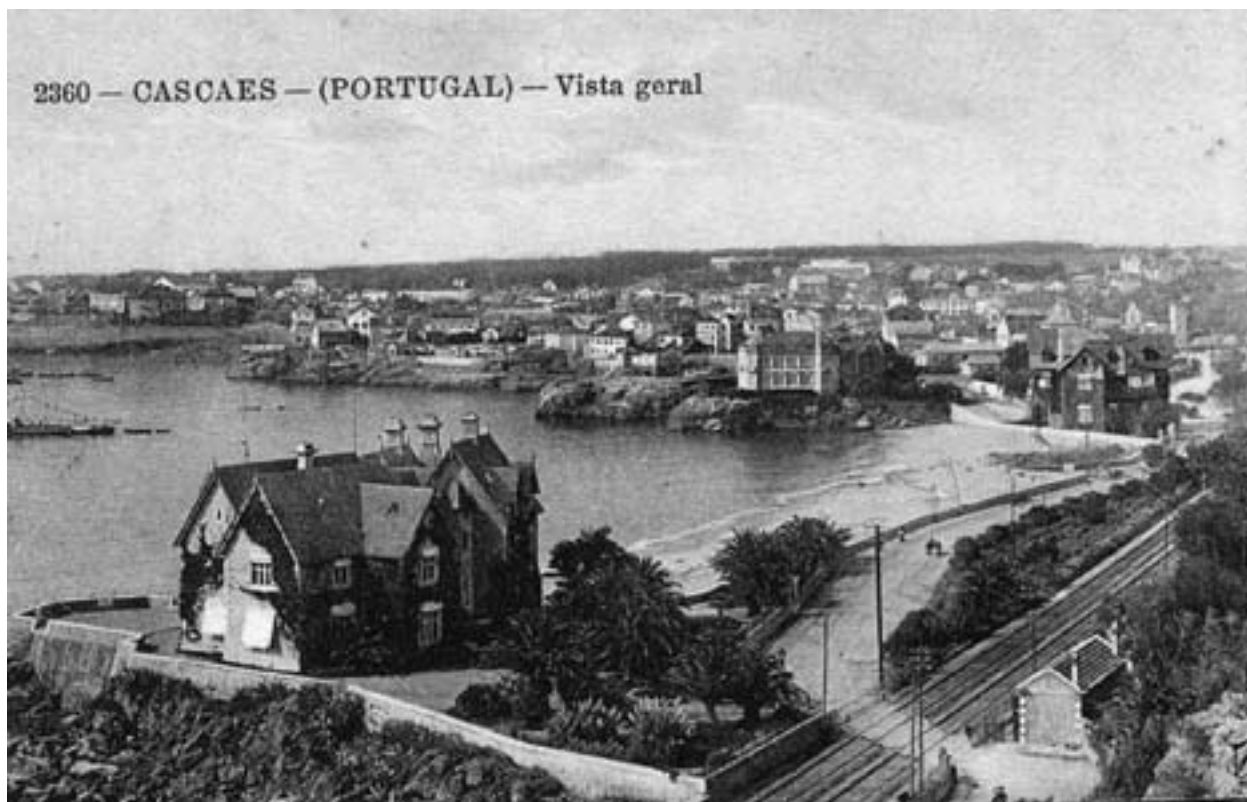
Palacete Loulé, Cascais  
(aqui já Estalagem Albatroz)

Fotografia, post. 1901  
(imagem BRIZ, Maria da Graça

Gonzalez, *A Vilegiatura Balnear Marítima em Portugal (1870-1970): Sociedade, Arquitectura e Urbanismo*, dissertação de doutoramento em História da Arte Contemporânea, Volume II, Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, 2003, p. 65)

<sup>54</sup> Ano em que a família Palmela adquire as ruínas do forte. Com a construção do Ramal de Cascais junto ao mar, inaugurado em 1889, o parque acabaria por ficar separado da casa, sendo-lhe, mais tarde, destacada uma parcela que é vendida, como veremos, para uma segunda fase de urbanização do Monte Estoril. A antiga Estrada Real de Lisboa a Cascais, que até ao Estoril acompanhava a linha de costa, fazia aí “*um largo desvio para o interior, antes de entrar na vila, contornando o vale onde, precisamente, se agenciava o parque original*”. (Cit. BRIZ, Maria da Graça Gonzalez, *A Vilegiatura Balnear Marítima em Portugal (1870-1970): Sociedade, Arquitectura e Urbanismo*, dissertação de doutoramento em História da Arte Contemporânea, Volume I, Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, 2003, p. 116)

<sup>55</sup> Palacete que já se encontrava construído em 1873, tendo sido, depois, transformado em estalagem pelo Marquês da Foz e, actualmente, a funcionar como hotel de luxo: o Hotel Albatroz.



Junto ao Farol e à Praia de Santa Marta, a poente da Cidadela, vão surgir três outros importantes exemplares de “casas de veraneio” em Cascais. Formando um pequeno núcleo residencial à beira da Estrada da Guia, na saída a caminho da Boca do Inferno, são construídas, cerca de 1890, a Casa de S. Bernardo, do Conde de Arnoso, segundo projecto do próprio; em 1901, a Torre de S. Sebastião, de Jorge O’Neill, obra do pintor Francisco Vilaça desenvolvida a partir de um esboço do cenógrafo Luigi Manini (1848-1936); e, em 1902, a Casa de Santa Maria, encomenda do mesmo Jorge O’Neill ao arquitecto Raul Lino (1879-1974) para a sua filha Maria Teresa O’Neill e o marido, D. António de Avillez de Almeida Melo de Castro.

Estas três casas são representativas das duas vias de pensamento que informam a corrente nacionalista que marca a produção arquitectónica portuguesa deste período, em muito alimentada pelo *Ultimatum* britânico de 1890 e que se iria prolongar pelo século XX dentro. De um lado (da estrada, mais próximo do mar), a Casa do Conde de Arnoso anuncia, de forma precoce, o debate disciplinar

*Cascaes - (Portugal) - Vista Geral*

(com o Palacete Palmela em primeiro plano, seguido da Casa Faial e, no promontório, o Palacete Duque de Loulé)  
Bilhete Postal, c. 1900  
(imagem [www.delcampe.net](http://www.delcampe.net))



Portugal - Cascaes e Cidadela  
(Vista d'Avião)  
(Farol e Praia de Santa Marta,  
com a Casa de S. Bernardo, a  
Torre de S. Sebastião e a Casa  
de Santa Maria)  
Bilhete Postal, c. 1900  
(imagem [www.delcampe.net](http://www.delcampe.net))

sobre a “casa portuguesa”, de que Raul Lino será um dos principais protagonistas, desenvolvendo uma importante reflexão teórica em torno do tema<sup>56</sup>, e de que a Casa de Santa Maria constitui um dos seus primeiros ensaios para a fixação de uma Arquitectura de carácter nacional. O que aproxima e distingue estas duas intervenções é o facto de, para ambos os autores, ser na tradição, mais do que na história, que se sustenta esse *aportuguesamento*. Mas, se para o Conde de Arnoso as raízes da “casa portuguesa” estavam no norte, na “casa minhota”, para Raul Lino, em Cascais, é o sul que serve de inspiração, com a sua arquitectura mediterrânica de feição “arabizante”. Do outro lado (da estrada), a Casa O’Neill encerra a mesma procura de valores, embora recorrendo, não ao imaginário vernáculo e popular da arquitectura tradicional mas, a uma vertente mais erudita da cultura arquitectónica portuguesa, dando continuidade às pesquisas historicistas de sentido romântico herdadas de oitocentos.

<sup>56</sup> Reflexão teórica de que resultam a publicação dos seus três primeiros livros: *A Nossa Casa - Apontamentos sobre o bom gosto na construção de casas simples*, de 1918; *A Casa Portuguesa*, para a Exposição de Sevilha de 1929, e *Casas Portuguesas - Alguns apontamentos sobre o architectar de casas simples*, de 1933.



*A Casa do Sr. Conde d'Arnosso em Cascaes*

Fotografia, 1904

(imagem

*Ilustração Portuguesa*, Primeiro Anno, N.º 51, 24 Outubro 1904, p. 802)



*Portugal - Cascaes*

*Vivenda, Conde Castro*

*Guimaraes*

(Torre de S. Sebastião)

Bilhete Postal, c. 1910

(imagem [www.delcampe.net](http://www.delcampe.net))



*Pharol de Santa Martha e uma bella vivenda em Cascaes*

(Casa de Santa Maria, já com a ampliação realizada para José Lino, irmão do architecto)

Bilhete Postal, c. 1918

(imagem [www.delcampe.net](http://www.delcampe.net))

Contra a *chaletmania* que começa a proliferar pelo nosso litoral, importações estilísticas que Ramalho Ortigão apelida de “*híbrida confusão alucinada*”<sup>57</sup>, estas três obras avançam, assim, com uma interpretação mais contextualizada da “Casa de Praia”, procurando integrá-la da melhor forma na paisagem portuguesa. No entanto, partilhando do mesmo princípio de “*que a renovação da arquitectura está nos revivalismos, combinados de forma eclética e original pelas novas técnicas construtivas*”<sup>58</sup>, e, sobretudo, da ideia de “*que a casa de veraneio é um espaço privilegiado para as mais ‘ousadas’ experiências e o seu valor depende, acima de tudo, da sua diferença*”, estas propostas são superficialmente apreendidas nos seus elementos meramente decorativos e formais, não se aprofundando a pertinência do seu contributo para uma renovação tipológica das fórmulas convencionais de habitar, em especial no caso de Raul Lino pela dinâmica espacial que introduz na sua abordagem ao programa residencial. Uma visão redutora que iria fundamentar um “gosto português” de “sabor” rústico que, ainda hoje, marca a fisionomia da costa portuguesa, mas não só.

Embora limitada na sua acção, a administração local procura acompanhar o desenvolvimento urbano que se verifica nesta altura, introduzindo alguns melhoramentos na vila. Em 1878 é instalada a iluminação pública a gás em Cascais, inaugurando-se, dez anos depois, o sistema de abastecimento de água canalizada e, a 15 de Agosto de 1899, a rede de iluminação eléctrica, antecipando, por um mês, o Monte Estoril e, por dois meses, a sua chegada à capital. Também na área das telecomunicações são criadas novas infraestruturas: em 1886, entra em funcionamento o serviço telegráfico e, em 1900, é instalada a primeira estação telefónica.

Para além destas intervenções ao nível do apetrechamento básico do município, a câmara promove, ainda, a reorganização do núcleo central do aglomerado, abrindo duas novas avenidas:

---

<sup>57</sup> ORTIGÃO, Ramalho, *O Culto da Arte em Portugal*, Lisboa, A. M. Pereira, 1896, p.32.

<sup>58</sup> BRIZ, Maria da Graça Gonzalez, op. cit., p. 132.



a Avenida Valbom, construída entre 1882 e 1894, que, no prolongamento da Estrada Real de Lisboa a Cascais (desde o Monte Estoril), iria ligar a futura estação ferroviária ao centro da estância, mais precisamente, ao Jardim Visconde da Luz, de onde se tinha, depois, acesso à Praia da Ribeira; e a Avenida D. Carlos I, inaugurada a 9 de Setembro de 1899, que, junto ao mar, partia da Praia da Ribeira até à Cidadela virando, aí, para o interior, e entroncando com a Estrada da Guia. Também aqui marca presença a arquitectura residencial de veraneio, dentro dos modelos estabelecidos.



Portugal - Cascaes

e

Cascaes - Praia de Banhos  
(Avenida D. Carlos I)

Bilhetes Postais, c. 1900  
(imagens [www.delcampe.net](http://www.delcampe.net))

Acompanhando o esforço camarário, já dentro do século XX, aparecerem os primeiros empreendimentos turísticos de iniciativa privada. É o caso do Bairro-Parque da Gandarinha, promovido pela Sociedade Fomento Urbano e apresentado no segundo número da *Revista Portuguesa de Comunicações: Quinzenário de estudo e divulgação dos problemas referentes aos Transportes Terrestres, Marítimos e Aéreos e ao Turismo*, a 15 de Julho de 1929. No artigo escrito pelo engenheiro civil Diogo Sobral, autor do plano geral, expõem-se as motivações da entidade promotora:

*“A falta de recursos de que dispõem os corpos administrativos, não lhes permite a execução dos numerosos melhoramentos locais, indispensáveis, em todas as povoações á vida moderna.*

*É sabido, que um grande numero de pessoas reunidas num espaço*

limitado, concorrem naturalmente para a insalubridade deste. Necessario é pois, tomar medidas especiaes tendentes a evitar os efeitos perniciosos das grandes aglomerações, melhorar as condições de vida dos habitantes, crear uma especie de 'vida artificial'.

Variadas são essas medidas.

Higienistas notaveis reunem-n'as, nos seguintes principios gerais: Pureza do ar, abundancia de agua de bôa qualidade, defeza do solo contra a contaminação progressiva e afastamento rapido dos centros das aglomerações, das materias putresciveis. Obedece se a estes principios, abrindo novas ruas bem ventiladas e iluminadas pela luz solar, estabelecendo parques e jardins, creando um sistêma pratico e convenientemente estudado de distribuição de aguas e uma rêde de esgotos, que assegure o afastamento dos residuos liquidos, evitando a sua acção sobre o solo.

Conclue-se do que acima fica dito que ardua e longa é a tarefa de qualquer Corpo Administrativo. Para cumprir quantos obstaculos não ha a remover, quanta energia não ha que dispende? Impõe-se por isso que as iniciativas particulares auxiliem as Camaras Municipais e que o façam no cumprimento de um dever civico.

Foi com esse intuito, que a Sociedade Fomento Urbano apresentou á Câmara Municipal de Cascais, o projecto que elaborámos e apresentamos em planta cuja execução completa virá embelezar, dar conforto e sanear uma grande parte da vila, concorrendo para a sua salubridade."<sup>59</sup>

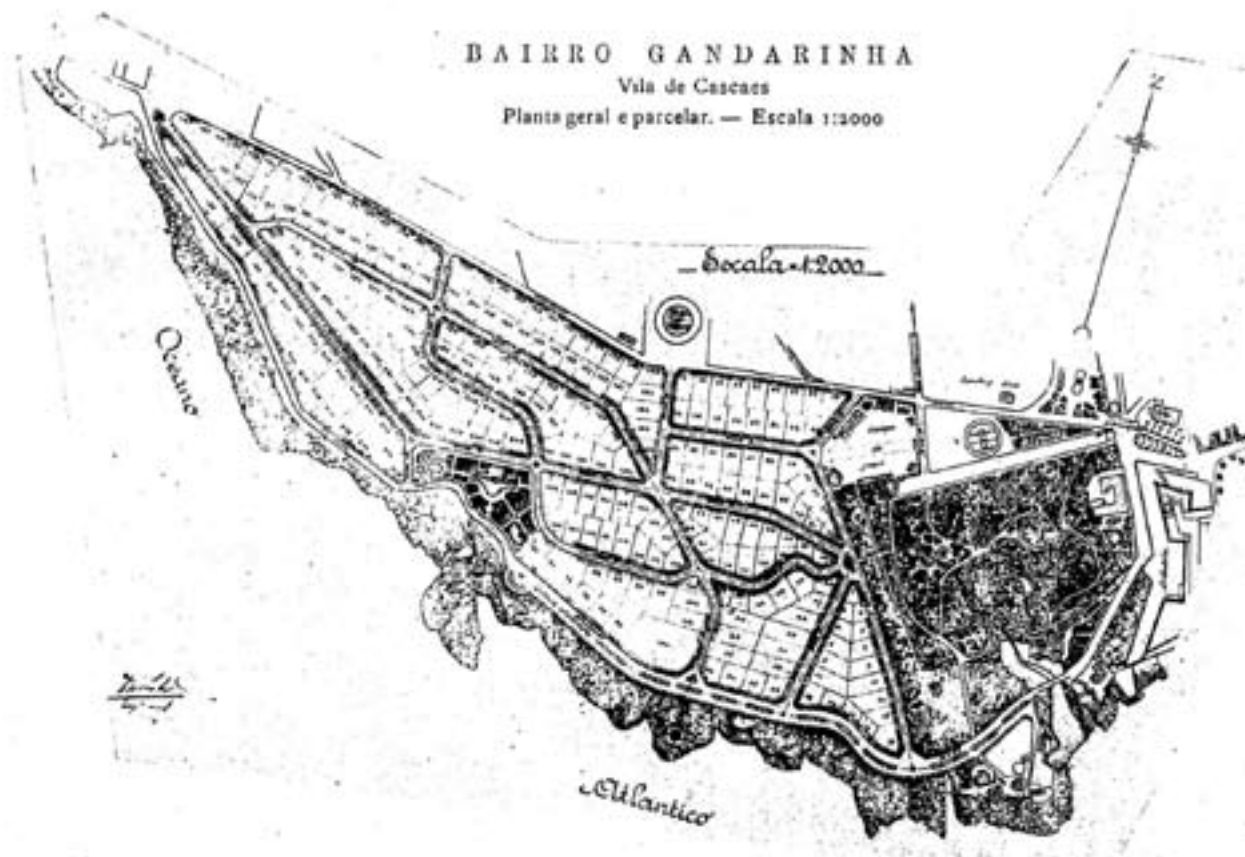
Bairro Gandarinha

Vila de Cascaes

Planta geral e parcelar

Diogo Sobral, c. 1929

(imagem SOBRAL, Diogo, "Na Costa do Sol: Uma Obra de Turismo", Revista Portuguesa de Comunicações, Ano 1, N.º 2, 15 Julho 1929, p. 47)



Na costa a poente de Cascais, a urbanização proposta ocupava os vastos terrenos que pertenceram ao Visconde da Gandarinha e se estendiam desde o antigo Convento da Piedade<sup>60</sup>, junto à Cidadela, quase até ao Farol da Guia. O traçado do loteamento, inspirado nas Cidades-Jardim inglesas - “*verdadeiros reservatórios de ar puro, que tiveram uma acção tão salutar, sobre a velha Londres*”<sup>61</sup> -, aproveita os antigos caminhos do parque existente, “*evitando por esta forma o corte de arvores e tornando toda a construção mais económica, já por as terraplanagens estarem feitas em grande parte, já por as faixas laterais exigirem diminutos movimentos de terra*”. Ao todo são definidos cerca de duzentos e vinte talhões para a construção de moradias, “*servidas por jardim, em todas as suas fachadas*”<sup>62</sup>. A ilustrar o artigo é apresentada uma perspectiva de uma das habitações já em construção no parque, da autoria do arquitecto Gonçalo de Melo Breyner.<sup>63</sup>



*Uma habitação em construção*

G. Breyner, c. 1929

(imagem SOBRAL, Diogo, “Na Costa do Sol: Uma Obra de Turismo”, *Revista Portuguesa de Comunicações*, Ano 1, N.º 2, 15 Julho 1929, p. 48)

<sup>60</sup> Transformado, pelo Visconde, em casas para alugar ao veraneantes e actual Centro Cultural de Cascais. (Cf. Briz, Maria da Graça Gonzalez, op. cit., p. 119)

<sup>61</sup> SOBRAL, Diogo, op. cit., p. 47.

<sup>62</sup> À Câmara Municipal aconselha-se que não deve aprovar projectos que não salvaguardem uma distância mínima de cinco metros entre as fachadas e os muros de vedação. (Cf. Idem, p. 48)

<sup>63</sup> Neto, da parte da mãe, de Henry Burnay (1.º Conde de Burnay), Gonçalo de Mello Breyner viria a desenhar, nos anos quarenta, um novo modelo de unidade turística para o SNI, os “Casalinhos”, projecto apresentado na revista *Panorama*, em 1948, num artigo de Luís Reis Santos de homenagem, a título póstumo, ao arquitecto. (Ver capítulo 2.1.)

Dentro do perímetro da urbanização, definido, a norte, pela Estrada Nacional N.º 67 (actual Avenida da República) e, a sul, pela Estrada da Boca do Inferno (ramal daquela Estrada Nacional e actual Avenida Rei Humberto II de Itália), estava prevista, ainda, a construção de um Campo de Jogos, próximo do *Sporting Club* da Parada, e de um *Palace Hotel*, mesmo acima da Boca do Inferno, com acesso, pelo lado da Guia, a partir de uma extensa avenida arborizada, com 600 metros de comprimento e 15 de largura. Todos os outros arruamentos são estudados de forma a evitar, tanto quanto possível, os “*alinhamentos rectos, monotonos e próprios de grandes cidades*”, “*respeitando o ponto de vista estético do bairro que, poderemos classificar de ‘Bairro Parque’*”.<sup>64</sup>

“A cargo da [recém-criada] *Junta Autónoma das Estradas*, ficaria o alargamento do ramal da antiga E. N: n.º 67 hoje já insignificante para o transito das tardes de verão e outomno, estabelecendo-se duas faixas de rolagem que principalmente o dividisse em dois sentidos. Largas placas arborizadas e uma bem cuidada ‘promenade’ completariam esta via de turismo que junto aos recortes do Oceano e sobre as arribas se transformaria no mais belo e agradável passeio da *Costa do Sol*.”<sup>65</sup>

Procurava-se, desta forma, contribuir para a renovação da imagem da vila piscatória de Cascais, imprimindo-lhe o carácter de *ville d’hiver*, ao mesmo tempo que se expandia a sua área urbanizável. Um sinal evidente da procura que esta estância continua a ter, mesmo com a queda da monarquia e a implantação da República em 1910, entre o crescente número de veraneantes que, agora, chega a bordo do comboio. Mas, a verdade é que Cascais vai, gradualmente, perder a sua atractividade a favor de outras paragens e a tal “*via de turismo*”, para o “*mais belo e agradável passeio da Costa do Sol*”, seria construída, precisamente, no sentido oposto ao do que aqui se propunha - a Estrada Marginal de Lisboa a Cascais, inaugurada em 1937.<sup>66</sup>

---

<sup>64</sup> SOBRAL, Diogo, op. cit., p. 47.

<sup>65</sup> Idem, pp. 48-49.

<sup>66</sup> Sobre este tema foi apresentada, pela autora, uma comunicação intitulada “A Estrada Marginal: desenhar o limite” no âmbito das Jornadas Europeias do Património, realizadas em Oeiras, a 24 de Setembro de 2011.

## A Foz

Se a imagem de Cascais, enquanto estação de vilegiatura, é determinada, essencialmente, pela sua arquitectura residencial de veraneio - e, por isso, resultante do “gosto” da iniciativa privada, na Foz do Douro é o desenho do espaço público que confere alguma unidade ao aglomerado balnear, definindo dois momentos de evolução urbana com expressões e tipos de ocupação distintos: a “Foz Velha” e a “Foz Nova”.

A “Foz Velha” corresponde ao antigo núcleo piscatório existente junto ao Castelo da Foz (ou Fortaleza de S. João da Foz), entre Sobreiras e o farol da Senhora da Luz. De origem espontânea, este primeiro núcleo resulta num traçado irregular de lotes estreitos e de pequena dimensão, com casas que não ultrapassam os dois pisos de altura. A construção do Passeio Alegre, na velha zona da Cantareira, anunciada no jornal *O Comércio do Porto*, em 1861, e a cargo da Câmara Municipal<sup>67</sup>, introduz uma nova ordem na organização do aglomerado, proporcionando o arranjo de toda a área envolvente ao jardim, desenhado pelo paisagista alemão Emile David<sup>68</sup> como um pequeno bosque de recantos pitorescos. Concluído em 1888, este local passa a ser o lugar de eleição para os passeios dos veraneantes da Foz, que, já desde 1874, aí se reuniam no quiosque do Carneiro<sup>69</sup>, e, agora, contavam também com um coreto, onde se realizavam concertos todas as quintas-feiras e domingos.

A abertura da rua do Passeio Alegre, definindo uma nova frente marginal para o rio, vai permitir uma renovação tipo-morfológica do modelo de habitação até então existente. Aí vão surgir as primeiras “casas de três pisos, raramente recolhidas no interior de lotes de razoável dimensão e que mostram uma

### “Jardim da Foz

*Na sessão camarária de quinta-feira passada, foi aprovada pela Ex.ma Câmara a planta da nova rua e de um jardim passeio, junto à Senhora da Luz, em S. João da Foz, com a condição de que o proprietário do campo em que se deve fazer o jardim concorde na diminuição do preço do aforamento e ceda gratuitamente o terreno para a abertura da nova rua.”*

*Comércio do Porto*, 12 Junho 1861

BRIZ, Maria da Graça Gonzalez, *A Vilegiatura Balnear Marítima em Portugal (1870-1970): Sociedade, Arquitectura e Urbanismo*, dissertação de doutoramento em História da Arte Contemporânea, Volume II, Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, 2003, p. 220.

<sup>67</sup> Desde 1836 que estes antigos terrenos dos Abades de Santo Tirso tinham sido incorporados nos bens municipais, passando a constituir uma das freguesias da cidade do Porto.

<sup>68</sup> Autor, também, do projecto Jardim do Palácio de Cristal, de 1865, que com o jardim do Passeio Público de S. Lázaro, de 1830, com “*plano de João Baptista Ribeiro e plantado por João José Gomes*”, constituíam os dois principais espaços públicos verdes da cidade. (Cf. Briz, Maria da Graça Gonzalez, op. cit., p. 221)

<sup>69</sup> Com dois projectos de 1873, encomendados por António Carneiro dos Santos, esta estrutura seria vendida, em 1906, a Charles Frederick Chambers e, mais tarde, ao suíço Jacome Rasker, ficando conhecido como o “Chalet Suisso”.



Passeio Alegre, Foz do Douro  
(plantação das árvores, no  
canto inferior esquerdo ainda  
se podem ver as estruturas  
utilizadas pelos pescadores  
para secar as redes)  
Fotografia Emilio Biel  
& C. - Porto, c. 1870  
(imagem  
[www.doportoenaoso.blogspot.com](http://www.doportoenaoso.blogspot.com))



Chalet Suisso  
Bilhete Postal, c. 1900  
(imagem  
[www.paginas.fe.up.pt](http://www.paginas.fe.up.pt))

*arquitectura e decoração que contrastam com as restantes*<sup>70</sup>, sem, no entanto, assumir plenamente os figurinos que influenciam a arquitectura balnear portuguesa desta época.

Em oposição a este desenvolvimento ribeirinho, a “Foz Velha” vai-se também consolidando a norte da Esplanada do Castelo, favorecendo a relação com a frente marítima voltada a ponte onde se inscrevem as praias mais frequentadas pelos banhistas na viragem do século - do Ourigo, do Caneiro (Grande e Pequeno) e dos Ingleses<sup>71</sup>. Servida directamente pela Estrada Central que ligava ao Porto e pela linha americana estabelecida, em 1874, entre a Praça Carlos Alberto e a Praça de Cadouços<sup>72</sup>, pela Avenida da Boavista<sup>73</sup>, é nesta zona que se vão concentrar os principais equipamentos de apoio à vida à beira-mar.

<sup>70</sup> BRIZ, Maria da Graça Gonzalez, op. cit., p. 229.

<sup>71</sup> Referência óbvia à preferência da comunidade inglesa residente no Porto por esta Praia e à terminologia adoptada noutras praias estrangeiras também frequentadas por turistas provenientes daquele país, como a *Promenade des Anglais* em Nice, construída antes de 1860.

<sup>72</sup> Uma primeira linha tinha já sido estabelecida ao longo da marginal, dois anos antes, pela Companhia Carril Americano do Porto à Foz, na sequência de um decreto de 15 de Agosto de 1870 que dava autorização ao Barão da Trovisqueira para construir “à sua custa, na estrada pública entre o Porto e a povoação da Foz, podendo-se prolongar até Matosinhos, um caminho de ferro para transporte de passageiros e mercadorias, servido por cavalos (rail road)”. A viagem que antes se fazia de carroção de aluguer puxado por bois e que Ramalho Ortigão afirmava não demorar “ida e volta (...) menos de seis a oito horas, compreendido o tempo do banho”, levava, agora, apenas vinte e cinco minutos no seu trajecto. Tempo que seria, ainda, reduzido com a electrificação das duas linhas, em 1895.

<sup>73</sup> Principal eixo de expansão da cidade do Porto em direcção ao mar, a Avenida da Boavista, projectada cerca de 1850, seria concluída apenas em 1917, com a construção do seu último troço entre a Fonte da Moura e o Castelo do Queijo.

Se em *As Praias de Portugal* Ramalho Ortigão apontava a falta que se sentia, em relação à Foz, de distrações para os banhistas ocuparem o seu tempo, até ao final do século essa situação iria mudar. Na Rua dos Banhos Quentes (actual Rua de S. Bartolomeu), mesmo em frente às Praias, abrem os dois Estabelecimentos de Banhos da estância, embora ambos sem grandes condições de higiene e de terapia. É igualmente nesta rua que se fixa a Assembleia do Allen, que, a partir de 1870, funciona como Casino, tendo-se aí instalado a primeira roleta de jogo da Foz. Já o mais antigo *Club Rigollot* nascera da iniciativa de um grupo de intelectuais, reunidos, desde os anos de 1840, na Farmácia Amorim, à Esplanada do Castelo. Para o entretenimento das famílias existiam o *Club* de Cadouços, criado na década de 1880, famoso pelas suas *soirées* musicais, e o *Club* da Foz, da década seguinte, na Rua do Passeio Alegre, junto ao qual havia, ainda, um Café e, nos primeiros anos do século XX, é instalado o Casino Internacional. O Teatro Vasco da Gama, na Rua do Teatro, abre em 1887, contribuindo decisivamente para animar a vida nocturna deste local. Nas imediações do Castelo, também o *Lawn-Tennis Club* da Foz constitui um importante pólo de atracção, embora com frequência reservada aos sócios e suas famílias. Com a popularização deste desporto, seriam construídos, já no início do século, dois campos de ténis no Jardim do Passeio Alegre, democratizando-se, assim, o acesso à sua prática.



*“(…) A razão é que toda a gente na Foz anda na rua sem outro destino que não seja sair de casa e voltar para casa. A arte de empregar o tempo agradavelmente, rara em portugueses, é inteiramente desconhecida na Foz. Não há o estabelecimento dos banhos como nas praias francesas; não há um parque com flores, com água, com música, com jogos de jardim, para onde as mulheres e as crianças vão estar ao ar livre; não há sequer um clube - o triste clube - pelo menos em que as senhoras se reunam de dia. Almoçar, jantar, enxugar os cabelos, é a ocupação ordinária das banhistas nesta praia, desde as oito horas da manhã até ao fim da tarde.”*

ORTIGÃO, Ramalho, *As Praias de Portugal: Guia do Banhista e do Viajante*, Lisboa, Frenesi, 2002, p. 40.

*Porto - Foz do Douro - Praia do Ourigo*  
(Rua dos Banhos Quentes)  
Bilhete Postal, c. 1900  
(imagem [www.doportoenaoso.blogspot.com](http://www.doportoenaoso.blogspot.com))

Esplanada do Castelo  
(com o Hotel Boa-Vista a  
aparecer do lado direito)

Fotografia, c. 1900

(imagem BRIZ, Maria da Graça  
Gonzalez,

*A Vilegiatura Balnear Marítima em  
Portugal (1870-1970): Sociedade,  
Arquitectura e Urbanismo*, dissertação  
de doutoramento em História da Arte  
Contemporânea, Volume II, Lisboa,  
Faculdade de Ciências Sociais e  
Humanas, Universidade Nova de  
Lisboa, 2003, p. 135)



Hotel Mary-Castro

Fotografia, c. 1900

(imagem BRIZ, Maria da Graça  
Gonzalez,

*A Vilegiatura Balnear Marítima em  
Portugal (1870-1970): Sociedade,  
Arquitectura e Urbanismo*, dissertação  
de doutoramento em História da Arte  
Contemporânea, Volume II, Lisboa,  
Faculdade de Ciências Sociais e  
Humanas, Universidade Nova de  
Lisboa, 2003, p. 137)

Mas, apesar do investimento realizado no apetrechamento “recreativo” da estância, no início do século XX as principais hospedarias continuavam a ser as mesmas que Ramalho havia enunciado em 1876: “*as de Mary Castro - cozinha inglesa; a da Boavista - cozinha portuguesa; a do Louvre - cozinha mista, portuguesa e francesa. Os preços são de 1\$20 por dia*”<sup>74</sup>. A ausência de um “Grande Hotel” é reveladora de uma certa “*indefinição social e de programa turístico que caracterizou a ocupação da Foz com fim balnear*”<sup>75</sup>. Praia burguesa por excelência, o seu ambiente é vincadamente familiar.<sup>76</sup>

*“Não sei qual era a vida das demais famílias que iam para a Foz nesse tempo, porque a convivência era tão pouca, que toda a gente comia salada de alho, francamente, sem receio de vir a falar com outrem que não fosse a família.*

*Na minha casa, o teor era este:*

*De manhã, depois do banho, às oito horas, almoçava-se café com leite, pão com manteiga fresca, que vinha das terras de minha avó. Ao meio-dia jantava-se. Às Ave-Marias, quando se escondiam as moscas e o sol, persignávamo-nos, rezávamos o Angelus ao toque do sino da igreja e tomávamos chá com pão de Vilar e biscoitos de Avintes.*

<sup>74</sup> ORTIGÃO, Ramalho, *As Praias de Portugal: Guia do Banhista e do Viajante*, op. cit., p. 44.

<sup>75</sup> BRIZ, Maria da Graça, op. cit., p. 228.

<sup>76</sup> Citando Maria de Lourdes Lima dos Santos, Nelson Mota aponta as três ideias-força que sustentam uma ideologia e uma forma de estar burguesa oitocentista: “*a importância das relações familiares, concebendo-se a família como célula-base da sociedade, o papel desempenhado pela educação e boas maneiras e, finalmente, a valorização do ócio e do lazer*”. (Cf. MOTA, Nelson, *A Arquitectura do Quotidiano: Público e Privado no Espaço Doméstico da Burguesia Portuense no Final do Século XIX*, Coimbra, edlarq, 2010, p. 65)





Hotel Boa-Vista, Foz do Douro  
Fotografia, c. 1900  
(imagem [www.origens.pt](http://www.origens.pt))

*Vinha depois o serão: uns costuravam, outros liam o Periódico dos Pobres, outros jogavam o voltarete; eu tirava os meus significados de Tito Lívio e adormecia - sendo cônsules Marco Túlio e Públio Vitélio.*

*Às oito horas e meia, quando os tambores e as cornetas do castelo tocavam a recolher, comia-se peixe cozido, bifés, esparregado, enormes quantidades de melão; procedia-se à operação de ir cada um para o seu quarto queimar os mosquitos; e todos se deitavam em seguida.”<sup>77</sup>*

A própria apropriação do espaço e do tempo balneares tem características particulares na Foz. Sendo um refúgio muito apreciado entre a colónia inglesa do Porto, que é pioneira em aí se instalar, em alguns casos com carácter permanente, influenciando os hábitos de vilegiatura da população urbana portuense, é, simultaneamente, uma Praia de alcance geográfico mais alargado, procurada por banhistas provenientes de toda a província a norte do Douro. Uma convivência, ou “mistura”, de diferentes tipologias de veraneantes que leva ao refinamento dos mecanismos de segregação social no espaço da Praia.

Para além de uma separação física organizada por praias - a Praia do Caneiro Grande, frequentada por ricos e ilustres; a do Caneiro Pequeno, onde se banhavam os aldeões de Cima-do-Douro e gente de menores recursos; e a Praia dos Ingleses, reservada aos membros daquela colónia - a utilização da Praia divide-se em dois

---

<sup>77</sup> ORTIGÃO, Ramalho, op. cit., p. 32.

tempos, ou turnos - “o 1.º de agosto e setembro com gente do Porto, famílias ricas, titulares, empregados públicos, etc.. O 2.º chega só depois das colheitas, é o da gente de Cima-do-Douro, lavradores, ricos proprietários, pessoas abastadas, sem exclusão de gente menor, os feitores, os caseiros, os remediados e até os pobres”<sup>78</sup>. Ao contrário de Cascais, em que a *season* só começa em fins de Setembro com a chegada da família real depois da habitual vilegiatura climática em Sintra, na Foz o “tempo” das elites coincide com os meses de maior calor, altura em que as condições para a utilização destas praias eram as mais agradáveis.

*Foz Velha e Foz Nova*  
Extracto da  
CARTA TOPOGRAPHICA DA  
CIDADE DO PORTO QUE  
FOI MANDADA LEVANTAR  
NA ESCALA 1:500 POR  
ORDEM DA CAMARA  
MUNICIPAL DA MESMA  
CIDADE REFERIDA AO  
ANNO DE 1892  
Dirigida e levantada por  
Augusto Gerardo Telles  
Ferreira General de Brigada  
Reformado coadjuvado  
pelo Capitão de Cavallaria  
Fernando da Costa Maya e  
mais empregados  
(imagem  
[www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com))



A preferência dos veraneantes ingleses pela zona mais a norte da orla marítima da “Foz Velha” anuncia o sentido que a futura expansão urbana iria adoptar. Acompanhando a Estrada de Carreiros até Leça, no prolongamento da Rua de Nossa Senhora da Luz, começa a desenhar-se um novo núcleo residencial que ficará conhecido como a “Foz Nova”.

Ramalho Ortigão dá-nos conta desse desenvolvimento, referindo que com a colonização ao longo da estrada marginal *“a vida nesta praia entrou na sua fase moderna. Como eram insuficientes as casas da antiga povoação, circunscrita nos pequenos bairros do Monte, da Praia e da Cantareira, as novas edificações começaram a estender-se por Carreiros, aonde se abriu a formosa estrada de Leça, batida pelo oceano, varrida pela brisa marítima, impregnada das penetrantes exalações salgadas. Alguns dos novos prédios construídos neste sítio (...) seguiram os modelos das construções francesas do mesmo género e oferecem o elegante aspecto modesto e confortável, tão raro nas casas portuguesas”*.

A *Carta Topographica* de Telles Ferreira, elaborada em 1892, mostra-nos a evolução da malha urbana entre a “Foz Velha” e a “Foz Nova”. Apresentando um traçado mais regular, caracterizado por uma quadrícula de lotes mais generosos que se organizam em torno da Avenida de Carreiros, a Rua de Gondarém e a Rua do Marechal Saldanha - os três eixos paralelos ao mar, e por uma série de transversais - como a Rua do Gama, a Rua do Padrão e a Rua do Crasto, a “Foz Nova” deixa já perceber a preocupação com a definição de algum tipo de plano que oriente a organização do território<sup>79</sup>. Plano, esse, ao qual se sujeita, agora, a iniciativa privada, *“limitada a construir dentro das regras de traçado, que a Câmara (...) vai paulatinamente fazendo, à medida da procura”*.<sup>80</sup>

---

<sup>79</sup> Não nos podemos esquecer que, de acordo com o Decreto-Lei n.º 10, de 19 de Janeiro de 1865, que cria a figura do Plano Geral de Melhoramentos, cabia ao governo, pelo Art.º 34 daquele decreto, mandar *“imediatamente proceder a um plano geral dos melhoramentos da capital”* e, pelo Art.º 50, proceder, nos mesmos termos, *“ao plano dos melhoramentos da cidade do Porto”*. (Cf. LÓBO, Margarida de Souza, *Planos de Urbanização: A época de Duarte Pacheco*, Porto, FAUP Publicações, 1995, pp. 251 e 253)

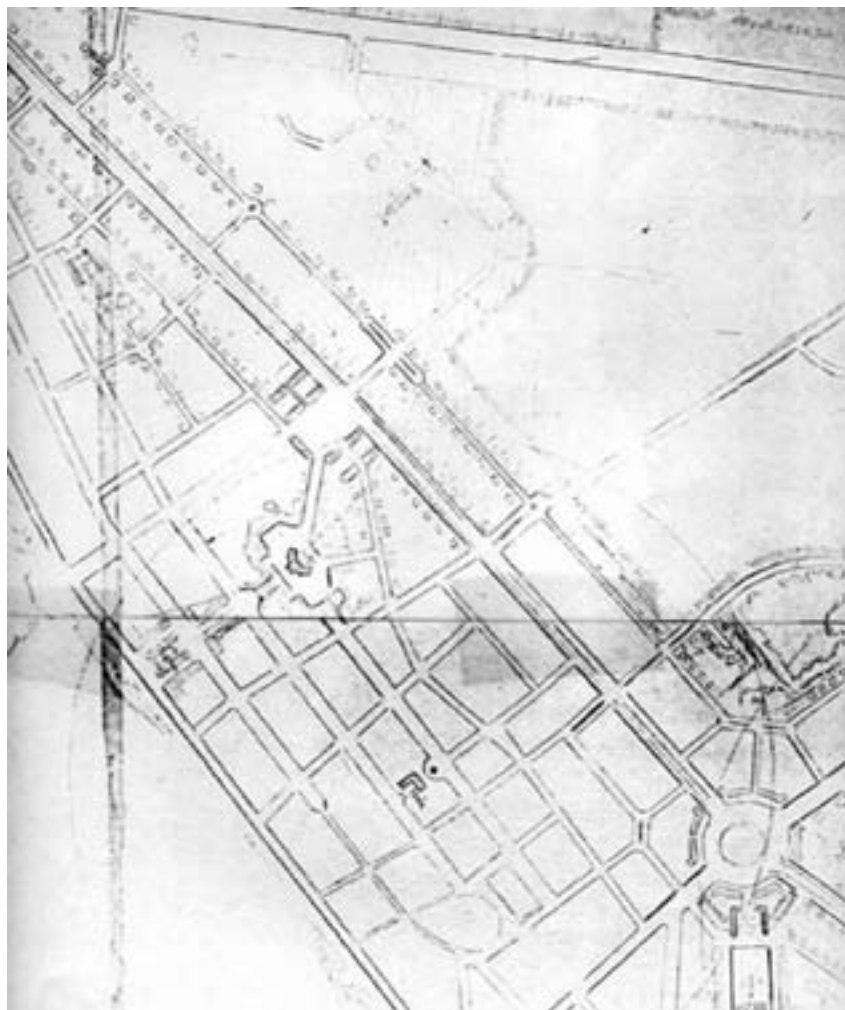
<sup>80</sup> BRIZ, Maria da Graça Gonzalez, op. cit., p. 233.

Foz Nova

Planta da Parte Central, 1903

(imagem BRIZ, Maria da Graça  
Gonzalez,

*A Vilegiatura Balnear Marítima em  
Portugal (1870-1970): Sociedade,  
Arquitectura e Urbanismo*, dissertação  
de doutoramento em História da Arte  
Contemporânea, Volume II, Lisboa,  
Faculdade de Ciências Sociais e  
Humanas, Universidade Nova de  
Lisboa, 2003, p. 139)



Com a incorporação, em 1895, da freguesia de Nevogilde no Bairro Ocidental do Porto<sup>81</sup>, avança-se com o loteamento dos terrenos mais próximo do *terminus* da Avenida da Boavista, junto ao Castelo do Queijo.

<sup>81</sup> “Esta nossa cidade - seja dito para aquellas pessoas, que porventura a conhecem menos - divide-se naturalmente em tres regiões, distintas por physionomias particulares.

A região oriental, a central e a occidental.

O bairro central é o portuense propriamente dito; o oriental o brasileiro; o occidental, o inglez.

No primeiro predominam a loja, o balcão, o escriptorio, a casa de muitas janellas e de extensas varandas, as crueldades architectonicas, a que se sujeitam velhos casarões com o intento de os modernisar; o saguão, a viella independente das posturas municipaes e á absoluta disposição dos moradores das vizinhanças; a rua estreita, muito vigiada de policias; as ruas, em cujas esquinas estacionam gallegos armados de pau e corda e os cadeirinhas com o capote classico; as ruas ameaçadas de procissões, e as mais propensas a lama; aquellas onde mais se compra e vende; onde mais se trabalha de dia, onde mais se dorme de noite. Ha ainda n’este bairro muitos ares do velho burgo do Bispo, não obstante as apparencias modernas que revestiu.

O bairro oriental é principalmente brasileiro, por mais procurado pelos capitalistas, que recolhem da America. Predominam n’este umas enormes moles graniticas, a que chamam palacetes; o portal largo, as paredes de azulejo - azul, verde ou amarelo, lizo ou de relêvo; o telhado de beiral azul; as varandas azues e douradas; os jardins, cuja planta se descreve com termos geometricos e se mede a compasso e escala, adornados de estatuetas de louça, representando as quatro estações; portões de ferro, com o nome do proprietario e a era da edificação em letras tambem douradas; abunda a casa com janellas gothicas, alguma com ameias, e o mirante chinez. As ruas são mais sujeitas á poeira. Pelas janellas quasi sempre algum capitalista ocioso.

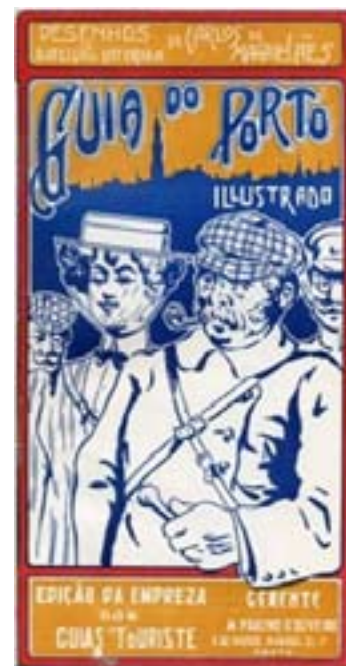
Em contraste com o primeiro troço da Avenida de Carreiros (actual Avenida do Brasil), em que a ocupação da marginal marítima assume um carácter mais urbano, definindo uma fachada contínua de edifícios implantados à face da rua, nesta nova área residencial (estruturada em torno da actual Avenida de Montevideu) a dimensão das parcelas permite uma construção mais desafogada, quase sempre recolhida dentro do lote e rodeada por amplos jardins, em soluções que se aproximam das que vão caracterizar a urbanização da Boavista<sup>82</sup>, garantindo-se, assim, uma continuidade no encontro entre um eixo de expansão e outro.



*O bairro occidental é o inglês, por ser especialmente ahi o habitat d'estes nossos hospedes. Predomina a casa pintada de verde-escuro, de rôxo-terra, de côr de café, de cinzento, de preto... até de preto! - Architectura desprezenciosa, mas elegante; janellas rectangulares; o peitoril mais usado do que a sacada. - Já uma manifestação de um viver recolhido, mais intimo, porque o peitoril tem muito menos de indiscreto do que a varanda. Algumas casas ao fundo dos jardins; jardins assombrados de acacias, tílias e magnolias e cortados de avenidas tortuosas; as portas da rua sempre fechadas. Chaminés fumegando quasi constantemente. Persianas e transparentes de fazerem desesperar curiosidades. Ninguem pelas janellas. Nas ruas encontra-se com frequencia uma ingleza de cachos e um bando de creanças de cabellos louros e de babeiros brancos.*

*Taes são nos seus principaes caracteres as tres regiões do Porto; sendo desnecessario acrescentar que n'esta, como em qualquer outra classificação, nada ha de absoluto.” (DINIZ, Júlio, Uma Familia Inglesa: Scenas da vida do Porto, 3.ª edição, Porto, A. R. da Cruz Coutinho, 1875, pp. 40-41)*

<sup>82</sup> Nelson Mota classifica este modelo de habitação unifamiliar numa “Categoria A: moradia isolada sem acesso directo ao exterior”, “em que a construção se afasta da rua, recusando a ligação directa do edificio ao espaço público, por vezes procurando mesmo um lugar mais interior no lote, libertando-se desta forma de qualquer contacto com a rua”. Esta categoria é composta por “edifícios de habitação de grande dimensão (...) produto da iniciativa de burgueses de grande capacidade económica, que com a construção destes palácios pretendem demonstrar a sua riqueza e conquistar ou reforçar o prestígio que, tantas vezes, perseguiam com esforço”. (MOTA, Nelson, op. cit., p. 103)



*Guia do Porto Illustrado*  
Edição da Empreza dos Guias do Touriste, 1910

Capa e  
Parte da Planta do Porto  
(onde se destacam a “Estrada do Americano”, por onde circulava a linha entre a Avenida da Boavista e a Praça de Cadouços; e a Rua Central, antiga ligação directa entre a Foz e o centro do Porto)  
(imagens  
[www.doportoenaoso.blogspot.com](http://www.doportoenaoso.blogspot.com))

*Foz do Douro - Avenida de Carreiros*

Bilhete Postal, c. 1900  
(imagem  
[www.origens.pt](http://www.origens.pt))



*Foz do Douro - Avenida de Carreiros*

Bilhete Postal, c. 1900  
(imagem  
[www.delcampe.net](http://www.delcampe.net))



*O Eléctrico na Marginal*

*Marítima da Foz*

*Fotografia*

Aurélio Paz dos Reis, 1905  
(imagem  
[www.doportoenaoso.blogspot.com](http://www.doportoenaoso.blogspot.com))



A transição entre estes dois modelos de implantação coincide, sensivelmente, com a localização do Molhe de Carreiros, ponto em que o traçado da Marginal desenha uma pequena inflexão para o interior, acompanhando o recorte da linha de costa. À imagem da “Foz Velha”, também aqui o município vai promover a qualificação da frente de mar, melhorando os acessos às praias e criando os equipamentos indispensáveis à fruição colectiva do espaço litoral. Nesse sentido, a 21 de Março de 1930, é apresentado e aprovado, em sessão da Comissão Administrativa, o *Projecto de Melhoramentos e Embelezamento da Avenida do Brasil*, elaborado pela 3.<sup>a</sup> Repartição da Câmara Municipal do Porto e que integrava já os estudos de detalhe da Pérgola a construir sobre a Praia do Molhe, obra da responsabilidade do artista António Enes Baganha.<sup>83</sup>

Esta primeira intervenção seria complementada, a norte, com a construção da Esplanada do Molhe e dos Jardins da Avenida de Montevidéu, projectos que testemunham uma mesma influência francesa (ao contrário do Passeio Alegre na “Foz Velha”, de inspiração inglesa), quer no desenho formal dos jardins, organizados por canteiros geométricos dispostos numa composição axial simétrica, quer na linguagem adoptada na formalização

Vista aérea da Foz Nova  
Fotografia, c. 1937  
(imagem [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com))



<sup>83</sup> Cf. “Pérgola da Foz”, *Porto Sempre: Revista da Câmara Municipal do Porto*, Porto, N.º 11, Julho 2006, p. 50.

Pérgola da Foz do Douro  
Fotografia, c. 1937  
(imagem [www.rmmv.org](http://www.rmmv.org))



Esplanada vista do  
Molhe de Carreiros  
Fotografia, c. 1937  
(imagem [www.rmmv.org](http://www.rmmv.org))



Esplanada da Foz do Douro  
Bilhete Postal, c. 1937  
(imagem [www.rmmv.org](http://www.rmmv.org))





dos elementos arquitectónicos - Pérgola e Esplanada, tirando partido das possibilidades expressivas associadas à construção em cimento armado, quer, mesmo, na escolha do mobiliário urbano, muito ao gosto *fin-de-siècle* parisiense. Aproveitando a estrutura porticada de suporte à Esplanada, são, ainda, criados, ao nível do areal, uma série de equipamentos de apoio à estadia à beira-mar, solução, como vimos, reveladora do despontar de uma nova relação com o espaço da Praia, em que a frequência com fins terapêuticos dá, progressivamente, lugar a uma permanência de carácter lúdico.

Apesar da preocupação da Câmara Municipal em estruturar o desenvolvimento da cidade a partir de planos formais que determinam, caso a caso, a estratégia da intervenção pública, a forma parcelar como a administração local encara a gestão do seu território seria criticada por Ezequiel de Campos no *Prólogo ao Plano da Cidade do Porto*, de 1932, documento em que, pela primeira vez, em Portugal, o planeamento urbano é equacionado à escala da cidade, entendida, aqui, como um todo coerente, estendendo-se, inclusivamente, à sua área de influência regional, e em que, também pela primeira vez, é apontada uma metodologia para a elaboração de um Plano, antecipando a regulamentação dos Planos Gerais de Urbanização, em 1934.<sup>84</sup>

<sup>84</sup> O *Prólogo ao Plano da Cidade do Porto* é estruturado em cinco capítulos antecedidos por uma introdução, intitulada de “No Limiar”: I - Questão prévia do Plano da Cidade do Porto; II - O ambiente natural do Porto; III - Traça geral da Cidade do Porto; IV - Como se poderá elaborar o Plano da Cidade do Porto; e, V - Como se poderá realizar as obras do Plano da Cidade do Porto. Logo na introdução, Ezequiel de Campos estabelece que a execução de qualquer plano deverá “compreende[r] três partes: a elaboração da planta actualizada da cidade; o plano geral da cidade; e o plano final”. Na primeira parte, “faz-se o estudo do ambiente natural, económico e social da cidade, do seu valor urbano em si e no seu relacionamento regional; a avaliação do seu destino futuro, da sua grandeza de expansão e do rumo que deve levar dentro de si e em relação com os povoados periféricos: tudo enquadrado na política geral e própria do país e da região”; na segunda, “o estudo cuidado da traça da cidade e do seu arranjo” e “paralelamente, o estudo dos recursos financeiros para a realização da cidade nas atribuições municipais e do Estado, segundo o plano de prioridade e de sequência das obras da cidade”; e, na terceira parte, “organiza-se o plano final, traçando em escala adequada na planta definitiva da cidade, e elaborando-se os pormenores de execução para cada fase de obras”. Numa abordagem que deixa subentendida uma aproximação ao território do geral para o particular, os princípios enunciados neste documento aproximam-se dos que Donat-Alfred Agache iria, também, defender, no seu relatório final de 1936, para a execução do Plano de Urbanização da Costa do Sol (PUCS), instrumento que, como veremos, vai servir de guião para a redacção da lei que dá corpo aos Planos Gerais de Urbanização. (Cit. CAMPOS, Ezequiel de, *Prólogo ao Plano da Cidade do Porto*, Porto, Empreza Industrial Gráfica do Pôrto, 1932, disponível em [www.doportoenaoso.blogspot.com](http://www.doportoenaoso.blogspot.com))

*“Há a noção vulgar de que fazer o plano duma cidade é somente traçar na planta ruas, praças, jardins, parques, bairros operários, talhões de residência, quarteirões de prédios, campos de jogos e de aviação, embelezamentos de santuários e de miradouros; desenhar e modelar as perspectivas e os pormenores das ruas, dos edifícios públicos e dos monumentos; delinear os canteiros e as fontes dos jardins... e, se a cidade tem rio, lago ou mar fazer também o arranjo dos cais do porto e das praias de recreio.*

*Ora isto tudo, e o mais que não fica mencionado é a última fase do plano da cidade; e não pode ser delineado nem projectado em termos aceitáveis sem a realização de vários estudos prévios.”*

CAMPOS, Ezequiel de, *Prólogo ao Plano da Cidade do Porto*, Porto, Empreza Industrial Gráfica do Pôrto, 1932. (Consultado em [www.doportoenaoso.blogspot.com](http://www.doportoenaoso.blogspot.com))

## A Granja

A Granja é a primeira estância balnear portuguesa a ser planeada de raiz. Ao contrário de Cascais e da Foz, velhos núcleos piscatórios que conhecem a preferência das elites e, por isso, vão atrair a presença dos mais diversos extractos de veraneantes à medida que se desenvolvem os meios de transportes e se democratiza o seu acesso, a Granja, empreendimento de génese privada, constitui-se como refúgio fechado e exclusivista, reservado à utilização dos “sócios” e suas famílias, como se tratasse de um qualquer clube, mas não de um clube qualquer. Na verdade, esta Praia seria a única, durante, pelo menos, dez anos, a ser servida directamente pelo caminho-de-ferro.<sup>85</sup>

Deve-se a Fructuoso José da Silva Ayres, um comerciante de vinhos no Porto, a iniciativa da urbanização, para fins balneares, dos terrenos da antiga Quinta da Granja<sup>86</sup>, comprados, em hasta pública, em 1860. Três anos depois inicia-se o seu loteamento, “*bem como a ocupação dos terrenos, a poente, que confinavam com a praia, com a intenção de aí fundar ‘uma praia de banhos’*”<sup>87</sup>. É, também, em 1863 que se finaliza a construção do edifício da estação de caminho-de-ferro, inaugurando-se, no ano seguinte, a ligação ferroviária entre Lisboa e Gaia, de onde “*o percurso até ao centro do Porto, fazia-se de carro pela ponte pênsil, que começara a funcionar em 1843*”.<sup>88</sup>

As primeiras construções do novo aglomerado balnear vão implantar-se, precisamente, junto à linha de caminho-de-ferro, contrariando a tendência natural, neste tipo de estâncias, da ocupação linear da frente marítima. A partir do principal acesso à Praia, pelo antigo carreiro que ligava ao Corvo (mais tarde Rua Eng. José de Rocha Melo), os terrenos a poente do traçado ferroviário são divididos em dois “Quintórios” - o do norte e o do sul - estruturados por uma rede rudimentar de vias ortogonais,

<sup>85</sup> Só em 1873 o apeadeiro provisório de Espinho seria transformado em estação.

<sup>86</sup> Mandada construir, em 1758, pelos Cónegos Regrantes de Santo Agostinho Reformados, do Convento de Grijó.

<sup>87</sup> BRIZ, Maria da Graça Gonzalez, op. cit., p. 246.

<sup>88</sup> Idem, p. 247.



PORTUGAL - GRANJA - Estação do Caminho de Ferro (exterior)

*Portugal - Granja -  
Estação do Caminho de Ferro  
(exterior)*

Bilhete Postal, c. 1900  
(imagem [www.prof2000.pt](http://www.prof2000.pt))



1895 - 1896 - 1897 - 1898

Chegada do rápido - GRANJA

*Chegada do rápido - Granja*

Bilhete Postal, c. 1900  
(imagem [www.prof2000.pt](http://www.prof2000.pt))



GRANJA - Capela

1857 - Edifício - Alberto Ferreira - Datação - Foto.

*Granja - Capella*

Bilhete Postal, c. 1900  
(imagem [www.prof2000.pt](http://www.prof2000.pt))

A “Correnteza”, Granja

Fotografia, c. 1970

(imagem BRIZ, Maria da Graça Gonzalez, *A Vilegiatura Balnear Marítima em Portugal (1870-1970): Sociedade, Arquitectura e Urbanismo*, dissertação de doutoramento em História da Arte Contemporânea, Volume II, Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, 2003, p. 165)



“Casas do Terraço”, Granja

Fotografia, c. 1900

(imagem BRIZ, Maria da Graça Gonzalez, op. cit., p. 166)



Antiga Assembleia, Granja

Fotografia, c. 1900

(imagem BRIZ, Maria da Graça Gonzalez, op. cit., p. 167)



com “Avenidas” paralelas à linha do comboio e “Ruas” no sentido perpendicular. A principal artéria de desenvolvimento norte-sul, acompanhando a via férrea, ficaria conhecida como a “Avenida”, depois Avenida Sacadura Cabral, seguindo-se, em direcção ao mar, a “avenida de trás” ou “rua do Álvaro Valente”, hoje Avenida da República. A ligar estas duas avenidas são estabelecidas quatro ruas transversais, todas associadas ao Quintório do Sul. Só na década de 1930 se abre, finalmente, a Avenida da Esplanada, sobre a Praia, completando-se o plano da urbanização da Praia da Granja.

Respeitando a rectícula definida por estas artérias, os lotes aforados não seguem uma métrica definida, variando de dimensão conforme as possibilidades económicas e o estatuto social de cada “sócio-proprietário”. Mas, *“apesar de uma evolução pouco rigorosa nas dimensões dos lotes e dos quarteirões, [o plano] encerrava uma ideia de modernidade e de diferença, [assim como uma] preocupação com a racionalização do solo, de mais valia especulativa”*<sup>89</sup>, que iria influenciar a colonização das Praias vizinhas e servir de referência para outras implantações balneares de fundação *ex novo*.

O carácter da futura estância fica definido, logo em 1863, com a construção do primeiro grupo de sete casas na “Avenida”, mandadas edificar por Fructuoso Ayres, provavelmente para os seus sete filhos. Ocupando a frente nascente do lote e voltando as “costas” para o mar, estas casas, geminadas e de um só piso, adoptam todas a mesma solução tipológica, cada uma delas com *“duas janelas e uma porta central”*, a que se tinha acesso por uma escada de pedra que vencida a diferença de cotas entre a avenida e a soleira de entrada. Uma solução que nos remete para modelos correntes de habitação operária, até pela sua linguagem vernacular, pouco usuais num contexto em que as questões de representação assumem uma especial relevância, abrindo todo um novo campo de experimentação arquitectónica em torno da caracterização formal e funcional da “Segunda Residência”.

---

<sup>89</sup> BRIZ, Maria da Graça, op. cit., p. 247.

Este conjunto, conhecido como a “Correnteza”, marca o tom pacato e familiar que se pretendia para a vivência desta Praia. A reforçar esta ideia, o fundador manda ainda construir uma Capela, em 1866, num lote a nascente da linha férrea, entre a nova urbanização e a sua Quinta, e, em 1869, uma pequena Assembleia, na “Avenida” principal, para o encontro e o convívio dos futuros sócios do empreendimento<sup>90</sup>. Sócios que vão ser granjeados entre as mais “*destacadas famílias da burguesia comercial portuense*”, a que se vêm, mais tarde, juntar “*políticos, aristocratas, portugueses e espanhóis, ou altos funcionários da administração pública, [como] M. Afonso Espregueira e Pedro Ignácio Lopes, responsáveis pela construção da linha do Norte*”.<sup>91</sup>

Artur Teixeira Pinto Basto seria o primeiro do círculo de amigos da família Ayres a aforar uma parcela de terreno para a construção de cinco moradias de veraneio. Implantadas no troço mais largo da “Avenida”, entre a “Correnteza” e a Assembleia, as “Casas do Terraço”, como eram chamadas, aproximam-se do modelo fixado previamente por Frutuoso Ayres, mas, agora, numa “*versão um pouco mais elaborada (...), com um terraço comum, que comunicava com a rua por três lanços de escadas, um andar superior na casa central, com janelas de sacada, e uma platibanda com ânforas nos remates da fachada*”.<sup>92</sup>

Instituída a moda do “banho de mar”, com a presença regular da família real na Cidadela de Cascais a partir de 1870, a Granja assiste, nessa década, a um forte incremento de construção, consolidando-se a frente urbana da “Avenida”, sobre a linha de caminho-de-ferro, e iniciando-se a ocupação dos lotes da “avenida de trás”, segundo uma mesma orientação para nascente<sup>93</sup>. Também

---

<sup>90</sup> O edifício da “Assembleia”, equipamento mais comum nas praias do norte do país e inspirado nas “Assembly Rooms” inglesas, dispunha de uma cave, rés-do-chão e de um piso superior, açoitado, disponível para aluguer. Logo no ano da sua inauguração, o jornal *O Comércio do Porto*, de 2 de Setembro, anunciava a prestigante visita de D. Luís a este estabelecimento, presença que iria, em muito, influenciar o carácter aristocrático da Praia da Granja. (Cf. BRIZ, Maria da Graça, op. cit., p. 249)

<sup>91</sup> Idem, p. 248.

<sup>92</sup> Idem, p. 249.

<sup>93</sup> Esta será uma das particularidades do loteamento da Praia da Granja: os lotes que vão sendo aforados ocupam toda a profundidade dos quarteirões, definindo uma frente única de construção a nascente e voltando as traseiras para poente. A “avenida de trás” assume, assim, um carácter

os terrenos a nascente da via férrea começam a ser ocupados nesta altura, definindo um novo núcleo de urbanização que se vai estabelecendo ao longo da estrada de Espinho para o Porto. É nesta fase que aparecem, na Granja, as primeiras casas do tipo *chalet*, em soluções mais ou menos elaboradas, conforme o gosto dos seus encomendadores.

Na “Avenida” mantém-se a tipologia da pequena casa com terraço na fachada, com aceso à rua, introduzindo-se pequenas variantes, como na Casa Francisco Pinto Miranda, de 1873, implantada no lote imediatamente a norte das “Casas do Terraço” e que apresentava uma estrutura em ferro, profusamente decorada, a cobrir a ampla varanda de entrada. Este será, de resto, o “*ponto de encontro predilecto (...) dos ‘granjolas’*” e nela se tiraram “*inúmeras fotografias de grupo*”.<sup>94</sup>



Mas, é à beira da Estrada Espinho-Porto que vão surgir os exemplares mais eruditos de uma arquitectura residencial de veraneio, como a Casa Conselheiro Manoel Affonso Espregueira, o Chalet Anselmo Braamcamp ou a “Casa da Torre”, de José da Silva e Castro, construídas em 1874, 1876 e 1875, respectivamente, já com telhados trabalhados de águas acentuadas e, neste último caso, com o característico torreão de canto, com cobertura em bico,

ambíguo, com construções do lado poente e quintais a nascente. Esta disposição só é contrariada na “Avenida da Esplanada”, onde, já no século XX, começam a aparecer lotes com frente virada para o mar.

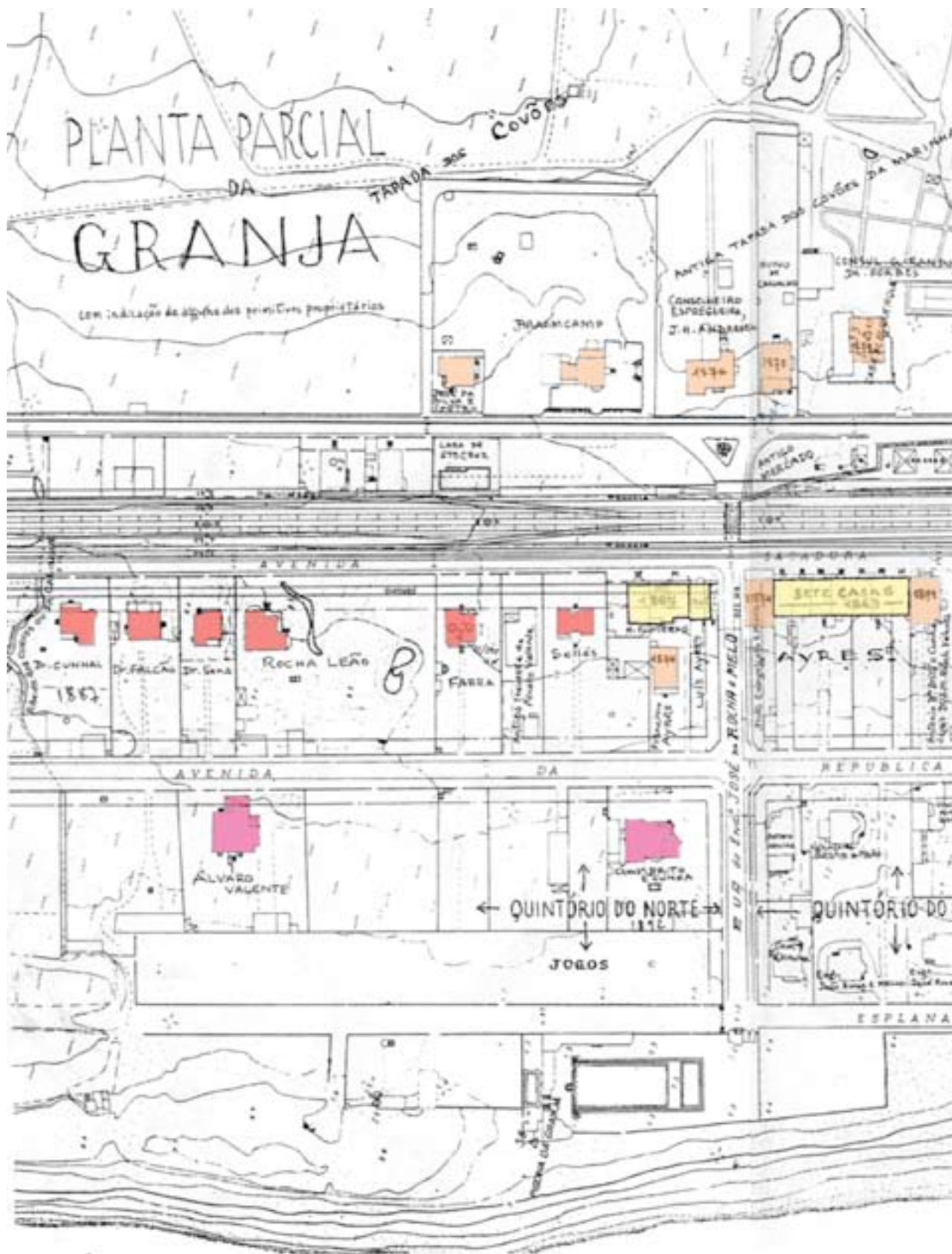
<sup>94</sup> BRIZ, Maria da Graça, op. cit., p. 255.



*Veraneantes de 1896 e Granja - 1898*

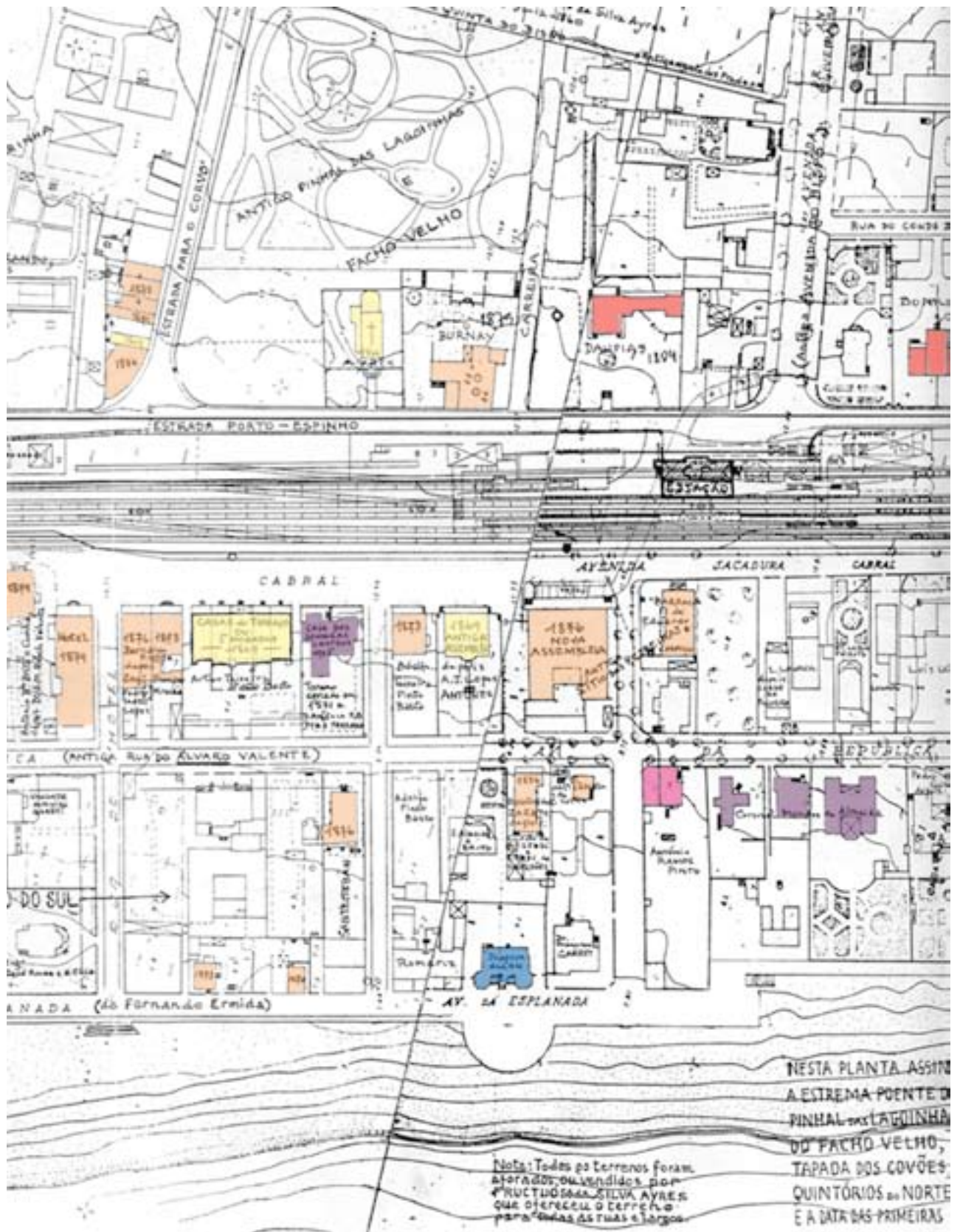
Fotografias (imagens CASTRO, António Paes de Sande e, *A Granja de todos os tempos*, Gaia, Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia, 1973, p. 288 e p. 309)

*Granja - Avenida*  
Bilhete Postal, c. 1900  
(imagem [www.prof2000.pt](http://www.prof2000.pt))



década 1860
  década 1870
  década 1880
  década 1890
  c. 1905
  c. 1920





NESTA PLANTA ASSIM  
 A ESTREMA PONTE DO  
 PINHAL DAS LAGUNHAS  
 DO FACHO VELHO,  
 TAPADA DOS COVÕES,  
 QUINTÓRIOS DO NORTE  
 E A DATA DAS PRIMEIRAS

Nota: Todos os terrenos foram  
 alorados ou vendidos por  
 FRUCTUOSA SILVA AYRES  
 que ofereceu o terreno  
 para todas as ruas e largos

Páginas anteriores:  
*Planta Parcial da Granja  
com indicação de alguns dos  
primitivos proprietários*  
(imagem adaptada de BRIZ, Maria da  
Graça Gonzalez, *A Vilegiatura Balnear  
Marítima em Portugal (1870-1970):  
Sociedade, Arquitectura e Urbanismo*,  
dissertação de doutoramento em  
História da Arte Contemporânea,  
Volume II, Lisboa, Faculdade  
de Ciências Sociais e Humanas,  
Universidade Nova de Lisboa, 2003,  
pp. 163-164)

que iria marcar a paisagem balnear portuguesa. É, no entanto, a Casa Henry de Burnay, ou “Villa Amélia”, de 1879, mesmo ao lado da Capela (para sul) e com o seu magnífico parque projectado no antigo Pinhal das Lagoinhas, “*onde [se] abri[ram] clareiras, [se] cavou um lago e [se] constru[íram] pontes*”<sup>95</sup>, que irá ficar na memória da Granja, por ser a maior da estância e por aí se terem instalado a Rainha D. Maria Pia e o Infante D. Afonso durante o Verão de 1891.<sup>96</sup>

A crescente afluência a esta Praia levaria à construção de um novo edifício da “Assembleia”, ao lado do primitivo, que seria inaugurado a 8 de Agosto de 1876 e onde se reúnem todos os sócios do empreendimento, pela primeira vez, dois dias depois. Nesta ocasião, surge a proposta da criação de uma comissão local que se encarregasse dos melhoramentos da urbanização, para os quais todos os presentes deveriam concorrer com a quantia de 5\$00. As primeiras intervenções promovidas por este organismo compreenderam a iluminação pública da estância, a pavimentação da “Avenida” e o arranjo dos terrenos cedidos pela família Ayres, a sul da sua Quinta, para a instalação de um parque destinado ao recreio dos veraneantes. O “Pinhal”, como este espaço ficaria conhecido, iria contar com diversas “*infraestruturas desportivas e de lazer, inicialmente limitadas ao jogo da bola e a alguns bancos e mesas*”, a que, mais tarde, se vieram a acrescentar “*o ‘croquet’, as diversões infantis e o ténis*”.<sup>97</sup>

Ainda outros dois equipamentos são criados nesta década: o Jardim Público na “Avenida”, uma tira estreita de árvores que acompanhava o gradeamento do caminho-de-ferro e onde se colocaram alguns bancos, e o Mercado, instalado numa parcela de terreno, mais uma vez, cedida pela família Ayres, entre a linha do

<sup>95</sup> Idem, p. 257.

<sup>96</sup> Chegaram “*nos princípios de Setembro e parti[ram] em meados de Outubro, provocando alguma inveja aos ilustres veraneantes de Espinho e deixando os da Granja, naturalmente, orgulhosos. O período em que a rainha habitou o chalet, foi de glória para a estância atraindo as mais importantes famílias da Foz e de Espinho e organizando as mais brilhantes soirées na Assembleia. Houve ainda bazar a favor dos pobres, tourada em Espinho, em homenagem ao senhor infante e, a 8 de Outubro, a rainha ofereceu um jantar de gala no ‘Paço’, às figuras mais importantes das duas colónias*”. Como vimos, Henry de Burnay era sócio do Sporting Club da Parada, em Cascais, do qual também eram membros o Rei D. Carlos e o Infante D. Afonso. (Cit. Idem, *ibidem*)

<sup>97</sup> Idem, p. 251.



Conjunto de *chalets*, Granja  
Fotografia c. 1888  
(imagem CASTRO, António Paes de Sande e, *A Granja de todos os tempos*, Gaia, Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia, 1973, p. 190)



Casa Henrique Burnay, Granja  
Vista Norte  
Fotografia, c. 1900  
(imagem BRIZ, Maria da Graça Gonzalez, *A Vilegiatura Balnear Marítima em Portugal (1870-1970): Sociedade, Arquitectura e Urbanismo*, dissertação de doutoramento em História da Arte Contemporânea, Volume II, Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, 2003, p. 175)



Casa Henrique Burnay, Granja  
Parque  
Fotografia, c. 1900  
(imagem BRIZ, Maria da Graça Gonzalez, op. cit., p. 177)

*Granja - Uma Avenida*  
Bilhete Postal, c. 1900  
(imagem [www.prof2000.pt](http://www.prof2000.pt))



*Granja - Vista tirada da Estação*  
Bilhete Postal, c. 1900  
(imagem [www.prof2000.pt](http://www.prof2000.pt))



*Granja - Assembleia*  
Bilhete Postal, c. 1900  
(imagem [www.prof2000.pt](http://www.prof2000.pt))



comboio e a estrada para o Porto, no qual também se organizavam toda a espécie de bazares e de diversões ao ar livre.

A nova Assembleia, com um amplo terraço sobre a “Avenida” para o qual abriam os principais salões interiores, apresentava uma imagem mais formal que o edifício primitivo, ainda que os meios disponíveis não tivessem permitido construir *“um sumptuoso Palácio que fizesse parar de espanto e admiração os grandes arquitectos da Europa civilizada”*<sup>98</sup>. Mesmo assim, o programa das novas instalações era bem mais ambicioso que o anterior, dispendo de *“um gabinete de leitura, com publicações estrangeiras, uma sala de jogo onde, nestes anos, imperava o whist e o voltarete, e um salão de dimensões consideráveis, para representações teatrais e concertos, e que servia para os bailes, com pianista contratado, que se realizavam aos domingos”*.<sup>99</sup>

Inauguradas as novas instalações da Assembleia, são redigidos os estatutos da Companhia da Assembleia da Granja, SARL, publicados em Diário do Governo a 1 de Novembro desse ano. Das obrigações da Companhia faziam parte *“a edificação de um prédio na Praia da Granja, para nele se estabelecer uma assembleia recreativa”*, objectivo já concretizado, e a edificação de *“quaisquer estabelecimentos de outra natureza, quando a Assembleia geral, por proposta da direcção, o julgar conveniente”*. Para isso, dispunha de um capital de *“12:000\$000 de reis, representados em 120 acções de 100\$000 reis cada uma”*, sendo que todos os proprietários da urbanização da Granja se constituíam como accionistas da Companhia e, simultaneamente, membros da Assembleia.

Este inovador sistema de contribuições vai garantir aos moradores um maior controlo sobre a gestão do seu próprio território, quer ao nível da definição do programa de equipamentos a instalar na estância, fixando o carácter desta Praia de Banhos,

---

<sup>98</sup> CASTRO, António Paes de Sande e, *A Granja de todos os tempos: desde a Granja dos frades de Grijó e da Granja dos Ayres, até à Praia da Granja dos nossos dias*, Gaia, Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia, 1973, p. 114.

<sup>99</sup> BRIZ, Maria da Graça, op. cit., p. 253.

quer ao nível da sua organização espacial, promovendo todo o tipo de melhoramentos e arranjos locais sem a interferência da Câmara Municipal, embora para obras de maior envergadura, como o estabelecimento de infraestruturas básicas de saneamento e de abastecimento de água e electricidade ou a construção da desejada Marginal Marítima até Espinho, a Companhia estivesse sempre condicionada à iniciativa pública.

A liberdade de decisão e de acção daí decorrentes são destacadas por Ramalho Ortigão na sua passagem pela Granja, que classifica como “*a mais graciosa, a mais fresca, a mais asseada das estações de recreio em Portugal*”<sup>100</sup>, a propósito da publicação de *As Praias de Portugal* em 1876:

*“Na Granja os banhistas não são somente os habitantes, em grande parte proprietários das casas, são ao mesmo tempo os donos da povoação e representam nela a Câmara Municipal, o exército, a polícia, o escrivão da fazenda e a repartição das obras públicas. As despesas gerais, o clube, a fonte, a igreja, o mercado, a rua, são mantidos pela comunidade, que se cotiza para esse fim. Notável exemplo do princípio da descentralização na sua mais larga escala.*

*Graças a este sistema de administração local, as ruas estão escrupulosamente asseadas e não lhes falta senão uma coisa: um cinzeiro a cada esquina para se lançarem as pontas dos charutos.*

*O aspecto do pequeno mercado, com o seu pavimento areado como um jardim e os seus pavilhõezinhos rústicos, inspira um receio: o de lhe poder cair uma nódoa.*

*Os valados estão plantados de cactos.*

*As ruas são salpicadas de corbeilles com flores como squares ajardinados.*

*Os taludes acham-se cobertos de choupos, de eucaliptos, de tramagueiras, de roseiras bravas.*

*Grandes moitas de magníficas hortênsias ornaram a entrada das casas.*

*A grande floresta de pinheiros que cobre a povoação do lado nascente está tratada com esmero; tem clareiras terraplanadas para o jogo da bola e do croquet, várias plantações de camélias, viveiros de arbustos.”*<sup>101</sup>

*“De sorte que a Granja é verdadeiramente a coisa que o seu nome indica,- uma espécie de quinta.”*<sup>102</sup>

---

<sup>100</sup> ORTIGÃO, Ramalho, op. cit., p. 83.

<sup>101</sup> Idem, p. 85.

<sup>102</sup> Idem, p. 83.



*Praia da Granja - Hotel da Granja*

Bilhete Postal, 1905  
(imagem [www.prof2000.pt](http://www.prof2000.pt))



*Portugal - Edifício do Hotel da Granja*

Bilhete Postal, c. 1910  
(imagem [www.prof2000.pt](http://www.prof2000.pt))



*Hotel da Granja*

Fotografia, post. 1914  
(imagem [www.prof2000.pt](http://www.prof2000.pt))

A imagem do Hotel da Granja confirma esta apreciação. Instalado num edifício da “Avenida” construído no início dos anos de 1870, “*mas logo aumentado e melhorado em 1879*”<sup>103</sup>, apresenta o aspecto de um grande casarão familiar, afastando-se do modelo do “Grande Hotel” que vai marcar os mais concorridos centros balneares portugueses desta época. Nem as sucessivas remodelações de que será alvo até 1914, quando se fixa a sua forma definitiva, lhe retiram esse carácter de estrutura de dimensão local.

Não que a Granja não fosse uma estância cosmopolita, como o atesta a presença de uma importante colónia espanhola com residência de veraneio nesta Praia, de que fazem parte Rafael Garcia y Santistéban, diplomata e autor teatral, e Natividad de Rojas Ortiz de Zárate, os primeiros proprietários a ocupar, em 1876, a “avenida de trás”<sup>104</sup>, D. Eugénio Sellés, Marquês de Gerona, com casa, já no Quintório Norte, sobre a “Avenida”, e D. Eusébio Bonilla y Martel, cônsul de Espanha no Porto, que manda construir uma moradia geminada, num dos lotes mais a sul do núcleo estabelecido junto à estrada de Espinho.<sup>105</sup>

*Casa Bonilla-Avenida-Granja*  
Bilhete Postal, c. 1900  
(imagem [www.prof2000.pt](http://www.prof2000.pt))

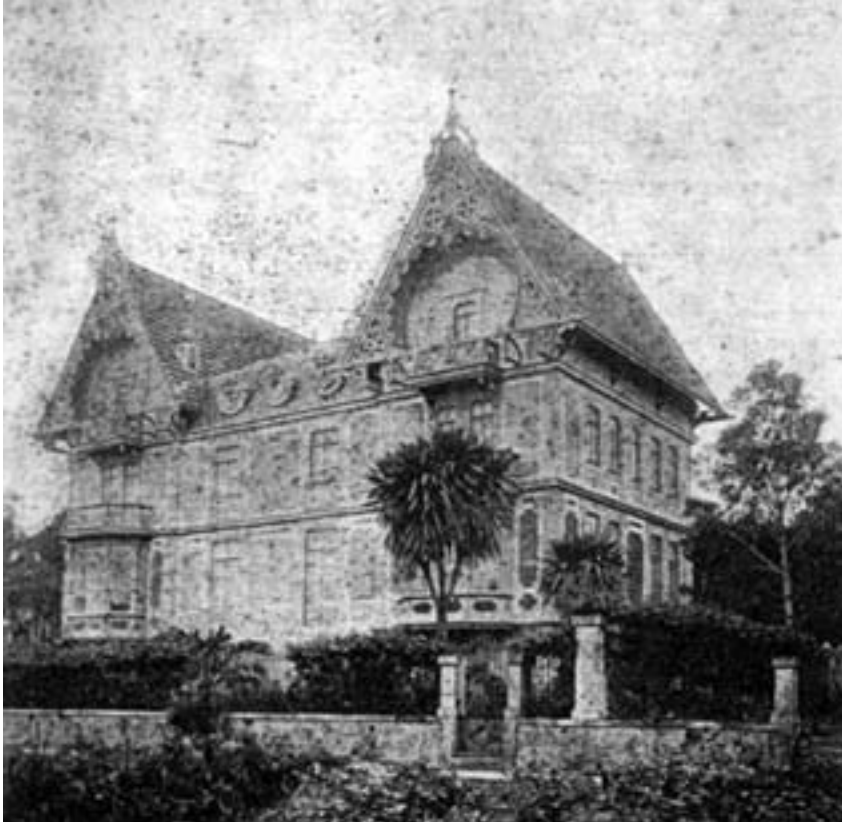


<sup>103</sup> Ano em que é constituída a Sociedade do Hotel da Granja, à qual Fructuoso Ayres vende o lote de terreno em que este equipamento se havia implantado por 200\$000 reis, quantia paga sob a forma de duas acções da nova sociedade. (Cf. BRIZ, Maria da Graça, op. cit. p. 251)

<sup>104</sup> “*Ambas pequenas casas tradicionais, só de rés-do-chão, com pequeníssimos jardins.*” (Cit. BRIZ, Maria da Graça, op. cit., p. 256)

<sup>105</sup> “*Além da casa principal, o cônsul fez ainda construir algumas pequenas moradias para aluguer, o que faz dele um dos ‘promotores’ da Granja.*” Na Planta Parcial, apresentada anteriormente, a Casa Bonilla aparece cortada, no limite direito da página, acima da Estação da Granja. (Cit. Idem, p. 262)





Casa Bonilla, Granja

Vista da estrada

Fotografia, c. 1900

(imagem BRIZ, Maria da Graça Gonzalez, *A Vilegiatura Balnear Marítima em Portugal (1870-1970): Sociedade, Arquitectura e Urbanismo*, dissertação de doutoramento em História da Arte Contemporânea, Volume II, Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, 2003, p. 179)

Mas, ao contrário de Espinho ou da Figueira da Foz, as relações de convivência entre os banhistas da Granja são restritas a um certo nível social. Em *Portugal en Broma*, de 1904, o jornalista, humorista e escritor madrileno Luis Taboada y Coca faz uma caricatura desta estância, onde foi visitar o seu amigo Sellés, em que não deixa de destacar as diferenças de comportamento entre a elite portuguesa e a espanhola:

*“El que va a Granja por vez primera, se expone a vivir como un anacoreta en el fondo de una de aquellas casas de alquiler, que parecen garitas de consumos. Nadie le mira: y si desea divertirse tiene que sentarse en la playa y hacer montecitos de arena o buscar la amistad del jefe de la estación para entretenerse jugando la brisa.*

*El que no acreditar con documentos que es hijo de buena casa y que en su familia no ha habido ningún ser ordinario, ya pode renunciar a toda convivencia con los demás bañistas.*

*De lo demás, Granja es un punto de baño delicioso, donde veranean muchos españoles de elegantes chalets y preciosas villas rodeados de jardines y acariciados con las frescas brisas del Atlántico. La colonia española no suele establecer distinciones entre aristocratas y plebeyos.”<sup>106</sup>*

<sup>106</sup> Obra citada em CASTRO, António Paes de Sande e, op. cit., pp. 136-137.

No início do século XX, já a frente da “Avenida” se encontra perfeitamente consolidada, incluindo o seu troço mais a norte<sup>107</sup>; e “Avenida de trás” começa a ganhar forma, com a construção das casas Álvaro Valente, Conselheiro Brito e Cunha (ou “Villa Mar”, do arquitecto inglês William Pole Routh<sup>108</sup>), e António Ramos Pinto (ou “Villa Eugénia”), as duas primeiras no Quintório do norte e a última no do sul. Em 1905, a Casa das Senhoras Castro<sup>109</sup>, no lote confinante, a sul, com as “Casas do Terraço”, completa aquela primeira linha de moradias e, também nesse ano, são concluídas as três moradias para alugar do Coronel Mendes de Almeida, a sul da Casa Ramos Pinto. Qualquer um destes projectos privilegia a implantação a nascente do lote, voltando as traseiras para o mar.

Esta aparente indiferença em relação ao espaço da Praia é sublinhada pela quase ausência de referências à prática balnear, na Granja, no texto de Ramalho Ortigão. O único momento em que o escritor nos fala da beira-mar é na perspectiva de aí vir a escapar das constantes “amabilidades” dos seus anfitriões, *“no silêncio e na solidão, fumando o nosso cachimbo (...), conversando simplesmente com um rude pescador ou com um bronco trabalhador dos campos tranquilo e sereno, sem ideias, sem pretensões e sem palavras.*

*No dia seguinte, levantando-nos de madrugada, não achamos pescadores na costa nem cavadores nas terras”.*<sup>110</sup>

O mesmo não acontece quando resolve refugiar-se no Pinhal, onde é logo interrompido nos seus pensamentos pela ruidosa presença das *“meninas E..., e as meninas F... e as meninas G [que] chegam com os seus malhos polidos em Londres e vêm fazer a sua partida matinal de croquet.”*

---

<sup>107</sup> Onde se instalam o Dr. António José Cunhal, o Dr. Falcão, o Dr. Sena, Rocha Leão, Fabra e Eugenio Sellés, todos no final da década de 1880.

<sup>108</sup> Projecto que, pela sua marcada horizontalidade, contrasta com as restantes soluções desenvolvidas, nesta altura, para a Praia da Granja. Por outro lado, a disposição da entrada, orientada para a confluência da “Avenida de trás” com a Rua do Engenheiro José da Rocha e Melo (a principal artéria de acesso à praia), anuncia uma vontade de relação com a perspectiva marítima que só a partir da década de 1920 se viria a concretizar plenamente.

<sup>109</sup> “Baptizado de ‘Vaticano’, [este] casarão, de volumetria complexa com empenas triangulares e torreão de ângulo, rompe com a continuidade, quer em escala, quer em gosto, do conjunto que tinha, apesar da sua simplicidade, bastante harmonia”. (Cit. BRIZ, Maria da Graça, op. cit., p. 256)

<sup>110</sup> ORTIGÃO, Ramalho, op. cit., p. 89.



“Villa Mar”, Granja

Fotografia, c. 1900

(imagem BRIZ, Maria da Graça Gonzalez, *A Vilegiatura Balnear Marítima em Portugal (1870-1970): Sociedade, Arquitectura e Urbanismo*, dissertação de doutoramento em História da Arte Contemporânea, Volume II, Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, 2003, p. 183)



Portugal - Granja

(*Chalet Elvira, Pavilhão Elvira e Villa Eugenia*)

Bilhete Postal, c. 1905

(imagem [www.prof2000.pt](http://www.prof2000.pt))



*Praia da Granja - Avenida junto ao mar*

Bilhete Postal, c. 1905

(em primeiro plano as três moradias do Coronel Mendes de Almeida, seguidas pela Villa Eugénia, de António Ramos Pinto)

(imagem [www.prof2000.pt](http://www.prof2000.pt))

Portugal - Praia da Granja  
Bilhete Postal, c. 1900  
(imagem [www.prof2000.pt](http://www.prof2000.pt))



Praia da Granja -  
Praia de Banhos  
Bilhete Postal, c. 1900  
(imagem [www.prof2000.pt](http://www.prof2000.pt))



Praia da Granja  
(a "Vala Comum")  
Fotografia c. 1900  
(imagem CASTRO, António Paes de  
Sande e, *A Granja de todos os tempos*,  
Gaia, Câmara Municipal de Vila Nova  
de Gaia, 1973, p. 453)



São também poucas as fotografias da época que retratam os “granjolas” “a banhos”. Só no início do século XX a sua presença na Praia se torna mais frequente, sentados à sombra do grande toldo instalado no areal, conhecido como a “vala comum”. A transferência, em 1912, dos campos de jogos do Pinhal para a frente de Praia, no Quintório norte, em muito iria contribuir para esta aproximação ao mar, “*trazendo à praia muitos grupos para gozar o fim de tarde, [embora continuasse] a não existir qualquer esplanada ou avenida e as condições oferecidas aos banhistas [fossem] ainda muito precárias*”<sup>111</sup>. Os terrenos libertados com esta decisão, a nascente do caminho-de-ferro, iriam dar origem a uma nova operação de loteamento, mais uma vez promovida pela família Ayres, rasgando-se, para isso, a Avenida do Bispo, delimitada, a norte, pelos muros da antiga Quinta.



Planta da Quinta da Granja em 1912

(imagem BRIZ, Maria da Graça Gonzalez, *A Vilegiatura Balnear Marítima em Portugal (1870-1970): Sociedade, Arquitectura e Urbanismo*, dissertação de doutoramento em História da Arte Contemporânea, Volume II, Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, 2003, p. 162)

<sup>111</sup> BRIZ, Maria da Graça, op. cit., p. 267.

Embora esta expansão introduza um novo fôlego na urbanização da estância, a verdade é que a Granja já não era a mesma. Com a instauração da República, em Outubro de 1910, tinham surgido alguns revezes. Por um lado, as competências até então delegadas na Companhia da Assembleia passam para a alçada da administração camarária, com as naturais implicações que este acerto de responsabilidades iria trazer consigo, e, por outro, a instabilidade política destes anos vai afastar grande parte dos veraneantes espanhóis cuja presença, pela sua associação às elites aristocráticas dos dois países, não era, agora, vista com bons olhos.

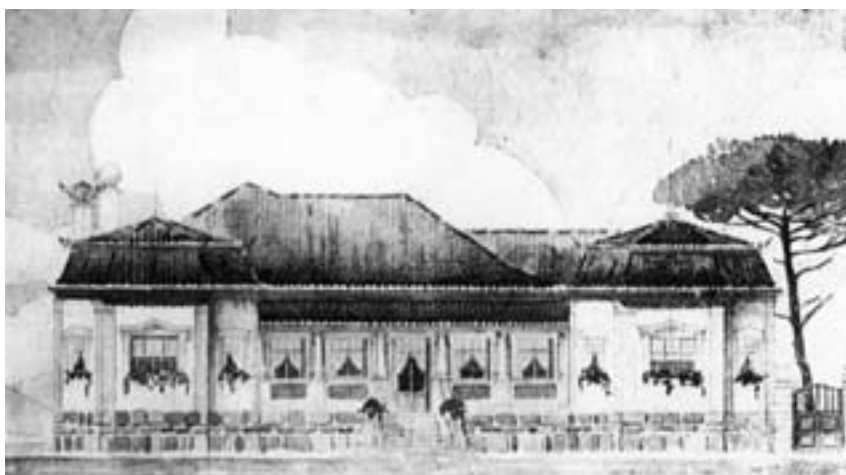
A acção daquele organismo privado seria completamente cerceada com a criação, em 1921, das Comissões de Iniciativa, constituindo-se uma Comissão de Iniciativa da Granja, em 1923, presidida por Fernando Ermida, proprietário e membro da direcção da Assembleia e da Sociedade do Hotel<sup>112</sup>, à qual competia, a partir de então, promover o desenvolvimento desta estância balnear, quer através da realização de obras de interesse geral, desde que aprovadas pelo Governo, quer pela promoção de iniciativas tendentes a fomentar a sua frequência e a indústria local de Turismo. Para isso, a Comissão dispunha de meios financeiros próprios, resultantes da cobrança de taxas especiais, denominadas de Turismo, aos proprietários, residentes e veraneantes da Granja, assim como às sociedades e entidades que nela exercessem a sua actividade, ou de quaisquer outras fontes de receita angariadas pelos seus membros. De alguma forma, a Comissão de Iniciativa assumia, assim, as funções antes desempenhadas pela Companhia da Assembleia, beneficiando, no entanto, de uma maior clareza na definição das suas competências e de um aumento considerável do seu poder de concretização individual e de persuasão junto da Câmara Municipal de Gaia.

---

<sup>112</sup> Cada Comissão de Iniciativa era composta por um delegado do município e outro da Junta de Freguesia, um delegado da Sociedade Propaganda de Portugal, o capitão do porto ou um delegado marítimo, no caso de se tratar de uma Praia, um hoteleiro, um proprietário e um comerciante da respectiva estância.

O grande objectivo da direcção de Fernando Ermida seria a concretização do projecto da Esplanada Marítima sobre a Praia, um equipamento há muito planeado e que começava a ganhar sentido de urgência com a ocupação dos lotes mais próximos do mar. De facto, é aqui que surgem, no início da década de 1920, três moradias assinadas pelo arquitecto Gonçalo de Melo Breyner (1896-1947)<sup>113</sup>, a primeira, de 1920, para Joaquim Allen, seguida das casas Constantino d’Almeida e José de Almeida Garrett, de 1921 e 1922 respectivamente, apresentando, todas elas, influências de uma arquitectura dita “portuguesa”, fundamentada na reflexão teórica de Raul Lino.

A Casa Allen, uma composição, de um só piso, com dois corpos oitavados na fachada principal, entre os quais se abre uma varanda coberta, recolhida, virada para o mar, vai assumir especial destaque na conformação da Marginal, definindo, na sua simetria, o eixo sobre o qual é marcado o centro da meia-laranja que caracteriza o desenho da Esplanada. Mas é só no final dos anos quarenta que esta obra fica concluída, como atesta a fotografia, de 1948-1949, apresentada por António Paes de Sande e Castro, no seu livro *A Granja de todos os tempos*, que retrata o enchimento daquela estrutura com areia da Praia.



Casa Joaquim Allen, Granja Alçada Principal  
Gonçalo de Melo Breyner, 1920

(imagem BRIZ, Maria da Graça Gonzalez, *A Vilegiatura Balnear Marítima em Portugal (1870-1970): Sociedade, Arquitectura e Urbanismo*, dissertação de doutoramento em História da Arte Contemporânea, Volume II, Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, 2003, p. 184)

<sup>113</sup> Que, como vimos, vai, também, assinar, em 1929, uma série de residências que se vão construir no Bairro da Gandarinha, em Cascais. Para além deste arquitecto e do arquitecto inglês que desenha a “Villa Mar”, nos processos camarários referentes à Praia da Granja, existentes só a partir de 1910, acrescenta-se apenas o nome de Francisco dos Santos Silva, associado à ampliação, em 1914, do Hotel da Granja e ao projecto da Casa Isabel Alcoforado. Todas as restantes intervenções são referenciadas aos seus encomendadores ou construtores. (Cf. BRIZ, Maria da Graça, op. cit., pp. 272-273)

*Granja - Praia à tarde*

(ao centro pode ver-se a Casa Joaquim Allen, com os seus dois corpos salientes e varanda central, e, a sul, a Casa Almeida Garrett, também da autoria de Gonçalo de Melo Breyner - nesta altura a Marginal e a Esplanada ainda não estavam construídas)

Bilhete Postal, c. 1920  
(imagem [www.prof2000.pt](http://www.prof2000.pt))



Meia-Laranja da Esplanada,  
Granja

Fotografia, 1948-1949

(imagem CASTRO, António Paes de Sande e, *A Granja de todos os tempos*, Gaia, Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia, 1973, p. 569)



Mais a norte, no remate da Rua Engenheiro José da Rocha e Melo e junto ao Campo de Jogos, é construída, na Praia, uma “Piscina de Mar”, a primeira do género no nosso país, inaugurada em 1938. À imagem de estruturas similares que surgem, nesta altura, em algumas das mais importantes estâncias termais portuguesas, como a concorrida Piscina Praia do Palace Hotel da Curia ou a piscina do Grande Hotel do Luso, ambas dos anos trinta, a Piscina da Granja adopta a mesma linguagem de inspiração náutica que molda a arquitectura daqueles espaços. Com bar, esplanada-solário, chuveiro, escorrega e a, inevitável, prancha de saltos, de onde os mais audazes faziam espectáculo dos seus dotes atléticos, este novo equipamento iria fazer as delícias dos banhistas da Granja, em especial junto das camadas mais jovens,





Piscina da Praia da Granja  
Fotografia Alvão-Porto, c. 1938  
(imagem [www.prof2000.pt](http://www.prof2000.pt))



Piscina da Praia da Granja  
Fotografia Alvão-Porto, c. 1938  
(imagem [www.dapraiadagranja.blogspot.com](http://www.dapraiadagranja.blogspot.com))



Piscina da Praia da Granja  
Fotografia Alvão-Porto, c. 1938  
(imagem [www.clubcoleccionadoresdegaia.blogspot.com](http://www.clubcoleccionadoresdegaia.blogspot.com))

Piscina da Granja  
(salto de  
João Maria Rocha e Mello)

Fotografia, c. 1938

(imagem CASTRO, António Paes de Sande e, *A Granja de todos os tempos*, Gaia, Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia, 1973, p. 539)

*“Na Granja existe, também, uma piscina inaugurada o ano passado, cuja construção se deve à iniciativa dos srs. eng. José Osório da Rocha e Melo, director da Empresa de Cimento Lys, de Leiria; Fernando de Brito (Ermida), presidente da Comissão de Turismo da Praia da Granja; Diogo Barata Tébar, Conde Cabral, D. José Zarco da Câmara e Fernando Moreira d’Almeida.*

*Esta piscina, é a maior do norte do país, tem cerca de trinta e quatro metros de comprimento, leva um milhão de litros de água que é tirada do Oceano por meio de potentes turbinas. Dispõe de um amplo terraço para banhos de sol e de um magnífico ‘bar’, constantemente frequentado por um público selecto e elegante. Escusado será dizer que a piscina é um dos maiores atractivos dos veraneantes e dá à praia extraordinária animação. Nela se divertem e distraem pessoas de todas as idades.”*

*(“A Praia da Granja: pela suavidade so seu maravilhoso clima e pelos seus encantos naturais é um dos mais formosos centros de repouso do norte de Portugal”, Turismo: Revista de Hotéis, Viagens e Actualidades, Lisboa, Ano III, N.º 23, Junho 1939)*



que já não se reviam nos hábitos balneares do início do século. Esta vontade de modernização não iria, no entanto, alterar o modelo de vilegiatura, fechado e familiar, desta estância, “*que parece impedir a evolução moderna da Granja*” e nos reporta “*para conceitos muito actuais como o de ‘condomínio privado’ ou de ‘aldeamento turístico exclusivo’, fórmulas que hoje utilizamos para estabelecer, grosseiramente, separações económicas e sociais, muito menos subtis que as utilizadas pelos ‘granjolas’, ingenuamente empenhados na criação de uma comunidade com gostos, cultura e educação semelhantes*”.<sup>114</sup>

<sup>114</sup> BRIZ, Maria da Graça, op. cit., p. 274.

Mas o que distingue a Granja desse tipo de empreendimentos é a capacidade de diálogo que o seu plano estabelece com o território envolvente, deixando em aberto o desenvolvimento das suas avenidas e, nesse sentido, promovendo uma continuidade urbana com os futuros aglomerados vizinhos. À comunidade fechada, em termos sociais, que se estabelece nesta Praia não corresponde, assim, uma organização fechada, em termos espaciais. Antes se propõe uma evolução linear que nos faz lembrar o Pormenor da Solução Urbanista de Cassiano Branco para a Praia Atlântico na Costa da Caparica, de 1930<sup>115</sup>. Relação que é reforçada por uma fotografia aérea da Praia da Granja, de 1967, mostrando a ligação com as praias da Aguda e de Miramar, a norte. Mas ao contrário do plano de Cassiano, na Granja é exclusivamente uma arquitectura residencial que desenha a Marginal marítima, e, talvez, aí reside a razão do seu insucesso enquanto estação balnear moderna: a ausência de equipamentos iconográficos como o Grande Hotel e o Casino. É, precisamente, sobre este aspecto que a regulamentação das Zonas de Jogo, em 1927, vai incidir.

Praia da Granja  
Fotografia Aérea, 1967  
(imagem CASTRO, António Paes de Sande e, *A Granja de todos os tempos*, Gaia, Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia, 1973, p. 659)



<sup>115</sup> Ver capítulo 3.3..

## **Praias Cosmopolitas: a Figueira da Foz, Espinho e a Póvoa de Varzim**

Em contraponto ao carácter elitista e aristocrático de Cascais, da Foz do Douro e da Granja, as praias da Figueira da Foz, de Espinho e da Póvoa de Varzim vão afirmar-se como as mais concorridas do litoral português, conhecendo a preferência dos banhistas nacionais e de muitos veraneantes espanhóis. O desenvolvimento destes núcleos vai ser determinado, em grande medida, pelo crescimento exponencial da função balnear em relação à actividade piscatória que lhes dá origem, assistindo-se, no final do século XIX e princípio do século XX, ao aparecimento de novas áreas de expansão que vão moldar e orientar a evolução da malha urbana.

Na Figueira da Foz, essa evolução faz-se no sentido de uma aproximação do antigo aglomerado portuário e ribeirinho à frente marítima, tal como acontece, na Foz do Douro, com a “Foz Nova”. Em resposta à grande afluência de banhistas registada no ano de 1860, em que “*muitas famílias tiveram de ir veranear para outras praias por falta de alojamentos*”<sup>116</sup>, surge um novo bairro no limite poente da vila<sup>117</sup>: o Bairro Novo de Santa Catarina, junto ao Forte de Santa Catarina de Ribamar na margem norte da embocadura do Rio Mondego. De traçado regular, este núcleo seria planeado pela Companhia Edificadora do Bairro Novo, criada, em 1861, pelo Engenheiro das Obras Públicas Francisco Maria Pereira da Silva<sup>118</sup> que, desde 1857, se encontrava a dirigir os trabalhos de desassoreamento e de reabertura da barra e do porto da Figueira.<sup>119</sup>

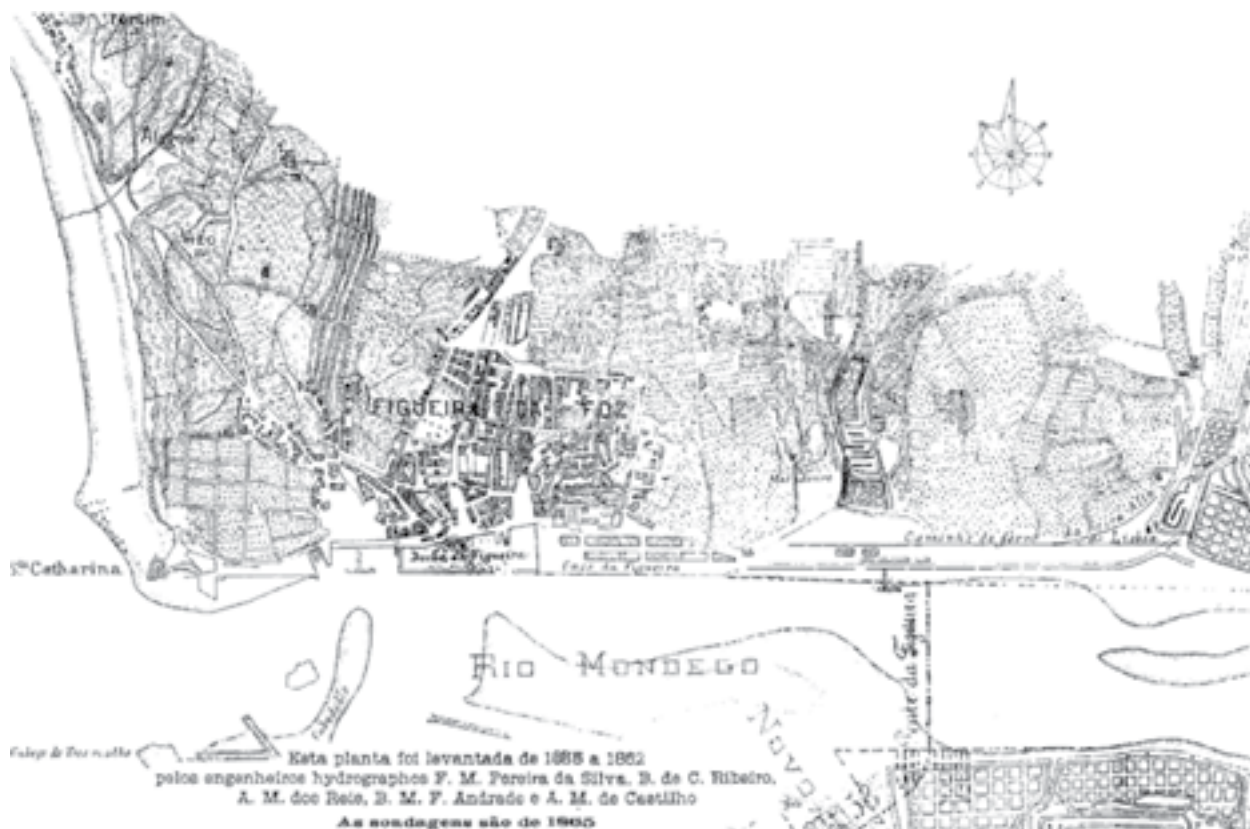
---

<sup>116</sup> PINTO, Maurício, ESTEVES, Raimundo, *Figueira da Foz: Praia da Claridade*, Figueira da Foz, Comissão Municipal de Turismo, 1959, p. 29.

<sup>117</sup> Só a 20 de Setembro de 1882, após a inauguração, a 3 de Agosto, da ligação de caminho-de-ferro entre a Figueira e a Pampilhosa, na Linha da Beira Alta, a Figueira da Foz é elevada a cidade.

<sup>118</sup> Desta sociedade faziam também parte António Ricardo da Graça e Augusto César dos Santos, de Lisboa; o Dr. Francisco António Dinis e José Jacinto da Silva, de Coimbra; e o Dr. António Lopes Guimarães, Bernardino Teixeira Ferraz, João Fernandes Gaspar, Bacharel Lucas Fernandes das Neves e António Ferreira de Oliveira, da Figueira da Foz. (Cf. FLÓRIDO, António, “Os 5 (cinco!) Casinos do Bairro Novo”, publicado, a 5 de Fevereiro de 2011, em [www.arquivoantigospalhetas.blogspot.com](http://www.arquivoantigospalhetas.blogspot.com))

<sup>119</sup> Obras que têm início a 11 de Maio de 1857 e que são concluídas a 25 de Outubro de 1859, mas, logo em 1862, a barra volta a estar assoreada avançando-se com um novo plano de obras apresentado, em 1873, e dirigido pelo Engenheiro Adolfo Loureiro, que contemplava, entre outras



A 31 de Agosto de 1868 a Companhia do Bairro Novo seria oficialmente registada como Companhia Edificadora Figueirense, com capital social de noventa contos. O seu principal objectivo era o de “promover diversos melhoramentos materiais na Figueira, (...) com a especialidade de dar desenvolvimento à formação do novo bairro de Santa Catarina, já principiado na parte ocidental da vila, e contíguo à praia de banhos, construindo casas de habitação e outros edifícios e comodidades para os banhistas e moradores no referido bairro”<sup>120</sup>. Segundo os estatutos da Companhia, desse programa de realizações constavam: “- habitações adequadas para banhistas, com mais ou menos acomodações - tipos para habitação de artistas, homens de mar e operários - tipo para cocheiras e cavalariças; um edifício com quartos independentes

Planta da Barra e do Porto da Figueira da Foz

“Esta planta foi levantada de 1855 a 1862 pelos engenheiros hydrographos F.M. Pereira da Silva, B. de C. Ribeiro, A.M. dos Reis, B.M.F. Andrade e A.M. de Castilho.

As sondagens são de 1865.”

(no extremo poente da planta é perceptível o traçado regular da rectícula do “Bairro Novo”) (imagem

[www.albumfigueirense.blogspot.com](http://www.albumfigueirense.blogspot.com))

intervencões, a rectificação e a regularização das duas margens do rio. Deste plano, complementado em 1888, pouco foi, efectivamente, concretizado. (Cf. DIAS, João M. Alveirinho, *Estudo sintético de diagnóstico da geomorfologia e da dinâmica sedimentar dos troços costeiros entre Espinho e Nazaré*, 1994, p. 206 - Relatório elaborado pela ESAMIN - Estudos de Ambiente e Informática Lda. para o Instituto de Conservação da Natureza, disponível em [www.docs.google.com](http://www.docs.google.com))

<sup>120</sup> Cf. FLÓRIDO, António, op. cit.

*para hóspedes, e com amplas salas, ou recintos dispostos para refeições, bebidas, jogos permitidos e concertos de música; um albergue para as classes menos abastadas, um mercado e casas; um estabelecimento para banhos frios e quentes”.*<sup>121</sup>

As obras teriam início em Abril de 1868 concluindo-se, no ano seguinte, o primeiro edifício do novo bairro - a Assembleia Recreativa, que se vinha estabelecer como contraponto cultural e social da Assembleia Figueirense, instalada no “Bairro Velho”<sup>122</sup>. Ainda nesse ano de 1869 são construídas as primeiras oito casas para vender, entre as quais o prédio do Grande Hotel da Foz do Mondego<sup>123</sup>, erguendo-se mais trinta prédios até 1879. Durante os anos seguintes a actividade da Companhia vai desenvolver-se dentro dos mesmos moldes, construindo por conta própria ou por encomenda, à imagem do que faziam as “*empresas que edificavam (...) nas praias francesas*”.<sup>124</sup>

Com a abertura, em 1871, da Estrada Real da Figueira para Coimbra, encurtando para cinco horas o percurso entre estas duas localidades, e da Estrada Real da Figueira para Leiria, em 1875, o acesso regional a esta estância melhora consideravelmente, permitindo o estabelecimento de serviços regulares de diligências com destino à Figueira. Também a conclusão, a 3 de Agosto de 1882, do ramal ferroviário entre a Figueira da Foz e a Pampilhosa, correspondendo ao troço final da Linha da Beira Alta que ligava à fronteira de Vilar Formoso e, daí, a Madrid e a Paris<sup>125</sup>, iria impulsionar o desenvolvimento desta Praia de Banhos, conhecida, já desde 1858, como a “Rainha das Praias Portuguesas”. Chegando à Figueira pelo lado oriental, a ligação a toda a frente marítima, até Buarcos, seria garantida, a partir de 1876, pelo caminho-de-ferro americano, de tracção animal, que unia o centro da vila à Mina do Cabo Mondego<sup>126</sup>. Mas, embora ligados por esta nova

---

<sup>121</sup> Idem.

<sup>122</sup> Fundada a 15 de Dezembro de 1839 e a funcionar no antigo Palácio dos Condes da Figueira.

<sup>123</sup> Encomenda de Augusto Luís César dos Santos e inaugurado na época balnear de 1870.

<sup>124</sup> PINTO, Maurício, ESTEVES, Raimundo, op. cit., p. 20.

<sup>125</sup> Entre 1895 e 1900, o serviço internacional do comboio rápido de luxo *Sud Express* seria realizado pela Linha da Beira Alta.

<sup>126</sup> Explorada, desde 1773, por iniciativa do Marquês de Pombal e sob a orientação do naturalista



Linha da Beira Alta  
Cartaz Publicitário, 1930  
Arquivo da Biblioteca Nacional  
de Portugal  
(imagem  
[www.skyscraper.talkwhat.com](http://www.skyscraper.talkwhat.com))

infraestrutura, o “Bairro Velho” e o “Bairro Novo” vão, numa primeira fase, crescer separadamente, alimentando uma certa rivalidade. O primeiro, mais conservador, voltado para o rio e para a actividade portuária, conhecendo uma extensão residencial para nascente de traçado geométrico - o “Bairro da Estação”; e o segundo, mais cosmopolita, vivendo especificamente para a função balnear.

---

Domingos Vandelli e do engenheiro militar Guilherme Elsdén, ambos a orientar as Reformas Pombalinas da Universidade de Coimbra, iniciadas em 1772. Sob exploração particular desde 1826, em 1872 a Empresa das Minas de Carvão do Cabo Mondego requer à administração local autorização para instalar uma linha de “americano”, movido a cavalos, de transporte de passageiros e de mercadorias entre a mina e o cais de embarque da vila da Figueira da Foz, inaugurando-se este serviço a 29 de Agosto de 1876. Em 1901, a Companhia obtinha aprovação camarária para substituir a tracção animal por tracção a vapor.

Se essa rivalidade já se depreendia da construção de uma segunda Assembleia no Bairro Novo, a inauguração, no espaço de dez anos, de dois teatros na Figueira da Foz confirma essa relação: o Teatro Príncipe D. Carlos, junto à nova doca da Figueira, desenhado pelo Engenheiro Adolfo Loureiro (1836-1911)<sup>127</sup> e inaugurado a 8 de Agosto de 1874<sup>128</sup>; e o Teatro-Circo Saraiva de Carvalho, na Rua da Concórdia (a partir de 1902, Rua Bernardo Lopes), projecto do Arquitecto José Luiz Monteiro (1848-1942)<sup>129</sup> e aberto a 3 de Setembro de 1884. Um, sob direcção pró-regeneradora e, o outro, tal como o nome indica<sup>130</sup>, nas mãos de apoiantes da facção progressista do regime parlamentar monárquico, que, de 1880 a 1887, lidera esta Câmara Municipal.<sup>131</sup>

Ambos estes equipamentos vão constituir-se como pólos dinamizadores da evolução urbana da Figueira da Foz. Num lote a sul do Teatro Príncipe D. Carlos, virado para a Avenida Saraiva de Carvalho, que ligava a doca à estação de caminho-de-ferro marginando o Rio Mondego, vai ser construído o edifício dos Paços do Concelho, inaugurado a 2 de Janeiro de 1898, e nas imediações do Teatro-Circo, no centro do novo bairro, vão surgir o Casino Mondego, em 1890<sup>132</sup>, e o Casino Oceano, em 1898.<sup>133</sup>

---

<sup>127</sup> “Em 1871 e de acordo com interesses Camarários, o Eng.º Adolfo Loureiro procede ao projecto das obras do Porto (respeitante à parte meridional) projecto que é executado com a construção de um muro e duas couraças, desde o Cais da Alfândega até ao Sul do edifício que serve de Paços do Concelho, aterrando-se o espaço interior até ao nível daquele cais. Este aterro, ao conquistar uma parcela significativa de área ao Rio, permite ainda ao Eng.º Adolfo Loureiro sugerir a urbanização desta zona (urbanização Saraiva de Carvalho) segundo um esquema ortogonal de grandes avenidas, fortalecendo a frente urbana do Rio e partindo da modulação do Teatro Príncipe D. Carlos, também por si projectado (1872-1874), mostrando que a tipologia a propor certamente se condicionaria aos interesses do Porto”. (Cit. FIGUEIREDO, Carlos, “Figueira da Foz: A cidade e o seu crescimento. Uma visão morfológica”, *Locus: Revista da Associação de Investigação do Território*, Soure, N.º 2-3, 1987, p. 23)

<sup>128</sup> O Teatro Príncipe D. Carlos seria destruído num incêndio ocorrido após uma festa de Carnaval, na noite de 24 para 25 de Fevereiro de 1914.

<sup>129</sup> Então Arquitecto-Chefe da Câmara Municipal de Lisboa e Professor na Academia de Belas Artes de Lisboa. O Teatro-Circo da Figueira da Foz é um dos seus primeiros projectos enquanto profissional liberal, embora o arquitecto tenha abandonado o processo a meio das obras, iniciadas em Março de 1883. (Cf. VAQUINHAS, Irene, “Apontamentos para a história do Teatro-Circo Saraiva de Carvalho da Figueira da Foz (1884-1895)”, *Revista Arquipélago-História*, Ponta Delgada, 2.ª Série, Volume XIV-XV, 2010-2011, pp. 115-141)

<sup>130</sup> Augusto Saraiva de Carvalho (1839-1882) foi Ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria, entre 1879 e 1881, do governo do Partido Progressista presidido por Anselmo Braamcamp. Nesse cargo, foi o principal impulsionador da proposta de extensão da Linha da Beira Alta até à Figueira da Foz, daí a homenagem prestada pelos accionistas da “Empreza Constructora e Exploradora do Theatro-Circo”, após a sua morte em 1882.

<sup>131</sup> Cf. *Idem*, p. 120.

<sup>132</sup> Na esquina da Rua da Boa Recordação (desde 1910, Rua Cândido dos Reis) com a Rua da Inauguração (hoje, Rua da Liberdade) e, já na década de 1920, integrado nas instalações do Hotel Portugal (antigo Hotel Lisbonense).

<sup>133</sup> Na esquina da Rua da Concórdia (actual Rua Bernardo Marques) com a Rua da Boa Recordação





Teatro Príncipe D. Carlos,  
Figueira da Foz  
Fotografia, c. 1880  
(imagem [www.antonioacruz.net](http://www.antonioacruz.net))



Teatro Príncipe D. Carlos,  
Figueira da Foz  
Fotografia, c. 1880  
(imagem [www.antonioacruz.net](http://www.antonioacruz.net))



Paços do Concelho da Figueira  
da Foz  
Fotografia, c. 1900  
(imagem [www.antonioacruz.net](http://www.antonioacruz.net))

Teatro-Circo  
Saraiva de Carvalho,  
Figueira da Foz  
Fotografia, c. 1890  
(imagem [www.antonioacruz.net](http://www.antonioacruz.net))



*Rua Candido dos Reis*  
(Bairro Novo)  
Figueira da Foz (Portugal)  
Bilhete Postal, c.1900  
(com o Casino Mondego)  
(imagem [www.arspblica.blogspot.com](http://www.arspblica.blogspot.com))



*Figueira da Foz -*  
*Casino Oceano*  
Bilhete Postal, c. 1900  
(imagem  
[www.apesjcff2.blogspot.com](http://www.apesjcff2.blogspot.com))



Naturalmente, a presença destas estruturas no “Bairro Novo” vai alimentar um maior movimento e afluência de pessoas a esta parte da cidade, favorecendo os negócios da Companhia Edificadora Figueirense, numa altura em que a empresa deixa de se dedicar à construção para se limitar, quase exclusivamente, a gerir a bolsa de terrenos de que ainda dispunha<sup>134</sup>. Uma vez que os principais fundadores do Teatro-Circo eram, simultaneamente, accionistas da Edificadora, talvez mais do que uma manobra política, a construção de um espaço cultural e recreativo neste local seja fruto de uma estratégia mais profunda de revitalização económica da própria companhia, procurando os seus membros recolher dividendos do grande investimento que a obra do Teatro havia representado.<sup>135</sup>

É, assim, neste período que este conjunto residencial se vai consolidar, estruturando-se em torno do cruzamento da Rua da Concórdia, ou “Rua dos Casinos” como era conhecida, de desenvolvimento longitudinal norte-sul, com a Rua da Boa Recordação, ou o “Picadeiro”, ligando o bairro à Praia de Banhos, no sentido este-oeste. Uma “interiorização” que não deixa de ser estranha neste tipo de estâncias, normalmente caracterizadas pela ocupação linear da frente marítima. Ramalho Ortigão aponta esse facto como um aspecto negativo:

*“O Bairro de Santa Catarina, ou Bairro Novo, principalmente habitado pelos banhistas, foi construído há poucos anos e consta de casas todas novas, pintadas de branco, de um teatro, um clube e um hotel para oitenta hóspedes.*

*Infelizmente em vez de ser edificado com método, sobre a praia, com o hotel de banhos e o casino ao centro, os restaurantes com terraços ao ar livre, o novo bairro não faz frente ao oceano e dispersa-se desengraçadamente para o lado da terra.”<sup>136</sup>*

---

(Rua Cândido Reis), iniciando-se a sua construção em 1890, mas só inaugurado a 3 de Agosto de 1898. Entre o Casino Mondego e o Casino Oceano vão estabelecer-se, já no século XX, o Casino Europa e o Casino Espanhol.

<sup>134</sup> A Companhia deixa de construir por conta própria em 1893.

<sup>135</sup> À altura da sua inauguração, o Teatro-Circo Saraiva de Carvalho era o maior equipamento do género construído no país, só ultrapassado, em Agosto de 1890, pelo Coliseu dos Recreios de Lisboa, obra que introduz a expressividade da arquitectura do ferro em Portugal, projectada pelos engenheiros Goulard, com a colaboração do português Manuel Garcia Júnior, decoração do pintor António Machado e fachada do arquitecto Cesare Lanz.

<sup>136</sup> ORTIGÃO, Ramalho, *As Farpas: o país e a sociedade portuguesa*, Volume I, Lisboa, Livraria Clássica Editora, 1943, p. 263. (1.ª edição de 1887)

É só na viragem do século que o Bairro Novo de Santa Catarina começa a ganhar contornos mais definidos, articulando-se com a sua envolvente próxima, construída e natural. No sítio da antiga Praia da Fonte, que separava fisicamente este conjunto residencial do resto da cidade, a nascente, é plantado, em 1891, o Jardim Municipal Infante D. Henrique, um pequeno espaço verde de lazer, de desenho formal, que vai definir a charneira entre um bairro e o outro, servindo os dois núcleos habitacionais<sup>137</sup>. De resto, a presença de um jardim público, ou “Passeio Alegre”, para o convívio dos banhistas nos fins de tarde era já uma referência nas praias portuguesas, importada do modelo francês da *ville de bains*. É junto a este jardim, no seu limite poente, que se vai erguer, no ano seguinte, o Mercado, estrutura que fazia parte do programa de realizações da Companhia Edificadora e que se estabelece, em simultâneo com aquele espaço, como lugar privilegiado de cruzamento entre a população residente e a flutuante.

A norte da quadrícula reguladora do plano, delimitada, neste extremo, pela diagonal definida pelas ruas do Viso e da Fonte (eixo de ligação entre as vilas da Figueira e de Buarcos), é construído, em 1895, o Coliseu, uma moderna Praça de Touros que vem substituir a existente no Pinhal das Águas. A sua forma circular marca a rótula entre aquela ligação e o prolongamento, para norte, da Rua da Liberdade, principal artéria de desenvolvimento longitudinal do “Bairro Novo”, paralela ao mar, e a única que terá continuidade para fora dos limites do traçado estabelecido pelo Engenheiro Pereira da Silva, anunciando a futura extensão, para norte, deste primeiro núcleo balnear. Uma extensão que começa a ganhar forma com o início das obras, em 1900, do Palácio Joaquim Sotto-Mayor, segundo o projecto de gosto francês do arquitecto Gaston Landeck.<sup>138</sup>



Palácio Joaquim Sotto-Mayor  
Figueira da Foz  
Fotografia, c. 1920  
(imagem [www.antonioacruz.net](http://www.antonioacruz.net))

<sup>137</sup> É na continuidade deste primeiro núcleo verde que se vai desenvolver, já na década de 1960, o projecto do Parque do Vale das Abadias, integrado no *Estudo de Urbanização do Vale das Abadias e Ponte do Galante*, desenvolvido por Alberto Pessoa e Gonçalo Ribeiro Telles, em 1963-1964, que corresponde a uma das primeiras áreas de expansão estabelecidas no *Plano Regulador de Urbanização da Figueira da Foz*, elaborado, em 1962, por Antão de Almeida Garrett.

<sup>138</sup> Arquitecto que, como veremos, tinha acabado de desenvolver o projecto do Grand Hotel d’Italie, para o Monte Estoril. O Palácio de Joaquim de Sotto-Mayor, abastado capitalista de Lisboa que



Mercado e Jardim Municipal  
da Figueira da Foz  
Desenho, [s.d]  
(imagem [www.antonioacruz.net](http://www.antonioacruz.net))



Mercado e Jardim Municipal  
da Figueira da Foz  
Fotografia, c. 1900  
(imagem [www.antonioacruz.net](http://www.antonioacruz.net))



*Figueira da Foz*  
*Mercado Engenheiro Silva*  
*(Interior)*  
*Cliché de José Ferraz*  
Bilhete Postal, c. 1900  
(imagem [www.postaisportugal.blogspot.com](http://www.postaisportugal.blogspot.com))

tinha feito fortuna no Brasil, só seria ocupado a partir de 1920 devido aos atrasos nos trabalhos de construção, decorrentes da Implantação da República, em 1910, e da I Guerra Mundial, entre 1914 e 1918. O conjunto edificado, ocupando um lote com mais de vinte mil metros quadrados, seria composto pela habitação, propriamente dita, cocheiras e miradouro, tendo o palácio sido decorado por alguns dos melhores artistas da época, como Dórdio Gomes, Joaquim Lopes e António Ramalho, e integrando, ainda, trabalhos do escultor Júlio Vaz Júnior.

*Salão de Baile do Grande  
Casino Peninsular  
Figueira da Foz (Portugal)  
Este Casino, frequentado  
por quanto de mais distinto  
vem á Figueira durante a  
epoca balnear, é um dos mais  
sumptuosos da Península  
Bilhete Postal, c. 1900  
(imagem [www.arspblica.blogspot.com](http://www.arspblica.blogspot.com))*



*Figueira da Foz  
Sala de Festas do Grande  
Casino Peninsular  
Bilhete Postal, c. 1900  
(imagem [www.arspblica.blogspot.com](http://www.arspblica.blogspot.com))*



*Salão de Recreio do Grande  
Casino Peninsular  
Figueira da Foz (Portugal)  
Bilhete Postal, c. 1900  
(imagem [www.arspblica.blogspot.com](http://www.arspblica.blogspot.com))*





Grande Casino Peninsular,  
Figueira da Foz  
Fotografia, meados séc. XX  
(imagem [www.arquivoartigospalhetas.blogspot.com](http://www.arquivoartigospalhetas.blogspot.com))



Grande Casino Peninsular,  
Figueira da Foz  
("Pátio das Galinhas")  
Fotografia, meados séc. XX  
(imagem [www.antonioacruz.net](http://www.antonioacruz.net))

Definidos que estavam os limites do empreendimento, dentro do triângulo desenhado pelo Mercado, o Coliseu e o Forte de Santa Catarina, em 1903 a Companhia Edificadora Figueirense é dissolvida, dando-se por concluída a urbanização do “Bairro Novo”. O centro da vida mundana deste núcleo balnear era, agora, o Grande Casino Peninsular, equipamento que resulta da adaptação programática, em 1895, do Teatro-Circo Saraiva de Carvalho<sup>139</sup>, sendo o edifício totalmente remodelado, em 1900, para passar a ter apenas um piso. No interior, apresentava três grandes salões para reunião e convívio profusamente decorados - o de Baile, o de Festas e o de Recreio - espaços complementados, no exterior, por um pequeno pátio ao ar livre, por onde se tinha acesso ao edifício e que servia, simultaneamente, de esplanada, conhecido como o “Pátio das Galinhas”. Em 1909, a sociedade fundadora do Teatro daria lugar à Sociedade de Turismo Figueirense Lda., que arrenda o edifício ao francês Croisé D’Ancourt, e, já nos anos vinte, o imóvel seria vendido, fundando-se a Sociedade do Grande Casino Peninsular SARL que obtém, em 1928, a primeira concessão da Zona de Jogo Temporário da Figueira da Foz.

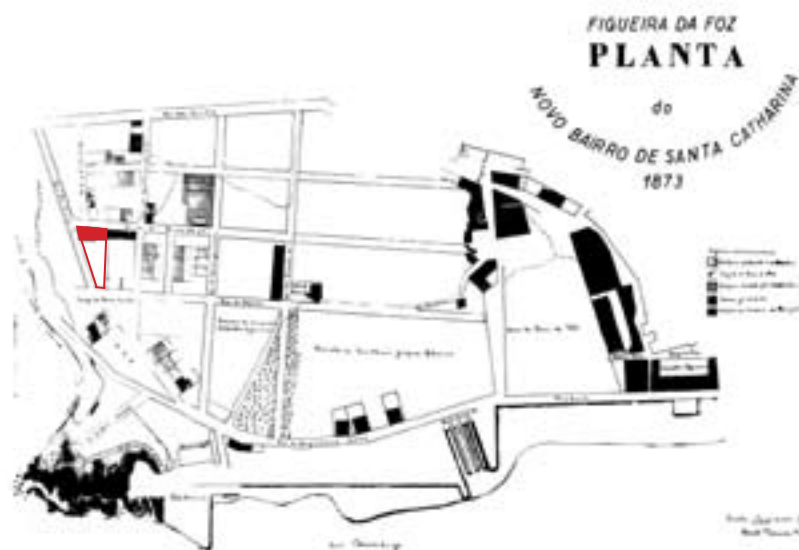
<sup>139</sup> “A crise económica e financeira que se abate no país, na década de 1890, com impacto a nível local, fazendo reduzir o afluxo de veraneantes, vai obrigar a casa de espectáculos a uma profunda reestruturação das suas instalações. No momento em que o jogo constitui ‘a grande febre da época dos banhos’ e um dos principais atractivos de animação estival, nas estâncias balneares, o Teatro-Circo ir-se-á reconverter, no ano de 1895, em casino, dando início a uma nova etapa na sua história, a qual se prolonga até à actualidade”. (Cit. VAQUINHAS, Irene, op. cit., p. 137)

O tratamento da frente marítima só começa a assumir alguma importância no desenho da cidade a partir desta década. O que não deixa de ser curioso se tivermos em conta que a casa do fundador da Companhia Edificadora do Bairro Novo, o Engenheiro Francisco Maria Pereira da Silva, uma das primeiras construções do plano a ser edificada, se implantava directamente sobre a Marginal, então chamada Rua da Alegria. Mas era a única. De facto, como o atesta uma planta do conjunto datada de 1873, embora os primeiros quarteirões a serem ocupados fossem os mais próximos do mar, só esta residência estabelecia relações directas com a perspectiva oceânica, apresentando um maior investimento formal na fachada virada a poente, sendo o acesso de coches feito, a sul, pelo Largo do Forno da Cal. Pelo carácter fortificado desse alçado, com ameias e uma torre cilíndrica, idêntica à que pontuava no Forte de Santa Catarina, a marcar a esquina definida pela Rua da Alegria e a Rua da Boa Lembrança (mais tarde, Rua Cândido dos Reis), a casa ficaria conhecida como o “Castelo Engenheiro Silva”, designação que, ainda hoje, se mantém.

A 3 de Novembro de 1904, a Marginal passa, por deliberação camarária, a chamar-se Esplanada António da Silva Guimarães<sup>140</sup>, medida que deixa subentendida a intervenção oficial na requalificação da frente urbana da Praia de Banhos.<sup>141</sup>

*Figueira da Foz  
Planta do  
Novo Bairro de Santa  
Catharina 1873*

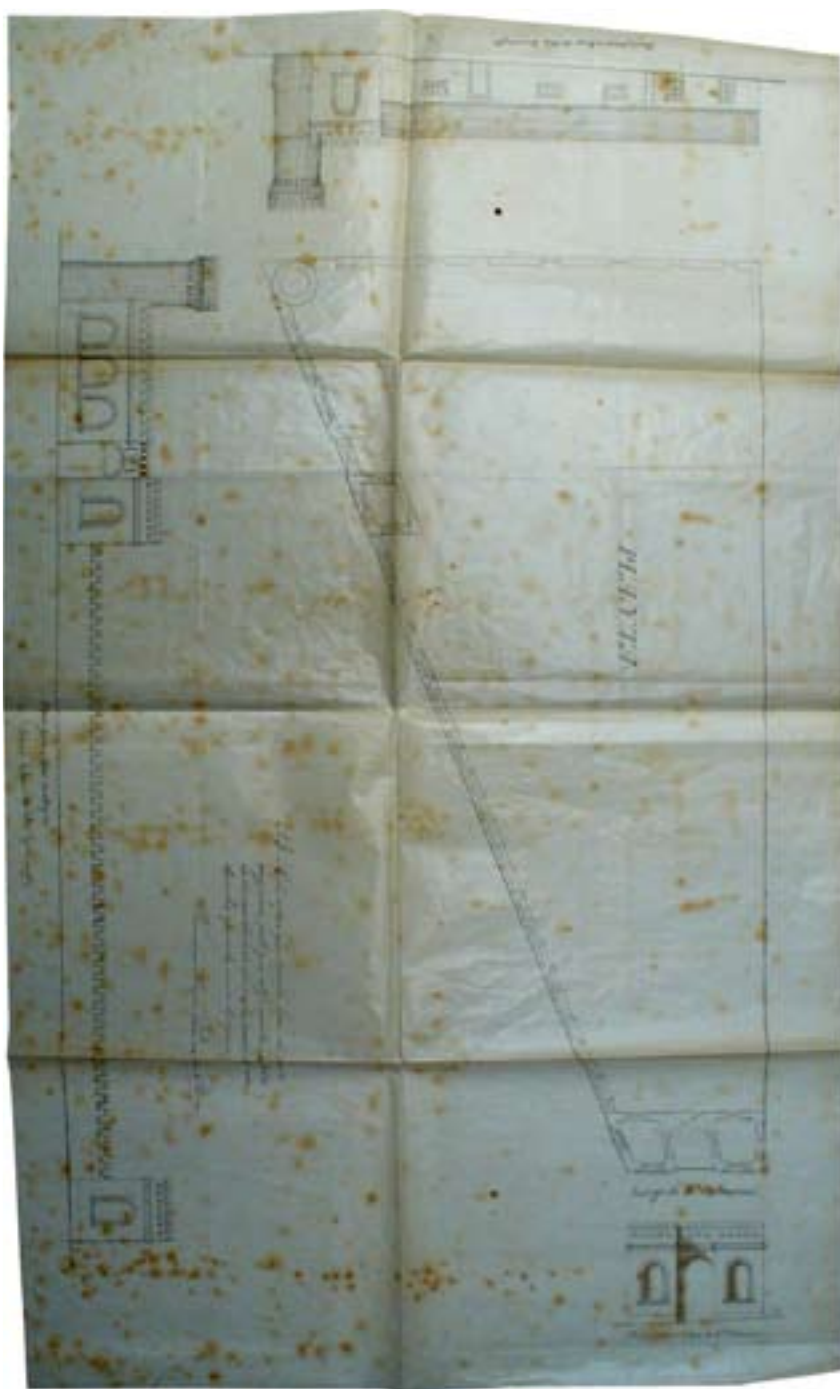
(imagem FIGUEIREDO, Carlos, “Figueira da Foz: A cidade e o seu crescimento. Uma visão morfológica”, *Locus: Revista da Associação de Investigação do Território*, Soure, N.º 2-3, 1987, p. 27)



<sup>140</sup> Engenheiro e empresário ligado à exploração das minas de carvão do Cabo Mondego.

<sup>141</sup> Já em 1900, a Câmara Municipal havia impedido a construção de novos edifícios nesta área.





Castelo Engenheiro Silva,  
Figueira da Foz  
Levantamento do existente,  
c. 1904  
(na legenda do alçado poente  
aparece escrito “Frente para a  
Rua da Alegria” e por baixo  
“Esplanada António Silva  
Guimarães”)  
(imagem  
Arquivo Municipal da Figueira da Foz)

Na sequência desta decisão, surgem os primeiros pedidos de alteração ao conjunto do “Castelo”, inicialmente centrados na reformulação do alçado virado para a Rua Cândido dos Reis<sup>142</sup>, e, depois, na própria volumetria do edificado, ganhando a casa mais dois pisos. Também a ocupação do lote seria alterada, desaparecendo o pátio de entrada, a sul, para dar lugar a duas novas construções

<sup>142</sup> Segundo o processo existente no Arquivo da Câmara Municipal da Figueira da Foz, datados de 1908 a 1914.

- o edifício onde viria a ser instalada a Comissão de Iniciativa de Turismo da Figueira da Foz, criada a 2 de Agosto de 1922, e a “Casa das Conchas” - definindo uma fachada contínua sobre a Esplanada com alguma presença e unidade, dentro da liberdade de composição que caracteriza a produção arquitectónica portuguesa na viragem do século. É esta imagem de uma certa urbanidade que aparece retratada nas fotografias e postais da época, ganhando a Figueira um novo espaço público de lazer e de recreio junto à Praia.

Esplanada  
António da Silva Guimarães,  
Figueira da Foz  
Fotografia, c. 1920  
(imagem [www.antoniocruz.net](http://www.antoniocruz.net))



Esplanada  
António da Silva Guimarães,  
Figueira da Foz  
Fotografia, c. 1920  
(com o “Castelo Engenheiro  
Silva”, o edifício do Turismo e  
a “Casa das Conchas”)  
(imagem [www.antoniocruz.net](http://www.antoniocruz.net))





*Figueira da Foz - Esplanada*

*A. S. Guimarães*

Bilhete Postal, c. 1920

(imagem [www.prof2000.pt](http://www.prof2000.pt))

A uma cota mais baixa em relação à Esplanada, começa, então, a desenhar-se a Marginal Atlântica. A ideia da abertura de uma avenida que seguisse à beira-mar, desde a Figueira da Foz até Buarcos, surge representada pela primeira vez no *Ante-Projecto dos Melhoramentos da Zona Occidental da Cidade da Figueira da Foz*, de 1915. Enquadrado pela legislação dos Planos Gerais de Melhoramentos, este estudo avançava com a proposta da criação de uma grande “Avenida Central”, rasgada através do Vale das Abadias, rematando, a norte, num complexo desportivo ao ar livre. A partir deste eixo principal, arborizado e ajardinado, seria traçada uma rede secundária de ruas, cosendo, transversalmente, todo o território compreendido entre a Estrada para a Serra, a nascente, e a Marginal, que acompanhava a linha de costa. A norte, a limitar a zona de intervenção, estabelecia-se uma ligação rápida entre Tavadede e Buarcos. Assim, a futura expansão da cidade é pensada no seu todo e já não entendida como um somatório de intervenções individuais, respondendo aos problemas do arranjo urbano, da eficácia da circulação e do garante da higiene e da salubridade públicas, numa composição monumental de conjunto que configura a imagem da cidade. O tipo de ocupação que se previa para esta nova área ficava explícito no perfil transversal que acompanha a planta apresentada: moradias unifamiliares, com dois pisos de altura, recuadas em relação ao alinhamento da rua.

*Ante-Projecto dos  
Melhoramentos da Zona  
Occidental da Cidade da  
Figueira da Foz  
1915*

(com Corte Transversal pela  
Avenida Central)  
(imagem adaptada de  
[www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com))



No sentido de tomar a si a gestão e orientar o desenvolvimento do seu território, o poder municipal<sup>143</sup> procurava, desta forma, subordinar a iniciativa privada a um plano geral de desenho e de qualificação do espaço público, que tinha inerente uma certa ideia de cidade e de ordem urbana: *“a cidade como lugar expectante e imprevisível, (...) onde o traçado da Infraestrutura suportava a liberalização das arquitecturas, sem impor limites de espaço e de tempo ao seu desenvolvimento”*<sup>144</sup>. No entanto, em termos de forma, a visão apresentada era já uma proposta “fora de tempo”, se tivermos em consideração que o modelo do *passeio-canal*, na base da solução defendida, era o mesmo que tinha informado, quarenta anos antes, a abertura da Avenida da Liberdade, em Lisboa, e da Avenida Sá da Bandeira, em Coimbra. Apesar disso, da realização deste estudo, percebe-se a vontade da Câmara em criar uma nova identidade para a cidade, que não se resumisse exclusivamente à sua vocação marítima ou ribeirinha, mas que, pelo cruzamento destas duas realidades, lhe conferisse um novo significado.

<sup>143</sup> Segundo o Decreto-Lei n.º 10, de 19 de Janeiro de 1865, que regulava os Planos Gerais de Melhoramentos, para as cidades, vilas e povoações fora de Lisboa e do Porto, competia às respectivas Câmaras Municipais reclamar mandar proceder ao plano dos melhoramentos que achasse necessários.

<sup>144</sup> GRANDE, Nuno, *O Verdadeiro Mapa do Universo: Uma leitura diacrónica da cidade portuguesa*, Coimbra, eldlaq, 2002, p. 111. (Debaixo de Telha, Série B, N.º 4)

Embora sem consequências imediatas, as directrizes lançadas por este plano vão orientar a realização de estudos posteriores, de que se destacam o *Plano de Arranjo, de Embelezamento e de Extensão da Cidade da Figueira da Foz e sua Região*, trabalho académico elaborado, em 1935, por João Guilherme Faria da Costa, como “Projecto-Tese” para a obtenção do título de Arquitecto-Urbanista pela Universidade de Paris, e o *Plano Regulador da Figueira da Foz*, de Antão de Almeida Garrett, concluído em 1962 e revisto em 1979. Um outro trabalho, publicado, em 1943, pelo arquitecto Edmundo Tavares sobre *A Figueira da Foz: suas belezas naturais, seus problemas urbanísticos*<sup>145</sup> apresenta, de igual forma, uma série de propostas para o desenho da cidade, inspiradas naquele projecto inicial.

Em qualquer um dos casos, permanece a intenção de se estabelecer uma via sul-norte de penetração para o interior, que, em contraposição à Marginal Marítima, funcionasse como “*local de convívio e estadia nos dias agrestes em que a praia se torna insuportável*”<sup>146</sup>. Definindo um corredor verde contínuo, desde o Jardim Municipal até à periferia da área urbanizável, esta artéria é trabalhada de forma semelhante pelos três arquitectos. Faria da Costa apresenta-a como uma grande *Avenue Promenade*, servindo as novas zonas residenciais programadas e ligando a um “Parque dos Desportos”, implantado acima do limite norte da área de intervenção; Edmundo Tavares desenha-a como uma “Avenida-Alameda”, ladeada por moradias unifamiliares, que termina num Parque e no Estádio, colocados a eixo da sua composição monumental; e Almeida Garrett designa-a de “Avenida Parque”, correspondendo à “Grande Transversal N-S” de desenvolvimento da cidade, também ela dando acesso ao Estádio Municipal, entretanto inaugurado, em 1953, numa localização próxima da definida no *Ante-Projecto de Melhoramentos*.

---

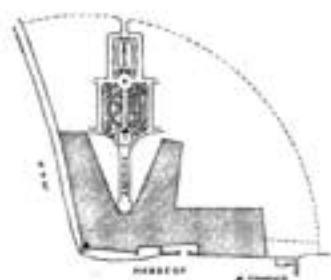
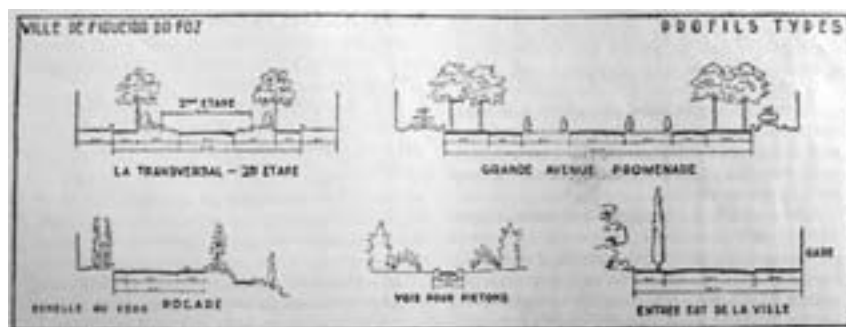
<sup>145</sup> TAVARES, Edmundo, *A Figueira da Foz: suas belezas naturais, seus problemas urbanísticos*, [Lisboa, Tip. Silvas], 1943.

<sup>146</sup> Palestra apresentada na Figueira da Foz por Faria da Costa sobre o seu projecto-tese, de acordo com Cristina Pedrosa Gaspar. (Cit. GASPARG, Cristina Pedrosa, *Figueira da Foz: uma cidade Frente Rio e Frente Mar*, Prova Final de licenciatura em Arquitectura, Coimbra, Departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade de Coimbra, 1999, p. 91)

Como fizemos referência, esta via viria a ser concretizada na sequência do *Estudo de Urbanização do Vale das Abadias e Ponte do Galante*, desenvolvido, entre 1963 e 1964, por Alberto José Pessoa e Gonçalo Ribeiro Telles.

*Ville de Figueira da Foz*  
 Portugal  
*Aménagement et Extension*  
 1937  
*Plan D'Ensemble*  
 e  
*Profils Types*  
 (com a Grande Avenue  
 Promenade)

João Guilherme Faria da Costa,  
 1935-1937  
 (imagens “A Figueira da Foz: Uma tese admirável do arquitecto-urbanista João Faria da Costa”, Lisboa, *A Arquitectura Portuguesa e Cerâmica e Edificação (Reunidas)*, Ano XXX, 3.ª Série, N.º 31, Outubro 1937, p. 11 e p. 16)



Figueira da Foz  
 Planta esquemática com a indicação do perímetro urbanizável da cidade e a localização da Avenida das Abadias, Parque e Estádio

Perspectiva Geral da Avenida-Alameda das Abadias, Pilonas de entrada, miradouro terminal e vivendas circunvizinhas

Edmundo Tavares, 1943  
 (imagens GASPARG, Cristina Pedrosa, *Figueira da Foz: uma Cidade Frente Rio e Frente Mar*, Prova Final de Licenciatura, Coimbra, Departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade de Coimbra, 1999, p. 92)



A comparação das peças desenhadas que acompanham cada um destes estudos permite-nos perceber o sentido da evolução da “moderna” prática urbanística no nosso país, desde a sua introdução, em 1865, como nova disciplina científica, até à sua generalização, em meados do século XX.



De acordo com Nuno Grande, podemos estabelecer, genericamente, três momentos nesse percurso, que não são, necessariamente, lineares, mas coexistem no tempo. Numa primeira fase, que podemos chamar do *plano-extensão*, é a Infraestrutura a força geradora do traçado urbano, definindo novos eixos de expansão para a cidade, num modelo de intervenção em que “circulação” e “higienização” são os princípios estruturantes da nova ordem urbana e o perfil transversal tipo sintetiza a ideia de cidade que se propõe. A esta visão contrapõe-se o *plano-embelezamento*, formalista, no qual Infraestrutura e Arquitectura são inseparáveis na conformação de uma imagem urbana que se pretende ser expressão do poder do Estado sobre a transformação do território. Finalmente, num terceiro momento, o do *plano-zonamento*, assiste-se a uma segregação funcional da cidade, onde a qualidade do espaço urbano é determinada pela relação entre Equipamento e Acessibilidade, agora “ditada pela racionalidade dos índices regulamentares, [mais] do que por um desenho urbano integrador”.<sup>147</sup>



Plano Regulador da Figueira da Foz  
Organização e Zonamento Geral  
e  
Planta de Zonas  
Antão de Almeida Garrett,  
1962  
(imagens [www.dgotdu.pt](http://www.dgotdu.pt))

<sup>147</sup> GRANDE, Nuno, op. cit., p.131.

Assim, se no Ante-Projecto de Melhoramentos é o desenho do “eixo”, por si só, que determina o desenvolvimento da estrutura urbana, nas propostas de Edmundo Tavares esse desenho adquire tridimensionalidade e expressão pela integração da Arquitectura. Entre um e outro estudo, o trabalho de Faria da Costa combina a eficácia da Infraestrutura com a racionalidade do Zonamento, estudando diversos perfis-tipo transversais consoante o carácter das vias e das áreas residenciais estabelecidas. Já o Plano Regulador concentra-se na indicação das grandes artérias de desenvolvimento urbano e regional, organizando o espaço em zonas funcionais hierarquizadas por índices de ocupação.

Forte Santa Catarina,  
Figueira da Foz  
Fotografia, c. 1940  
(imagem [www.antonioacruz.net](http://www.antonioacruz.net))



Avenida Marginal,  
Figueira da Foz  
Fotografia, c. 1940  
(imagem [www.antonioacruz.net](http://www.antonioacruz.net))







Esplanada Silva Guimarães,  
Figueira da Foz  
Fotografia, c. 1940  
(imagem [www.antonioacruz.net](http://www.antonioacruz.net))

No que respeita à Avenida Marginal, a sua relativa secundarização em todas estas propostas é explicada, em parte, pelo facto da sua presença ser já um dado adquirido. De facto, esta artéria começa a ganhar forma com o início, a 1 de Outubro de 1931, dos trabalhos de construção de um muro de suporte de terras a norte do Forte de Santa Catarina, elemento que vinha conferir uma outra dignidade ao acesso à Praia e proteger a zona marginal contra as investidas do mar nos meses de Inverno.

Na sequência destas obras, o traçado da avenida é rectificando e seu o pavimento regularizado, embora não fosse dado, ainda, qualquer tratamento diferencial entre o espaço destinado aos peões e o da circulação automóvel, convivendo as duas situações sem limites definidos. Não são, igualmente, introduzidos quaisquer elementos verdes de sombreamento ou de qualificação daquele espaço, constituindo-se, este, apenas como uma extensa área vazia que vai sendo apropriada pelos banhistas. Também o acesso, do lado norte, à Esplanada conhece uma nova caracterização nesta altura, desenhando-se uma ampla escadaria, entre uma cota e a outra, animada, no seu topo, por um pequeno miradouro, que se destaca formalmente do resto do conjunto.<sup>148</sup>

<sup>148</sup> Só na década de sessenta a Esplanada seria objecto de um estudo de conjunto, elaborado, entre 1957 e 1958, por José Isaias Cardoso para a empresa portuguesa de combustíveis Sacor. A realização

Avenida Marginal e  
Bairro Novo,  
Figueira da Foz  
Fotografia Aérea, c. 1940  
(imagem [www.antonioacruz.net](http://www.antonioacruz.net))



Em 1942, é aprovado o projecto e são lançadas as fundações da “Torre do Relógio”, na Praia, encostada ao muro da Marginal, estrutura inicialmente pensada para servir para a sinalização marítima, mas que, com o sucessivo afastamento da linha de maré, deixa de ter esse sentido. A concepção deste equipamento seria da responsabilidade do arquitecto João António Aguiar<sup>149</sup> com a colaboração dos engenheiros Henrique Óscar Ferreira e José Nunes da Costa Redondo, utilizando um sistema misto de vigas de aço e alvenaria de pedra. O recurso a uma solução construtiva pouco usual, como esta, pode ser explicado pela escassez de materiais que se verifica em plena II Guerra Mundial, situação que, a par da forte contestação local contra a realização desta obra, levaria ao arrastar da sua construção, até 1947, sendo o relógio de sol, no topo da torre, apenas colocado dois anos depois<sup>150</sup>. Contrastando, pela sua

---

deste projecto foi uma das condições colocadas à empresa pela Câmara Municipal como contrapartida da autorização da instalação de um posto de abastecimento no extremo sul deste espaço. O posto seria inaugurado a 9 de Junho de 1960.

<sup>149</sup> João António de Aguiar é o mais solicitado arquitecto-urbanista português entre as décadas de 1940 e 1960, ocupando-se dos planos de oito capitais de distrito - Castelo Branco, Faro, Guarda, Santarém, Setúbal, Viana do Castelo, Vila Real e Viseu - e de nove sedes de concelho - Albergaria-a-Velha, Arraiolos, Belmonte, Cantanhede, Covilhã, Olhão, Palmela, Vila Viçosa e Vouzela -, a que se juntam os planos do Alto da Vila (Alenquer), de Monfortinho (Idanha-a-Nova), das Penhas da Saúde (Covilhã), de S. Miguel da Guarda (Guarda) e do Vimieiro (Arraiolos) e, ainda, de Ponta Delgada (Açores). Para além disso, dirige o Gabinete de Urbanização Colonial desde a sua constituição, em 1947. Tendo iniciado a actividade nesta área com o Plano da Cova da Iria, de 1929, sob a coordenação de Cristino da Silva e Ernesto Korrodi, as suas propostas urbanísticas são, quase sempre, marcadas pela polémica gerada em torno dos “*extensos esventramentos que propõe para os centros históricos, como forma de garantir uma rede viária principal de grande capacidade ou a localização de um centro cívico onde se afirmem os valores do regime*”. (Cf. LÓBO, Margarida de Souza, *Planos de Urbanização: A Época de Duarte Pacheco*, Porto, FAUP Publicações/DGOTDU, 1995, p. 170)

<sup>150</sup> Na década de 1970 o relógio de sol seria substituído por um mecanismo com mostrador e

presença vincadamente vertical, com o desenvolvimento linear da avenida, este elemento articulava-se, na sua base, com o volume do Restaurante-Bar e com as escadas de acesso ao areal, assinalando o momento de entrada na Praia. A sua linguagem seca e depurada, numa geometria de evidentes influências modernistas<sup>151</sup>, acentua esse confronto, no diálogo directo com o desenho mais elaborado da guarda, em betão, que acompanhava o muro da Marginal.



Torre do Relógio,  
Figueira da Foz  
(em construção)  
Fotografias, 1942-1947  
(imagens [www.antonioacruz.net](http://www.antonioacruz.net))

ponteiros.

<sup>151</sup> A lembrar a torre, também com um relógio, do *Pavillon du Tourisme* de Robert Mallet-Stevens para a *Exposition Internationale des Arts Décoratifs*, de 1925, em Paris. (Ver imagem no Capítulo 3.3.)

*Figueira da Foz*

Planta da Cidade, c. 1945  
(imagem DIONÍSIO, Sant'Anna  
(dir.), *Guia de Portugal: Beira (Beira  
Litoral)*, III Volume, Tomo I,  
2.ª edição, Lisboa, Fundação Calouste  
Gulbenkian, 1984)



Naturalmente, a situação financeira pouco favorável que marca este período vai, também, condicionar o desenho da avenida, designada, desde meados dos anos quarenta, de Avenida Doutor Oliveira Salazar<sup>152</sup>. Em 1945, o seu traçado e alinhamento até Buarcos estão perfeitamente definidos, estabelecendo-se esta artéria como o principal eixo de expansão da cidade, embora mantendo, ainda, um carácter indefinido quanto à sua materialização. É aqui que, no início da década seguinte, vão surgir, lado a lado, os dois equipamentos mais emblemáticos de uma nova fase de afirmação desta estância balnear: o Grande Hotel da Figueira e a Piscina Praia. Inauguradas ambas em 1953<sup>153</sup>, estas estruturas são representativas de uma “Arquitetura de Praia” que começa a ganhar forma, em Portugal, a partir dos anos cinquenta, e que podemos condensar em dois modelos tipo-morfológicos - o “Hotel de Praia” e a “Piscina de Mar”. Modelos que se vão desenvolver intimamente associados à “Avenida Marginal”, reforçando o seu sentido cosmopolita, pela afirmação de uma imagem de progresso e modernidade.

<sup>152</sup> De acordo com a planta da cidade acima reproduzida, incluída no primeiro tomo do terceiro volume do *Guia de Portugal*, dedicado à Beira Litoral, que, como vimos, seria publicado entre 1941 e 1945.

<sup>153</sup> O Grande Hotel a 28 de Junho e a Piscina Praia a 6 de Agosto.

Mais a norte, Espinho também teria a sua “Esplanada Artística”, ou “Marginal”, “*traçada revés da praia*”, em 1926. Com um quilómetro de extensão, esta intervenção veio estabilizar o limite poente do aglomerado que, desde meados do século XIX, sofrera constantes alterações devido às investidas do mar. No início do século XX, grande parte do núcleo original havia desaparecido, na sua maioria antigos palheiros de pescadores e casas de madeira, construídas pelas primeiras famílias a frequentar esta Praia. Mas, tal como na Granja e na Figueira da Foz, não é, à partida, este o principal eixo dinamizador da vida à beira-mar.



### *Espinho*

*Planta Esquemática com a representação das deslocações da linha da praia, nos últimos 100 anos*

(imagem DIONÍSIO, Sant'Anna (dir.), *Guia de Portugal: Entre Douro e Minho (Douro Litoral)*, IV Volume, Tomo I, 2.ª edição, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1985)

A organização urbana de Espinho apresenta, na realidade grandes afinidades com a da Granja. Procurada, desde 1830, por famílias da Foz do Douro e da Feira, a frequência desta Praia conhece um aumento considerável com a criação, em 1870, de um apeadeiro próprio, na Linha do Norte. No entanto, ao contrário da sua congénere elitista, Espinho recebe banhistas de diferentes classes sociais e proveniências, e, uma vez estabelecida a ligação ferroviária, pela Linha da Beira Alta, até à fronteira com Vilar Formoso, será, a par da Figueira da Foz, uma das estações balneares portuguesas preferidas pelos veraneantes vindos de Espanha<sup>154</sup>. Esta afluência variada vai caracterizar o ambiente que se vive nesta estância, estruturando-se a época banhar em três períodos distintos: o mês de Julho, em que acorriam, em particular, os espanhóis; os meses de Agosto e Setembro, mais apreciados pela baixa nobreza e pela burguesia; e o mês de Outubro, reservado às gentes do campo.<sup>155</sup>

Face ao acréscimo de população, residente e flutuante, que se verifica com a escala do comboio nesta Praia, logo em 1870 o Engenheiro José Coelho Bandeira de Melo realiza um levantamento das construções aí existentes - divididas em “construções antigas” (palheiros), “construções ditas modernas” e “construções ditas de madeira” - e avança com uma *Planta relativa ao plano de melhoramento da Praia de Espinho*. Nesse documento propõe a reestruturação do antigo aglomerado piscatório e banhar pela sobreposição de uma malha reticulada de vias, paralelas e perpendiculares à linha de caminho-de-ferro, num esquema semelhante ao adoptado no plano da Granja, mas, aqui, explorando

---

<sup>154</sup> Provenientes, sobretudo, de Salamanca, Zamora, Burgos e Madrid.

<sup>155</sup> Também na Figueira da Foz se verificava idêntico desfasamento temporal na frequência da praia, com os “banhistas de alforge” a chegar em Outubro, permanecendo aí até finais de Novembro: “*Em Outubro chega pelo rio a ultima camada de banhistas, conhecida nesta praia pela denominação pacata e burgueza de banhistas de alforge. E no alforge traz ella a saborosa linguiça, o alentado paio beirão e o córado presunto, mimos da culinaria portuguezmente provinciana. Depois dos frequentadores dos clubs, vêm estes romeiros do oceano, banhar nas esverdeadas ondas o corpo endurecido pelos trabalhos dos campos. Vêm sem ruidos, socegados, pacientes, e julgam os melhores dias da sua vida estes dias passados na praia sem inquietações nem barafundas, ouvindo a grande voz do oceano...*”. (Cit. Pessoa, Amorim, *Almanach da Praia da Figueira para 1878-1879: Guia completo do banhista n'esta frequentada praia*, Figueira, [s.n.], 1878-1879, citado em MACHADO, Helena Cristina Ferreira, op. cit., p.49)



as quatro frentes dos quarteirões formados por essa quadrícula. A métrica do novo traçado seria definida a partir da implantação dos edifícios mais recentes, sujeitando as construções mais precárias, de madeira, à nova geometria urbana, que se estendia, indefinida e uniformemente, pelo território, anunciando a futura área de expansão.

Apresentada à Câmara Municipal da Feira, em 1876, esta planta seria aprovada já parcialmente em execução, introduzindo-lhe a edilidade outros melhoramentos considerados importantes, “*como a arborização das vias paralelas ao caminho-de-ferro, plantar sebes nas ruas a abrir e já marcadas, a iluminação das principais ruas nos meses de Agosto, Setembro, Outubro e Novembro, colocar bancos de ferro em lugares autorizados e deliberar sobre as expropriações necessárias ao novo ordenamento.*”<sup>156</sup>

*Planta relativa ao plano de melhoramento da Praia de Espinho*

J. C. Bandeira de Melo, 1870 (imagem adaptada de COSTA, Susana Marques da, *Cidades de Malha Recticulada: Espinho como referência*, Prova Final de licenciatura em Arquitectura, Coimbra, Departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade de Coimbra, 1995, p. 21)

<sup>156</sup> PEREIRA, Álvaro, *Espinho: Monografia*, Espinho, Edição de Autor, 1970, p. 53, citado em BRIZ, Maria da Graça, op. cit., p. 73.

Pela descrição de Ramalho Ortigão, em *As Praias de Portugal*, temos uma ideia de como este Plano de Melhoramentos veio introduzir uma nova ordem na fisionomia desta estância, dividindo-a em dois núcleos, formal e morfologicamente distintos, conhecidos por “Espinho Mar” e “Espinho Terra”. Uma distinção que tinha, igualmente, intrínseco um fundamento de ordem social.

*“A povoação de Espinho divide-se em dois bairros diferentes, separados pelo largo do mercado. Para o nascente, até à estação do caminho-de-ferro, fica o bairro novo e caro; para o poente, até à praia, acha-se o antigo bairro pobre.*

(...)

*As antigas barracas de madeira dos primitivos habitantes acham-se mascaradas para o lado da estrada pelas edificações modernas que se alinham com uma certa grandiosidade burguesa, nas duas principais ruas novas, a da Assembleia e a do Bandeira Melo.*

*No velho bairro, as ruas estreitas e tortuosas, os antigos casebres esbeçados que pendem em ruínas esfarpadas, as saliências das varandas de pau, empenadas e barrigudas, a fogueira de pinho que está dentro ardendo no lar, as crianças seminuas que saem à rua, as mantas ou as redes de pesca, penduradas das janelas ou estendidas a enxugar em duas varas, têm um cunho muito característico, de um pitoresco oriental.”<sup>157</sup>*

À imagem das cidades de fundação nova, a malha proposta seria definida a partir do cruzamento de dois eixos principais: a Avenida Serpa Pinto e a Avenida da Graciosa, as duas vias que acompanhavam, a poente e a nascente, respectivamente, o traçado da linha de caminho-de-ferro, na direcção sul-norte; e a Rua Bandeira Coelho (antiga Rua Bandeira de Melo), perpendicular à linha de costa e de desenvolvimento este-oeste. É neste ponto de intersecção, junto à passagem de nível existente, que se vai implantar a Estação de Espinho, inaugurada a 17 de Setembro de 1875<sup>158</sup>. Com o aumento do tráfego ferroviário seria construída nesse local uma *passerelle* metálica elevada, que oferecia aos banhistas um maior conforto na travessia da linha.

---

<sup>157</sup> ORTIGÃO, Ramalho, op. cit., pp. 117-119.

<sup>158</sup> Como fizemos já referência, quando da abertura do troço da Linha do Norte entre Aveiro e Gaia, em 1864, a povoação de Espinho não seria contemplada com estação própria, ao contrário da Granja. Só dez anos depois, em 1873, começam as negociações com Manuel Afonso Espregueira, então director da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses e veraneante na Granja, para substituir o apeadeiro entretanto criado por uma estação de passageiros condigna.





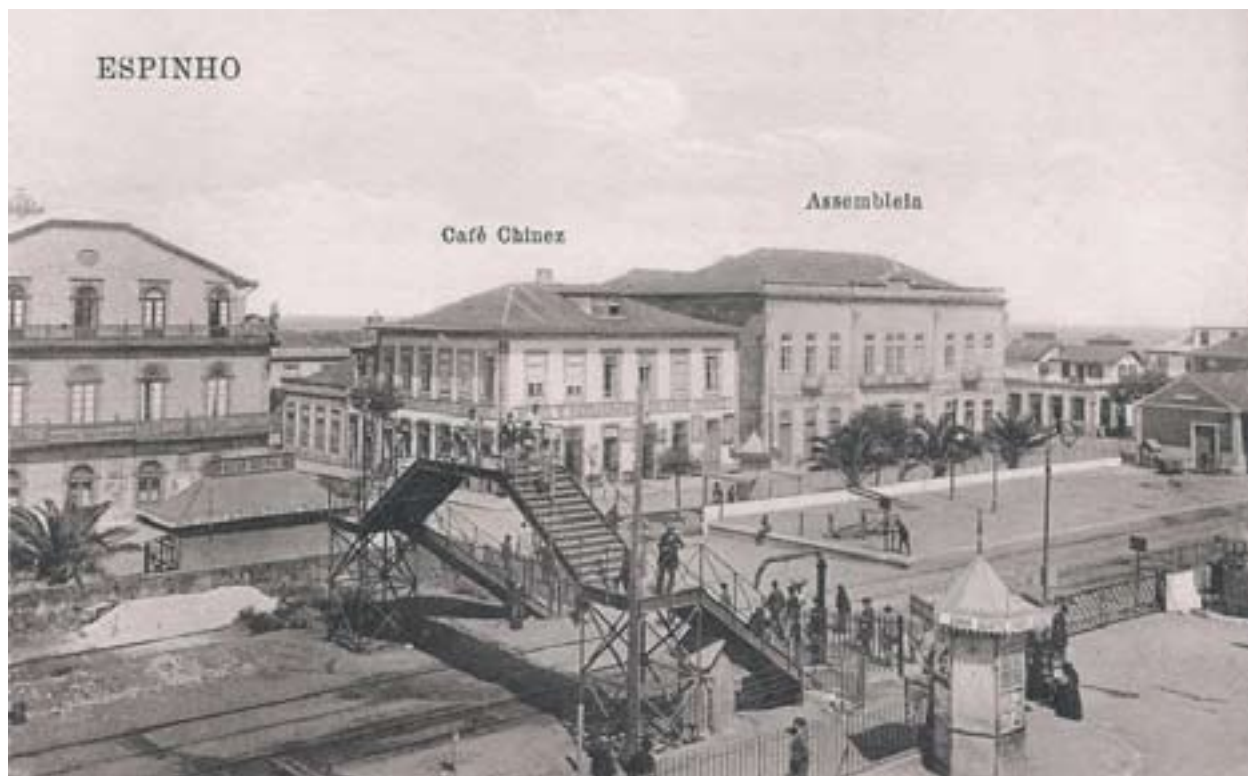
*Espinho - Avenida Serpa Pinto*  
 (com a Estação, do lado esquerdo, a Assembleia, o Café Chinez, o Hotel Bragança e o Salão Avenida, do lado direito)  
 Bilhete Postal, c. 1910  
 (imagem [www.prof2000.pt](http://www.prof2000.pt))



*Espinho - Avenida da Graciosa*  
 Bilhete Postal, c. 1910  
 (imagem [www.prof2000.pt](http://www.prof2000.pt))



*Espinho - Rua Bandeira Coelho*  
 (com o Hotel Bragança, do lado esquerdo, e o Café Chinez, do lado direito)  
 Bilhete Postal, c. 1910  
 (imagem [www.prof2000.pt](http://www.prof2000.pt))



*Espinho (Portugal) -  
Hotel Bragança  
Bilhete Postal, c. 1910  
(imagem [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com))*

Assim, num primeiro momento, como acontece na Granja e na Figueira da Foz, é ao longo daquele eixo interior, paralelo ao mar e ao caminho-de-ferro, que se vai estabelecer o centro de sociabilização desta Praia de Banhos. A presença do Hotel Bragança, anterior a 1870, na esquina sul da Avenida Serpa Pinto com a Rua Bandeira Coelho vem reforçar a importância destas duas frentes urbanas<sup>159</sup>. Na esquina oposta, instala-se, em 1888, o Café Chinez, propriedade do empresário e fotógrafo Carlos Evaristo, o principal ponto de reunião e de tertúlia da sociedade elegante de Espinho, com orquestra permanente e sala de jogo, “*luxuosamente ornamentado ao estilo oriental*”<sup>160</sup>. No lote contíguo, a norte, mesmo em frente ao local onde mais tarde se veio a construir a estação, encontrava-se, desde 1865, o edifício da Assembleia Recreativa<sup>161</sup>, inicialmente apenas

<sup>159</sup> Na esquina do Hotel Bragança, voltada para a Estação, seria colocado, no início do século XX, um reclame luminoso (provavelmente o primeiro do género em Portugal) a publicitar as conservas da Fábrica Brandão Gomes e C.<sup>a</sup>, instalada na periferia sul de Espinho, junto ao novo bairro dos pescadores, desde 1894. Ao lado do Hotel, também para sul, na Avenida Serpa Pinto, surge, em 1908, o Salão Avenida, explorado pela empresa Cosmos, que possuía uma sala de espectáculos com balcão, plateia, geral e um pequeno palco.

<sup>160</sup> *As Nossas Praias: Indicações gerais para uso de banhistas e turistas*, op. cit., p. 17.

<sup>161</sup> Fundada no ano anterior, a Assembleia começa por funcionar num edifício alugado na Praça Velha (ou Largo de Nossa Senhora da Ajuda). Segundo as directrizes da Comissão criada para orientar a construção, de raiz, de um novo espaço, na Avenida Serpa Pinto, este “*devia ser 'au rez-*



com um piso e, posteriormente, ampliado em um andar, sendo o rés-do-chão ocupado pelo *Cinematographo* e Casino Peninsular. São estes equipamentos - o Hotel, o Café, o Casino e a Assembleia - que vão marcar o estilo e o ritmo de vida à beira-mar.

Espinho teria, ainda, uma Praça de Touros, como qualquer estância que se prezasse frequentada por turistas espanhóis, inaugurada a 5 de Agosto de 1889, e um Teatro, o Aliança, de 1890, com um espaço de recreio exterior anexo - o Jardim *High Life*<sup>162</sup>, situados na malha demarcada a nascente da linha férrea. Deste lado da linha, junto à estação de caminho-de-ferro, é, também, criado, em 1904, um pequeno jardim, com coreto, lago e fonte pública, no Largo da Graciosa, ou Largo do Passeio Alegre.

Concentrando a oferta lúdica e comercial da estância e, por isso, locais de grande afluência popular, a Avenida Serpa Pinto e a Rua Bandeira Coelho, seriam conhecidas como o “Picadeiro” e o

*-de-chaussez’, com uma sala para baile, outra para bilhar, outra para jogo, toilette para damas, outro para cavalheiros, cozinha e latrinas, tudo com a devida capacidade”.* (Cit. PEREIRA, Álvaro, “Espinho”, *Aveiro e o seu distrito: Publicação Semestral da Junta Distrital de Aveiro*, Aveiro, N.º 7, Junho 1969, pp. 5-26, disponível em [www.prof2000.pt](http://www.prof2000.pt))

<sup>162</sup> Também com um coreto e, mais tarde, recintos de ténis e de patinagem. Neste espaço seria, ainda, construída uma casa de jogo chamada “Paraíso de Espinho”.

*Espinho*  
(com o Hotel Bragança, o Café Chinez, a Assembleia e a Estação)

Bilhetes Postais, c. 1910  
(imagens [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com))



*Espinho - Largo do Passeio Alegre*

Bilhete Postal, c. 1910  
(imagem [www.prof2000.pt](http://www.prof2000.pt))

“Chiado”.

Em 1900 uma nova planta, “*levantada e oferecida pelo Engenheiro Augusto Júlio Bandeira Neiva*”, seria “*aprovada em sessão da Camara Municipal de Espinho em 31 de Janeiro (...) e pela Comissão Districtal em sessão de 9 de Fevereiro*”<sup>163</sup>. Nesse novo levantamento é possível perceber o avanço da mar sobre o núcleo primitivo de Espinho, chegando, nesta altura, às traseiras da Capela de Santa Maria Maior, benzida em 1877 e construída em substituição da antiga capela aí existente, e do Hotel Universal, ao seu lado, no extremo poente do Largo de Nossa Senhora da Ajuda.<sup>164</sup>

Largo de  
Nossa Senhora da Ajuda,  
Espinho  
(com o coreto, a Capela de  
Santa Maria Maior e o Hotel  
Universal)  
Fotografia, c. 1900  
(imagem [www.cm-espinho.pt](http://www.cm-espinho.pt))



Bairro da Rainha,  
Espinho  
Fotografia, c. 1900  
(imagem [www.cm-espinho.pt](http://www.cm-espinho.pt))



*Espinho -  
Real Fábrica de Conservas de  
Brandão Gomes & C.ª*  
Bilhete Postal, c. 1900  
(imagem [www.prof2000.pt](http://www.prof2000.pt))

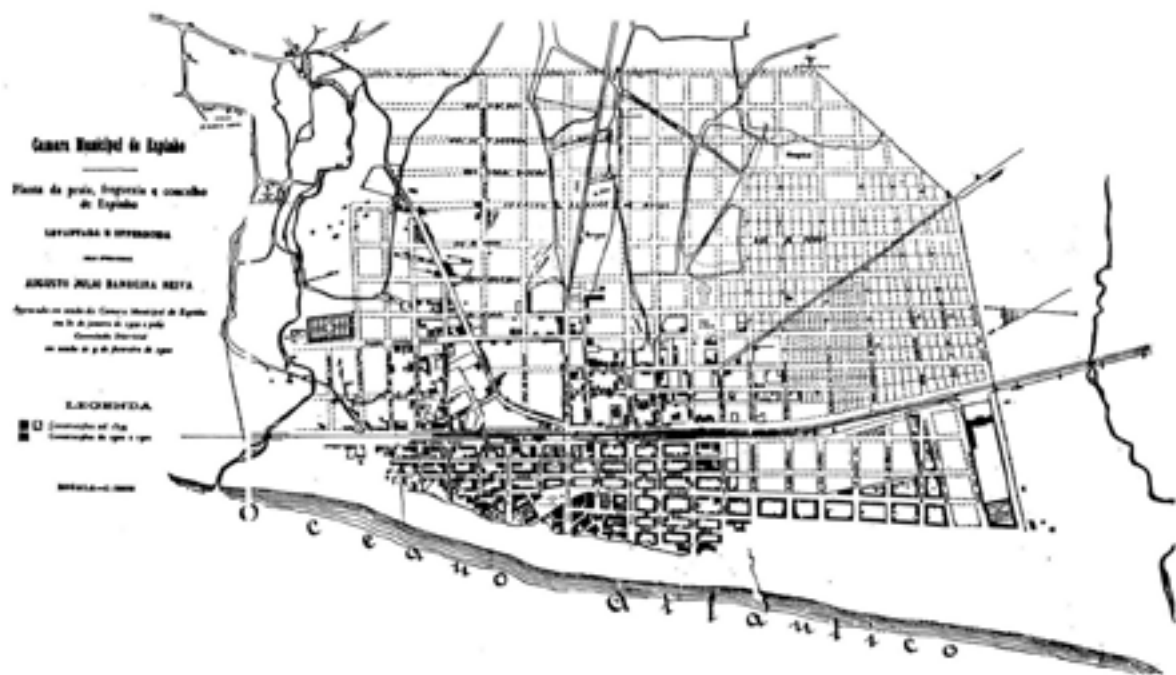
Com o recuo da linha de Praia, o bairro dos pescadores vai-se estendendo para sul, onde, em consequência das invasões do mar de 1891, se tinha implantado o Bairro da Rainha<sup>165</sup>, concluído em 1894, o mesmo ano em que é inaugurada a Fábrica de Conservas a Vapor de Brandão Gomes & C.<sup>a</sup>, entre o caminho-de-ferro e a Praia, no limite sul do aglomerado<sup>166</sup>. Este moderno complexo industrial, equipado com a mais recente tecnologia, chegou a ser considerado o maior do género da Península.

<sup>163</sup> Segundo a legenda que acompanha essa *Planta da praia, freguezia e concelho de Espinho*.

<sup>164</sup> Ambos os edifícios destruídos pelo mar durante os temporais de 1904.

<sup>165</sup> Construído por iniciativa da Rainha D. Maria Pia que, à altura, se encontrava de férias na Praia da Granja e se deslocou a Espinho para se inteirar da situação das famílias desalojadas. O bairro, composto por 36 casas, seria parcialmente destruído logo em 1895. Em 1944 já não existia.

<sup>166</sup> Fundada por Alexandre Pinto Alves Brandão e Augusto de Oliveira Gomes, emigrantes regressados do Brasil, esta fábrica seria fornecedora da família real a partir de 1895, adoptando, então, a designação de Real Fábrica de Conservas.



Procurando conter o avanço do mar, em 1908 é levantado um extenso “paredão” de blocos de pedra, com 354 metros de comprimento, em frente à Praia, estrutura que resiste durante alguns anos, mas que acabaria por ruir a 31 de Janeiro de 1911. Logo nesse ano, já sob o Governo Provisório da República, o Engenheiro João Henrique Von Hafe, Director dos Serviços Fluviais do Porto, é encarregado de elaborar o projecto definitivo das obras de defesa de Espinho. Este estudo, aprovado a 5 de Agosto de 1911, contemplava a instalação de uma série de esporões ao longo da costa, no sentido de provocar o assoreamento da Praia. Os trabalhos teriam início em 1912, no entanto, acabariam por ser suspensos, em 1917, apesar do relativo sucesso da solução, por falta de verbas.

Com a República introduz-se uma outra importante alteração nesta Praia. À antiga nomenclatura das ruas era, agora, sobreposto um número, num sistema inspirado pelo adoptado em Nova Iorque, em que, tomando como referência a planta de Bandeira Neiva, às ruas perpendiculares ao mar, e no sentido de norte para sul, foi atribuído um número ímpar, e às ruas paralelas ao caminho-de-ferro, do litoral para o interior, um número par, em ambas as direcções segundo uma ordem sequencial.

*Planta da praia, freguesia e concelho de Espinho*

A. J. Bandeira Neiva, 1900  
 (imagem adaptada de COSTA, Susana Marques da, *Cidades de Malha Recticulada: Espinho como referência*, Prova Final de licenciatura em Arquitectura, Coimbra, Departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade de Coimbra, 1995, p. 23)

A Rua Bandeira Coelho, a principal artéria de acesso à praia, passa a ser a Rua 19, e a Avenida Serpa Pinto, a Avenida 8, distinguindo-se da Avenida da Graciosa, que passa a chamar-se Rua 8. O número dois, correspondendo à paralela mais próxima do mar, seria atribuído à Rua do Cruzeiro, antiga artéria comercial que separava os bairros de “Espinho Mar”, composto, maioritariamente, por palheiros de madeira, e de “Espinho Terra”, já implantado de acordo com o plano de Bandeira de Melo. O primitivo povoado piscatório não tinha, assim, lugar na nova ordem urbana imposta pelos critérios de higiene e de eficácia de circulação que orientavam os Planos Gerais de Melhoramentos.

Sem arquitecturas residenciais de veraneio que se destaquem do conjunto edificado, é pela organização racional da sua estrutura urbana que a Praia de Espinho impressiona o visitante. Uma leitura que é evidente na descrição feita em *As Nossas Praias*, de 1918:

*“O local ainda ha cerca de cincoenta anos apenas povoado, aqui e além, de pequenas casas de madeira, onde se albergavam as familias da classe piscatoria, que ali é abundante e prolifíca, sorri hoje (...) á beira e ao longo da linha ferrea do Norte, com as suas numerosas e bem lançadas habitações, resplandecentes de luz na temporada balnear, durante a qual é ali extraordinaria e ruidosa a animação, fazendo-se o que se chama a grande vida, e não tendo conta facil os divertimentos e excursões que se proporcionam a todas as classes de frequentadores.*

*Antigamente, Espinho agrupava o seu casario apenas para o lado esquerdo da linha ferrea, no sentido Lisboa-Porto. O andar dos tempos e o progressivo desenvolvimento da população, bem como a invasão continua do mar, obrigou a procura de terrenos e a multiplicar as edificações na parte que fica á direita da via ferrea, de modo que esta passa hoje, pode dizer-se que pelo meio da vila, que apresenta o aspecto de uma pequena cidade, aspecto alegre, de paisagem bem batida de sol e bem lavada de ares, com certa elegancia e pitoresco, fazendo recordar algumas das praias do estrangeiro, que nem todas lhe podem deitar a barra adeante.*

*As suas ruas e avenidas arrojadamente rasgadas em todas as direcções, e excelentemente pavimentadas na sua parte principal, podem mesmo causar inveja a muitas das nossas cidades, o que impressiona e dispõe bem o turista observador.*

*A praia de Espinho, pela sua situação, pelo modo digamos mesmo carinhoso como tem sido tratada pelos que cuidam da sua vida comercial e economica e do seu progresso material, acentuado de ano para ano, é hoje uma das mais lindas praias de Portugal. (...)*

*As iras do mar, como já dissemos, arrasaram e destruíram toda a parte velha da povoação, primeiro uma casa, depois uma série de habitações dos pobres pescadores, a velha e tradicional capelinha da Senhora da Ajuda, depois ruas e bairros inteiros da mesma pobre gente, mas Espinho renasceu, reedificada em lugar seguro, alindada, modernizada, para além da linha ferrea. Ao passo que a velha Espinho se sepultava para sempre nos abismos do mar, que sempre a beijára e um dia se decidiu a tragá-la, como amante ciumento, ao vê-la tão procurada e requestada, a nova Espinho surgia como que por encanto, florescente e alegre no seu aspecto de vila moderna, sendo hoje uma praia das mais importantes do norte.”<sup>167</sup>*

Estabilizada a linha de costa<sup>168</sup> e definido o alinhamento da “Marginal”, era tempo de dar atenção ao tratamento da fachada marítima e de domesticar o acesso à Praia. Nesse sentido, como referimos, em 1926 é construída uma “Esplanada” marítima, ao longo do areal, no limite poente da antiga Rua do Cruzeiro, então já designada por Rua 2. O arranjo desta faixa litoral segue o desenho de outras Avenidas Marginais, com a introdução de um muro em pedra, definindo o limite entre “Civilização” e “Natureza”, a partir do qual se estabelecem diversas rampas de ligação à areia, a colocação de mobiliário urbano e de iluminação pública, proporcionando a fruição deste espaço, de dia e de noite, assim como a pavimentação da avenida, delimitando as zonas de passeio da circulação automóvel.



Vista Aérea de Espinho  
(com a indicação do  
alinhamento da Rua 2, onde se  
vai construir a Esplanada)  
Fotografia, c. 1920  
(imagem  
[www.deespinhoviva.blogspot.com](http://www.deespinhoviva.blogspot.com))

<sup>167</sup> *As Nossas Praias: Indicações gerais para uso de banhistas e turistas*, op. cit., p. 16.

<sup>168</sup> Nas décadas seguintes, os maiores avanços do mar ocorrem em 1936 e 1943, mantendo-se, no entanto, o traçado da Esplanada Marginal.

*Espinho - Esplanada e Praia*  
Bilhete Postal, c. 1930  
(imagem [www.prof2000.pt](http://www.prof2000.pt))



ESPINHO - Esplanada e Praia

*Espinho - Esplanada*  
Bilhete Postal, c. 1930  
(imagem [www.delcampe.net](http://www.delcampe.net))



ESPINHO - Esplanada

*Praia de Espinho - Esplanada*  
Bilhete Postal, 1929  
(imagem [www.delcampe.net](http://www.delcampe.net))



Praia de Espinho - Esplanada 1929



Aberta a piscina da Granja, em 1938, Espinho não ficaria atrás, dando continuidade à rivalidade que sempre existiu entre estas duas praias. Nesse mesmo ano, a Câmara Municipal põe a concurso o projecto de um equipamento idêntico para a Esplanada da Praia, a rematar, tal como na Granja, o extremo norte desta estrutura. A proposta vencedora seria a da dupla de arquitectos Eduardo da Silva Martins e Manuel Passos Júnior<sup>169</sup>, publicada na revista *A Arquitectura Portuguesa e Cerâmica e Edificação, Reunidas*, no número de Março de 1941. No texto que acompanha a apresentação do projecto é evidente uma mudança de mentalidades em relação à prática do “banho de mar”, que deixa de ser entendida apenas na sua dimensão terapêutica para assumir, cada vez mais, um sentido lúdico:

*“Quem vai para Espinho passar o estio não pode dizer que vai a banhos de mar, porque meses há em que se contam pelos dedos os dias em que a autoridade competente permite o uso de tal terapêutica (ou diversão, concedamos), e mesmo nesses poucos não pode quem seja previdente ultrapassar seguro o ponto onde haja pé firme e bem firme, não vá o mar de Espinho, num daqueles golpes em que é useiro levá-lo para longe, quanta vez, sem possibilidade de regressar com vida. Por isso a construção de uma piscina impõe-se há muito. Nela podem grandes e pequenos - os que nadam como os que não nadam - buscar o prazer que quâsi nunca o mar lhes dá, poderão mesmo fruir das vantagens de uma terapêutica que teve desde sempre e tem ainda hoje os seus adeptos, e que sem dúvida presta serviços à medicina. Isto sem falar da prática da Natação - essa útil, no concenso unânime das gentes - que no mar de Espinho é quâsi totalmente impossível e que na Piscina poderá ser tentada por pessoas de todas as idades, sem qualquer perigo e com todos os benefícios que dela se podem tirar.”*

A obra, levada a cabo pela Empresa de Melhoramentos de Espinho, SARL, constituída em 1941<sup>170</sup>, seria inaugurada a 10 de Junho de 1943 com o nome de Piscina Solário Atlântico, sendo, na altura, considerada “a melhor da Península Ibérica e uma das melhores da Europa”.<sup>171</sup>

*“Os banhistas de Espinho tomam-se todos por este sítio de uma espécie de exaltação patriótica, exclusiva e intransigente. Não admitem o paralelo da sua praia com qualquer outra, e consideram os que tomam banho noutras regiões do globo como adversários, quase como inimigos. Por mais de uma vez encontrei no caminho-de-ferro do Porto, dentro do mesmo compartimento, uma família de Espinho e uma família da Granja, e fiz então uma ideia do aspecto que deviam ter, postas cara a cara, a família Cappuletti e a família Montecchi. Os homens não se encaram. As senhoras não se examinam senão com um olhar oblíquo e debaixo para cima, desde o bico do pé até ao contorno do ombro. As próprias crianças de Espinho voltam as costas às crianças da Granja e, se estas lhes falam, metem o dedo no nariz, que é o gesto mais expressivo com que as crianças sorumbáticas costumam expressar a sua pertinácia na incomunicabilidade e no silêncio.”*

(ORTIGÃO, Ramalho, *As Praias de Portugal: Guia do Banhista e do Viajante*, Lisboa, Frenesi, 2002, p. 117)

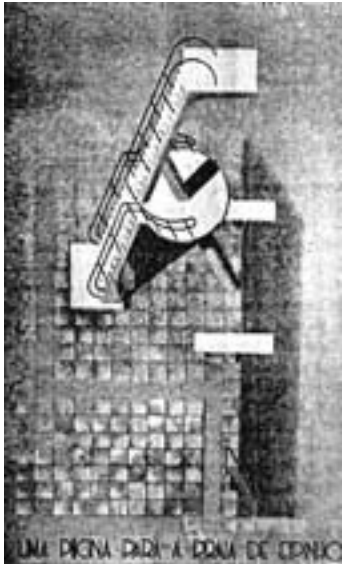
<sup>169</sup> Com a colaboração do Engenheiro J. de Brito e Cunha.

<sup>170</sup> Esta Empresa dava continuidade à Comissão de Melhoramentos de Espinho, criada em 1905, que, por sua vez, era a sucessora da Assembleia de Espinho.

<sup>171</sup> PINHO, Alberto, GAIO, Carlos Morais, *Espinho: memórias do tempo*, Espinho, Jornal Maré Viva, 2000.

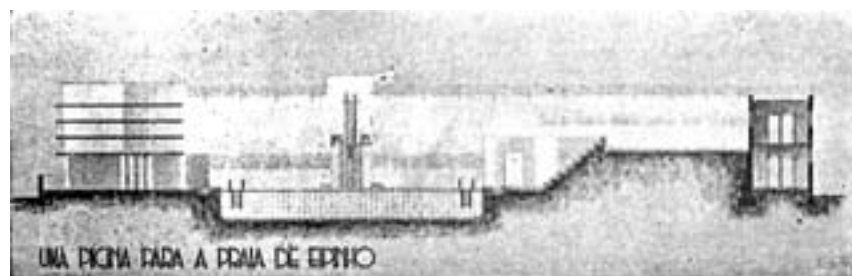
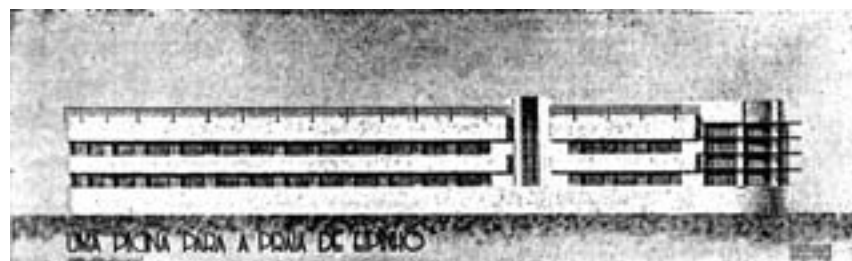
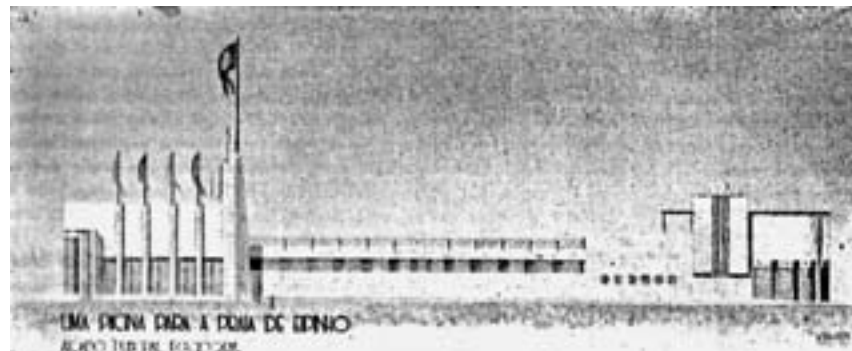
Dentro do tema náutico explorado neste tipo de programas, o alçado principal de “Uma Piscina para a Praia de Espinho” simula a imagem de um navio em alto mar, com a entrada na proa, a torre de vigia a fazer de mastro e o “bar-dancing”, tal ponte de comando, à ré. Ligando estes dois momentos, desenvolve-se o corpo mais baixo das salas de banhos de imersão, duches e massagens, sobre o qual é trabalhada uma esplanada ao ar livre, que, com o movimento e a presença das pessoas, vem reforçar aquela imagem, transmitindo a ideia de um convés.

“O conjunto delineado compõe-se de duas partes distintas mas formando um todo único”<sup>172</sup>, uma reservada aos banhistas propriamente ditos, com acesso à piscina e ao solário, e outra de frequência pública, “com passeios, areal, bancadas, Bar, esplanadas e respectivos anexos. Ambas elas são servidas por uma entrada comum situada no ângulo sudoeste (...) a que procurou



Uma Piscina para a Praia de Espinho  
Alçado Principal,  
Alçado Norte  
e  
Corte Transversal

Eduardo Martins e Manuel Passos, 1938-1941  
(imagens “Uma Piscina para a Praia de Espinho”, *A Arquitectura Portuguesa e Cerâmica e Edificação*, Reunidas, Lisboa, Ano XXXIII, 3.ª Série, N.º 72, Março 1941, pp. 10-12)



<sup>172</sup> “Uma Piscina para a Praia de Espinho”, *A Arquitectura Portuguesa e Cerâmica e Edificação*, Reunidas, Lisboa, Ano XXXIII, 3.ª Série, N.º 72, Março 1941, p. 10.

*dar-se uma certa imponência, com seus portões de ferro e sua torre de 15 metros de altura”. Junto à entrada instalam-se os serviços da administração e gerência, enquanto que os dois pisos da ala nascente são ocupados pelos gabinetes vestiários para banhistas, com o solário na cobertura, e, no corpo norte, situam-se as instalações sanitárias e um pequeno ginásio. “A fachada poente limita-se a um muro de vedação enriquecido com motivos arquitectónicos adequados, com a altura bastante para impedir o acesso clandestino, sem dificultar aos frequentadores do Estabelecimento (público e banhistas) a vista sôbre o mar”.*



*Espinho*  
*Piscina Solário Atlântico*  
 Bilhete Postal, c. 1943  
 (imagem [www.delcampe.net](http://www.delcampe.net))

Justificando o partido formal adoptado, os autores esclarecem que “o aspecto geral das edificações é, como não podia deixar de ser, baseado na arquitectura de hoje. As fachadas dum simplicidade sem pretensões mas cheia de elegância, limitam-se a apresentar efeitos obtidos pelo volume e pelo colorido acentuado, como convém a uma construção deste carácter e situada à beira-mar. Foi escolhido o contraste violento de três côres acentuadas; o branco, o vermelho e o azul. Êste predomina tanto no interior como no exterior”.<sup>173</sup>

No interior, os dois tanques de água, um para adultos e outro para crianças, alimentados directamente do mar, são trabalhados como uma superfície líquida contínua, que, no projecto original,

<sup>173</sup> Idem, p. 13.

Piscina Solário Atlântico

Espinho

Fotografia, 1953

(imagem

[www.rainhadacostaverde.blogspot.pt](http://www.rainhadacostaverde.blogspot.pt))



*Espinho*

*Piscina Solário (Vista interior)*

Bilhete Postal, c.1950

(imagem

[www.delcampe.net](http://www.delcampe.net))



Piscina-Solário Atlântico,

Espinho

Fotografia, 1953

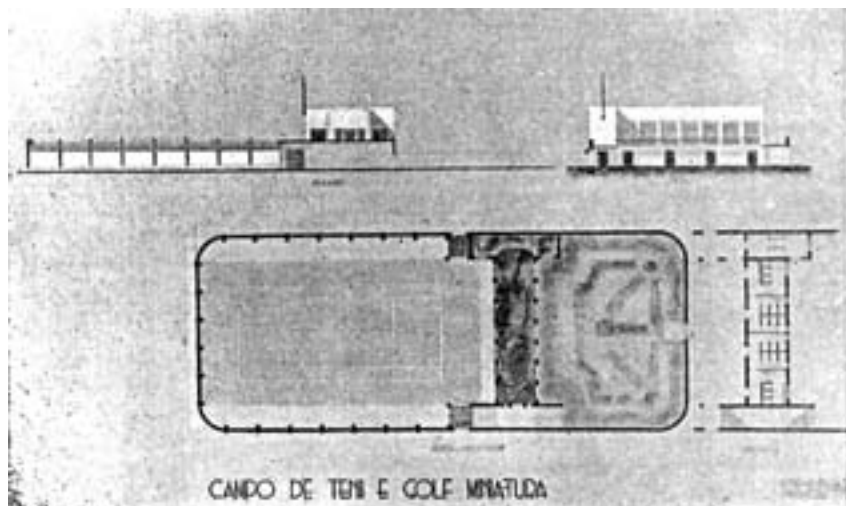
(imagem

[www.rainhadacostaverde.blogspot.pt](http://www.rainhadacostaverde.blogspot.pt))



era acompanhada, do lado nascente e a todo o seu comprimento, por uma bancada corrida, de onde se podia assistir aos saltos das pranchas de três, seis e dez metros de altura, colocadas, em torre, do lado norte do recinto.<sup>174</sup>

A par do projecto da Piscina, o concurso lançado pela Câmara de Espinho incluía o estudo do “*arranjo do terreno destinado aos campos de tennis e ao terreno de golf miniatura*”. Com dimensão para instalar apenas um *court* de ténis, os arquitectos acreditavam que esta solução era uma “*coisa sem utilidade prática pois certamente ninguém se sujeita a esperar longas e fastidiosas horas a sua vez de jogar*”. Talvez por isso, este equipamento nunca foi construído.



*Campo de Tenis e  
Golf Minia-Tura*

Eduardo Martins e Manuel  
Passos, 1938

(imagem “Uma Piscina para a Praia de  
Espinho”, *A Arquitectura Portuguesa  
e Cerâmica e Edificação, Reunidas*,  
Lisboa, Ano XXXIII, 3.<sup>a</sup> Série, N.º 72,  
Março 1941, p. 13)

O projecto seria, provavelmente, relativo ao lote situado no largo em frente à Piscina-Solário, onde veio a ser construído o jardim infantil “Paraíso das Crianças”. No lote contíguo, para sul, tinha sido, recentemente, inaugurado um *rink* de patinagem, também utilizado para a prática de outros desportos, como o basquetebol e o voleibol. A ideia de se estabelecer o campo de ténis e de golfe neste local vinha, certamente, no sentido de se criar, aqui, um pequeno núcleo desportivo em complemento à Praia, reunindo as valências da natação, da patinagem, do ténis e do

<sup>174</sup> Inicialmente, estava prevista uma torre de saltos com pranchas apenas aos três e aos seis metros de altura e duas pranchas independentes aos cinquenta centímetros, ladeando esta estrutura principal, tal como podemos confirmar no desenho publicado na revista *A Arquitectura Portuguesa e Cerâmica e Edificação, Reunidas*.

*Espinho*  
*Paraíso das Crianças e*  
*Esplanada*  
Bilhete Postal, c.1950  
(imagem [www.delcampe.net](http://www.delcampe.net))



Esplanada, Espinho  
(com o Paraíso das Crianças  
seguido do *Rink* de Patinagem,  
do lado esquerdo)  
Fotografia, 1952  
(imagem [www.prof2000.pt](http://www.prof2000.pt))



Esplanada, Espinho  
Fotografia, 1953  
(imagem [www.prof2000.pt](http://www.prof2000.pt))



golfe<sup>175</sup>. Ainda que não concretizado o último projecto, este conjunto, com o Paraíso das Crianças, vai funcionar como pólo de atracção junto à Esplanada Marginal, que, em 1949, conhece um novo desenho, em consequência dos estragos provocados pelo mar, seis anos antes<sup>176</sup>. Mas, apesar desta aproximação à frente marítima, é, ainda, no “Picadeiro” que se concentra a vida desta estância balnear. Eixo que também se tinha vindo a renovar ao longo das últimas décadas.

De facto, com a regulamentação, em 1927, das Zonas de Jogo Temporário, que incluíam a Figueira da Foz e Espinho, são construídos, na Avenida 8, um novo Casino e um novo Hotel, ambos da autoria do Arquitecto Carlos Ramos (1897-1969) e com projecto de 1929. O Grande Hotel Espinho-Praia seria, inclusivamente, uma das obras expostas pelo arquitecto no I Salão dos Independentes, realizado na Sociedade Nacional de Belas Artes, de Lisboa, em 1930<sup>177</sup>. O projecto apresentado, também publicado na revista espanhola *Arquitectura*<sup>178</sup>, seria o primeiro de dois estudos desenvolvidos para a Sociedade Espinho-Praia, SARL, concessionária do jogo em Espinho<sup>179</sup>, sendo o segundo estudo, datado de 1930<sup>180</sup>, o projecto construído, iniciando-se as

<sup>175</sup> Importa aqui referir que, em Silvalde (Paramos), imediatamente a sul de Espinho, estava instalado, desde 1890, o mais antigo campo de golfe da Península Ibérica - o *Oporto Niblicks*, fundado por iniciativa de comerciantes ingleses de Vinho do Porto, residentes nesta cidade, e que, em 1900, passaria a designar-se por *Oporto Golf Club*. Inicialmente a funcionar com um campo maioritariamente em areia, a 18 de Março de 1934 seria inaugurado um novo percurso, o primeiro de 18 buracos em Portugal, desenhado pelos especialistas MacKenzie Ross e Frank Pennink.

<sup>176</sup> Os temporais de 1943 chegaram a destruir parcialmente a Piscina-Solário.

<sup>177</sup> A par do Bairro Económico de Olhão (1925-1926), do Liceu de Dona Filipa de Lencastre (1929), em Lisboa, e do Plano de Urbanização da Praia de Moledo do Minho (1929-1930). Outros arquitectos a expor obras foram Paulino Montez (Plano de Urbanização de Caldas da Rainha, Mafra e Torres Vedras), Adelino Nunes (Bairro Económico e Moradias), Vasco Regaleira (Central Eléctrica), Veloso Reis Camelo (Hotel e Moradias), Jorge Segurado (Cinema e Moradias), Raul Tojal (Piscina de Algés e Dafundo), Cottinelli Telmo (Ideias Arquitectónicas), Abel Pascoal (Posto Náutico) e Cristino da Silva (Prolongamento da Avenida da Liberdade). (Cf. PEDRO, António, *Catálogo do I Salão dos Independentes: ilustrado com desenhos e comentários dos artistas e dos escritores modernistas & uma breve resenha do movimento em Portugal*, Lisboa, [s.n.], Maio 1930)

<sup>178</sup> Revista oficial da *Sociedad Central de Arquitectos*, de Madrid, no número de Agosto de 1930, com um artigo dedicado ao Salão dos Independentes.

<sup>179</sup> À qual, segundo Pedro Vieira de Almeida, se encontraria ligado Mário de Freitas Ribeiro, dono do *Bristol Club*, em Lisboa, de 1918, para o qual Carlos Ramos havia realizado, em 1924, um projecto de ampliação e remodelação. (Cf. ALMEIDA, Pedro Vieira de, “Carlos Ramos - Uma estratégia de intervenção”, in AAVV, *Carlos Ramos: Exposição retrospectiva da sua obra*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, Janeiro/Fevereiro 1986)

<sup>180</sup> O anteprojecto e as alterações ao anteprojecto datam de 1929 e o projecto final de 1930. (Cf. COUTINHO, Bárbara dos Santos, *Carlos Ramos (1897-1969), pensamento e acção. A procura do compromisso entre o Modernismo e a Tradição*, dissertação de mestrado em História da Arte Contemporânea, II Volume, Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova



*Catálogo do I Salão dos Independentes: Ilustrado com desenhos e comentários dos artistas e dos escritores modernistas & uma breve resenha do movimento moderno em Portugal*

Lisboa, Maio 1930

(imagem

[www.doportoenaoso.blogspot.com](http://www.doportoenaoso.blogspot.com))

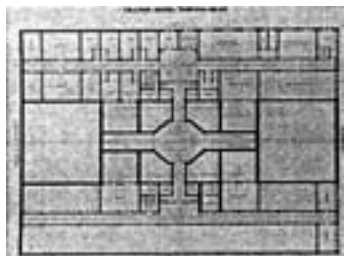
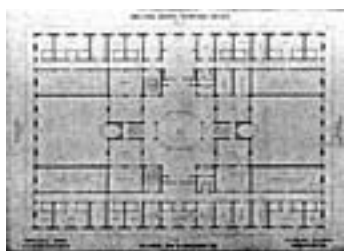
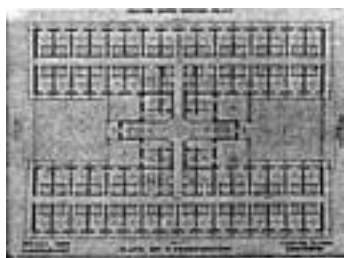
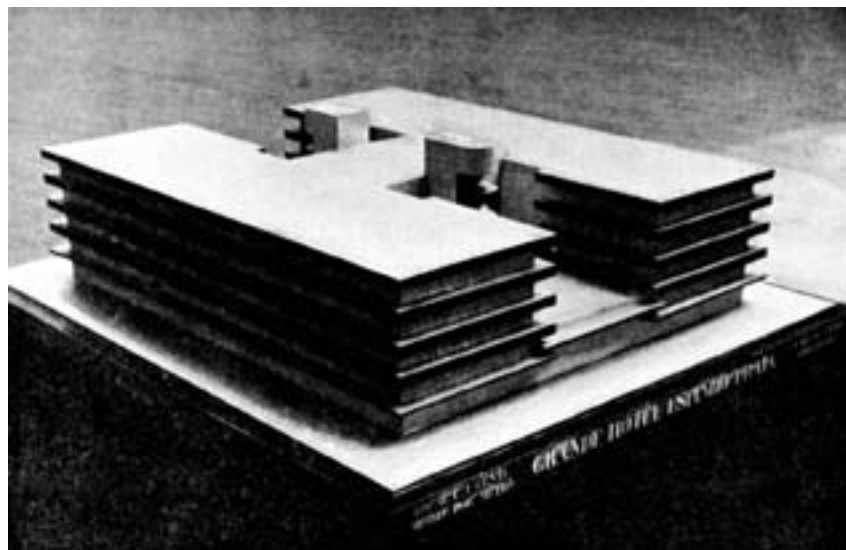
## Grande Hotel Espinho-Praia

### 1.º Anteprojecto

#### Maqueta

Carlos Ramos, 1929

(imagem S. J., “A Arquitectura no I.º Salão dos Independentes, Lisboa”, *Arquitectura: Revista Oficial de la Sociedad Central de Arquitectos*, Madrid, N.º 8, Agosto 1930, p. 235)



## Grande Hotel Espinho-Praia

### 1.º Anteprojecto

#### Planta do 3.º, 4.º e 5.º

#### Pavimentos,

#### Planta do 2.º Pavimento

e

#### Planta da Cave

Carlos Ramos, 1929

(imagens COUTINHO, Bárbara dos Santos, *Carlos Ramos (1897-1969), pensamento e acção. A procura do compromisso entre o Modernismo e a Tradição*, dissertação de mestrado em História da Arte Contemporânea, II Volume, Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova Lisboa, 2001)

obras em 1934.<sup>181</sup>

O Hotel é, certamente, o primeiro dos dois programas a ser desenvolvido. Comparando as propostas com os edifícios efectivamente construídos, as opções arquitectónicas do primeiro anteprojecto para aquele equipamento parecem sustentar essa leitura. Dentro dos princípios funcionalistas que vão informar, na década seguinte, a sua obra dos liceus e dos hospitais<sup>182</sup>, o estudo inicial do Grande Hotel Espinho-Praia adopta uma tipologia em H (de “Hotel”) que articula dois corpos de quartos, com cinco pisos de altura, ligados através de uma galeria central, animada, de cada lado, pelos elementos verticais dos acessos por escada. Esta solução permite trabalhar as duas frentes dos volumes dos quartos, servidos por um corredor central de distribuição, pela criação de dois pátios abertos e elevados em relação à rua. No exterior, o tratamento uniforme dos alçados, com o mesmo ritmo de fenestrações em todos os pisos e varandas-palas corridas a toda a volta do conjunto, reporta-nos para o conceito moderno de “fachada-cortina”, embora, aqui, ainda mantendo a sua função estrutural.

Lisboa, 2001)

<sup>181</sup> Segundo a “Listagem cronológica. Levantamento dos projectos arquitectónicos e urbanísticos” apresentada por Bárbara Coutinho na sua dissertação de mestrado, mas de acordo com a 1.ª edição de *Turismo*, uma Separata do Anuário Comercial de Portugal, com 1.ª edição de 1932, nesse ano estava já “a ser construído um novo Casino e um Palácio Hotel, com o maior luxo e conforto moderno”. (Cf. *Turismo: Separata do Anuário Comercial de Portugal*, Lisboa, 1.ª edição, 1932, p. 127)

<sup>182</sup> Em muito influenciada pela viagem de estudo pela Europa que realiza, em 1929, com o professor Mark Athias. (Cf. MONIZ, Gonçalo Canto, “O Liceu Moderno: do programa-tipo ao liceu-máquina”, in TOSTÕES, Ana (coordenação científica), *Arquitectura Moderna Portuguesa 1920-1970*, Lisboa, IPPAR, 2004, p. 71)



O que é estranho nesta proposta, mais do que a relativa secura formal que a caracteriza, ideia que é reforçada pela extensa laje plana que resolve, por igual, toda a cobertura, é o evidente sentido objectual que assume, negando quaisquer relações com a sua envolvente. Se tivermos em consideração que o Hotel Palácio viria a ser construído no lote de gaveto antes ocupado pelo Hotel Bragança, ficamos com a sensação que a solução apresentada não corresponde a essa implantação. E, se, de facto, corresponde, não há, por parte do arquitecto, a preocupação em integrar a sua intervenção no contexto em que se insere<sup>183</sup>. Nesse sentido, embora “*sem muito interesse*”<sup>184</sup>, o segundo anteprojecto, concretizado, resolve melhor esta questão da articulação urbana.

Volumetricamente mais contida e pesada, é, mais uma vez, pelo desenho das varandas que a solução final ganha alguma expressividade e movimento. Numa composição de inspiração

*Espinho - Avenida 8*  
(com o Palácio Hotel, à esquerda, seguido do Café Chinez e da Assembleia Recreativa)  
Bilhete Postal, c. 1940  
(imagem [www.delcampe.net](http://www.delcampe.net))



<sup>183</sup> O que vai contra a segunda regra, de “oito regras mínimas para um correcto funcionamento pedagógico”, que Carlos Ramos enuncia numa palestra de 1933, “dedicada exclusivamente a todos os alunos da Escola de Belas-Artes de Lisboa”, e que estipulava “que ao proceder ao estudo de qualquer problema de arquitectura [o aluno de arquitectura] o fizesse sempre de acordo com o local para onde se destina, a natureza, a orientação e a topografia de um determinado terreno”. “Serão essas mesmas regras de 33 que mais tarde em 44 como professor e depois a partir de 52 como Director da Escola, Ramos vai pôr em prática”. (Cf. ALMEIDA, Pedro Vieira de, op. cit.)

<sup>184</sup> Idem.

## Palácio Hotel de Espinho

Fotografia, 1941

(imagem M., A. de, "Espinho: Centro de atracção da Costa Verde", *Panorama: Revista Portuguesa de Arte e Turismo [Número Especial do Norte]*, Lisboa, 1.ª Série, N.º 5-6, 1941, p. 41)



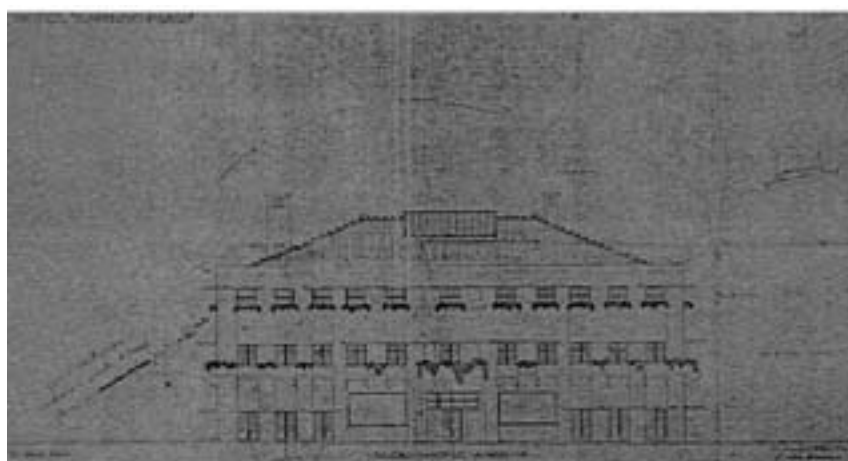
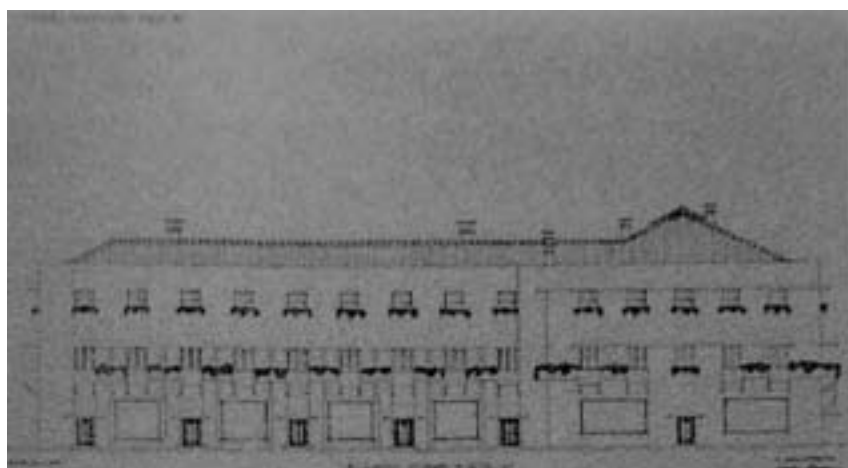
Grande Hotel Espinho-Praia  
2.º Anteprojecto com alterações  
Alçado sobre a Avenida 8

e

Alçado sobre a Rua 19

Carlos Ramos, 1929

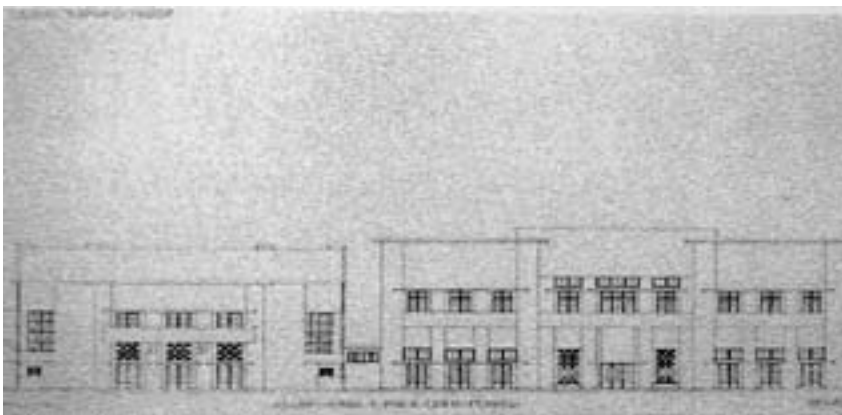
(imagens COUTINHO, Bárbara dos Santos, *Carlos Ramos (1897-1969), pensamento e acção. A procura do compromisso entre o Modernismo e a Tradição*, dissertação de mestrado em História da Arte Contemporânea, II Volume, Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova Lisboa, 2001)



*Art Déco*, o que, de certa forma, representa um retrocesso no percurso do arquitecto, o volume cubista do Palácio Hotel é amenizado pelo contraste de luz e sombra, que o jogo de palas e de varandas imprime aos alçados, e de cheios e vazios, que os grandes envidraçados do bar, rasgados no piso térreo, introduzem

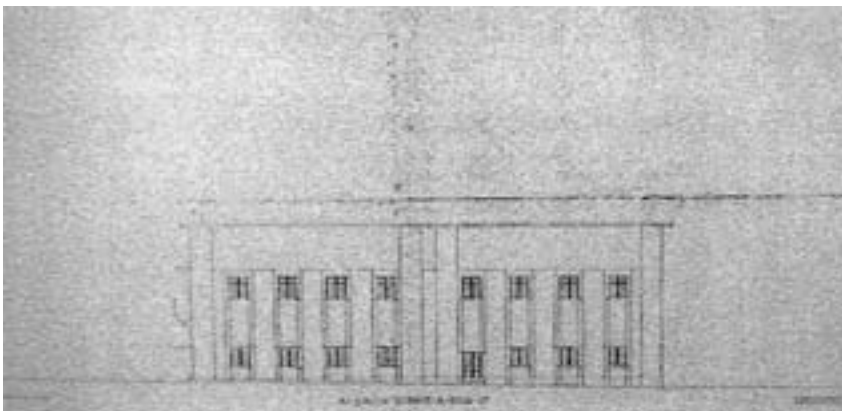


Casino de Espinho  
(com o Cinema em construção,  
do lado esquerdo)  
Fotografia, c. 1950  
(imagem [www.prof2000.pt](http://www.prof2000.pt))



Casino Espinho-Praia  
2.º Anteprojecto  
Alçado sobre a Avenida 8  
(já com o que parece ser uma  
proposta para o edifício do  
Cinema, à esquerda) e  
Alçado sobre a Rua 17

Carlos Ramos, 1929  
(imagens COUTINHO, Bárbara dos  
Santos, *Carlos Ramos (1897-1969),  
pensamento e acção. A procura do  
compromisso entre o Modernismo e a  
Tradição*, dissertação de mestrado em  
História da Arte Contemporânea, II  
Volume, Lisboa, Faculdade de Ciências  
Sociais e Humanas, Universidade  
Nova Lisboa, 2001)



na massa compacta do edifício. O projecto do Casino acusa uma idêntica abordagem, perdendo, apesar de Pedro Vieira de Almeida considerar este estudo “*mais fresco como desenho*”, a plasticidade e o ritmo conseguidos, pela individualização dos elementos de varanda salientes da fachada, no Hotel.<sup>185</sup>

<sup>185</sup> Na comparação dos dois projectos é, também, curioso verificar que o Hotel, representado com cobertura de águas, acabaria por ter cobertura plana, e o Casino, nos desenhos com cobertura plana, é construído com telhado de águas.

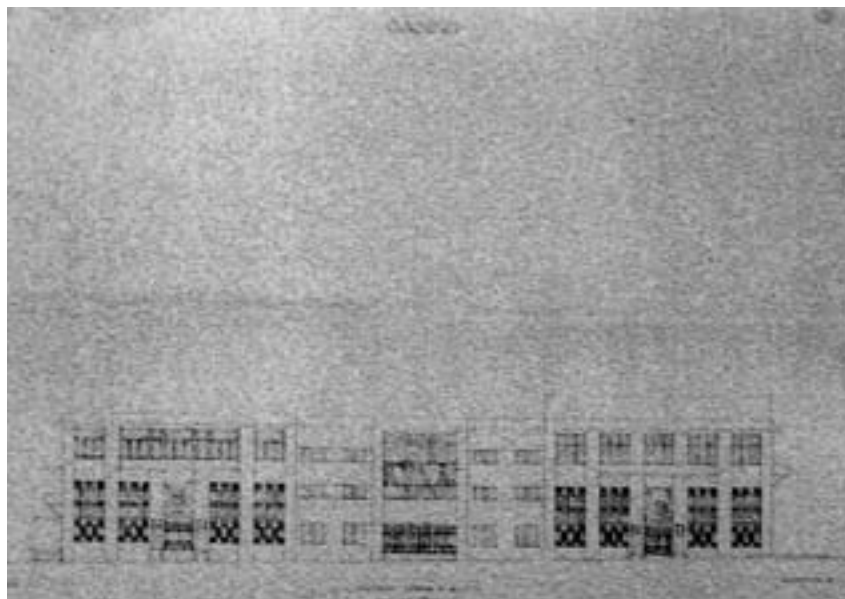
Casino Espinho-Praia

Anteprojecto

Alçado sobre a Avenida 8

Carlos Ramos, 1929

(imagem COUTINHO, Bárbara dos Santos, *Carlos Ramos (1897-1969), pensamento e acção. A procura do compromisso entre o Modernismo e a Tradição*, dissertação de mestrado em História da Arte Contemporânea, II Volume, Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova Lisboa, 2001)



Pela comparação dos alçados entre o primeiro e o segundo anteprojectos do Casino, realizados no mesmo ano, percebemos uma alteração no programa inicialmente delineado. Se, no primeiro destes estudos, a frente do Casino ocupa toda a extensão dos lotes do Café Chinez e da Assembleia Recreativa, virados para a Avenida 8, onde se vai implantar, no segundo, aparece, já, articulado, a sul, com o edifício que viria a ser o Cinema, dividindo com este novo equipamento a área que lhe estava, à partida, reservada. A Assembleia dava, assim, lugar ao Casino, enquanto o Café Chinez seria substituído pelo Cinema, obra que só viria a ser concretizada em 1951<sup>186</sup>, com novo projecto de Carlos Ramos.<sup>187</sup>

*Espinho-Praia*

*Cine-Teatro Anexo ao Grande*

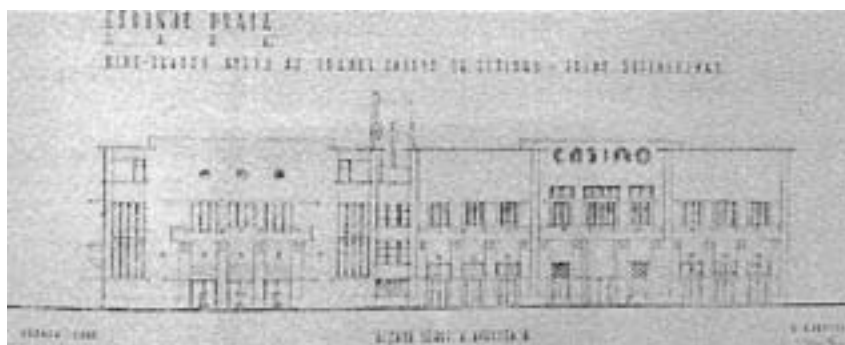
*Casino de Espinho - Telas*

*Definitivas*

*Alçado para a Avenida 8*

Carlos Ramos, s.d.

(imagem COUTINHO, Bárbara dos Santos, *Carlos Ramos (1897-1969), pensamento e acção. A procura do compromisso entre o Modernismo e a Tradição*, dissertação de mestrado em História da Arte Contemporânea, II Volume, Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova Lisboa, 2001)



<sup>186</sup> Apenas quatro anos depois de inaugurado o Cine-Teatro S. Pedro (1944-1947), com 1092 lugares, do engenheiro-arquitecto Júlio José de Brito, autor, também, do Teatro Rivoli (1932), no Porto, do Cine-Teatro Jordão (1938), em Guimarães, e do Cine-Teatro Alba (1948), em Albergaria-a-Velha. (Cf. SILVA, Susana Constantino Peixoto da, *Arquitectura de Cine-Teatros: Evolução e Registo [1927-1959]. Equipamentos de cultura e lazer em Portugal no Estado Novo*, Coimbra, Edições Almedina, 2010)

<sup>187</sup> Realizado sobre um Estudo Prévio, rejeitado pela DGEMN, da autoria do construtor civil Miguel



Cinema e Casino de Espinho  
Fotografia, c. 1951  
(imagem [www.prof2000.pt](http://www.prof2000.pt))

Na Memória Descritiva e Justificativa do processo de obra do intitulado “Cine-Teatro do Casino de Espinho”<sup>188</sup>, existente no Arquivo Municipal, o arquitecto sente a necessidade de clarificar a extensão da sua intervenção nos dois projectos anteriores, descartando-se da responsabilidade na obra menos conseguida do Casino:

*“Daqueles dois edifícios, o do Hotel é bem melhor que o do Casino e embora os projectos primitivos tenham sido ambos de minha autoria, o que é uma verdade é que se o do Casino se não integrou inteiramente no espírito do do Hotel, foi porque, - é bom dizê-lo - não acompanhei a construção deste último e a decoração interior de qualquer um deles.”*<sup>189</sup>

Já nesta altura Carlos Ramos se debatia com o que Álvaro Siza considera, hoje, ser uma das maiores contradições da “arquitetura do Hotel”:

---

de Oliveira Duarte, que Carlos Ramos modifica no sentido de que fosse mantida a “*unidade geral do conjunto*”, acabando por recuperar, em parte, o desenho original de 1929, ao qual acrescenta um piso. (Cf. BARREIRA, Hugo Daniel da Silva, SILVA, Patrícia Amorim Cravo da, “Arquitecturas de Espinho e Matosinhos: o Mar como motor de progresso e gerador de identidades”, disponível em [www.docs.google.com](http://www.docs.google.com))

<sup>188</sup> Entre as décadas de 1930 e 1960, “(...) enquanto nas principais cidades surgem salas dedicadas exclusivamente ao cinema, no resto do país estes novos equipamentos ganham a forma de Cine-Teatros”, equipamentos que, “dentro do que se poderia entender como uma arquitectura do cinema, [vão ter] uma maior especificidade”, porque, ao “conciliar no mesmo espaço os programas de cinema e teatro”, eram obrigados a responder às necessidades próprias de cada um deles, resultando numa nova arquitectura, que Susana Constantino classifica de híbrida, mas não, por isso, comprometida. (Cf. SILVA, Susana Constantino Peixoto da, op. cit. pp. 91-97)

<sup>189</sup> BARREIRA, Hugo Daniel da Silva, SILVA, Patrícia Amorim Cravo da, op. cit..

*“(...) esse hábito enraizado de o design de interiores ter de ser criado por um/a decorador/a, porque os arquitectos aí não tocam. O que é relativamente aos resultados arquitectónicos uma barbaridade. (...) Considero que a qualidade e integridade da arquitectura perde; não posso conceber abrir a porta e ter outro mundo. Não posso pensar no exterior do edifício sem ter um controlo do que é o interior, que é a tradição da arquitectura ou da boa arquitectura. Agora se me disserem: ‘Estás a pensar num mundo acabado’, não vou contestar, mas também não vou acreditar que seja assim. Há ziguezagues na evolução das coisas.”<sup>190</sup>*

Com a construção do Palácio Hotel, do Casino e, finalmente, do Cinema, a Avenida 8 renovava-se e modernizava a sua imagem, reafirmando a sua centralidade na vida desta estância balnear, agora competindo com a Esplanada Marginal pela preferência dos veraneantes, nos passeios de fim-de-tarde e na oferta de diversão nocturna. Uma centralidade, de certa forma, comprometida pela

Espinho - Casino e  
Palácio Hotel  
Bilhete Postal, c. 1951  
(imagem  
[www.restosdecoleccion.blogspot.com](http://www.restosdecoleccion.blogspot.com))



<sup>190</sup> Parte da vídeo entrevista realizada por Paulo Martins Barata e Luís Tavares Pereira ao Arquitecto Álvaro Siza, no Porto, a 18 de Junho de 2008, apresentada no núcleo “Hospitalidade” da Exposição Reacção em Cadeia: Transformações na Arquitectura do Hotel, integrada no Programa de Arte Contemporânea do Allgarve’08, a cargo da Fundação Serralves, e publicada em PEREIRA, Luís Tavares (coordenação), *Reacção em Cadeia: Transformações na Arquitectura do Hotel*, Porto, Fundação Serralves, 2008, p. 159.



presença do caminho-de-ferro, que definia o limite de “Espinho-Praia”, território espartilhado entre o mar e o traçado da linha, para lá do qual a vila se tinha vindo a desenvolver, ao seu próprio ritmo, acabando por ocupar a área de expansão fixada na planta de Bandeira Neiva. Neste novo contexto, não fazia mais sentido pensar no desenvolvimento de Espinho, enquanto Zona de Turismo, sem ter em conta essa realidade mais abrangente e, para isso, era necessário reequacionar o papel do comboio e da Estrada Nacional N.º 109, do Porto a Leiria, na organização urbana do aglomerado, como um todo e na sua dimensão regional.

É nesse sentido que Antão de Almeida Garrett propõe, logo em 1946, no *Anteplano Regional do Porto*, a deslocação, em Espinho, da linha de caminho-de-ferro para nascente, concentrando os atravessamentos norte-sul, ferroviário e rodoviário, na Avenida 24. No *Anteplano Geral de Urbanização de Espinho*, de 1950, Januário Godinho trabalha sobre os mesmos pressupostos.

*Anteplano Geral de Urbanização de Espinho*  
 2 - Grandes Zonas: Esquema  
 (Zona A1 - Beira Mar;  
 Zona A - Espinho Actual,  
 Zona B - Extensão Residencial,  
 Zona C - Industrial e  
 Comercial)  
 Januário Godinho, 1950  
 (imagem [www.dgotdu.pt](http://www.dgotdu.pt))



*Anteplano Geral de Urbanização de Espinho*  
Fotografia, c. 1950  
(imagem [www.dgotdu.pt](http://www.dgotdu.pt))

Neste estudo, o arquitecto começa por esclarecer que “a ideia de Espinho como zona de turismo, reduzido a três meses de praia, já pouco significa perante aquele outro Espinho talvez desconhecido que se pode vêr atravez de um minucioso inquérito, onde uma indústria florescente ocupa posição de relêvo na ecónomia nacional. O conceito de Espinho-praia que foi certamente em outro tempo a origem e fonte económica da vila, já não pode hõje ser considerado de igual modo para efeito dum plano de urbanização”<sup>191</sup>. Ao encontro desta perspectiva, o plano passa a englobar, para além da freguesia da Senhora da Ajuda, as freguesias de São Martinho de Anta, a nascente, e de Santiago de Silvalde, a sul, definindo um esquema de “Grandes Zonas” (A1, A, B e C), delineado de acordo com as aptidões funcionais de cada uma destas áreas.<sup>192</sup>

Não cabendo, aqui, uma análise aprofundada deste plano, importa, no entanto, realçar, na Zona A1 - “Beira Mar”, a proposta

<sup>191</sup> GODINHO, Januário, *Anteplano Geral de Urbanização de Espinho*, Porto, 1949.

<sup>192</sup> A Zona A1, definida pela “Beira Mar” e a Zona A, correspondendo a “Espinho Actual”, ambas integradas na freguesia da Ajuda; a Zona B, como área de “Extensão Residencial”, centrada na freguesia da Anta; e a Zona C, reservada à implantação “Industrial e Comercial”, ocupando a freguesia de Silvalde.



de demolição “*de tôdas as construções entre a Rua 4 e o Mar, desde a Piscina “até quási próximo da Rua 37, ao sul”, e “das casas entre a Rua 2 e o Mar, no trôço que vai da Rua 37 até à Rua 41”*”<sup>193</sup>, assim como, na Zona B - “Extensão Residencial”, a crítica ao “*sistema urbano de Espinho actual, no que diz respeito ao traçado das ruas e ‘loteamento’*”, pela adopção de “*métodos e formas mais consoantes as exigências da Vila e sua futura projecção*”.<sup>194</sup>

Focando-nos na Zona A - “Espinho Actual”, Januário Godinho retoma a proposta de Antão de Almeida Garrett de desviar o caminho-de-ferro para nascente, fazendo-o atravessar a vila, pela Avenida 24, a uma cota inferior (em trincheira), solução que permitia resolver os problemas levantados à circulação automóvel, pelo cruzamento de nível com a linha férrea. Uma nova Estação de Passageiros<sup>195</sup> seria construída a fechar, a nascente, a praça em frente ao edifício da Câmara Municipal, definindo, neste ponto, o centro representativo e uma espécie de “porta de entrada” na vila. Quanto à Estrada Nacional N.º 109, prevêm-se duas hipóteses: a Variante n.º 1, com a estrada a acompanhar o novo traçado do caminho-de-ferro, e a Variante n.º 2 (representada na fotografia do plano), em que se desloca o trajecto da estrada para a Avenida 32, a nascente, definindo a fronteira entre Espinho e a sua Extensão Residencial.

Mas “*o que mais interessa nesta zôna do plano de urbanização, é a futura estrada de turismo que há-de passar sôbre o actual leito da C.P., transformando o centro de Espinho-Praia num amplo ‘boulevard’, dando-lhe uma fisionomia inteiramente nova, com lârgueza e aspecto condigno*”. Prolongando-se para sul, o plano

---

<sup>193</sup> Uma “obra de remodelação e limpeza (...) justifica[da] como complemento das obras de defesa” da praia, levadas a cabo pelos Serviços Hidráulicos. (Cf. GODINHO, Januário, op. cit..)

<sup>194</sup> Neste ponto, Januário Godino classifica de “*impracticável e anti-urbano o tipo actual dos arruamentos e divisão dos quarteirões; o número esmagador de ruas em função das casas, torna este sistema inoportável, senão impossível, para a ecónomia de qualquer município. A repetição constante e indiscriminada do mesmo tipo de ruas, sem ordem nem método, deu a Espinho o carácter de ‘bairro’ e uma série inumerável de defeitos que já não é fácil remediar. A expansão de Espinho far-se-á, portanto, segundo métodos racionais de urbanização em que a técnica, a ecónomia e a beleza se devem juntar na melhor das harmonias, não por capricho geométrico como o actual, mas em obediência a princípios e regras clássicas imutáveis em matéria de urbanização*”. (Cf. Idem)

<sup>195</sup> Comum à Linha do Norte e à Linha do Vale do Vouga.

previa que esta “Estrada de Turismo” estabelecesse a ligação entre Espinho e São Jacinto, em Aveiro:

*“Uma vez realizado o desvio da linha da C.P., surgirá uma nova e importante artéria de turismo que é o próprio leito do caminho de ferro, por aqui passará uma estrada denominada de turismo, por obedecer a características especiais, que ha-de ligar tôdas as praias que constituem a chamada ‘Orla Marítima’, desde Lavadores (d direcção de Arrábida) até ao Campo de Aviação. Esta estrada, serpenteando a costa, entre o Mar e a linha do caminho de ferro da C.P., poderá ser futuramente uma das estradas mais belas e aprazíveis desta zôna sobretudo se continuar para além do Campo de aviação, entre a Barrinha de Esmoriz e a linha da C.P., e depois ligar com a pouco conhecida e muito formosa estrada florestal que vai de Esmoriz até Ovar (estrada do Furadouro). Estando já em construção a estrada que parte do Carregal (braço da Ria de Aveiro que liga à estrada do Furadouro) e termina na base de São Jacinto (Campo de Aviação), fácil será obter a ligação directa entre Espinho e S. Jacinto, passando por uma das zônas mais formosas do País.”<sup>196</sup>*

A construção da Ponte da Arrábida, sobre o Rio Douro, vem dar um novo sentido à proposta avançada pelo arquitecto. Em Dezembro de 1955, o mesmo ano em que é aprovado o projecto de Edgar Cardoso para a ponte<sup>197</sup>, é nomeada, pelo MOP, uma Comissão para elaborar o *Plano Geral de Desenvolvimento da Zona Litoral entre Espinho e Vila Nova de Gaia*, presidida por Antão de Almeida Garrett e de que faz parte Januário Godinho. Face ao surto de desenvolvimento urbanístico que se prevê em toda esta faixa costeira, com a introdução daquela nova infraestrutura, a Comissão sente a necessidade de distinguir no território três zonas: a “turística à beira-mar”; a “litoral” - “*de residência permanente em extensão da cidade do Porto e de praias no Verão*”; e uma, mais interior - “*já muito habitada, com carácter residencial, agrícola*”<sup>198</sup> e industrial. Todas elas a poente da Estrada Nacional N.º 1.

Na zona à beira-mar, sugere-se que esta abranja a ria de Aveiro, definindo, assim, todo um sistema turístico, com limites naturais nas barras do Douro e do Vouga. “*Para o efeito, a via marginal*

<sup>196</sup> GODINHO, Januário, op. cit..

<sup>197</sup> A Ponte da Arrábida seria inaugurada a 22 de Junho de 1963.

<sup>198</sup> Parecer N.º 2702: *Plano Geral de Desenvolvimento da Zona Litoral entre Espinho e Vila Nova de Gaia*, Lisboa, CSOP, 1956.

(*'artéria de recreio'*), com início na Afurada e término em S. Jacinto e atravessando a mata florestal a sul de Esmoriz, ligaria todas as praias existentes”. Tal como sugerido no *Anteplano Geral de Urbanização de Espinho*, no atravessamento da vila esta via utiliza o leito da Linha do Norte, admitindo-se, “*como solução transitória, o aproveitamento da 'Esplanada'*”<sup>199</sup>. Dado o seu carácter excepcional, adverte-se, ainda, para a importância de se salvaguardarem os valores naturais paisagísticos da região, proibindo-se novas construções na faixa entre Lavadores e Espinho, “*com excepção de edifícios de carácter colectivo, assistência, recreio, etc*”, e regulamentando-se adequadamente a zona entre Espinho e S. Jacinto. Já a Estrada Nacional N.º 109 deveria assumir as características de um verdadeiro *park-way*, funcionando como espinha dorsal da urbanização da zona litoral e servindo o trânsito rápido e intenso<sup>200</sup>. A ligar estas duas vias principais, seria estabelecida toda uma rede de estradas transversais, garantindo a interpenetração entre o litoral e o interior. Apesar do parecer positivo do Conselho Superior de Obras Públicas (CSOP) e do próprio Ministro Eduardo de Arantes e Oliveira<sup>201</sup>, nenhuma destas propostas viria a ser concretizada.

Circunscrita pelos limites administrativos do concelho de Espinho e do distrito de Aveiro, a norte, pelo domínio público militar, a sul<sup>202</sup>, e pela linha de caminho-de-ferro, a nascente, Espinho-Praia não tinha por onde se desenvolver, mantendo, sensivelmente, e ainda hoje, a estrutura fixada, na década de 1920, com a construção da Esplanada Marginal. Espinho-Vila, por seu lado, cresceu para o interior, afastando-se da Praia que lhe deu origem.

<sup>199</sup> Também a solução do problema ferroviário preconizado no *Anteplano Geral de Urbanização de Espinho*, defendendo a “*deslocação da linha do Norte para nascente (...), com o rebaixamento da plataforma de modo a atravessar a vila em trincheira para permitir a passagem superior dos arruamentos*”, é, neste estudo, mantida.

<sup>200</sup> Entre uma e outra via, a Comissão considerava, ainda, o estabelecimento de um terceiro eixo rodoviário de desenvolvimento norte-sul - a “*via média*”, de Francelos à Afurada e à Arrábida, já apontada no *Anteplano Regional do Porto*.

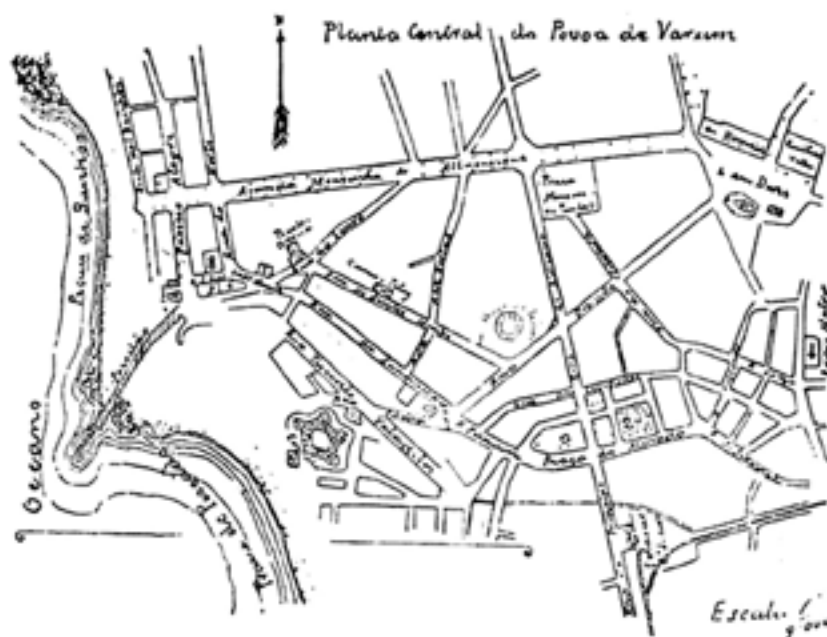
<sup>201</sup> Que homologa o parecer do Conselho, determinando o prosseguimento dos estudos, pela DGSU, em nível de Plano Director, mas levanta algumas questões sobre a hierarquia do esquema de vias de circulação apresentado.

<sup>202</sup> Onde, desde 1925, se encontrava instalado o Campo de Aviação Militar de Espinho (Paramos).



*Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia  
Orla Marítima de Gaia  
Esquema da Triangulação  
(Plano Geral de  
Desenvolvimento da Zona  
Litoral entre Espinho e Vila  
Nova de Gaia)  
Antão de Almeida Garrett  
(coord.), 1956  
(imagem [www.dgotdu.pt](http://www.dgotdu.pt))*

*Planta Central  
da Póvoa de Varzim*  
1897  
(com a Estação da Póvoa de  
Varzim, no canto inferior  
direito, seguida, a norte, pela  
Praça do Almada)  
(imagem [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com))



Gravitando, como Espinho, em torno da cidade do Porto, a Póvoa de Varzim seria a mais procurada das praias do norte, “frequentada, na época própria, por muitas das principais famílias do Minho, de Traz-os-Montes, do Douro e mesmo de Lisboa e até do visinho reino”<sup>203</sup>. Já em 1876, Ramalho Ortigão considerava que “nenhuma outra praia oferece tão variada concorrência”:

“Vê-se o pequeno lavrador que desceu dos montes para banhar as suas enfermidades. (...) Os morgados rurais, de botas de montar e esporas, jaqueta de astracã, alta chibata de marmeleiro. As senhoras provincianas com as suas boas cores sadias, (...). Todos os juízes, todos os delegados, todos os presidentes de câmaras das comarcas e das municipalidades circunvizinhas. O sport de Braga, com os seus bigodes espessos e brilhantes, (...). O high-life de Guimarães, de Fafe, dos Arcos, de Santo Tirso, de Vila Nova de Famalicão, de Barcelos, ostentando novas toilettes esmeradas, imitadas dos últimos figurinos com as devidas modificações exigidas por um bem entendido espírito de conciliação entre a novidade de Paris e as tradições e as conveniências locais dos respectivos meridianos. Os jogadores de toda a província e de outros pontos do reino com as pálpebras inflamadas pela acção do gás e do petróleo, com a sua palidez oleosa como se fosse tratada pelas exalações de terebentina ou como se lhes tivesse congelado na face o gorduroso vapor das batotas.

Entre esta multidão que permanece na Póvoa durante um, dois ou três meses, figuram ainda os turistas que fazem a viagem circulatória do Minho e se demoram poucos dias, os visitantes do Porto que chegam nos domingos com os seus bilhetes de ida e volta.”<sup>204</sup>

<sup>203</sup> As Nossas Praias: Indicações gerais para uso de banhistas e turistas, op. cit., p. 31.

<sup>204</sup> ORTIGÃO, Ramalho, op. cit., pp. 65-67.

Servida pela Linha da Póvoa<sup>205</sup>, inaugurada a 1 de Outubro de 1875, que daí prosseguia até Famalicão<sup>206</sup>, onde ligava à Linha do Minho<sup>207</sup>, a Estação da Póvoa de Varzim, “*um típico exemplo de rotina ferroviária*”, sem dispor de “*sala de espera, nem de quaisquer requisitos adequados a uma estação terminus, de uma vila-praia*”<sup>208</sup>, seria construída junto à Estrada Real N.º 30<sup>209</sup>, principal eixo rodoviário entre o Porto e Valença, implantando-se a sul da Praça do Almada, o centro cívico e comercial da vila, atravessado, a meio, por aquela via.

Esta praça, de desenvolvimento longitudinal este-oeste, articulando o mais antigo Bairro da Matriz, na parte alta a nascente, e a zona ribeirinha junto à Fortaleza de Nossa Senhora da Conceição, tinha sido aberta por provisão régia, de 1791, decretada por D. Maria I, pela qual se ordenava “*que no [antigo] Campo da Calssada se construa huma praça ampla para os mercados e outros logradouros da Povoação e que nella se construão as obras com cazas alpendoradas, Arvores, e hum chafariz no meyo tudo na conformidade da Planta designada pello (...) Tenente Coronel*”<sup>210</sup> Reinaldo Oudinot (1747-1807).

Deste plano para a “Praça Nova”, como é inicialmente chamada, fazia parte o novo edifício da Casa da Câmara, estrutura de inspiração neoclássica, desenhada pelo mesmo engenheiro francês, que se vai integrar no lado norte do conjunto, fazendo esquina com a Estrada Real. Ainda parte da intervenção, é construído o Aqueduto de Coelho, que, passando através do Bairro da Matriz, abastecia o chafariz público instalado naquele espaço. À frente da Junta de Obras Públicas do Porto<sup>211</sup>,

<sup>205</sup> Assim designada até 1928, altura em que passaria a chamar-se Linha Litoral do Porto à Póvoa de Varzim. (Cf. DIONÍSIO, Sant’Anna (dir.), *Guia de Portugal: Entre Douro e Minho (Douro Litoral)*, Volume IV, Tomo I, 2.ª edição, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1985, p. 646)

<sup>206</sup> Pelo Ramal de Famalicão concluído a 12 de Junho de 1881.

<sup>207</sup> Iniciada a sua construção em 1872, a Linha do Minho ligava o Porto a Braga, a 20 de Maio de 1875, a Barcelos, a 21 de Outubro de 1877, a Caminha, a 1 de Julho de 1878, e a Valença, a 6 de Agosto de 1882, de onde se estabelecia a ligação, pela Ponte Internacional de Valença, ou de Tuy, ao sistema ferroviário espanhol. (Cf. [www.cp.wikipedia.org](http://www.cp.wikipedia.org))

<sup>208</sup> DIONÍSIO, Sant’Anna (dir.), op. cit., p. 651.

<sup>209</sup> A actual Estrada Nacional N.º 13 que, dentro da povoação, toma o nome de Avenida Almirante Reis e corresponde à antiga Rua Direita.

<sup>210</sup> Cf. [www.pt.wikipedia.org](http://www.pt.wikipedia.org).

<sup>211</sup> Organismo criado, em 1763, por iniciativa do Marquês de Pombal, que estendia ao Porto as

o Corregedor Francisco de Almada e Mendonça (1757-1804), coordena a execução dos trabalhos, iniciados em 1793, concluindo-se a nova sede da Comarca em 1807. Já no início do século XX, em 1904-1905, é colocado um coreto em ferro no meio do jardim plantado na praça, o primeiro espaço público verde de recreio criado nesta estância.

Para além do projecto da Praça e da Câmara, Reinaldo Oudinot é também encarregado de estudar os melhoramentos do Porto da Póvoa de Varzim, de forma a se criar uma pequena “Caldeira” para abrigo dos barcos dos pescadores, o que se consegue com a construção de um “Paredão”, em pedra, na Praia, servindo de quebra-mar. Com esta estrutura passam a ficar definidas duas baías distintas: a Praia dos Banhos, a norte, reservada à prática balnear, e a Praia do Pescado, a sul, junto à qual começa a ganhar forma o Bairro Piscatório, ou da Lapa, onde existia uma igreja, com esse nome, desde 1772. Cem anos depois, este bairro já estava perfeitamente conformado:

*“Nada têm com o resto da vila os pescadores. Vivem em uma parte da povoação inteiramente distinta e que fica na praia ao sul do paredão a que acima me referi. Três ruas paralelas, cujas pequenas casas ficam umas defronte das outras à beira do mar, constituem a porção da vila que os pescadores habitam. (...) As casas são interiormente de um grande pitoresco. Nos dias de sol, com todas as casas abertas, de qualquer das ruas se avista a espaços o mar descoberto através das portadas. O mesmo quarto serve de sala, de alcova, de cozinha. A um lado está o lar, ao outro a cama, um leito ou um beliche suspenso como a bordo; a prateleira da loiça pende de uma parede; do tecto suspendem-se os molhos das cordas cor de sépia; as trouxas de roupa, as redes, os cestos, os aparelhos de*

---

medidas de urbanização excepcionais introduzidas, na sequência do Terramoto de 1755, com a reconstrução de Lisboa. Com autonomia financeira para intervir, efectivamente, na transformação da cidade, conseguida através da aprovação de um novo imposto local sobre o comércio do vinho, a Junta seria responsável por estudar a reforma da estrutura urbana existente e de planear o desenvolvimento da cidade para fora das Muralhas Fernandinas, dentro dos novos conceitos de “*alinhamento, proporção, salubridade e circulação*” que informavam os traçados iluministas. Para comandar este corpo de técnicos (engenheiros militares e, mais tarde, também arquitectos), assim como as diferentes intervenções programadas é nomeado o então Presidente do Senado Portuense João de Almada e Melo (1703-1786), cargo em que seria substituído pelo seu filho Francisco de Almada e Mendonça, extinguindo-se a Junta, com a morte deste, em 1804. “*Ao contrário do que acontecera na reconstrução da Baixa lisboeta, onde o traçado subordinava os objectos arquitectónicos, na intervenção almadina o traçado foi rematado e enfatizado por programas de grande escala que fechavam os novos limites da cidade*”, uma estratégia que privilegiava a “excepção” em detrimento da “regra”, marcando o território da cidade com a construção de edifícios-programa emblemáticos. (Cit. GRANDE, Nuno, op. cit., p. 91)



*Portugal - Povoação de Varzim*  
*Praça do Almada*  
 (com a Igreja Matriz,  
 construída em 1743, em pano  
 de fundo)  
 Bilhete Postal, c.1905  
 (imagem [www.arspblica.blogspot.pt](http://www.arspblica.blogspot.pt))



*Povoação de Varzim*  
*Alameda da Praça do Almada*  
 Bilhete Postal, c.1905  
 (imagem [www.arspblica.blogspot.pt](http://www.arspblica.blogspot.pt))



*Povoação de Varzim*  
*Paços do Concelho*  
 (visto da Estrada Real N.º 30  
 por onde, a partir de 1903, se  
 faz o trajecto da Linha dos  
 Carros Americanos desde a  
 Praça do Almada até à  
 Praia de Banhos, passando pela  
 Praça do Marquês de Pombal  
 e a Avenida Mousinho de  
 Albuquerque)  
 Bilhete Postal, c.1905  
 (imagem [www.arspblica.blogspot.pt](http://www.arspblica.blogspot.pt))

pesca. Lembraria os interiores flamengos se a ausência completa da água, os cações escalados que estão secando ao sol estirados nas portas com três pregos, as paredes negras e gordurosas não provassem evidentemente ao viajante que ele está bem longe das cabanas holandesas escrupulosamente baldeadas, esfregadas e lustradas todos os dias, como o convés da mais nítida corveta da marinha inglesa”.<sup>212</sup>

*Povoia de Varzim - Praia de banhos*  
Bilhete Postal, c.1900  
(imagem [www.arspblica.blogspot.pt](http://www.arspblica.blogspot.pt))



*Povoia de Varzim - Praia do pescado*  
(com a Igreja da Lapa, construída em 1772, em pano de fundo)  
Bilhete Postal, c.1900  
(imagem [www.arspblica.blogspot.pt](http://www.arspblica.blogspot.pt))



Esta dupla realidade que se estabelece na Praia da Póvoa de Varzim é retratada por Marques de Oliveira (1853-1927) em duas das suas composições marinhas mais emblemáticas - *Praia de Banhos ou Póvoa de Varzim*, de 1884, e *Esperando os Barcos*, obra apresentada, em 1892, na Exposição de Belas Artes realizada no Ateneu Comercial do Porto (em Fevereiro) e na 2ª Exposição do Grémio Artístico, em Lisboa (em Maio).





*Praia de banhos ou Póvoa de Varzim*

Estudo e  
Tela final

Marques de Oliveira, 1884  
(imagens  
[www.doportoenaoso.blogspot.pt](http://www.doportoenaoso.blogspot.pt))



*Esperando os barcos*

Tela final,  
Estudo e  
Desenho

Marques de Oliveira,  
1891-1892  
(imagens  
[www.doportoenaoso.blogspot.pt](http://www.doportoenaoso.blogspot.pt))



Fixando os hábitos e os costumes da vida à beira-mar no final do século XIX, estas obras espelham formas completamente diferentes de entender e de habitar a Praia: enquanto lugar de cura, frequentado, por prescrição médica, a certas horas do dia e durante um certo período do ano, e como local quotidiano de trabalho, associado a um certo tipo de actividade e a um determinado grupo social. O que aproxima as duas cenas é a atitude de alguma expectativa que caracteriza as personagens presentes - *Esperando os Barcos* e o que se poderia chamar de *Esperando a Hora do Banho* -, mas, acima de tudo, o que ressalta é a percepção da Praia como espaço privilegiado de sociabilização no feminino.

Tanto o Bairro Piscatório como o designado Bairro Norte se encontravam ligados ao topo poente da Praça do Almada. O primeiro, pela Rua dos Ferreiros e, este último, pela Rua da Junqueira, a mais agitada artéria comercial da vila, por onde passava a Linha de Carros Americanos estabelecida, em 1874, por João Ferreira Dias Guimarães, que, vinda da Estação de Vila do Conde, passava pela Estação da Póvoa e pela Praça do Almada e, por aquela rua, ia até à Praia de Banhos.<sup>213</sup>

Mais uma vez, é Ramalho Ortigão que nos faz uma caricatura da vida nesta rua:

*“A Rua da Junqueira - principal artéria da povoação que liga a praça em que se acha a casa da Câmara, a administração e o mercado, com a praia - está desde pela manhã cedo até alta noite coalhada de moscas e de gente.*

*(...)*

*A Rua da Junqueira com a sua gente e as suas moscas apresenta o aspecto de um arruamento de feira.*

*Em todas as casas ao rés da rua se organizam estabelecimentos de comércio, uns fixos, outros flutuantes.*

*As lojas de barbeiro, sempre em exercício, no meio das quais um homem envolto numa toalha, dorme numa cadeira de braços ou considera as moscas que coalham o tecto, enquanto o Fígaro, de mangas arregaçadas, lhe segura delicadamente a ponta do nariz e lhe raspa a face envolta num floco de espuma.*

*Os ourives postados por trás das suas vitrinas mostrando às mulheres do campo os grandes corações de filigrana de ouro, os relicários, as grossas arrecadas.*

*Os camiseiros com a sua exposição de camisas de cor, de gravatas de todas as gradações do íris, de bengalas, de chapéus de chuva, de jóias de cobre dourado, de colarinhos postiços, de luvas, de águas-de-cheiro e de ungentos aromáticos, - todos os artigos do luxo barato.*

*Os espectáculos das grandes guerras e dos longínquos países, das mulheres gordas e das mulheres gigantes, tendo á porta o seu reposteiro de chita encarnada ao lado do respectivo cartaz e dentro o realejo festival moendo um trecho da Favorita.*

*Os botequins, os estancos, as tabernas com o seu grande ramo de loureiro à porta.*

---

<sup>213</sup> A Linha Americana seria inaugurada a 15 de Outubro de 1874. Em 1896, uma Acta da Câmara faz já referência a um novo proprietário, José Branco Soares Galiza, que pede autorização para prolongar a linha até ao Passeio Alegre, entretanto construído junto à Praia de Banhos. Já no início do século XX, em 1903, um outro requerimento dá-nos conta da intenção de José Galiza de avançar com um novo percurso que, pela Avenida Mousinho de Albuquerque, chegava à nova Avenida dos Banhos. (Cf. “Planta das ruas por onde se pretende assentar a linha do americano (27 de Janeiro de 1903)”, disponível em [www.cm-pvarzim.pt](http://www.cm-pvarzim.pt))

*Os mercadores ambulantes, vendendo às esquinas os pequenos espelhos, as estampas, as litografias das testas coroadas e os reportórios montados num barbante. Os que trazem suspenso do pescoço por uma correia o tabuleiro com os canivetes, os garfos, as colheres, os pentes, as caixas dos pós-de-dentes e os sabonetes Windsor. Os que tiram as nódoas e vendem as pastilhas maravilhosas que comem a gordura da gola das jalecas. Os que exibem encostada ao muro a colecção de varapaus argolados, de desempenados marmeleiros, de canas da Índia com os seus ferrões polidos embrulhados em papel.*

*Nesta multidão espessa e ruidosa sobressaem de espaço a espaço as pesadas diligências, os chars-à-bancs de cortinas de riscado ou de couro, cobertos de poeira, puxados por três cavalos escanzelados, com o tejadilho acuculado de malas, de sacos de chita, de alforges, de baús, de caixas de lata, carregando os passageiros de Barcelos, de Fão, de Celorico e do Pico.*

*À porta das estalagens homens com as suas bagagens sobraçadas descendem ginasticamente da imperial, enquanto mulheres gordas e pesadas, amparadas com as duas mãos aos batentes da portinhola, adiantam para o estribo um pé arrastado, descobrindo o grosso artelho entorpecido pela ciática.*

*Dois grandes e belos cafés, com óptimos bilhares, grandes espelhos, muita luz, abrem as suas portas sobre a Rua da Junqueira.*

*À noite esses cafés enchem-se inteiramente. Homens, senhoras, banhistas de todas as classes, viajantes de todas as procedências, ocupam todos os bancos, aglomeram-se em volta de todas as mesas. No meio os jogadores de bilhar procuram com dificuldade um pequeno espaço para poderem recuar os tacos. Os criados circulam dificilmente com as bandejas. Harpas e rabecas organizam um concerto. Uma mulher espanhola ou italiana, com um prato de estanho, solicita com um sorriso os donativos da assembleia. Um barítono de longos cabelos, penteados para trás das orelhas, infatigável berrador, com a mão na abertura do colete, a fronte alta, o olhar intrépido, entoia uma romansa. Uma espessa atmosfera de fumo de charutos, impregnada dos vapores do álcool, da cerveja e do café, envolve aquele grande ruído. Às portas as mulheres do povo, homens de cajados e jalecas ao ombro, olham apinhados e em bicos de pés.*

*Por cima de um destes cafés é a casa de jantar do Hotel Luso-Brasileiro, um vasto salão que em algumas noites se converte em sala de baile. Não há clube. Os bailes organizam-se por subscrição entre os banhistas e a casa é alugada para esse fim aos proprietários do hotel.*

*Em todos os cafés há um compartimento suplementar em que se joga o monte ou a roleta; em um deles passa-se da sala do bufete ao jardim, onde se acha a roleta instalada num bonito pavilhão.*<sup>214</sup>

Se a Praça do Almada era o centro administrativo da Póvoa, a Rua da Junqueira era, assim, o seu centro social.

<sup>214</sup> ORTIGÃO, Ramalho, op. cit., pp. 65 e 67-69.

No extremo oposto à Praça do Almada, a Rua da Junqueira rematava no Largo do Rego (actual Largo David Alves), centro urbano em torno do qual se concentravam os mais carismáticos espaços recreativos da Póvoa de Varzim, como o Teatro Garrett, na Rua da Senra (hoje Rua José Malgueira), inaugurado a 22 de Agosto de 1873<sup>215</sup>, e o Café Chinez, de 1882, que, tal como em Espinho, era o mais popular entre os veraneantes desta estância, oferecendo uma grande variedade de espectáculos musicais e de dança, apresentados por bailarinas espanholas, e o mais conhecido estabelecimento de jogo desta Praia.<sup>216</sup>

Café Chinez,  
Póvoa de Varzim  
Fotografia, c. 1900  
(imagem [www.web.cm-pvarzim.pt](http://www.web.cm-pvarzim.pt))



*Povoa de Varzim - (Portugal)*  
*Coreto dos Concertos*  
*do Café Chinez*  
Bilhete Postal, c. 1900  
(imagem [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com))



<sup>215</sup> Inicialmente um elegante edifício em madeira, substituído por uma estrutura mais perene, ainda hoje existente, em 1890. Três anos mais tarde, na Rua Freitas Soares (actualmente Rua Santos Minho), que rematava, a norte, naquele edifício, é construído, também em madeira, o Teatro Sá da Bandeira, instalando-se, no extremo oposto dessa rua, a Praça de Touros, representada na planta de 1897.

<sup>216</sup> A partir de 21 de Junho de 1886 o Largo do Rego adopta a designação oficial de Largo do Café Chinez.



PÓVOA DE VARZIM. — (Portugal). Salão de jogos do Café Chinez.

*Póvoa de Varzim - (Portugal)*  
*Salão de Jogos do Café Chinez*  
 Bilhete Postal, c. 1900  
 (imagem [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com))

Daqui tinha-se acesso à Praia de Banhos pela Rua dos Cafés, onde se encontravam o Luso-Brasileiro e o Aliança, ambos com Hotel<sup>217</sup>, o David, que tinha um salão de festas e de jogo no jardim, e o Universal, nas traseiras do Café Chinez, instalado nos baixos de um grande edifício com fachada para o mar, em frente à Capela de S. José, erguida, em 1844, junto ao “Paredão”, na antiga Rua da Areosa. Capela que dava o nome a esta parte da vila - o Bairro de S. José, também conhecido como o Bairro Norte -, núcleo originariamente de pescadores que vai sendo transformado em bairro balnear com a crescente afluência de banhistas a esta parte da Praia. Em 1876, é o “Paredão” o “*ponto de reunião geral*”<sup>218</sup> para os passeios de fim de tarde.



Póvoa de Varzim — Praia  
 1904 — Editor Alberto Ferreira P. Bittencourt/Porto

*Póvoa de Varzim - Praia*  
 (com o edifício do  
 Café Universal em frente à  
 Capela de S. José)  
 Bilhete Postal, c. 1900  
 (imagem [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com))

<sup>217</sup> Era no Hotel Luso-Brasileiro que Camilo Castelo Branco se hospedava, entre 1873 e 1890, quando a banhos na Póvoa.

<sup>218</sup> ORTIGÃO, Ramalho, op. cit., p. 71.



Praia da  
Póvoa de Varzim  
Gravura, c. 1880  
(imagem [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com))

Na década seguinte é criado, a norte da Capela de S. José, sobre a Praia de Banhos, o Passeio Alegre<sup>219</sup>, que, à semelhança do que acontece na Foz do Douro, vai ocupar a zona antes utilizada pelos pescadores para estender os aparelhos de pesca. Mas, ao contrário do Porto, onde o Passeio Alegre é entendido como uma espécie de “Passeio Público”, com projecto paisagístico e pontuado por pequenos equipamentos de lazer e de recreio, na Póvoa de Varzim este espaço não passa de um vasto terreiro deserto, em que, sem grande investimento de desenho, se planta uma simples fileira de árvores e se colocam alguns bancos a definir os seus limites. Posteriormente, o recinto seria ajardinado e animado por um pequeno coreto, mas o seu carácter é definido, não tanto pela qualidade da intervenção no espaço público, em si, mas pelas construções que o conformam. Nesse sentido, o conceito de “Passeio Alegre” explorado na Póvoa aproxima-se mais da ideia tradicional de “Praça” do que da imagem de um “Jardim”, aqui perfeitamente delimitada e consolidada nas suas frentes sul, nascente e norte, e aberta ao mar, a poente. Desenhando a frente marítima, esta praça tinha ligação, pela sua esquina noroeste, à Rua dos Banhos (a antiga Rua da Regoiça), via marginal à praia, aberta em 1846, e que vai ser prolongada para sul, até ao “Paredão”, segundo um projecto submetido, em 1890, à Câmara Municipal.

Ao longo das décadas seguintes, é para esta zona do Bairro Norte que se vão realizar diversos Planos de Melhoramentos, tendo em vista a organização deste núcleo residencial e a sua expansão urbana,

<sup>219</sup> O Passeio Alegre é aberto, provavelmente, na década de 1880, uma baliza temporal que nos é dada pelo facto de Ramalho Ortigão não fazer referência a este espaço em *As Praias de Portugal*, publicado em 1876, e pela existência de uma planta, datada de 1890, em que se propõe o prolongamento da Rua dos Banhos para sul, onde aparece indicado o Passeio Alegre.



*Póvoa de Varzim*  
*Passeio Alegre*  
Bilhete Postal, c. 1890  
(imagem [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com))



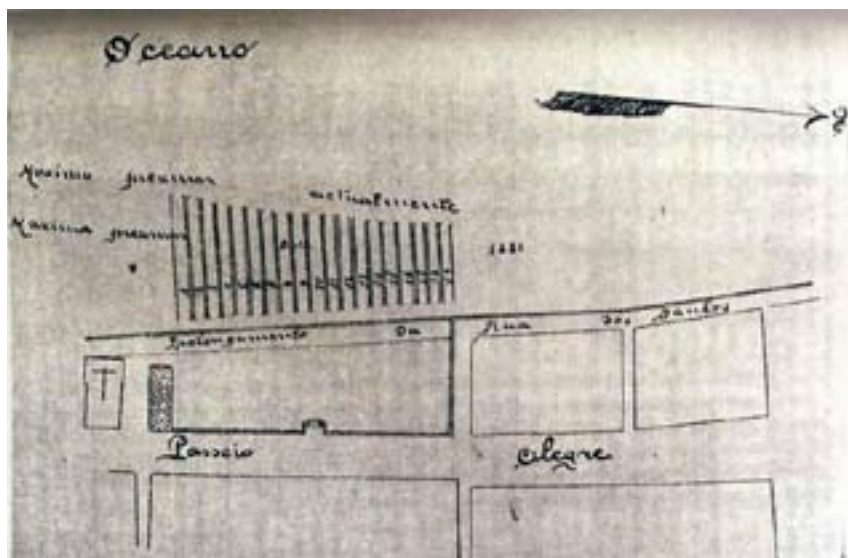
*Póvoa de Varzim - Passeio Alegre*  
Bilhete Postal, c. 1900  
(imagem [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com))



*Póvoa de Varzim - Passeio Alegre e Igreja de S. José*  
(já com o prolongamento da Rua dos Banhos)  
Bilhete Postal, c. 1900  
(imagem [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com))

mas também o tipo e a forma das suas arquitecturas balneares. Logo em 1891, o Dr. David José Alves, filho da Póvoa e licenciado em Direito pela Universidade de Coimbra, apresenta à Assembleia Recreativa um primeiro *Plano de Melhoramentos Locais*, que contemplava a “*abertura de novas ruas para a formação de um bairro especialmente dedicado aos banhistas frequentadores*”

Prolongamento  
da Rua dos Banhos,  
Póvoa de Varzim  
Projecto, 1890  
(imagem [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com))



*Póvoa de Varzim - Passeio Alegre*  
Bilhete Postal, c. 1900  
(imagem [www.arspblica.blogspot.com](http://www.arspblica.blogspot.com))



*Póvoa de Varzim - Passeio Alegre da Rua dos Banhos*  
Bilhete Postal, c. 1900  
(imagem [www.arspblica.blogspot.com](http://www.arspblica.blogspot.com))





*desta praia onde encontrando magníficas e espaçosas ruas para edificações construam elegantes prédios, ligando assim os seus interesses a estas terras tornando-se assíduos frequentadores*”<sup>220</sup>.

O estudo proposto estruturava-se em torno de três intervenções consideradas “*fundamentais e urgentes: a cobertura do esteiro, o alargamento da Junqueira e a abertura de uma nova Avenida desde o Passeio Alegre ao Largo das Dores*”<sup>221</sup>. A edilidade apoia a ideia da construção da avenida e, em 1895, sob a presidência do Dr. Caetano Marques de Oliveira, primo de David José Alves, avança-se com o projecto do seu traçado. Dois anos depois, como podemos confirmar pela Planta Central da Póvoa de Varzim de 1897, esta nova artéria estava já concluída.



*Póvoa de Varzim - Avenida  
Mouzinho d'Albuquerque  
Bilhete Postal, c. 1900  
(imagem [www.arspblica.blogspot.com](http://www.arspblica.blogspot.com))*

Na sequência destas obras, a Capela de S. José, junto à praia, seria demolida para o embelezamento do Passeio Alegre, sendo substituída, em 1915, por uma nova igreja, com o mesmo nome, construída na Rua Gomes de Amorim, projecto do arquitecto João de Moura Coutinho D'Almeida D'Eça (1872-1954).<sup>222</sup>

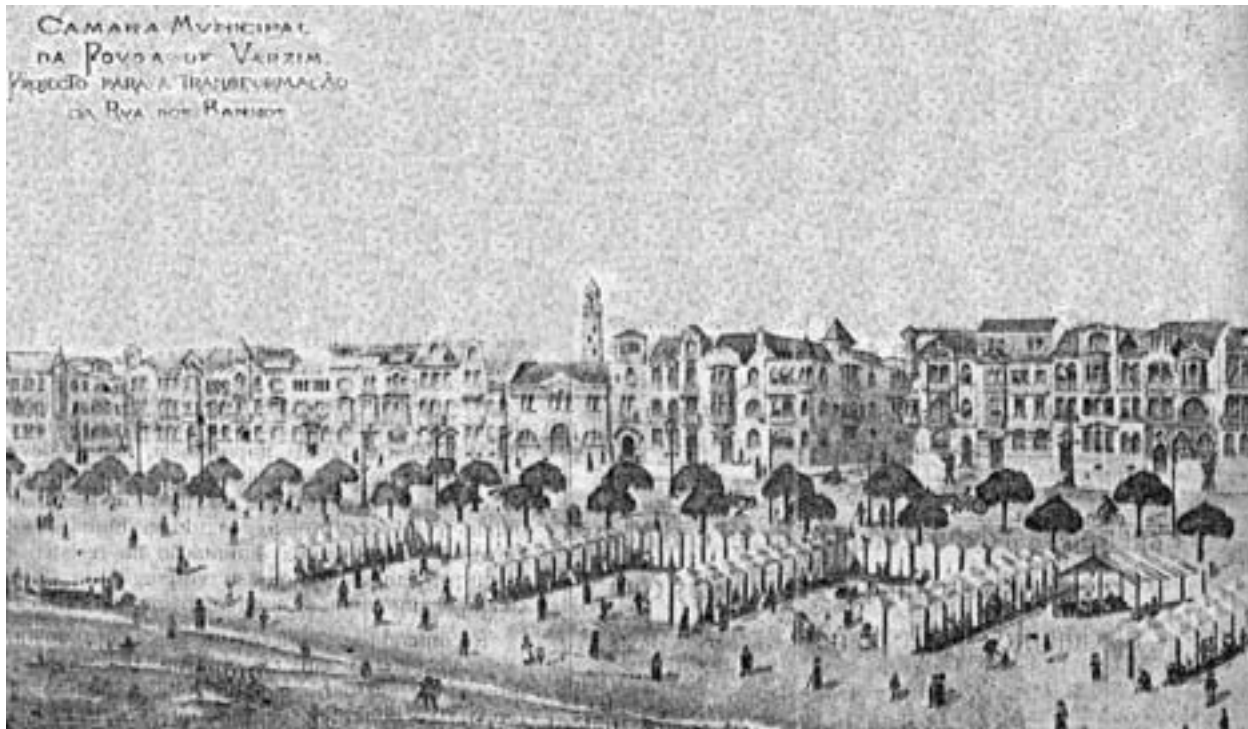
Contrariando aquele novo eixo de expansão para o interior, onde, no início do século XX, se vão implantar alguns dos exemplares mais interessantes de uma arquitectura residencial balnear da Póvoa de Varzim e, em 1904, o novo edifício do Mercado Municipal<sup>223</sup>,

<sup>220</sup> Cit. “Avenida Mouzinho de Albuquerque”, disponível em [www.pt.wikipedia.org](http://www.pt.wikipedia.org).

<sup>221</sup> Cit. “Figuras Ilustres da Póvoa de Varzim”, disponível em [www.povoadevarzim.com.pt](http://www.povoadevarzim.com.pt).

<sup>222</sup> Autor do Theatro Circo de Braga, inaugurado a 21 de Abril de 1915, o mesmo ano em que abre ao culto a nova Igreja de S. José, na Póvoa de Varzim.

<sup>223</sup> Implantado a sul da Praça Marquês de Pombal, definida no cruzamento entre a Avenida Mouzinho



*Câmara Municipal  
da Póvoa de Varzim  
Projecto para a Transformação  
da Rua dos Banhos*  
João de Moura Coutinho de  
Almeida D’Eça, 1917  
(imagem “A projetada ‘Avenida dos  
Banhos’ na Póvoa de Varzim”,  
*A Construção Moderna*, Lisboa, Ano  
XVII, N.º 5, 10 Março 1917, pp. 28-29)

a Rua dos Banhos seria, também ela, alvo de um grandioso projecto de melhoramentos, publicado, a 10 de Março de 1917, nas páginas da revista *A Construção Moderna*<sup>224</sup>. Da autoria daquele mesmo arquitecto, deve-se, ainda, ao Dr. David José Alves a iniciativa deste estudo, agora à frente dos desígnios da Câmara Municipal.

Com a intenção de transformar esta Praia numa “*especie de San Sebastian, em Espanha; Biarritz, em França; ou Ostende, na Bélgica*”, a intervenção abrangia não só a Rua dos Banhos, mas também o seu prolongamento para norte, numa extensão de quase três quilómetros até A-ver-o-mar, “*tornando-se assim uma esplendida explanada, como as mais belas de todo o mundo, pois que em parte alguma haverá mais magnífico panorama do que o que se disfruta do local.*”

*Do projecto da nova Avenida fazem parte trinta e tantos predios, cujas fachadas variam em extensão de 8 a 14 metros. (...)*

*O autôr do projecto, (...), deu uma acentuada entoação portuguesa a algumas das casas projetadas e não o fez a todas sem duvida com o receio que a repetição de motivos parecidos*

de Albuquerque e a Estrada Nacional 13.

<sup>224</sup> “A projetada ‘Avenida dos Banhos’ na Póvoa de Varzim”, *A Construção Moderna*, Lisboa, Ano XVII, N.º 5, 10 Março 1917, pp. 28-29.



*tornasse o conjunto monotono, e procurou, por isso, sem deixar de empregar o chamado estilo portuguez, em muitas das lindas vivendas, variar os processos, o que à sua genial inspiração é tarefa relativamente facil.*

*O ilustre artista que concebeu tão grande numero de projéto, teve em vista, não só fazer construções modernas, higienicas e que ofereçam aos banhistas todas as comodidades e bem estar, que a vida moderna exige, mas, tambem dar ao local um aspecto variado e grandioso, procurando assim fazer, quanto possivel, os projéto variados, oferecendo, porém, no conjunto um todo harmonico e interessante. (...)*

*Cada casa é para três familias, com habitações mais modestas umas do que outras, mas todas têm casa de banho e os andares são todos independentes.*

*Eis o que será a projetada Avenida dos Banhos que vae substituir a quasi derrocada 'Rua dos Banhos', um dos melhores locais da Povia de Varzim, que se acha pejada com pequenas construções, algumas quasi em ruinas, outras, pardieiros, constituindo um todo nada artistico e estético.”<sup>225</sup>*

---

<sup>225</sup> Idem, *ibidem*.

O modo como a intervenção na Rua dos Banhos integra no traçado da nova avenida o desenho dos edifícios que a conformam, “*pré-determinando as [suas] características tipológicas e morfológicas*”<sup>226</sup>, coloca a visão de Almeida D’Eça na linha da abordagem urbanística defendida por Barry Parker (1867-1947)<sup>227</sup>, dois anos antes, para a *Avenida da Cidade*, no Porto. A afinidade entre as duas propostas é evidente numa mesma ideia de se “fazer cidade” através da “forma”, enquanto expressão, arquitectónica e espacial, de uma certa identidade urbana. Este modelo, “*na influência da escola inglesa e da visão nostálgica de Camilo Sitte (1843-1903), (...) reinventava o conceito da cidade como obra pública monumental, ou seja, como gesto totalitário*”<sup>228</sup>, em que Infraestrutura e Arquitectura são dimensões inseparáveis. Conceito que vai servir os propósitos de afirmação ideológica dos regimes nacionalistas europeus que despontam no período de entre guerras, nos quais se inscreve o Estado Novo.

Mas o que é verdadeiramente inovador nesta proposta para a Póvoa de Varzim é a introdução num contexto de Praia e, em especial, no desenho da Avenida Marginal de tipologias residenciais colectivas, de desenvolvimento em altura, até então associadas aos novos eixos de expansão oitocentistas dos grandes centros urbanos. A Marginal, antes caracterizada pela presença, quase exclusiva, do *chalet* de Praia, ganha, aqui, um sentido de urbanidade e uma expressão vertical vulgarmente conotados com a condição de “centro”. Uma colagem à “Cidade” que é reforçada pela adopção de soluções tipológicas utilizadas na construção residencial corrente.

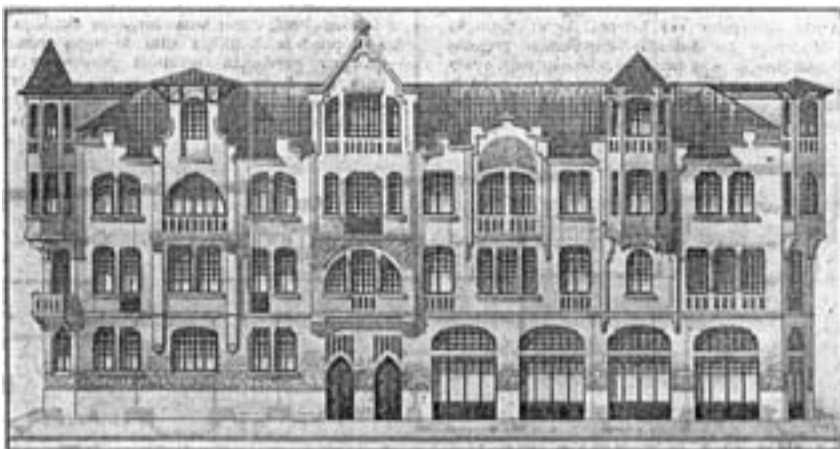
---

<sup>226</sup> GRANDE, Nuno, op. cit., p. 111.

<sup>227</sup> Autor, com o seu primo e cunhado Raymond Unwin (1863-1941), do plano para a primeira Cidade-Jardim inglesa de Letchworth, elaborado, em 1903, com base nos princípios enunciados por Ebenezer Howard no seu livro *To-morrow: A Peaceful Path to Real Reform*, de 1898, reeditado, em 1902, com o título *Garden Cities of To-Morrow*. Em 1915, Barry Parker seria convidado pela Câmara Municipal do Porto para fazer parte da Comissão Técnica encarregada de avaliar o *Plano para a Avenida da Cidade*, de que resultaria um novo projecto, o primeiro de quatro estudos da sua autoria, apresentado em *Memorias para a projectada Avenida da Cidade (Da Praça da Liberdade ao Largo da Trindade)*, em que propõe, à imagem do modelo da Cidade-Jardim, a criação de um “Centro Cívico”. Intervenção que assume “*o lugar de grande objecto arquitectónico pré-definido no espaço e no tempo*”. (Cit. Idem, p. 112)

<sup>228</sup> GRANDE, Nuno, op. cit., pp. 111-112.

Nesta aproximação às formas de habitar o espaço urbano, o projecto da primeira casa a construir na nova Avenida de Banhos, da autoria do mesmo arquitecto e publicado com a perspectiva do conjunto, constitui um exemplo interessante de reinterpretação dos modelos de habitação da cidade burguesa, por um lado, pela adaptação da *casa estreita e alta* à situação de gaveto e, por outro, pela combinação, num único edifício, dos dois tipos de edifício habitacional então predominantes - o unifamiliar e o plurifamiliar, com diferentes relações com o espaço público e organizações espaciais internas distintas.



Casa Dr. Caetano Marques d'Oliveira  
 Alçado sobre o Passeio Alegre,  
 Planta do Rez do Chão,  
 Planta do 1.º Andar e  
 Planta do 2.º Andar  
 João de Moura Coutinho de Almeida D'Eça, 1917  
 (imagens "Projeto da Avenida dos Banhos e da primeira casa a construir na mesma, na Povoação de Varzim", *A Construção Moderna*, Lisboa, Ano XVII, N.º 5, 10 Março 1917, pp. 1 e 34)



A encomenda do Dr. Caetano Marques d'Oliveira, "*medico municipal e do hospital da Póvoa de Varzim*", compreendia a construção, no mesmo lote de terreno, da sua residência própria, com consultório privado, e de um edifício de apartamentos, para venda. Com frentes para a nova Avenida dos Banhos e para o Passeio Alegre, o projecto da moradia unifamiliar corresponde ao cruzamento do que Nelson Mota classifica como "Categoria D: moradia em banda com três frentes" com a "Categoria E: moradia em banda com rés-do-chão elevado"<sup>229</sup>, articulado, a nascente, com o modelo do prédio de rendimento, aqui com piso térreo comercial. Coexistem, assim, numa única parcela, a *private house* inglesa e o *immeuble de rapport* francês, as duas principais influências na caracterização do "*espaço doméstico da burguesia portuense do final do século XIX*"<sup>230</sup>. E, embora essa articulação de modelos resulte, em planta, da simples divisão do lote a "meio", o conjunto adquire um movimento e uma unidade surpreendentes no tratamento das fachadas, contrapondo a uma certa rigidez espacial o jogo "*com (...) corpos salientes, com janelas de sacada fechada a que os ingleses chamam bow-window, e que são de grande utilidade contra as intempéries, e outras duplas e triplas, havendo também vãos curvos desde a volta inteira à abatida e ogival*".<sup>231</sup>

---

<sup>229</sup> Segundo Nelson Mota, no Porto, "*serão as moradias em banda aquelas que contribuirão mais profundamente para a caracterização da cidade enquanto um todo*", constituindo-se como regra na ocupação do território urbano. Dentro deste modelo, o autor distingue quatro novas categorias a partir "*das diferentes formas de relação (...) com o lote e com o espaço público*": moradias em banda sem relação directa com o exterior (Categoria C); com três frentes (Categoria D); com duas frentes e rés-do-chão elevado (Categoria E); e com duas frentes e rés-do-chão térreo (Categoria F). Neste exemplo da Póvoa de Varzim, o arquitecto João de Moura Coutinho de Almeida D'Eça combina a situação particular da implantação em gaveto, ocupando toda a largura do lote, com o desnivelamento da moradia em relação à rua, "*dispositivo que garanti[a] a privacidade na relação entre o exterior e o interior*", ainda que o programa desenvolvido não fosse exclusivamente residencial, a principal razão para o aparecimento desta categoria. (Cf. MOTA, Nelson, op. cit., pp. 101-113)

<sup>230</sup> Apesar de verificar, "*a partir da análise dos processos de licenciamento de habitações no concelho do Porto entre 1897 e 1900, [que no Porto] predomina de forma esmagadora o modelo unifamiliar, sendo residuais os casos em que se encontram edifícios destinados a albergar mais do que uma família*", o mesmo autor reconhece que "*esta situação foi-se modificando ao longo dos tempos, devido a uma compartimentação horizontal dos edifícios que estavam originalmente concebidos como um único fogo*", reportando-nos para o estudo de Francisco Barata Fernandes *Transformação e Permanência na Habitação Portuense: As formas da casa na forma da cidade*. (Cf. MOTA, Nelson, op. cit. p. 113 e FERNANDES, Francisco Barata, *Transformação e Permanência na Habitação Portuense: As formas da casa na forma da cidade*, Porto, FAUP Publicações, 1999, pp. 231-253)

<sup>231</sup> "Projecto da Avenida dos Banhos, na Póvoa de Varzim: A primeira casa a construir na mesma Avenida, propriedade do Ex.mo Sr. Dr. Caetano Marques d'Oliveira - Arquitecto, Sr. João de Moura Coutinho d'Almeida d'Eça", *A Construção Moderna*, Lisboa, Ano XVII, N.º 5, 10 Março 1917, p. 34.

Sem grandes inovações programáticas, a partição e a compartimentação do interior dos edifícios estudados segue, genericamente, a lógica de distribuição tripartida da habitação urbana burguesa, em áreas comuns, de serviço e íntimas. Na residência unifamiliar, essa estruturação do espaço doméstico acompanha o desenvolvimento da moradia por pisos, numa progressão vertical que reforça a transição da esfera pública para a privada, enquanto que nas fracções do edifício plurifamiliar, organizadas num só piso, essa sequência é explorada no sentido horizontal, desde o momento da entrada até ao núcleo mais reservado dos quartos.

Curioso é que, se em termos funcionais esta proposta não avança com qualquer crítica ao programa da habitação corrente na sua adaptação a um novo contexto, no que respeita à sua formalização o arquitecto acusa a preocupação de criar “*uma construção ligeira, propria para uma praia de banhos*”. Preocupação que, no entanto, se limita à economia dos materiais empregues, reduzindo-se a utilização de “*cantarias aparalhadas*” e recorrendo-se ao “*emprego do azulejo policromado*” para “*dar à construção um aspecto atraente e fóra de vulgar*”. Quanto ao “*chamado estilo portuguez*”, pouco, ou nada, do projecto, ou mesmo do estudo geral do conjunto, deixava transparecer essa filiação. Na verdade, a perspectiva apresentada podia muito bem ser para qualquer estância balnear europeia da época.

Dependente da capacidade realizadora e dos interesses da iniciativa privada, o projecto da Avenida dos Banhos ficaria pela sua dimensão pública - a Infraestrutura, assistindo-se à substituição dos programas residenciais colectivos por moradias unifamiliares de veraneio e por alguns equipamentos de apoio à vida balnear, como o Velódromo, construído, já em tempo de República, sobre a Praia, no Alto de Martim Paz, ou o primeiro estabelecimento de “*Banhos Quentes*” da Póvoa de Varzim - o Balneário Oceania<sup>232</sup>, próximo do Passeio Alegre.

---

<sup>232</sup> Que tinha entrada pelo N.º 13 da Rua do Ramalhão, paralela àquela avenida. Depois deste,

Mas, ainda que não concretizada, a proposta de Almeida D’Eça para a Avenida de Banhos da Póvoa de Varzim não deixa de ter o seu interesse, marcando um importante ponto de viragem no planeamento das estâncias balneares portuguesas, porque equaciona, pela primeira vez no nosso país, a construção em altura na Avenida Marginal, solução morfológica que começa a ganhar corpo na segunda metade do século XX, com os primeiros “Hotéis de Praia” modernos e a explosão turística da década de 1960, prenunciando a transformação radical da imagem da nossa linha de costa. De resto, só em 1946, no *Plano de Urbanização da Costa da Caparica* de João Guilherme Faria da Costa, se voltam a propor blocos de habitação colectiva na caracterização da frente de mar<sup>233</sup>. Proposta, também ela, sem consequências imediatas.

*Planta da Póvoa de Varzim  
com o Plano Geral de  
Melhoramentos do Engenheiro  
Ezequiel Campos  
1917  
(imagem, adaptada,  
Arquivo Histórico do MOPTC)*



abriram o Balneário Povoense, no arranque poente da Rua Tenente Valadim, e, cerca de 1918 (data do projecto), o Balneário Lusitano, no Passeio Alegre.

<sup>233</sup> Ver Capítulo 3.3..



Incidindo exclusivamente sobre o traçado da Infraestrutura, o *Plano Geral de Melhoramentos da Póvoa de Varzim*, realizado, em 1920, por Ezequiel de Campos (1874-1965)<sup>234</sup>, confirma a tendência de expansão do aglomerado para norte. Mais do que isso, à luz da legislação em vigor, avança com a reforma da estrutura urbana existente a partir da reorganização da sua rede viária, privilegiando “*as condições de hygiene, decoração, commodo alojamento e livre transito do publico*”<sup>235</sup>. À custa da demolição do tecido urbano existente, os alinhamentos e a circulação dentro do núcleo consolidado são revistos, alargando-se e rectificando-se o traçado das ruas nas zonas menos densamente edificadas e abrindo-se novos eixos de urbanização pelo interior dos quarteirões. As ligações com os aglomerados vizinhos são, também, melhoradas, criando-se novas vias de articulação do centro com a periferia.

No Bairro Norte, é traçada uma ampla Alameda arborizada, perpendicular ao mar e paralela à Mouzinho de Albuquerque, desenvolvendo-se desde a Avenida dos Banhos até à Capela de S. José, enquadrando-a, e animada por uma grande rotunda, aberta no meio da malha urbana. É a partir deste ponto focal que se estrutura toda a intervenção, definindo um esquema de radiais de distribuição que lembram as *étoiles* haussmanianas de Paris. A própria praça da Igreja Matriz é redesenhada numa composição de ruas semelhante, conferindo a este espaço uma outra presença e estabelecendo uma relação mais directa com Praça do Almada, a poente. Também a rede viária de expansão proposta, a norte, segue esta lógica formal, urbanizando o território através de uma sequência de rotundas e praças monumentais. Como Margarida de Souza Lôbo sublinha, “*não são as expansões de Ressano Garcia em Lisboa, na linha dos ensanches o modelo desta proposta; ela reflecte operações anteriores, da segunda metade do século XIX, e denuncia os esventramentos que serão propostos entre nós nos anos quarenta,*

---

<sup>234</sup> Ilustre poveiro, tal como Eça de Queirós, que nasceu no N.º 1 da Praça do Almada, o etnólogo e arqueólogo António Augusto Rocha Peixoto (1866-1909) e o etnógrafo António Santos Graça (1882-1956), que, em 1937, funda o Museu de Etnografia e História da Póvoa de Varzim.

<sup>235</sup> Art.º 34.º do Decreto-Lei N.º 10, de 19 de Janeiro de 1865, que regula o *Plano Geral de Melhoramentos*, transcrito em LÔBO, Margarida Souza, *Planos de Urbanização: A Época de Duarte Pacheco*, Porto, FAUP Publicações/DGOTDU, 1995, p. 251.

*na pegada das grandes operações de renovação urbana da Itália fascista”.*<sup>236</sup>

Ainda sem o apoio legal de um “Regime de Expropriações” que iria conferir ao futuro Ministério das Obras Públicas e Comunicações, criado em 1932, a capacidade realizadora das intervenções urbanas da época áurea do Estado Novo, nas quais se incluem as operações de “limpeza” de Monumentos Históricos e sua envolvente levadas a cabo pela DGEMN, a Câmara Municipal da Póvoa de Varzim, da qual parte a encomenda deste novo estudo<sup>237</sup>, não tinha como o pôr em prática, acabando este, como os anteriores, por não ter repercussões. Assim, sem uma linha de orientação concreta que guiasse a actuação do município, o crescimento da estância balnear

Póvoa de Varzim  
Fotografia Aérea, c. 1940  
(imagem [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com))



<sup>236</sup> Idem, p. 33.

<sup>237</sup> De acordo com o que estava previsto na lei, “para os melhoramentos das outras cidades, villas e povoações do reino [que não Lisboa e o Porto] (...) unicamente se mandará proceder ao plano d’estes melhoramentos quando as respectivas camaras o reclamarem”. Cf. Idem, p. 253.



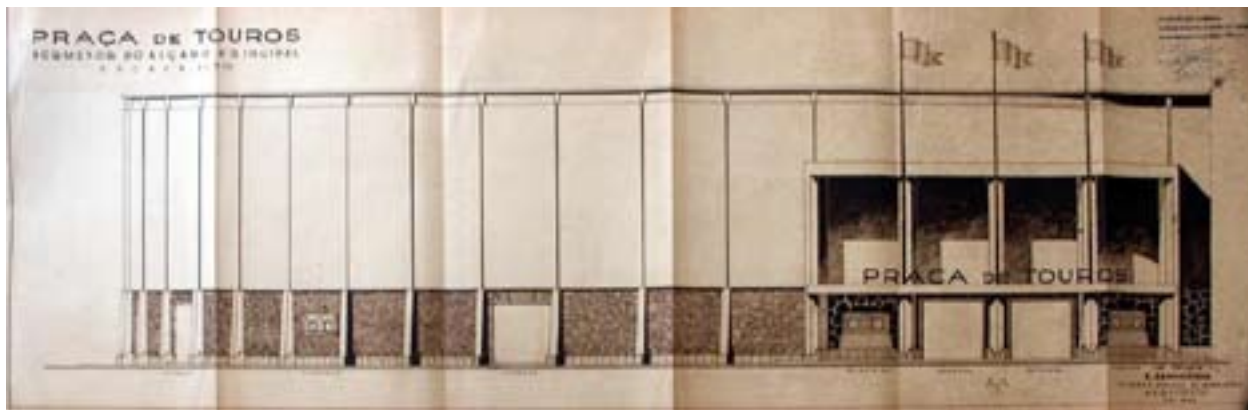
Passeio Alegre,  
Póvoa de Varzim  
Fotografia, c. 1926  
(imagem [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com))



Passeio Alegre,  
Póvoa de Varzim  
(com o edifício do Balneário  
Lusitano do lado direito)  
Fotografia, c. 1926  
(imagem [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com))

faz-se de forma, mais ou menos, espontânea, seguindo, no Bairro Norte, as directrizes da quadrícula sugerida com a abertura da Avenida Mouzinho de Albuquerque.

Na medida das possibilidades, em 1925, a Comissão de Iniciativa local e a Câmara Municipal avançam com o projecto do arranjo do Passeio Alegre, renovado na sua imagem com um novo desenho e novo mobiliário urbano, construindo-se o muro de limite da Praia e substituindo-se a iluminação pública a gás por eléctrica. Nesse mesmo ano, no outro extremo da Avenida dos Banhos, o antigo Velódromo é transformado no *Stadium* Gomes de Amorim, casa do *Sporting Club* da Póvoa e propriedade da Empresa Póvoa-Praia. Este equipamento estará na génese da criação de um pequeno núcleo desportivo e recreativo que, nas décadas seguintes,



*Praça de Touros*  
*Pormenor do Alçado Principal*  
 Alfredo Ângelo de Magalhães,  
 1949  
 (imagem [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com))

aqui se vai formar, com a construção, em 1932, do Estádio do Varzim *Sport Club*, implantado directamente do outro lado da avenida, e, em 1949, da nova Praça de Touros, no lote logo a seguir, projecto do arquitecto Alfredo Ângelo Magalhães, que, como veremos, vai estar associado à urbanização balnear da Praia de Fão<sup>238</sup>. No início dos anos quarenta, o próprio Estádio Gomes Amorim seria adaptado para albergar, dentro do seu recinto, uma zona com

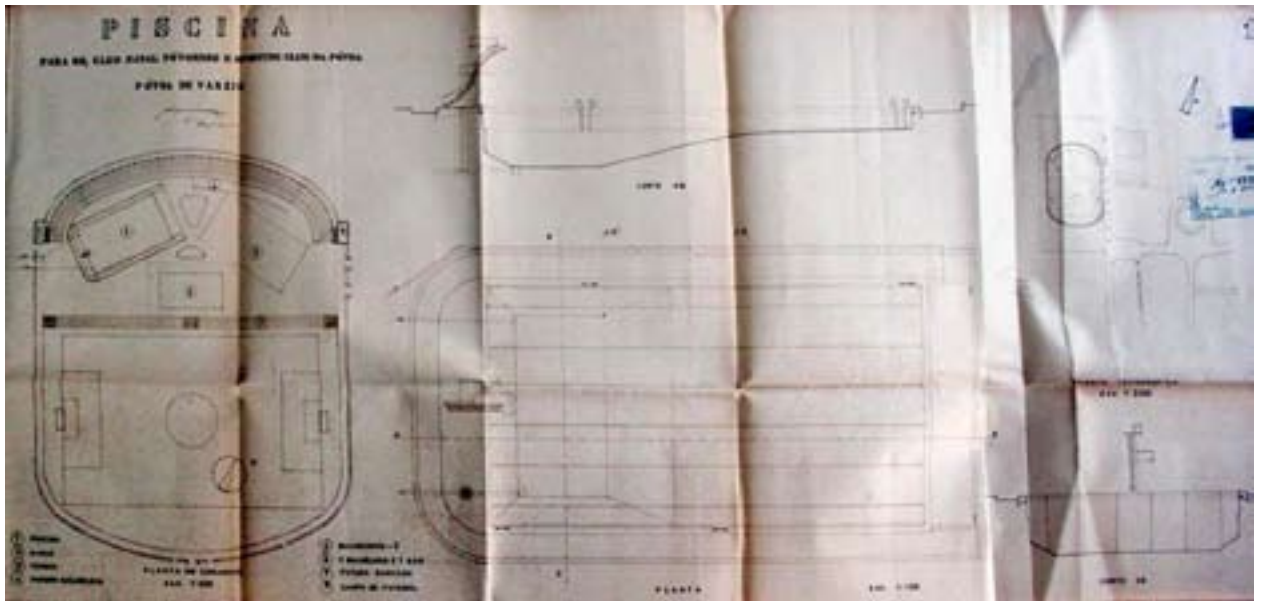
Piscina do  
 Estádio Gomes Amorim,  
 Póvoa de Varzim  
 Fotografia, c. 1950  
 (imagem [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com))



Piscina do  
 Estádio Gomes Amorim,  
 Póvoa de Varzim  
 Fotografia, c. 1950  
 (imagem [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com))



<sup>238</sup> Ver Capítulo 3.2..



piscina, *rink* de patinagem e campo de ténis, conjunto de programas que vinha ao encontro das novas práticas de lazer balnear dos veraneantes portugueses e em muito semelhante ao proposto e, em parte, concretizado, sensivelmente na mesma altura, na Esplanada Marginal de Espinho.

Três outros equipamentos, construídos na Praia, ao longo da Avenida de Banhos, em três décadas diferentes, acompanham o desenvolvimento para norte do bairro balnear: o Café “Guarda-Sol”, de 1924, que, inicialmente, não passava de um grande toldo de lona sobre uma estrutura circular em madeira, mais tarde transformado num edifício permanente; o “Diana Bar”, de 1939,

Piscina para os Club Naval Povoense e Sporting Club da Póvoa

Projecto, c.1940  
(imagem [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com))



Café “Guarda-Sol”,  
Póvoa de Varzim  
Fotografia, c. 1924  
(imagem [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com))

“Diana Bar”, Póvoa de Varzim  
Fotogramas do documentário  
“Póvoa de Varzim” de Leitão  
de Barros, 1942  
(imagens [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com))



mais a sul, a eixo da Avenida Mouzinho de Albuquerque, edifício modernista, também de planta circular, com grandes envidraçados, abertos a toda a volta do espaço central de estar interior, com pé-direito duplo e animado por uma varanda no piso superior<sup>239</sup>; e a Esplanada do Carvalhido, de 1944, no enfiamento da rua com

<sup>239</sup> Espaço emblemático desta estância balnear, o Diana Bar aparece retratado no documentário de homenagem à Póvoa de Varzim e suas gentes que precedia a exibição, nas salas portuguesas, do filme “Ala-Arriba!”, realizado, em 1942, com o patrocínio de SPN, por Leitão de Barros. Adaptado a partir da obra *Os Poveiros* de António Santos Graça, este seria o primeiro filme português a receber um prémio internacional: a Taça Volpi, de 1942, no Festival de Cinema Internacional de Veneza.

o mesmo nome, uma ampla plataforma estabelecida no areal que servia de ponto de reunião e de encontro aos banhistas no seu “curso” habitual de fim de tarde pela Avenida dos Banhos.



Esplanada do Carvalho,  
Póvoa de Varzim  
Fotografia Aérea, c. 1940  
(imagem [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com))



Esplanada do Carvalho,  
Póvoa de Varzim  
Fotografia, c. 1940  
(imagem [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com))

Contrariando a tendência do aglomerado em se afastar do seu núcleo original, duas importantes obras vão implantar-se junto ao “Paredão”, fazendo a articulação entre a Praia de Banhos e a Praia do Pescado: o Monumental Casino e o Grande Hotel Palácio da Póvoa de Varzim. Ambos os edifícios seriam construídos, na década de 1930, pela Empresa de Turismo Praia Póvoa Varzim SARL, em resposta à atribuição, a 11 de Setembro de 1928, da concessão da Zona de Jogo Temporário da Póvoa de Varzim a esta Sociedade, na qual estava representada a Câmara Municipal, através da sua Comissão Administrativa.

A escolha desta localização não foi pacífica, estando em discussão três hipóteses possíveis: a primeira solução, apoiada pelos membros da classe média-alta local, defendia a edificação dos dois equipamentos no quarteirão a norte do Passeio Alegre, área já trabalhada por João de Moura Coutinho de Almeida D'Eça no seu projecto para a Avenida dos Banhos; a segunda, favorecida pelos representantes da classe política, sugeria a ocupação do jardim situado no triângulo definido pelo Largo do Cego do Maio, a Rua Tenente Valadim e a marginal à Praia do Pescado; e, a terceira, a mais popular, na meia-laranja desenhada a meio da Avenida dos Banhos, onde, anos depois, se veio a construir a Esplanada do Carvalhido. A segunda hipótese seria a eleita, antevendo-se que as obras previstas no porto de pesca em muito iriam favorecer esta zona, criando o cenário ideal para os turistas de passagem pela Póvoa de Varzim.<sup>240</sup>

O projecto do Casino é o primeiro a avançar, realizado, provavelmente em 1929, pelo arquitecto José Coelho com a colaboração do engenheiro Alberto Vilaça, iniciando-se a sua construção a 28 de Fevereiro de 1930. Na impossibilidade do projectista acompanhar a obra, em 1931, o arquitecto Rogério de Azevedo (1898-1983) seria convidado a substituí-lo, sendo da sua responsabilidade o desenho final das fachadas e coberturas.<sup>241</sup>

O edifício adopta uma volumetria tripartida, de acordo com o modelo arquitectónico geralmente utilizado na concepção deste

---

<sup>240</sup> Em 1928, por influência política de António dos Santos Graça, é criada a Junta Autónoma do Porto da Póvoa de Varzim, acabando este por ser classificado de 2.ª classe pela chamada “Lei dos Portos” e a sua concretização considerada prioritária pela Comissão de Obras Portuárias. As obras do porto de abrigo têm início em 1935, com a construção do molhe norte e da doca, mas são interrompidas, quatro anos depois, por rescisão do contrato com a empresa adjudicatária. Com o molhe norte parcialmente feito, o Governo prossegue, no ano seguinte, com as obras do molhe sul, trabalhos que se realizam entre 1943 e 1946. Seria, no entanto, necessário esperar até à década sessenta para se avançar com um estudo rigoroso sobre as condições de funcionamento desta infraestrutura e com a sua reforma. Estudo elaborado pelo Laboratório Nacional de Engenharia Civil - LNEC e executado em 1968. (Cf. AMORIM, Padre Manuel, “O Litoral Poveiro”, AMORIM, Inês (coord.), *O litoral em perspectiva histórica: Séc. XVI a XVIII*, Porto, Instituto de História Moderna - Centro Leonardo Coimbra, 2002, p. 31, disponível em [www.lettras.up.pt](http://www.lettras.up.pt))

<sup>241</sup> Rogério de Azevedo que havia estagiado, em 1926, com José Marques da Silva (1869-1947) e que acabava de projectar o edifício da Garagem do jornal *O Comércio do Porto* (1928-1932) e a sede das instalações desse mesmo periódico (1932), na Praça D. Filipa de Lencastre e na Avenida dos Aliados do Porto, respectivamente, o primeiro, considerado uma das primeiras obras do modernismo português e, o segundo, dentro do estilo *Art Déco*. (Cf. TOSTÕES, Ana, “Edifício da Garagem do Jornal ‘O Comércio do Porto’”, in BECKER, Annette, TOSTÕES, Ana, WANG, Wilfried (organização), *Arquitectura do Século XX: Portugal*, München-New York/Frankfurt am Main/Lisboa, Prestel/Deutsches Architektur Museum/Portugal-Frankfurt 97-Centro Cultural de Belém, 1997, p.173)



tipo de equipamentos, com um corpo central de dois pisos e alas laterais de apenas um, rematadas em semi-círculo. Em termos formais, o conjunto acusa influências francesas, numa composição de sentido classicizante, com um certo ar festivo, embora contido, no seu alçado marítimo. Presença que é enfatizada pelo facto do edifício se elevar em relação à via pública.



CASINO DA EMPRESA DE TURISMO PRAIA PÓVOA VARZIM

*Casino da Empresa de Turismo  
Praia Póvoa Varzim*  
Alçado Principal  
José Coelho/Rogério de  
Azevedo, [1929]-1934  
(imagem DEUS, José Pereira de, LÉ,  
António Jorge, *O Jogo em Portugal*,  
Coimbra, Minerva, 2001, p. 39)



*Póvoa de Varzim - Monumental Casino*

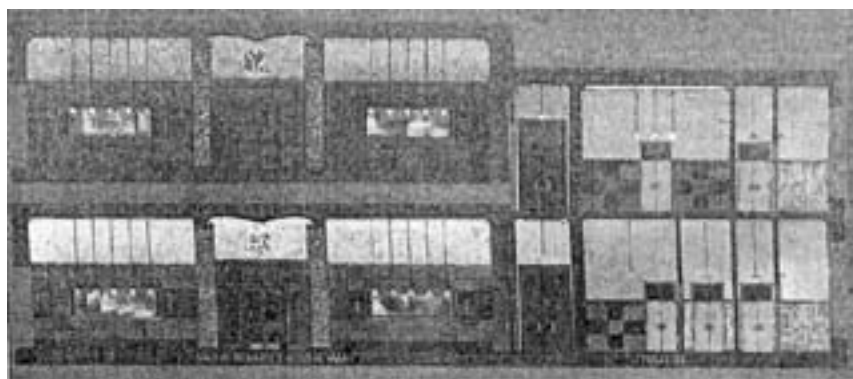
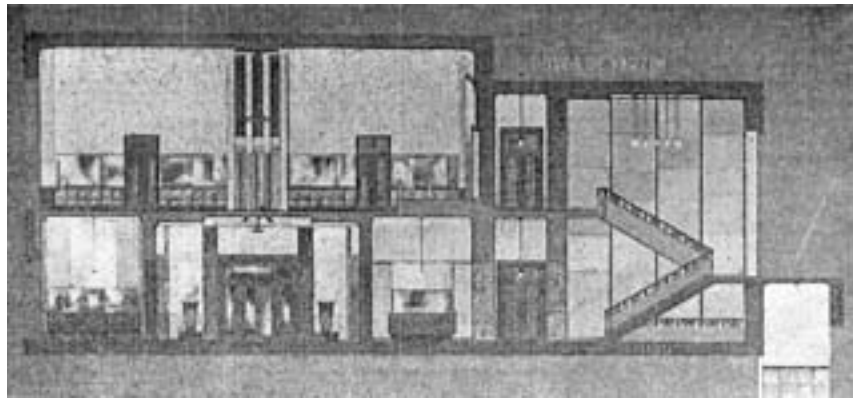
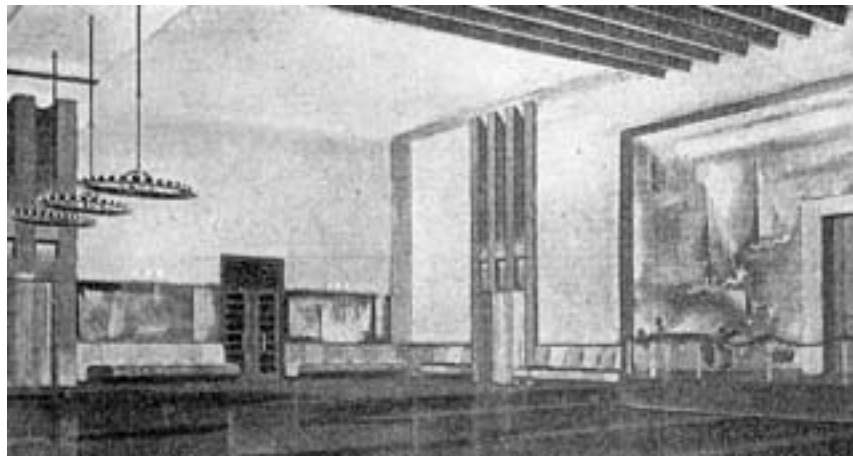
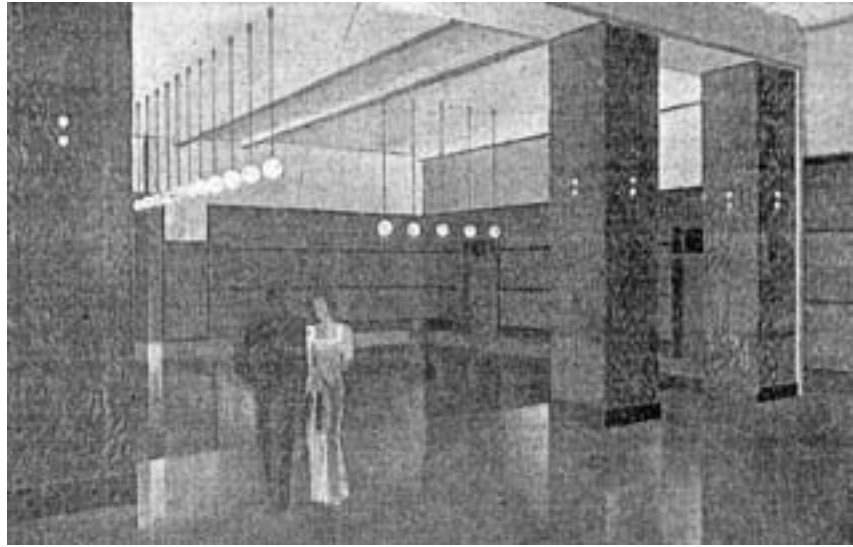
*Póvoa de Varzim - Monumental  
Casino*  
Bilhete Postal, c. 1934  
(imagem  
[www.anossapovoablogspot.pt](http://www.anossapovoablogspot.pt))



PÓVOA DE VARZIM — Casino — Salão de jogos de vasa

*Póvoa de Varzim - Casino*  
*Salão de jogos de vasa*  
Bilhete Postal, c. 1934  
(imagem  
[www.anossapovoablogspot.pt](http://www.anossapovoablogspot.pt))

Casino da Póvoa de Varzim  
Estudo dos Interiores, c. 1934  
(imagens "Casino da Póvoa do  
Varzim", *Arquitectura Portuguesa,  
Cerâmica e Edificação (Reunidas)*,  
Ano XXX, 3.ª Série, N.º 34, Janeiro  
1938, pp. 17-19)





*Perspectiva de Conjunto  
Anteprojecto*  
(estudo de ajardinamento e do  
parque de automóveis)  
c. 1934  
(imagem [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com))



Casino da Póvoa de Varzim  
Fotografia, c. 1934  
(imagem [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com))

Inaugurado a 1 de Junho de 1934, o Casino da Póvoa de Varzim acabaria por apresentar uma imagem um pouco mais “seca” do que em desenho, marcada pela quase ausência de pormenores decorativos e de cantarias no tratamento dos alçados. Ausência que vinha reforçar a linearidade da lógica construtiva do edifício, posta em evidência pelo ritmo da fenestração do corpo central e pelos grandes panos envidraçados abertos nas alas laterais. No interior, estrutura e luz são, de resto, os principais elementos moduladores do espaço, em ambientes depurados de grande impacto visual que deixam transparecer uma vontade de modernização, extensível ao desenho do mobiliário e à decoração.

No quarteirão a norte do Casino, onde se situava o edifício do antigo Café Universal, seria construído o Grande Hotel Palácio, este já da autoria exclusiva de Rogério de Azevedo e testemunho da “*versatilidade [deste arquitecto] no manuseamento de diversos códigos (purismo funcionalista, fachada de aparato ou procura tradicionalista sensível aos valores topográficos)*”.<sup>242</sup>

Café Universal, Póvoa de Varzim  
(com o Monumento do Cego do Maio, de 1909, em primeiro plano)  
Fotografia, c. 1910  
(imagem [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com))



Grande Hotel Palace da Póvoa de Varzim  
(em construção)  
Fotografia, 1932  
(imagem [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com))





Grande Hotel Palácio,  
Póvoa de Varzim  
Fotografia, c. 1936  
(imagem  
[www.anossapovoa.blogspot.pt](http://www.anossapovoa.blogspot.pt))

Contemporâneo dos projectos para a Garagem e a Sede do jornal *O Comércio do Porto*, o Palácio Hotel resultaria numa espécie de mistura de estilos, ou, melhor, numa espécie de colagem de estilos, porque a uma composição volumétrica de espírito moderno, na articulação e desconstrução das massas que compõem o edifício, em especial no momento de entrada, marcado por uma forma cilíndrica que liga o corpo sul, da planta em “L”, com o corpo principal a poente, se sobrepõe uma ornamentação estilizada de carácter histórico-tradicionalista, nas molduras em cantaria das janelas, na arcada do restaurante ou no pináculo de remate ao corpo vertical dos acessos, que marca a expressão do conjunto. Uma colagem que anuncia os termos em que se iria processar a viragem de gosto nacionalista alimentada pelo Estado Novo, no final dos anos trinta, e de que a intervenção de Cristino da Silva (1896-1976) na Praça do Areeiro, em Lisboa, desenvolvida entre 1938 e 1948, constitui o paradigma.

Pelo relatório de contas do sexto ano de exercício da Empresa de Turismo Praia Póvoa Varzim, relativo a 1934, ficamos a saber que, a 5 de Fevereiro de 1935, “a Direcção (...) continua a empregar todos os esforços para dentro em muito breve dar completa realização ao problema do hotel”<sup>243</sup>, deixando transparecer que

<sup>243</sup> Empresa de Turismo Praia Póvoa Varzim: Relatório, Póvoa de Varzim, Tipografia e Livraria

*O Novo Hotel da Póvoa do  
Varzim*

*Sala de Jantar*

Fotografia, 1939

(imagem “O Novo Hotel da Póvoa do  
Varzim”, *Arquitectura Portuguesa,  
Cerâmica e Edificação (Reunidas)*, Ano  
XXXII, 3.ª Série, N.º 54, Setembro  
1939, p. 13)



*O Novo Hotel da Póvoa do  
Varzim*

*Planta dos Andares*

e

*Planta do Rés-do-Chão*

Rogério de Azevedo,

1931-1936

(imagens “O Novo Hotel da Póvoa do  
Varzim”, *Arquitectura Portuguesa,  
Cerâmica e Edificação (Reunidas)*, Ano  
XXXII, 3.ª Série, N.º 54, Setembro  
1939, pp. 11-12)



“em vista do grande desembolso que foi necessário efectuar para a conclusão do Casino”<sup>244</sup> se levantavam alguns obstáculos financeiros à finalização dos trabalhos de construção do Hotel, que só estariam terminados em 1936, o mesmo ano em que se realiza, em Lisboa, o I Congresso Nacional de Turismo.

Implantados na confluência dos bairros Norte (Balnear), Central (Comercial) e Sul (Piscatório) estes dois equipamentos passam a definir o novo centro da estância balnear, considerada por Fernando da Silva Correia, em *Portugal Sanitário: Subsídios para o seu estudo*, de 1938, a segunda zona de banhos do País, atrás da Figueira da Foz e à frente de Espinho. Categoria a que, no entanto, pareciam não corresponder a qualidade da generalidade das construções existentes e do ambiente urbano por elas gerado, procedendo-se, em 1947, ao estudo da reorganização do aglomerado e do seu desenvolvimento futuro com o *Ante-Plano de Urbanização da Póvoa de Varzim*, da responsabilidade do engenheiro Miguel Rezende<sup>245</sup> e do arquitecto Agostinho Ricca.

Grande Hotel Palácio e  
Monumental Casino da Póvoa  
de Varzim  
Fotografia, c.1940  
(imagem [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com))



Povoense, 1935.

<sup>244</sup> No balanço de 31 de Dezembro de 1934, apresentado no mesmo relatório de contas, são indicados como activos da Empresa de Turismo Praia Povoia Varzim o Casino, o Hotel e o Estádio Gomes Amorim, a que, mais tarde, se iria juntar a nova Praça de Touros, também da responsabilidade desta empresa e que seria inaugurada, como vimos, em 1949.

<sup>245</sup> Que também se vai encarregar, entre outros, dos Planos Gerais de Urbanização de Vila do Conde, homologado a 4 de Dezembro de 1952, da Praia do Furdouro, a 20 de Maio de 1953, e da Praia da Torreira, a 15 de Outubro de 1955. (Cf. LÓBO, Margarida Souza, op. cit., pp 279-285)



*Ante-plano de Urbanização  
da Povoação de Varzim  
Planta de Trabalho  
Miguel Rezende e  
Agostinho Ricca, 1947  
(imagem [www.dgotdu.pt](http://www.dgotdu.pt))*

Estruturado com base em três princípios fundamentais - “Zonamento Geral”, “Vias de Comunicação” e “Edifícios de Interesse Público” - o plano começava por prever a expansão do núcleo urbanizado para norte, nascente e sul pela definição de três novas zonas residenciais, com carácter social diferenciado: a norte a classe média e rica, a nascente a gente operária, e a sul as famílias de pescadores. Esta distinção, embora considerada “socialmente negativa”<sup>246</sup>, resultava da própria organização funcional da vila e do seu carácter, “terra de pescadores e centro de turismo”, que obrigou à localização do bairro piscatório próximo do porto de pesca e do bairro balnear junto à Praia de Banhos. Retomando, de certa forma, o projecto da Avenida dos Banhos de Almeida D’Eça, “aqui, mesmo, propomos que se edifiquem prédios de 4 pavimentos (além da possível cave) que

<sup>246</sup> REZENDE, Miguel, RICCA, Agostinho, *Ante-Plano de Urbanização da Povoação de Varzim: Memória Descritiva e Justificativa*, [s.l., s.n., s.d.], p. 97.



*teriam várias moradias próprias para aluguer na época balnear, fazendo disfrutar ao maior número de pessoas da presença directa da praia e do mar e ainda que dariam, com certeza, ao local, uma melhor representação urbana*". Mas, exceptuando a Avenida dos Banhos, nas restantes expansões residenciais sublinhava-se a *"conveniência, por virtude da preferência local e pelas melhores razões de vitalidade social, da casa unifamiliar, isolada, gémea ou agrupada em fiadas contínuas"*<sup>247</sup> e disposta ao longo de uma rede de arruamentos de desenho sinuoso que procurava recriar um ambiente "natural" inspirado nas teorias da Cidade-Jardim. Para o interior, aproveitando a proximidade ao centro da vila e a *"relativa barateza"* dos terrenos, também porque junto à linha do comboio, localizava-se o bairro operário.

De resto, no ponto dedicado ao "Turismo" incluído no "Capítulo VIII - Vida Económica", os autores do plano consideravam que dois factores capitais concorriam para o desenvolvimento desta estância balnear como Zona Turística - *"a higiene e a habitação, um ligado ao outro"*, colocando a resolução dos problemas de saneamento e de alojamento no topo das prioridades de realização da actuação municipal com respeito a este assunto. Factores que, como veremos, vão ser centrais na política de urbanização delineada durante o Estado Novo que, à imagem dos planos de *Aménagement et Extension* franceses, combina uma visão higienista do centro histórico com a criação de novas áreas de expansão urbana.

Quanto às vias de comunicação, as principais intervenções propostas no plano contemplavam a criação de uma variante à Estrada Nacional N.º 13, que, pelo nascente, contornasse a vila, libertando, assim, o aglomerado do trânsito rápido de passagem, e o desvio, também para nascente, da Estação de Caminho-de-Ferro, com naturais implicações no traçado da linha férrea, que, tal como o previsto em Espinho, se propunha que fosse rebaixada no atravessamento da vila, *"de modo a haver possibilidade de vencer tal obstáculo pela construção de passagens superiores em alguns*

---

<sup>247</sup> Idem, p. 93.

*pontos*”<sup>248</sup>. Com este desvio criava-se uma nova Praça da Estação, ligada directamente à Praia de Banhos, pelo prolongamento da Rua Tenente Valadim, e às praças do Almada e do Marquês de Pombal, onde se situavam, respectivamente, o edifício da Câmara Municipal e o Mercado, pelo rasgar de uma nova rua, paralela à Nacional N.º 13, a nascente.

Na sequência da intervenção programada no *Plano de Melhoramentos* de Ezequiel de Campos, também no Bairro Balnear, a norte, se propunha a abertura de uma Alameda que, perpendicular ao mar, funcionasse “*como eixo da expansão residencial*”, ligando a nova Piscina, a construir na Praia junto à Avenida dos Banhos, à praça do novo Cine-Teatro, no remate nascente daquela artéria. Toda esta zona seria protegida contra a incidência dos ventos por um “Parque Florestal”, agenciado no limite norte da vila e com o qual se procurava, simultaneamente, colmatar a falta de espaços verdes que se verificava no centro da estância balnear, dotando-a com o “*correspondent[e] ao Standard de 5 m.q. por habitante, suficiente numa povoação à beira-mar, e cuja linha de praia é ainda o seu maior e melhor lugar de repouso para os velhos e de diversão e jogos para crianças e adolescentes*”.<sup>249</sup>

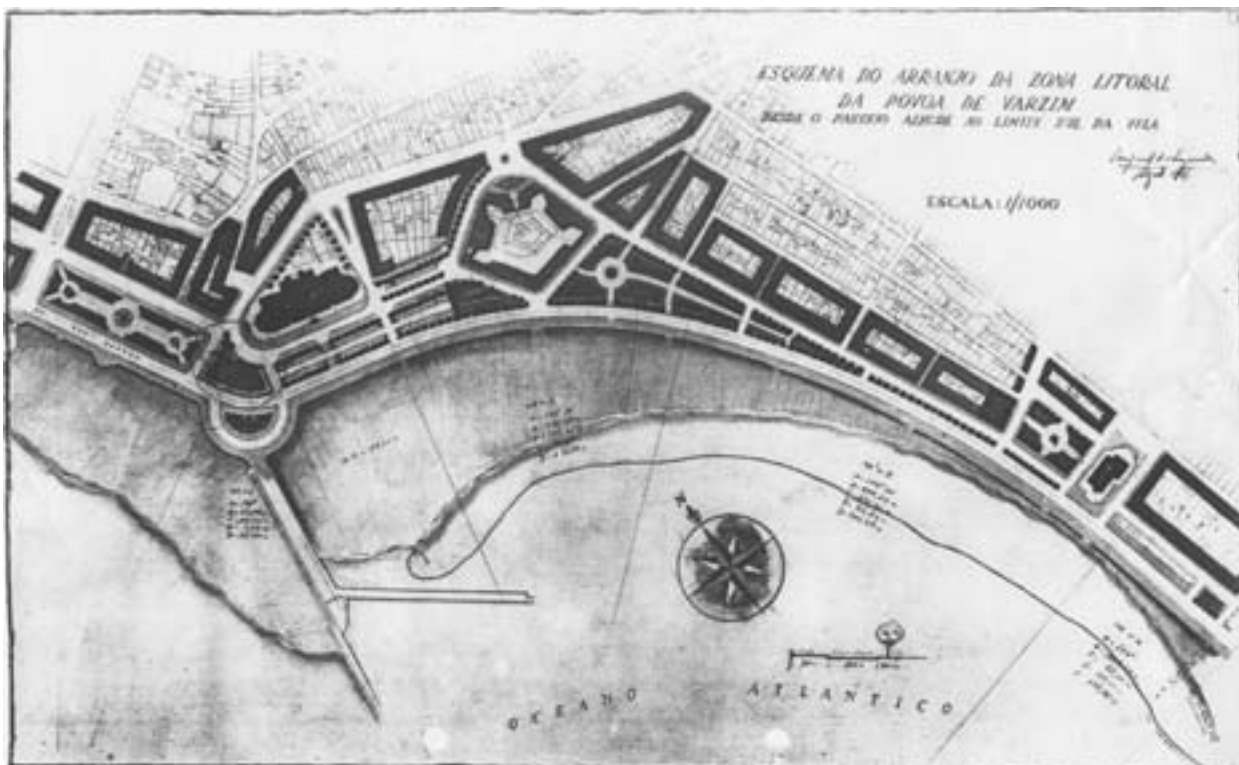
O plano propunha, ainda, o prolongamento para sul da Avenida dos Banhos, ligando a Póvoa de Varzim a Vila do Conde através de uma via “*marginal de grande interesse turístico*”. Solução que já havia sido apontada por Miguel Rezende, em 1946, no *Esquema do Arranjo da Zona Litoral da Póvoa de Varzim desde o Passeio Alegre ao Limite Sul da Vila*<sup>250</sup> e que vai ser desenvolvida, pela mesma dupla de autores responsável pelo estudo urbanístico da Póvoa, no *Ante-Plano de Urbanização de Vila do Conde*, de 1951, no qual aquela via tinha sequência na “Estrada Marginal ao Rio Ave”, prolongando-se até ao centro de Vila do Conde.

---

<sup>248</sup> Idem, p. 100.

<sup>249</sup> Idem, p. 103.

<sup>250</sup> Esquema em que se propunha a requalificação de toda a frente marítima sul da Póvoa de Varzim, pela demolição das construções pré-existentes e a sua substituição por novos edifícios, agora rigorosamente alinhados a todo o perímetro de quarteirões de desenho geometricamente regularizado.



Interessante é perceber que o “Arranjo” preconizado em 1946 não seria adoptado no “Ante-Plano” de 1947, optando-se por centrar a intervenção, nesta área, no traçado da via marginal, ou seja, da Infraestrutura, sem se avançar com a proposta da demolição e redefinição da frente marítima do Bairro Sul. Pelo contrário, é na frente a norte do Passeio Alegre que os “urbanistas” defendem a necessidade de uma requalificação da fachada urbana, através da introdução da construção em altura, isto é, da verticalização da Arquitectura. Bairro Norte que se destinava, como vimos, às classes média e alta, as que verdadeiramente tinham poder económico, e político, para fazer valer as directrizes do plano e interesse nisso.

Hoje, toda a frente marítima entre a Póvoa de Varzim e Vila do Conde encontra-se urbanizada, num contínuo construído que não se confina à linha de costa, mas foi ganhando “espessura”, estendendo-se desde a Marginal (actuais Avenida Infante D. Henrique e Avenida do Brasil) até à Estrada Nacional N.º 13, já não se percebendo os limites entre uma e outra localidades.

*Esquema de Arranjo da Zona Litoral da Póvoa de Varzim desde o Passeio Alegre ao limite sul da Vila*

Miguel Rezende, 1946  
(imagem Arquivo DGOTDU)

Fora estas três praias - Figueira da Foz, Espinho e Póvoa de Varzim - conhecidas pela sua vivência cosmopolita, em muito impulsionada pela associação destas estâncias à prática do jogo de fortuna e azar que a regulamentação de 1927 vem reconhecer, outros núcleos balneares vão alcançar uma certa projecção no início do século XX, mas a uma escala regional, procuradas pela população local e dos concelhos vizinhos. São o caso da Nazaré, “*importante centro piscatório e uma das mais belas e frequentadas praias de Portugal*”<sup>251</sup>, a que concorriam, “*além de algumas famílias de Lisboa e outros pontos do país, os habitantes do distr. de Leiria e Ribatejo*”, com dois Hotéis (o Central e o Clube, este com Restaurante, Café e Salão de Dança), um Teatro (o Teatro-Circo) e Praça de Touros no Sítio, um Estabelecimento de Banhos Quentes, “*salgados e de água doce, (...) bem montado, aberto de Agosto a Outubro*”, “*cerca de 50 banheiros*” e “*posto de socorros com barco salva-vidas, canos porta-cabos, foguetões, enfermaria, etc.*”, mas que a falta de certos requisitos de higiene e limpeza repelia os banhistas mais exigentes; da Praia de Santa Cruz, “*belíssima praia, pela extensão do areal, o pitoresco dos rochedos, a tranquilidade do sítio, a largueza dos horizontes, a excelência das águas*”<sup>252</sup>, com apenas um Hotel (o Miramar) e onde “*peçoas abastadas da vila e de lugares próximos (...) mandaram construir vivendas, nas arribas, de ar lavado pela brisa do Atlântico*”<sup>253</sup>; ou da Ericeira, “*terra de pescadores pobres (...) que só conseguem viver alugando no Verão as suas casas muito limpas aos banhistas*”<sup>254</sup>, com duas Praias de Banhos (a do Norte e a do Sul, que, “*pela sua amenidade*”, seria “*a mais frequentada pelos banhistas*” e “*onde se dependuram já algumas casas vistosas [-] entre elas as dos srs. Ulrich, dr. Rivotti e Eduardo Burnay*”), um Hotel e um Restaurante.

<sup>251</sup> PROENÇA, Raul, *Guia de Portugal: Estremadura, Alentejo, Algarve*, II Volume, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1983, p. 641. (Texto integral que reproduz fielmente a 1.ª edição publicada pela Biblioteca Nacional de Lisboa em 1927)

<sup>252</sup> Idem, p. 552.

<sup>253</sup> Idem, p. 553.

<sup>254</sup> PROENÇA, Raul, *Guia de Portugal: Lisboa e Arredores*, I Volume, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1982, p. 570. (Texto integral que reproduz fielmente a 1.ª edição publicada pela Biblioteca Nacional de Lisboa em 1924)



*Nazareth - Praia de Banhos*  
Bilhete Postal, c.1910  
(imagem [www.delcampe.net](http://www.delcampe.net))



*Santa Cruz - Praia de Banhos*  
*Á hora do Banho na Praia de*  
*Santa Cruz - Torres Vedras*  
Bilhete Postal, c.1925  
(imagem [www.delcampe.net](http://www.delcampe.net))



*Ericeira -*  
*Praia de Banhos (Sul)*  
Bilhete Postal, c.1910  
(imagem [www.delcampe.net](http://www.delcampe.net))

Portugal - Caldas da Rainha  
 - Eden Palace Hotel na  
 Foz do Arêlho  
 Bilhete Postal, c.1910  
 (imagem [www.prof2000.pt](http://www.prof2000.pt))



Apenas um Hotel e um Restaurante era também o que existia na Foz do Arelho - o Eden Palace Hotel, com sala de refeições num edifício em anexo. Equipamentos que vinham compensar a falta de qualidade da oferta de alojamento desta Praia, onde se podiam encontrar numerosas casas de aluguer, “*mas sem grande conforto*”<sup>255</sup>. O conjunto seria mandado edificar por Joaquim Palhares de Almeida Araújo (1855-1909), primeiro Conde de Almeida Araújo<sup>256</sup>, que tinha, aqui, um Palacete de vilegiatura, construído num pequeno promontório com vista sobre a Lagoa de Óbidos e o mar.<sup>257</sup>



Caldas da Rainha - Portugal,  
 Foz do Arelho - Palacete  
 Conde Almeida Araujo  
 Bilhete Postal, c.1910  
 (imagem [www.delcampe.net](http://www.delcampe.net))

Já concluído o pavilhão do *Restaurant*, as obras do Hotel têm início em 1909, sendo este inaugurado a 1 de Julho de 1910, sob propriedade de Manuel Saudade e Silva, dono do Hotel da Copa, nas Caldas da Rainha, de 1900<sup>258</sup>. Para além dos seus “*100 quartos em magníficas condições higienicas*”, o Eden Palace dispunha, ainda, para usufruto dos seus hóspedes, de um “*salão com piano, salão de bilhar, serviço de restaurant, automoveis, garage, patinagem e cocheiras*”. Um programa variado, mas nada comparado ao de

<sup>255</sup> PROENÇA, Raul, *Guia de Portugal: Estremadura, Alentejo, Algarve*, op. cit., p. 600.

<sup>256</sup> Agraciado com este título nobiliárquico, em 1901, pelo Rei D. Carlos, que já o havia feito Visconde, em 1898.

<sup>257</sup> Tal como Francisco de Almeida Grandella (1853-1934), fundador dos Armazéns Grandella, em Lisboa, que aí construiu, com início em 1898, um vasto conjunto residencial de férias, que, na década de 1940, seria vendido à FNAT - Fundação Nacional para a Alegria no Trabalho para aí instalar uma colónia balnear infantil. O Palacete Almeida Araújo teria um projecto inicial, não construído, da autoria do arquitecto Leonel Gaia, publicado na revista *A Construção Moderna*, no número de 10 de Fevereiro de 1903. (Cf. PESSANHA, José, “Casa do Ex.mo Sr. Conde de Almeida Araujo na Foz do Arelho”, *A Construção Moderna*, Lisboa, Anno IV, N.º 86, 10 Fevereiro 1903, pp. 9 e 11-12)

<sup>258</sup> Estabelecimento que seria distinguido pela Sociedade Propaganda de Portugal com uma menção honrosa no “Concurso dos Hotéis”, de 1908, pelo seu “Magnífico Serviço de Meza”.

O seu proprietário possui na **FOZ DO ARELHO**

## O EDEN-PALACE HOTEL

Dependendo de 100 quartos em magníficas condições hygienicas

### ABERTURA EM 1 DE JULHO

Esplendida situação. Bom tratamento e optimas acomodações. Preços desde 13500 reis. Para familias, preço convencional. Não esquecer praia, sem visitar a da Foz do Arelho, a primeira de Portugal, no seu genero, pela que tem as seguintes vantagens: — Ar privilegiado, bom praia de banhos, banho misto para as crianças na Lagoa de Obidos, bellas matas nos arredores, onde os srz. caçadores podem passar o seu tempo, e ainda a vantagem de se poder fazer o tratamento thermal nas Caldas da Rainha, sendo se pode ir em auto-móvel em 15 minutos, ou de trem em 45. Neste hotel ha: — Salão com piano, salão de bilhar, serviço de restaurant, automóveis, garagem, pedinagem e cocheiras.

Dirija-se ao seu proprietário: **HOTEL DA COPA, Caldas da Rainha.**

**M. Saudade e Silva.**

#### TABELLA DE PREÇOS

Jantar (3 pratos).....	500 reis
Almoço (3 pratos).....	600 "
Pequeno almoço.....	200 "
Café e leite.....	200 "
Café (simples).....	600 "
Café (simples).....	100 "
Lanches (por caixa) desde	
50 rs. a.....	150 "
Cervejas desde 100 a.....	140 "
Cerveja estrangeira.....	300 "
Visitas de mesa n. n. n. e	
estrangeiras desde 150 a.....	500 "
Champanhe (estrangeiro)	
desde 12000 a.....	52000 "

Estas tabelas abrem vantagens especiais a todo o mundo, para que se possa fazer em qualquer época, e em qualquer parte do mundo de viagem e para o EDEN-PALACE HOTEL na Foz do Arelho com a vantagem de se poder ir em auto-móvel em 15 minutos, ou de trem em 45. Neste hotel ha: — Salão com piano, salão de bilhar, serviço de restaurant, automóveis, garagem, pedinagem e cocheiras.

Não acreditar nos mal intencionados.

outros Hotéis *Palace* construídos na mesma altura, como o Vidago Palace Hotel, obra da empresa “A Construtora”, do Porto, segundo o projecto de José Ferreira da Costa<sup>259</sup>, aberto ao público a 6 de Outubro de 1910, um dia depois da implantação da Primeira República. Em 1923, o Eden seria alugado a Luís Grandella que lhe alterou o nome para Hotel do Facho, designação que manteve até ao final do século XX<sup>260</sup>. O Restaurant seria, entretanto, vendido e transformado em residência privada, conhecida como “Vila do Mar”.

*Eden-Palace Hotel*  
Anúncio Publicitário, 1910  
(imagem [www.zeventura.blogspot.pt](http://www.zeventura.blogspot.pt))



*Foz do Arelho - Hotel do Facho e "Vila do Mar"*  
Bilhete Postal, c.1950  
(imagem [www.prof2000.pt](http://www.prof2000.pt))

<sup>259</sup> Sobre uma primeira proposta encomendada, em 1907, a Miguel Ventura Terra (1866-1919), que não seria realizada. A fiscalização das obras do Vidago Palace Hotel foi conduzida por António Rodrigues da Silva Júnior (1868-1937), arquitecto que, como veremos, vai ser responsável pelo projecto final do Palace Hotel do Estoril, de 1930. Ainda antes da sua inauguração, a revista *Ilustração Portuguesa* dedica, no seu número de 8 de Agosto de 1910, um artigo exaustivo relativo àquela estrutura hoteleira. (Cf. “Thermas Sumptuosas: Vidago Palace”, *Ilustração Portuguesa*, Lisboa, 2.ª Série, N.º 233, 8 Agosto 1910, pp. 169-178)

<sup>260</sup> Ver ESTRIGA, Jorge, TABARRA, João (fotografias), “09. Hotel do Facho”, *JA - Jornal Arquitectos (As Praias de Portugal I)*, Lisboa, N.º 196, Maio-Junho 2000, pp. 82-87.

*S. Martinho do Porto*  
*Praia e barracas de banhos*  
Bilhete Postal, c.1910  
(imagem [www.prof2000.pt](http://www.prof2000.pt))



Entre aquelas praias, mais cosmopolitas, e estas, de carácter mais regional, S. Martinho do Porto reunia características de ambas. Ramalho Ortigão classifica-a dentro da categoria das “Praias Obscuras”<sup>261</sup>, “*pequenas praias (...) dignas de menção*”, que não reuniam as condições das mais conhecidas, mas que, de qualquer forma, eram adequadas “*à instalação de uma família em uso de banhos*”. “*Ligada à Marinha Grande por um caminho-de-ferro americano, e comunica[ndo] com as Caldas da Rainha, com Alcobça e com a Batalha por uma boa estrada*”, S. Martinho era “*principalmente habitado nos meses de verão por famílias espanholas. As pessoas de Leiria, de Alcobça, da Marinha Grande prefer[iam] a Nazaré*”<sup>262</sup>. Assim, apesar de não possuir hotéis ou de oferecer grandes distrações mundanas, esta estação balnear tinha um alcance, em termos da proveniência da procura, relativamente mais alargado que a Nazaré, Santa Cruz ou a Ericeira. O seu grande atractivo residia na beleza natural da sua concha marítima, “*considerada como o acidente litoral mais pitoresco de toda a Península*”<sup>263</sup>, com paralelo, apenas, na Praia basca de San Sebastián, eleita, desde 1885, como estância oficial de veraneio da família real espanhola.<sup>264</sup>

<sup>261</sup> A par de Âncora, a Apúlia, Lavadores, o Furadouro, a Costa Nova, a Assenta, Santa Cruz, S. Pedro de Moel, Porto Brandão, o Alfeite e a Fonte da Pipa. (Cf. ORTGÃO, Ramalho, op. cit., pp. 149-152)

<sup>262</sup> Idem, p. 150.

<sup>263</sup> PROENÇA, Raul, *Guia de Portugal: Lisboa e Arredores*, I Volume, op. cit., p. 21.

<sup>264</sup> Após a morte de Alfonso XII (1857-1885), a Rainha Regente, María Cristina, passa a frequentar, todos os Verões, a Praia de San Sebastián, deslocando-se, com ela, a corte espanhola, cuja presença, a par da construção, em 1887, do *Gran Kursaal*, iria transformar esta localidade numa estância balnear



Com a conclusão, a 1 de Agosto de 1887, do troço da Linha do Oeste entre Torres Vedras e Leiria, esta Praia ficaria directamente ligada à Capital, estabelecendo-se, no ano seguinte, a ligação à Figueira da Foz, estação terminal da Linha da Beira Alta, e, um ano depois, com a construção do Ramal entre a Amieira e Alfarelos, a ligação à Linha do Norte. Naturalmente, o desenvolvimento da rede ferroviária nacional teria os seus reflexos na distribuição da população veraneante ao longo da costa portuguesa e iria influenciar as suas escolhas. Sinal disso, em 1927, são já sobretudo banhistas de Lisboa e do baixo distrito de Leiria que, durante o Verão, afluem à Praia de S. Martinho.

Previendo a crescente procura turística e o desenvolvimento deste pequeno aglomerado balnear, nesse mesmo ano de 1927, é publicado na revista *Arquitectura*, numa folha em avulso, o *Plano Geral do Desenvolvimento Industrial e de Turismo de S. Martinho do Porto*, elaborado, em 1920, pelo arquitecto Fernando Perfeito de Magalhães (1878-1958)<sup>265</sup>. Não sendo, especificamente, um Plano Geral de Melhoramentos, embora essa fosse, então, a regulamentação urbanística em vigor no nosso país, este estudo é testemunho de uma nova forma de entender e de pensar o espaço urbano, já não subordinado, exclusivamente, ao traçado da Infraestrutura, mas avançando com um programa de Arquitecturas que encerra, em si, uma ideia de cidade. Nesse sentido, este estudo sintetiza, naquilo a que poderíamos chamar de um *plano-programa*, um ideal de estância turística. Ideal que não é fixado numa imagem ou num modelo formal concreto, mas sugerido na combinação de tipologias que estruturam o novo aglomerado.

---

de elite. Em 1893, é edificado, para residência de veraneio da família real, o Palacio de Miramar, situado sobre a Baía, entre a Praia de “La Concha” e a Praia de Ondarreta, obra realizada com base no projecto, de 1889, do arquitecto inglês Ralph Selden Wornum (1847-1910). À semelhança da “Barca de Banhos” portuguesa, que ancorava na Praia da Torre em Belém, também a família real espanhola dispunha de um pavilhão especial, conhecido como a “Caseta Real”, que permitia a imersão no mar longe dos olhares públicos. Construída, na sua versão original, em 1845, para a Rainha Isabel II, a primeira monarca espanhola a frequentar esta praia, a “Caseta Real” acabaria por ser montada sobre um sistema de carris que permitia deslocar esta estrutura de madeira para dentro de água. Já no século XX, este mecanismo seria substituído por um pavilhão permanente, em pedra, edificado junto ao “Passeio Marginal”.

<sup>265</sup> MAGALHÃES, Fernando Perfeito de, “Plano Geral do Desenvolvimento Industrial e de Turismo de S. Matinho do Porto”, *Arquitectura*, Lisboa, Ano I, N.º 7, Julho 1927. (Desdobrável)

PLANO GERAL  
DO  
DESENVOLVIMENTO  
INDUSTRIAL E DE TURISMO  
DE  
S. MARTINHO DO PORTO

OCEANO ATLANTICO

B A H I A

DE

S. MARTINHO



*Podera obter-se energia electrica para iluminação e forças motrizes locais. Perdiças nos eixos por fricção de água, que se aproveita a favor das águas e mareas.*

Escala 1:1000 no original

- Legenda
- Edifícios existentes
  - Edifícios projectados
  - Zona projectada

*Franco Filho & Cia*  
1922

Assim, partindo do núcleo piscatório original, concentrado no extremo norte da Baía, o plano para S. Martinho do Porto equacionava toda a organização e a expansão da vila em função da actividade turística, desenhando uma Avenida Marginal em torno da “concha” marítima e urbanizando a faixa de terrenos definida entre esta via e a linha de caminho-de-ferro. O aglomerado existente seria dignificado com a introdução de uma série de equipamentos de carácter mais utilitário, de apoio à população local, permanente e flutuante - um Hospital, um Quartel de Bombeiros, uma *Garage* e um Mercado, mas também um Restaurante e um Teatro, enquanto que na zona de expansão se instalavam os principais equipamentos turístico-recreativos - dois Hotéis, um Casino, um *Muzeu*, Estabelecimentos *Comerciaes*, Campos de *Tennis*, um *Club* Náutico, uma Praça de Touros, um *Stadium* e um pequeno Parque, nas traseiras do Casino, com uma praça central animada por um sistema de Jogos de Água. Tudo isto rematado, a sul, por um vasto Complexo Aeronáutico, com *Hangares de Hydro Aviões* e um Parque de Aviação. Em ambos os núcleos - o existente e a sua expansão - seriam criadas novas zonas residenciais - o “Bairro Novo”, à entrada da vila, junto ao Mercado, e um Bairro Balnear, com “Casas do Tipo Nacional”, a meio da Marginal.

Mas, embora todos estes novos programas viessem contribuir para a caracterização da futura urbanização, a verdade é que seriam os equipamentos de índole terapêutica a determinar o tipo de estância turística que se pretendia criar - o Sanatório, implantado a norte, sobranceiro à vila; o Balneário, ancorado na nova Marginal; e o Estabelecimento Termal, com Nascentes de Águas *Radio-Activas Chloretadas*, no braço sul da embocadura da Baía.

De facto, numa altura em que a maioria das praias portuguesas se encontrava classificada, seria, para além da singularidade da sua situação natural, pela combinação das valências de centro climático, balnear e termal que S. Martinho do Porto poderia marcar a sua diferença. Aposta que, alguns anos antes, tinha fundamentado o projecto para o *Estoril: Estação Marítima, Climatérica, Thermal*

*Plano Geral do  
Desenvolvimento  
Industrial e de Turismo de  
S. Martinho do Porto*  
Fernando Perfeito de  
Magalhães, 1920  
(imagem MAGALHÃES, Fernando  
Perfeito de, “Plano Geral do  
Desenvolvimento Industrial e de  
Turismo de S. Matinho do Porto”,  
*Arquitectura*, Lisboa, Ano I, N.º 7,  
Julho 1927)

*e Sportiva.*

---

*Estoril: Estação Marítima, Climaterica, Thermal e Sportiva*

Em *As Praias de Portugal*, de 1876, Ramalho Ortigão embarca, num domingo de Setembro, no vapor de Pedrouços a Cascais, para “o mais belo dos passeios permitidos ao habitante de Lisboa”. Ao longo da viagem, descreve o espectáculo dos banhistas, em tratamento marítimo, nas estações de banhos que se seguem à capital.

Em 1907, é já de comboio que, no seu *Manual do Viajante*, Leonildo de Mendonça e Costa nos guia aos *Estoris e Cascaes*, com paragem em Pedrouços, Algés, Dafundo, “est. balneares”, Cruz Quebrada, Caxias e Paço d’Arcos, “boa praia de banhos”, Santo Amaro, Carcavelos e Parede, com o seu sanatório, S. João do Estoril, “est. de aguas lithinochloretadas”, Estoril, com “estab. de banhos hypothermaes”, e Mont’Estoril, “moderna e deliciosa estancia de verão”. A partida é da estação do *Caes do Sodrê*, e o trajecto, de 26 km, demora “33’ nos rapidos, 1h. nos mixtos”.

Também Raul Proença, no primeiro *Guia de Portugal*, de 1924, toma o caminho-de-ferro para admirar o andamento das obras do novo “Parque em construção” na região dos Estoris. “Única estância cosmopolita que temos entre nós, começa aqui, propriamente, a Riviera portuguesa - a Enseada Azul”. “De aqui a dez anos este parque enorme (...), será uma das estâncias da Europa onde mais doce correrá a vida”.

À imagem das práticas europeias, a moda do veraneio balnear é introduzida, em Portugal, pela monarquia, com a migração sazonal da corte, de Setembro ao final da estação, para a vila piscatória de Cascais, após a tradicional vilegiatura em Sintra. O hábito do “banho de mar”, alicerçado nas teorias higienistas de finais do século XIX, começa por se afirmar como um ritual terapêutico, instituindo dinâmicas específicas em certas zonas da costa portuguesa.

De início, são as Praias mais próximas dos grandes centros urbanos que se afirmam como estâncias balneares privilegiadas, mas, à medida que o fenómeno se difunde, surgem novos pólos de vilegiatura marítima. O comboio é o principal motor deste desenvolvimento, determinando, pelo seu traçado, a implantação e o crescimento daqueles aglomerados.

De carácter eminentemente turístico, o Ramal de Cascais, inaugurado em 1889, é um caso particular neste contexto, tirando partido das condicionantes geográficas ao seu percurso para estabelecer uma relação de contínua proximidade com o mar. A sua situação excepcional, garantindo um acesso fácil e cómodo às praias vizinhas de Lisboa, iria alimentar a progressiva colonização do território circundante, assistindo-se à proliferação da tipologia do *chalet* ao longo desta faixa litoral. Território que, inclusivamente, se passa a identificar com a própria estrutura ferroviária: *a Linha*.

Beneficiando da proximidade à Capital e de uma inteligente planificação, que aposta na trilogia Termas/Praia/Jogo como garantia de sucesso, o projecto de transformação do Estoril em zona turística moderna e cosmopolita é apresentado, em 1914, pela Sociedade Figueiredo & Sousa Limitada, numa operação de propaganda, com alcance político, sem precedentes. Idealizado em plena República, o Estoril seria o primeiro centro de vilegiatura português, construído de raiz, a ter uma efectiva projecção internacional. No entanto, é só com o Estado Novo que o empreendimento atinge o seu auge, afirmando-se como imagem turística da *Costa do Sol* e do País.

## A Companhia Monte Estoril

Ainda que inovadora, a proposta da Sociedade não era inédita. Em 1889, sob o impulso directo da inauguração da linha férrea de Pedrouços a Cascais, tinha sido constituída a Companhia Monte Estoril com o propósito da “*fundação de uma estância de Verão que deveria reunir os atractivos usados nas outras praias do estrangeiro*”<sup>1</sup>. A empresa tinha como accionistas maioritários Henrique Jorge de Moser, 2.º Conde de Moser e Presidente da Companhia dos Caminhos de Ferro, e Carlos Anjos, principal promotor da urbanização do Monte Estoril.<sup>2</sup>

O “*projecto verdadeiramente revolucionário – urbanizar luxuosamente, em grande estilo turístico, o alto do Monte Estoril*”<sup>3</sup>, passava por uma série de acções concertadas de (infra)estruturação do local. Segundo o plano da Companhia, acompanhando a topografia natural do terreno seria traçada uma rede sinuosa de arruamentos, articulada pela Avenida de Sabóia. Esta alameda arborizada, relacionando-se, a sul, com a *corniche*<sup>4</sup> de acesso ao apeadeiro ferroviário, estabelecia a ligação entre a Estrada Real N.º 67, o Jardim das Palmeiras, a meio da encosta, e o “Lago Ostende”, grande espelho de água em semi-círculo, de remate à composição, que se antevia vir a ser o centro turístico do conjunto. Para facilitar a chegada ao centro da estância, propunha-se a instalação de uma linha de via reduzida, com cremalheira, desde o ramal ferroviário até ao núcleo principal do lago.

<sup>1</sup> *Correio de Cascais*, Cascais, N.º 8, 13 Agosto 1899. (Cf. BRIZ, Maria da Graça Gonzalez, *A Vilegiatura Balnear Marítima em Portugal (1870-1970): Sociedade, Arquitectura e Urbanismo*, dissertação de doutoramento em História da Arte Contemporânea, Volume I, Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, 2003, p. 155)

<sup>2</sup> Embora seja José Jorge de Andrade Torresão o primeiro construtor do Monte Estoril (Casa da Serra, Villa do Rio, Villa Flora e Villa Maria – todas demolidas), é a Carlos Anjos que se fica a dever o abastecimento de água ao Monte Estoril, através de um acordo, com a Câmara de Cascais, para a condução de água desde a sua Quinta de Vale dos Cavalos, em Sintra, até ao sistema municipal, em troca da concessão, por quarenta anos, da exploração de todas as nascentes existentes, e a descobrir, na Serra da Malveira. Seria também ele o responsável pela implantação do jardim junto ao apeadeiro ferroviário e sua iluminação pública.

<sup>3</sup> COLAÇO, Branca de Gonta, ARCHER, Maria, *Memórias da Linha de Cascais*, Lisboa, Parceria António Maria Pereira, 1943, pp. 316. (Cf. BRIZ, Maria da Graça Gonzalez, op. cit., *ibidem*)

<sup>4</sup> “Corniche, subst. fém., (...) 3. GÉOGR. PHYS. Saillie naturelle, généralement constituée de roche dure, courant le long d’une pente à une altitude à peu près constante. – Route de corniche; p. ell. *corniche*. Route aménagée à flanc de montagne.” (Cit. [www.cnrtl.fr](http://www.cnrtl.fr))

“*Mont’Estoril*

*Terrenos de Carlos Anjos*

*Na Avenida S. Pedro e*

*prolongamento da mesma há*

*diferentes talhões de terreno*

*para construção e chalets já*

*construídos para diferentes*

*preços.*

*Todos os talhões são servidos*

*por diversas ruas e avenidas,*

*com boa vista de campo e mar,*

*água canalizada de Valle de*

*Cavillos, iluminação e cano de*

*esgoto.*

*Planta e projecto pode-se*

*examinar no próprio local,*

*na casa designada Serviço de*

*Incêndios.*

*Para tratar no escriptório do*

*Chalet Aduar no Mont’Estoril”*

*Correio de Cascais*, Anno II, n.º 66, 23  
Setembro 1900.



*Avenida Saboya - Mont’Estoril*

*Riviera de Portugal*

*Edição Grand Hotel D’Italie*

*Bilhete Postal, c. 1900*

(imagem

[www.oitiserip.freeweib7.com](http://www.oitiserip.freeweib7.com))

O carácter romântico e pitoresco da nova urbanização, fortemente influenciado pela imagem nostálgica da vizinha Sintra, inspira-se em modelos já experimentados no estrangeiro. A própria toponímia adoptada para os arruamentos reflecte a ideia de estância de veraneio subentendida nos propósitos dos seus fundadores: Rua Arcachon, Rua Trouville, Rua do Lido, Rua de Nice, Rua de Brighton, Avenida Biarritz. Ideia síntese que Dominique Rouillard designa de *image de départ*, definindo-a como “*construction intellectuelle sous la forme d’une ‘image’ de la ville de loisir*”.<sup>5</sup>

Citando esta autora, Maria da Graça Briz<sup>6</sup> estabelece um paralelo entre o Monte Estoril e Houlgate<sup>7</sup>, na Normandia:

*“Où implanter la ville? (...) les nouveaux sociétaires (...) ne recherchent pas la proximité du ruisseau et préfèrent celle de la coline; la ville sera implantée à ses pieds. On pourra ainsi profiter des pentes et des hauteurs pour ‘exposer’ les constructions, face à la mer, mettre en valeur l’ordonement de la ville de bains, donner à voir depuis la plage ses tracés.(...)”*

*A partir de là, les sociétaires vont réaliser un minimum de voies, d’équipements et d’habitations privées pour un maximum de signes. (...) La construction est considérée ici comme une “image” qui donne à voir la ville de bains dans sa représentation construite”.<sup>8</sup>*

Se, à partida, a descrição permite tal comparação, uma análise mais atenta da estrutura morfológica de Houlgate e do Monte Estoril revela diferentes abordagens na implantação dos dois aglomerados de veraneio.

---

<sup>5</sup> ROUILLARD, Dominique, *Le Site Balnéaire*, Liège, Pierre Mardaga, 1984, pp. 29-30.

<sup>6</sup> BRIZ, Maria da Graça Gonzalez, Volume I, op. cit., pp.157-158.

<sup>7</sup> À semelhança do Monte Estoril, a urbanização de Houlgate, em contraposição ao núcleo original de Beuzeval-sur-Mer, é promovida pela Société de Construction Immobilière, constituída em 1858, tendo por accionistas Aubin Albin Vergniolles (banqueiro), Amedée Renée (deputado), Victor Delise (advogado), Henry Jouvét (artista), Bonnet (economista), Lasnier (presidente da Sociedade) e Jacques Baumier (arquitecto da estância). Ainda que se deva a Baumier o primeiro plano de urbanização da estância, já antes, em 1854, o arquitecto Paul Leroux havia realizado o projecto de um Estabelecimento de Banhos para Houlgate, antecipando a ideia da fundação de um centro balnear neste local. (Cf. ROUILLARD, Dominique, *idem*, p. 12-13 e p. 38)

<sup>8</sup> ROUILLARD, Dominique, op. cit., p. 14.



Houlgate estabelece-se de forma geométrica, a partir do cruzamento de dois eixos perpendiculares: a *Route Royale* (mais tarde, *Rue des Bains*), paralela à costa, e a estrada de Beuzeval, descendo até ao mar (ou *Rue de la Mer*). Este esquema condiciona a organização das actividades na estância, concentrando em torno do ponto de intersecção destas duas vias, segundo o plano do arquitecto Jacques-Claude Baumier<sup>9</sup>, os principais equipamentos do novo aglomerado balnear: o *Square* (1859), o *Grand-Hôtel* (1859), o *Casino* (1864<sup>10</sup>) e o *Etablissement de Bains* (1866).

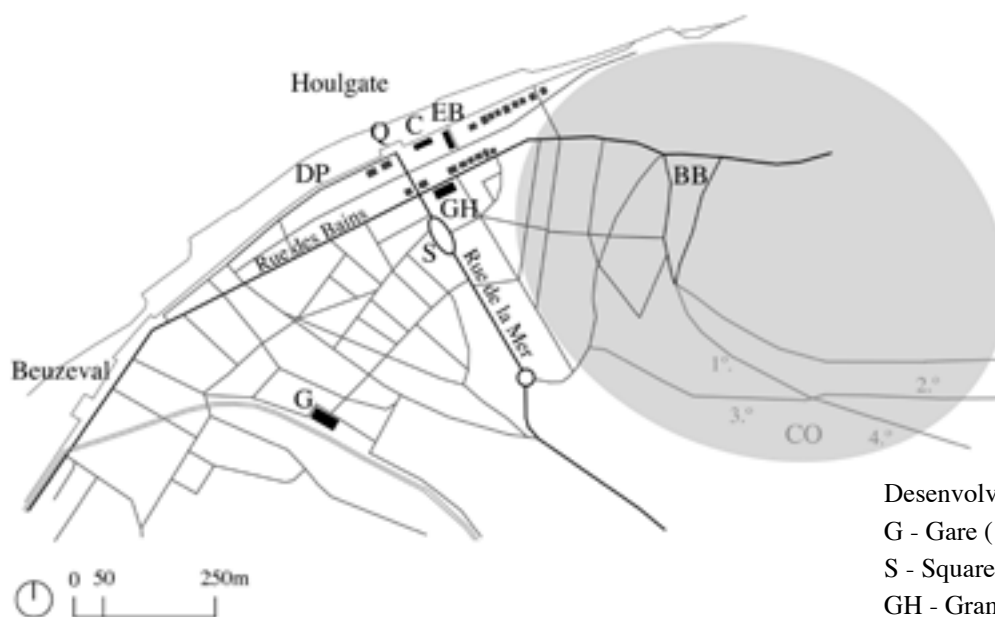
O centro representativo da estância é definido por estes três edifícios, articulados por uma ampla *pelouse*<sup>11</sup>, numa composição marcada pela simetria.

É, também, aqui que se vão implantar as primeiras *Villas* particulares, procurando, inicialmente, o alinhamento da *Rue des Bains*, e, de seguida, uma relação mais directa com a Praia, junto ao *Quai*<sup>12</sup> (1864) construído sobre o areal.



*Vue de Houlgate depuis la mer*, dessin L. Dumont. *Monde Illustré*, 21 Julliet 1860.

(imagem adaptada de ROUILLARD, Dominique, *Le Site Balnéaire*, Liège, Pierre Mardaga, 1984, p. 32)



Desenvolvimento de Houlgate:

- G - Gare (1882)
- S - Square (1859)
- GH - Grand-Hôtel (1859, 1895)
- BB - Bois de Boulogne (1859)
- C - Casino (1864, 1907)
- Q - Quai (1864)
- EB - Etablissement de Bains (1866)
- DP - Digue Promenade (1896)
- CO - Corniche d'Houlgate - Les 4 Avenues (1925)

<sup>9</sup> Jacques-Claude Baumier desenha também a Capela (1860), o *Grand-Hôtel* (ampliado em 1895) e as primeiras residências de vilegiatura de Houlgate.

<sup>10</sup> Em 1907, é construído um novo Casino, substituindo a estrutura inicial de madeira.

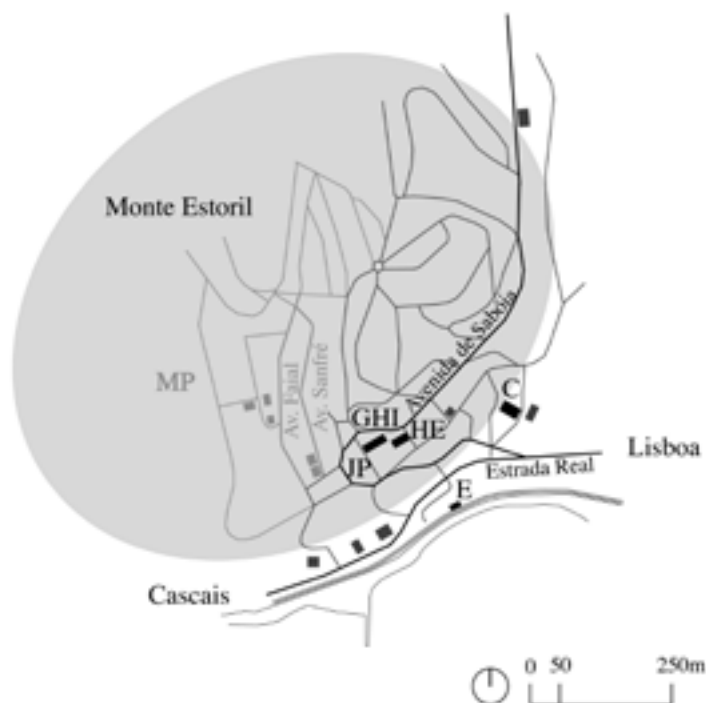
<sup>11</sup> "Pelouse, subst. fém. A. - 1. Terrain couvert de gazon servant généralement à agrémenter un parc, un jardin public ou privé." (Cit. [www.cnrtl.fr](http://www.cnrtl.fr))

<sup>12</sup> "Quai, subst. masc. CONSTRUCTION A. - 1. Levée de terre revêtue d'un ouvrage de maçonnerie destinée à retenir les berges d'une rivière, d'un canal, à en contenir les eaux et à faciliter l'accostage fluvial. 2. P. méton. Voie, chaussée aménagée le long de cet ouvrage, permettant la circulation des personnes et des véhicules entre le cours d'eau et les habitations qui le bordent." ([www.cnrtl.fr](http://www.cnrtl.fr))

À implantação “minimal” de Houlgate, o Monte Estoril contrapõe um esquema mais orgânico e pitoresco, segundo princípios próximos do urbanismo inglês. Se “*la volonté au départ de la fondation d’Houlgate est de construire une image élémentaire reconnaissable de la ‘ville de bains’, qui inclut nécessairement l’image de la ‘ville moderne’*”<sup>13</sup>, não encontramos na urbanização do Monte Estoril a mesma intencionalidade formal.

Partindo da Estrada Real, o desenvolvimento do conjunto faz-se ao sabor do terreno, pela encosta, procurando a melhor situação geográfica e orientação solar. O próprio centro simbólico da estância é programado para se implantar à cota alta, e não junto ao mar. No fim, a disposição dos equipamentos turísticos não segue uma estratégia definida, não se prevendo, em qualquer momento, a construção de um Estabelecimento de Banhos. Nesse sentido, o Monte Estoril aproxima-se mais do conceito de estância de montanha, ou climática, que do de centro balnear.<sup>14</sup>

- Desenvolvimento do  
Monte Estoril:
- E - Estação (1889)
  - JP - Jardim das Palmeiras
  - HE - Hotel Estrade (1898)
  - GHI - *Grand Hotel D’Italie*  
(1899)
  - C - Casino Internacional (1899)
  - MP - Urbanização do Monte  
Palmela (1900)



<sup>13</sup> ROUILLARD, Dominique, op. cit., p. 167.

<sup>14</sup> Conceito que iria ganhar outra dimensão com o estudo “The Climate of Lisbon, Mont’Estoril and Cintra”, da autoria do Dr. Daniel Gelásio Delgado, publicado em 1906 na sequência de uma comunicação apresentada, em Lisboa, ao 15.º Congresso Internacional de Medicina.

Demasiado ambicioso para as capacidades financeiras da Companhia, e para as condições económicas do próprio país, o projecto urbanístico do Monte Estoril seria amputado nas suas propostas mais radicais. O lago e o funicular nunca viriam a ser concretizados. Ainda assim, aliciada pela inauguração, a 20 de Agosto de 1899, do Grande Casino Internacional<sup>15</sup> e pela presença regular de D. Maria Pia no seu *Petit-Palais* do Monte Estoril, uma burguesia abastada viria a realizar as suas aspirações aristocráticas construindo aqui as suas residências de veraneio. Predominam a tipologia do *chalet*<sup>16</sup> e os modelos de cunho exótico, num conjunto marcado pela valorização dos espaços verdes em torno das construções.

Afastada a hipótese da construção do pólo turístico do sítio do lago, é junto ao Jardim das Palmeiras que a Companhia delibera implantar os dois principais equipamentos hoteleiros da estância. O primeiro a ser inaugurado, a 1 de Agosto de 1898, seria o Grande Hotel, mais conhecido por Hotel Estrade, explorado pelo hoteleiro que lhe deu o nome. No ano seguinte, 1899, Félix Petracchi, antigo cozinheiro real e dono do Hotel Central de Cascais, manda construir o Grand Hotel d'Italie, segundo o projecto de Gaston Landeck. Ampliado na década de 1920, o edifício viria a ser totalmente remodelado, entre 1943 e 1945, e transformado em Monte Estoril Hotel.<sup>17</sup>

O Monte Estoril constituía-se, assim, como estância turística autónoma, cortando definitivamente com a sua dependência umbilical ao núcleo de Cascais.

<sup>15</sup> O Grande Casino Internacional funcionava nos primeiros pisos do chalet que Luís Gonzaga Ribeiro manda projectar, a Almeida Pinheiro, para sua residência de veraneio no Monte Estoril. A sua exploração esteve a cargo da sociedade constituída por aquele proprietário e o seu sócio José Nunes Ereira, fazendo concorrência aos já existentes Casino Mon't Estoril, instalado no chalet da Viscondessa de Silva Carvalho, e *Club* Internacional. Com a regulamentação das Zonas de Jogo pelo Decreto n.º 14:643, de 3 de Dezembro de 1927, o Grande Casino Internacional encerra em 1928.

<sup>16</sup> “*Chalet, subst. masc. A - Cabane sur l'alpage, où s'abritent les bergers pendant l'été et où ils font les fromages: (...). B - P. ext. 1. Habitation des Alpes, construite en bois, souvent ornée de balcons abrités par un toit à deux pentes, faisant saillie. (...) 2. P. anal. Maison de plaisance dans le style des chalets montagnards.*” (Cit. [www.cnrtl.fr](http://www.cnrtl.fr))

<sup>17</sup> O Monte Estoril Hotel manteve-se em actividade até 1974, altura em que seria ocupado por ex-residentes das colónias do Ultramar. Destruído por um incêndio e votado ao abandono, foi, posteriormente, adaptado a condomínio de luxo.

“O Monte Estoril, por exemplo, é um aflitivo manicómio de prédios, onde cada casa manifesta a sua especial mania. Uma julga-se chinesa, outra suíça, outra gótica, outra normanda: (...). Raríssimos naquele horto psiquiátrico os prédios com o aspecto estrutural e decorativo de serem aquilo que todos teriam restrita obrigação de parecer – singelos, confortáveis, risonhas habitações de honestos burgueses de Lisboa que aí vão no Verão tomar banhos de mar com a família.”

ORTIGÃO, Ramalho, *A Arte e a Natureza em Portugal*, Porto, 1903.



*Casino Internacional  
Mont Estoril - Portugal*  
Bilhete Postal, c. 1900  
(imagem [www.otitserip.freeweb7.com](http://www.otitserip.freeweb7.com))



*Portugal  
Monte-Estoril - Hotel d'Italia*  
(com o Grande Hotel, à esquerda)  
Bilhete Postal, c. 1900  
(imagem [www.otitserip.freeweb7.com](http://www.otitserip.freeweb7.com))



*Estoril - Vista Geral*  
Bilhete Postal, c.1900  
(imagem [www.otitserip.freeweb7.com](http://www.otitserip.freeweb7.com))

Ultrapassadas as primeiras dificuldades financeiras, a Companhia lança, em 1900, uma segunda campanha de urbanização, adquirindo aos Duques de Palmela, no limite nascente do seu Parque, novos terrenos para construção. A partir do Jardim das Palmeiras são, agora, abertas duas novas avenidas, a Avenida Faial e a Avenida Sanfré, traçadas contra a encosta. Estes dois eixos determinariam a futura expansão do Monte Estoril.

Ao contrário da primeira fase de urbanização, caracterizada pela experimentação arquitectónica finissecular em torno de modelos importados, o novo bairro residencial introduz, associada à arquitectura de veraneio, a questão tradicionalista da “Casa Portuguesa”. Tal como no concurso do Pavilhão de Portugal para a Exposição Universal de Paris de 1900, às propostas *Beaux Arts* europeizantes de Miguel Ventura Terra (1866-1916) para a Casa Abreu Valente (1901), na Rua de Nice, ou para as casas geminadas de Miguel Henrique dos Santos (1904)<sup>18</sup>, na Rua do Pinheiro, Raul Lino (1879-1974) contrapõe a valorização culturalista de uma arquitectura “nacional” nos projectos da Casa Monsalvat (1901), da Vila Tânger (1903), da Casa Jaime Batalha Reis (1904) e da Casa Victor Schalk (1915-1919), construídas no Monte Palmela, a poente da Avenida Faial.<sup>19</sup>

<sup>18</sup> Publicadas na revista *A Construção Moderna*, de 10 de Março de 1904.

<sup>19</sup> Exemplares na sua integração paisagística, estas casas testemunham a modernidade da pesquisa

Também Rafael Duarte de Mello, desenhador que assina como arquitecto<sup>20</sup>, tem uma importante presença na urbanização do Monte. Num gosto neo-romântico, que combina a imagem tradicional do *chalet* com elementos de carácter “português”, desenha a Vivenda Malvina (1907), para o “brasileiro” Manuel Ferreira dos Santos, a Vivenda Laura<sup>21</sup>, para Eduardo Esteves de Freitas, ambas na Avenida Sanfré, e a Vivenda Laximi<sup>22</sup>, também para Manuel Ferreira dos Santos, junto ao Jardim das Palmeiras.

Este conjunto de moradias reflecte a preferência do novo bairro por parte de uma clientela mais abrangente. Artistas, intelectuais, “torna-viagem” e industriais procuram agora o Monte Estoril como local de retiro.

Aproveitando o impulso do empreendimento do seu irmão, Carlos Anjos, no Monte Estoril, o capitalista Polycarpo Pecquet Ferreira Anjos, com residência de veraneio em Algés (*Chalet Miramar*), anuncia, em 1903, a intenção de edificar um novo equipamento hoteleiro na zona: o Splendid Hotel<sup>23</sup>. Projecto de grande envergadura, entregue a Miguel Ventura Terra (1866-1919), seria o primeiro da categoria *Palace* programado para a região do Estoril<sup>24</sup>. O conjunto, composto por dois edifícios de sete andares comportando um total de 340 quartos, “*de preços decrescentes segundo o andar*”, implantar-se-ia junto ao mar, na Avenida D. Carlos I e na Rua Tenente Valadim, em Cascais, mas também esta iniciativa seria abandonada face às dificuldades em reunir o capital necessário para a sua concretização.

---

conceptual de Raul Lino: na preocupação de uma ligação natural ao terreno; no encadeamento dos espaços; no trabalho da luz, como indicador da funcionalidade e intimidade dos compartimentos; e na utilização de materiais tradicionais, acentuando plasticamente a arquitectura.

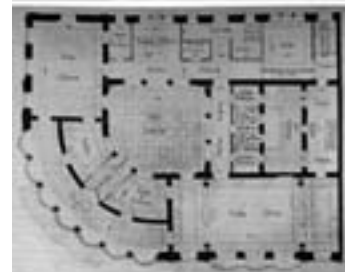
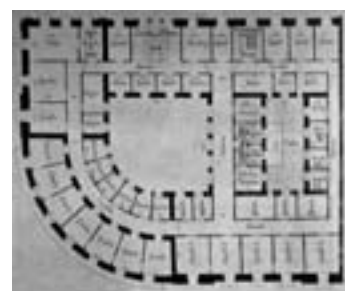
<sup>20</sup> Reflexo de um tardio reconhecimento social do Arquitecto, só em 1925 é decretada a obrigatoriedade da apresentação de um diploma oficial, passado por uma das Escolas de Belas-Artes, para a utilização da designação e para o exercício da profissão de arquitecto. (Cf. BRIZ, Maria da Graça Gonzalez, Volume I, op. cit., p. 174)

<sup>21</sup> Publicada na *A Construção Moderna*, de 5 de Fevereiro de 1912, e, já construída, na *A Architectura Portuguesa*, N.º 8, de Agosto de 1913.

<sup>22</sup> Publicada na *A Construção Moderna*, de 20 de Fevereiro de 1911.

<sup>23</sup> Pensado para “*empare[har] com os melhores do estrangeiro (...), oferecendo ao viandante tanto bem estar como as melhores hospedarias da Europa*”, o projecto do novo equipamento hoteleiro é publicado na *A Construção Moderna*, a 20 de Agosto de 1903.

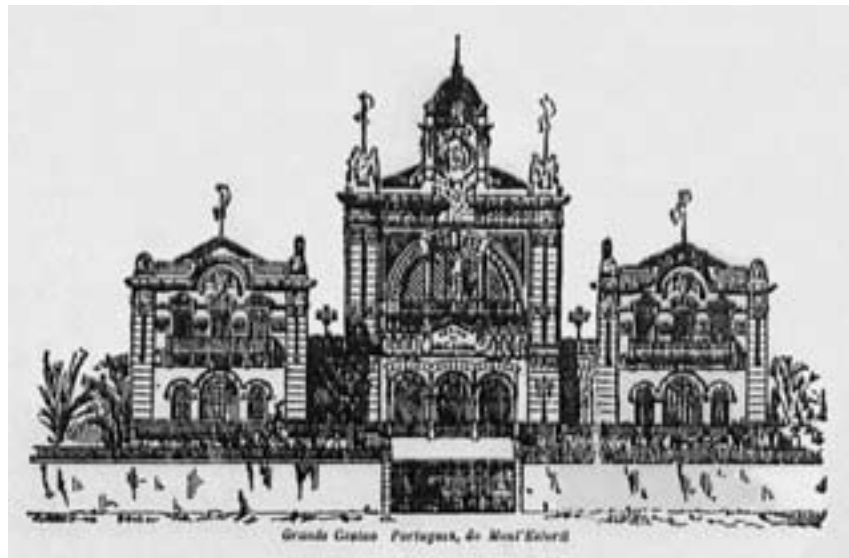
<sup>24</sup> Ideia que só seria concretizada, como veremos, com a inauguração do Palácio Hotel do Estoril, a 31 de Agosto de 1930.



Splendid Hotel, Cascais  
 Fachada Principal,  
 Planta dos Pisos dos Quartos,  
 Planta do Piso Nobre e  
 Planta do Rez do Chão  
 Miguel Ventura Terra, 1903  
 (imagens *A Construção Moderna*, 20  
 Agosto 1903, pp. 161-166)

O jornal *O Século* dá-nos, ainda, notícia de outro empreendimento não conseguido para o Monte Estoril, encomenda dos beneméritos José António Machado e José Nunes Ereira. Em Junho de 1907 publica o projecto de um “Grande Casino Portuguez”, da autoria de Manuel Joaquim Norte Júnior (1878-1962), “*edifício completamente isolado, domina[ndo] a estrada real*”, de cujos “*balcões e galerias [se vê] o mar azul e lindo*”.<sup>25</sup>

A lembrar os *kurhäuser* internacionais, o edifício do casino assumia uma gramática monumental e festiva, numa organização clássica tripartida que segue o modelo já experimentado dos Palácios de Cristal oitocentistas, com três corpos ligados por galerias envidraçadas, acentuando no corpo central o grande “Salão de Divertimentos”.



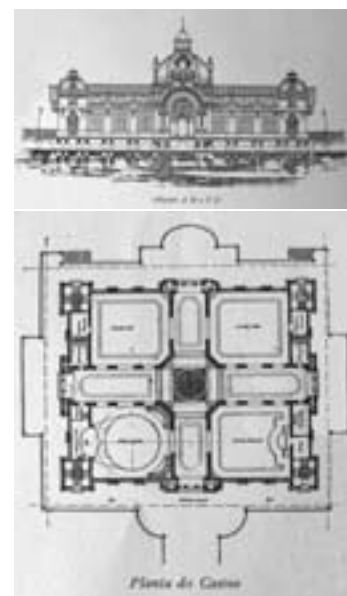
*Grande Casino  
Portuguez, do Mont'Estoril*  
Manuel Joaquim Norte Júnior,  
1907  
(imagem *O Século*, 27 Junho 1907)

A esta solução, Rafael Duarte de Mello contrapõe, sete anos mais tarde, o “Ante-projecto de um Casino sobre o Mar”. Imagem de abertura do primeiro número do décimo quarto ano da revista *A Construção Moderna e As Artes do Metal*, o projecto “*como publicação tecnica, é sem duvida dos mais bélos que aqui se teem publicado*”. A acompanhá-lo, era apresentado um artigo inovador sobre “Fundações Hydraulicas”.

<sup>25</sup> *O Século*, Lisboa, 27 Junho 1907.

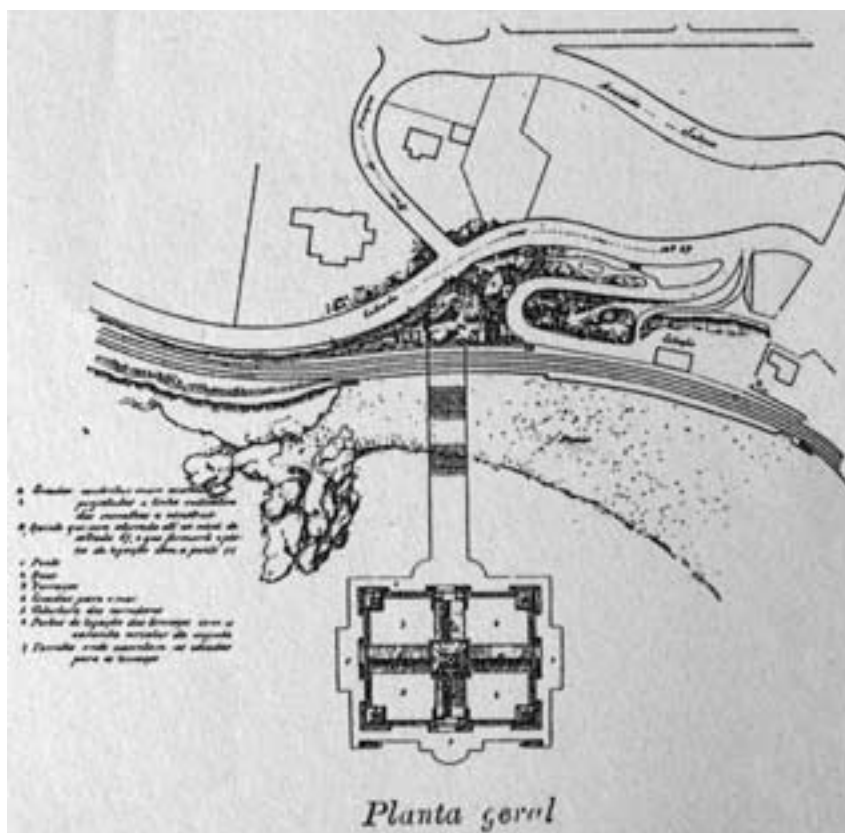
Parte de um programa mais vasto, que incluía um Hotel e outras instalações “*que se estenderão pela encosta do monte do lado do Oceano*”<sup>26</sup>, o Casino situar-se-ia “*próximo do apeadeiro do caminho de ferro, no Monte Estoril*”, em frente à Vila Aduar de Carlos Anjos, “*ligando as suas galerias e patamar principal com o monte por meio de uma ‘passarelle’ metalica*”.

O edifício *Beaux Arts*, “*em cimento armado e vidro, com caes para embarque de pequenos barcos para regatas, destinando-se fazer um quebra-mar, para de futuro se construir um outro caes para embarque e desembarque de barcos de grande lotação*”, assentaria “*as suas fundações sobre o bloco de rocha que ali existe, ligado ao primeiro pizo por pilares*”. No interior, dois “*Grandes Salões*”, um “*Restaurante*” e um “*Salão de Festas*”, com palco, organizados num esquema planimétrico de inspiração palladiana, com cúpula sobre o vestíbulo central. A enfatizar os cantos da composição, quatro torreões de escadas davam acesso aos terraços da cobertura.



Ante-Projecto  
de um Casino sobre o Mar  
*Alçados AB e CD e*  
*Planta do Casino*

Rafael Duarte de Mello, 1914  
(imagem *A Construção Moderna e As Artes do Metal*, N.º 1, XIV Ano, 10 Janeiro 1914)



Ante-Projecto  
de um Casino sobre o Mar  
*Planta Geral*

Rafael Duarte de Mello, 1914  
(imagem *A Construção Moderna e As Artes do Metal*, N.º 1, XIV Ano, 10 Janeiro 1914)

<sup>26</sup> “Ante-Projecto de um Casino sobre o mar – no Estoril”, *A Construção Moderna e As Artes do Metal*, Lisboa, Ano XIV, N.º 1, 10 Janeiro 1914, pp. 1-3.



North Pier - Blackpool  
Bilhete Postal, c.1900  
(imagem  
[www.oldstratforduponavon.com](http://www.oldstratforduponavon.com))



West Pier, Brighton  
Fotografia, c.1900  
(imagem [www.mmhistory.org.uk](http://www.mmhistory.org.uk))

Em termos conceptuais, a ideia de Rafael Duarte de Mello encontra antecedentes nos *Pleasure Piers*, estruturas palafitas, construídas inicialmente em madeira, que animavam as principais estâncias balneares inglesas do século XIX. Estes cais surgem originariamente, ao longo da costa, para facilitar o embarque e desembarque de passageiros dos navios de longo curso que garantiam a travessia do Canal da Mancha, mas a sua popularidade enquanto espaços de passeio, permitindo uma relação mais próxima com o mar e uma visão panorâmica sobre a linha de costa, rapidamente lhes confere autonomia funcional, constituindo-se como autênticos recintos de lazer e diversão. O “Casino sobre o Mar” enquadrava-se num mesmo conceito de infraestrutura de recreio balnear, combinando as valências de *deck-promenade*, de cais e de pavilhão de diversão.<sup>27</sup>

No entanto, a apresentação pública, nesse mesmo ano, do folheto-álbum *Estoril: Estação Marítima, Climática, Thermal e Sportiva* iria revolucionar a ainda incipiente indústria do Turismo em Portugal, determinando um novo rumo para a valorização turística dos Estoris, que, em tempo de República, já não se revia no aristocrático Monte.

A verdade é que a urbanização da Companhia não era o único pólo turístico em desenvolvimento no Estoril.

*“Estoril comprend, en réalité, trois quartiers distincts, dont les habitués vivent d’ordinaire à l’écart les uns des autres: Saint-Jean, habité par la bourgeoisie; Saint-Antoine, habité par les fonctionnaires, et Mont’Estoril dont la clientèle se recrute surtout dans l’aristocratie et la haut société”.*<sup>28</sup>

<sup>27</sup> As primeiras construções deste tipo estabelecem-se como simples *decks* ao ar livre, apoiados por pequenos quiosques e coretos de música, cobrando-se portagem à entrada. Mais tarde começam a ser adicionados programas mais complexos, como os *Pavilions* e os *Concert Halls*, proporcionando diferentes actividades recreativas aos seus visitantes (*dining rooms, grill rooms, smoking rooms, reading rooms, winter gardens, electric tramways*). Era também comum, associada a estas estruturas, a existência de pequenos embarcadouros para barcos a vapor, oferecendo a possibilidade de realizar excursões marítimas ao largo da costa. Os mais conhecidos são os de Blackpool (*North Pier*, Eugenius Birch, 1863; *Central Pier*, John Isaac Mawson, 1868; e *South Pier*, T. P. Worthington, 1893) e os de Brighton (*West Pier*, Eugenius Birch, 1866; e *Palace Pier*, R. St. George Moore, 1899).

<sup>28</sup> BEAUREGARD, N. G., FOUCHIER, L. de, *Voyage en Portugal*, Paris, Librairie Hachette, 1908, pp. 88-91. (Cf. BRIZ, Maria da Graça Gonzalez, Volume I, op. cit., pp.178-179)



## Os “Banhos da Poça” e o “Pátio do Viana”

A construção da Linha de Cascais, prolongada de Pedrouços a Alcântara, em 1890, e, em 1895, ao Cais do Sodré<sup>29</sup>, veio fomentar “a progressiva banalização burguesa e popular de alguns centros de veraneio balnear”<sup>30</sup> a poente da capital, agora “a distâncias-custo compatíveis com as disponibilidades económicas destas classes sociais”, determinando “o desenvolvimento dos mais distantes e o aparecimento de outros: Santo Amaro, Parede, São Pedro, São João, Santo António e Monte Estoril”.

Paralelamente ao Monte Estoril, que se afirma essencialmente como estação climática, S. João do Estoril e Santo António do Estoril vão conhecer alguma importância enquanto estâncias termiais: o primeiro, associado às águas da Poça e, o segundo, às nascentes do Estoril e de Santo António. Mas, ao contrário daquele empreendimento, a urbanização destes dois núcleos vai resultar algo desconexa, fruto de iniciativas particulares dispersas que entram em confronto com a capacidade do município de gerir e planificar a sua expansão.

S. João estabelece-se a sul da Estrada Real e da linha férrea, situação particular ao longo desta costa. As primeiras construções vão implantar-se ainda junto àquela via, ancoradas pela reputação da fonte mineral ali existente, explorada originalmente pela Misericórdia de Cascais, e pela presença do edifício dos Banhos da Poça, na Praia do mesmo nome, inaugurado, em 1895, pela empresa de Carlos Tavares e Jacinto Parreira.<sup>31</sup>

<sup>29</sup> Inaugurada em 1889, a Linha de Pedrouços a Cascais funcionava, inicialmente, com oito comboios diários (a carvão), em ambos os sentidos, numa viagem que demorava cerca de 50 minutos. A ligação a Alcântara, em 1890, onde chegava o “americano”, e ao Rossio, em 1891, pelo túnel de Campolide, assim como, um segundo prolongamento da linha até ao Cais do Sodré, em 1895, tornou acessíveis à população da capital novas oportunidades de residência, de veraneio e de excursão domingueira. (Cf. CAVACO, Carminda, *A Costa do Estoril: Esboço Geográfico*, Vol. I, Lisboa, Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Lisboa, 1981, p. 40)

<sup>30</sup> Idem, pp. 40-41.

<sup>31</sup> Para a exploração das águas da Poça, a Misericórdia de Cascais fazia montar, entre a Primavera e o Outono, duas barracas rudimentares em madeira. Em 1890, ano em que o local é baptizado com o nome de S. João do Estoril, a instituição determina o arrendamento da estância termal, processo que só se concretizaria, quatro anos depois, com a celebração de um contrato com o Dr. Carlos Tavares, discípulo de Sousa Martins, e o Major de Engenharia Jacinto Parreira. Nesse contrato, a empresa exploradora era obrigada a edificar um edifício de banhos condigno, cujo projecto, provavelmente da autoria do Major, seria aprovado em 1894. (Cf. BRIZ, Maria da Graça Gonzalez, Volume I, op.



*Os Banhos da Poça em S. João do Estoril*

Bilhete Postal, c. 1900 e

Fotografia, c. 1900

(imagens BRIZ, Maria da Graça Gonzalez, *A Vilegiatura Balnear Marítima em Portugal: 1870-1970*, Volume II, Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, 2003, p. 130 e [www.diasquevoam.blogspot.com](http://www.diasquevoam.blogspot.com))

“A característica especial da localidade é o seu biombo de moradias assentes sobre as arribas do mar. Um biombo que oculta ao povoado o horizonte marítimo. Caso único em toda a linha de Cascais.”

COLAÇO, Branca de Gonta, ARCHER, Maria, *Memórias da Linha de Cascais*, Lisboa, Parceria António Maria Pereira, 1943, p. 273.

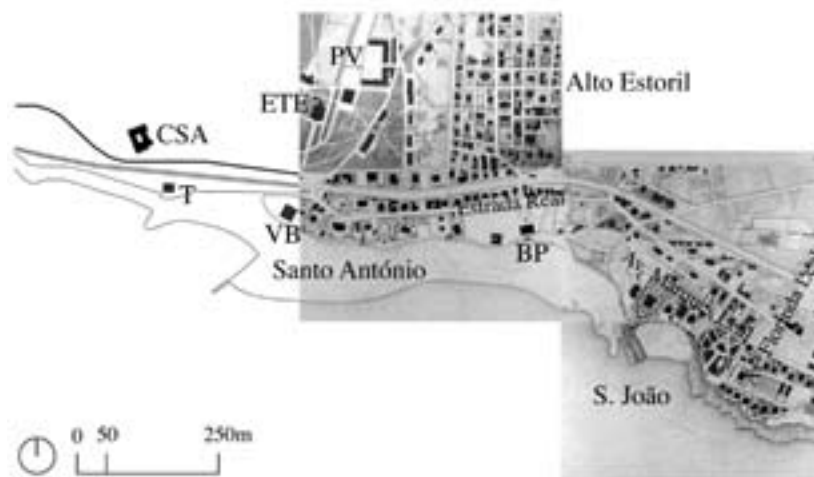
Com a abertura da Avenida Marques Leal, paralela à costa, em terrenos cedidos à Câmara de Cascais pela viúva de António José Marques Leal e por Luís Filipe da Matta, o aglomerado vai expandir-se para nascente, aproveitando a falésia sobre a Praia da Azarujinha (antigo Sítio da Cadaveira) para construir uma relação mais directa com o mar.

São estes dois pólos, os Banhos da Poça e a nova avenida, que vão definir a organização urbanística, mas também social, da futura estância. Se ao longo da Marginal os *chalets* se vão sucedendo, com ou sem torreão, em lotes relativamente modestos, na Avenida Marques Leal encontramos as mais emblemáticas arquitecturas de S. João do Estoril, em especial nos terrenos generosos do loteamento de Florinda Leal, sobre a falésia: Casa de S. Paulo (1911); Palacete Bernardino, Filhos e Ribeiro (1896); Villa Laura (Gaston Landeck, 1901); Palacete do Conde de Azarujinha (1901); e o Chalet Natália (189?). Na sua continuidade, é traçado um novo bairro, de geometria e cadastro mais elementares, estruturado pela Avenida Florinda Leal e pelas ruas da Beira Baixa (mais tarde, Vasco da Gama) e Costa Pinto.<sup>32</sup>

Desenvolvimento de S. João e Santo António do Estoril:  
CSA - Convento de Santo António (1527)  
ETE - Estabelecimento Termal do Estoril (1880, 1892)  
PV - Pátio do Viana  
BP - Banhos da Poça (1895)  
VB - Vivenda Barros (c. 1890)  
T - Tamariz (c. 1900)

Planta Topográfica do Concelho de Cascais, 1912-1915.  
AHMC

Santo António do Estoril, Alto Estoril e S. João do Estoril (imagem adaptada de BRIZ, Maria da Graça Gonzalez, *A Vilegiatura Balnear Marítima em Portugal: 1870-1970*, Volume II, Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, 2003, pp. 113 e 187)



cit., pp.183-184)

<sup>32</sup> Aqui se constroem a *Casa da Torre* (Gaston Landeck, 1901), do Comendador António Gonçalves de Azevedo, e, fazendo a frente litoral, os *chalets* de Joaquim, Francisco e António Simões (1898), as casas para aluguer de Émile Carp (1907) e a *Casa Augusto de Vasconcelos* (Tertuliano Lacerda Marques, 1921), no último lote da Rua Vasco da Gama, já de “estilo português tradicional”. (Cf. BRIZ, Maria da Graça Gonzalez, Volume I, op. cit., pp. 190-204)

As infraestruturas básicas vão sendo realizadas à medida dos interesses e “generosidade” dos proprietários de maiores recursos, impondo-se à Câmara Municipal a tarefa de dar sentido a todas estas acções.

A ausência de equipamentos hoteleiros notáveis<sup>33</sup> fixa, em definitivo, a dimensão pacata e doméstica da estância termal. Durante a época balnear, de 1 de Maio a 15 de Novembro, seria o edifício dos Banhos, com o seu salão e terraços, a funcionar como centro de convívio e de diversão nocturna, proporcionando às famílias residentes um espaço para passarem os seus serões, entre récitas e bailes.

*“O primeiro Estoril que apareceu, o Estoril pai, foi o do meio – Santo António do Estoril. (...) Dele nasceram os dois filhos: um à direita, chamado Monte Estoril, e feito pela alta burguesia; outro à esquerda, chamado S. João, e feito pela burguesia modesta.*

*Enquanto o Monte Estoril fazia um parque, elegante, sombreado, de ruas de areia fina, S. João fazia as suas ruas a Mac-Adam, e discutia a mão de obra das suas casas...*

*Enquanto o Monte salpicava o seu pinhal de chalets, esbeltos como os chalets de Cannes, S. João fazia os seus como fosse mais barato, e punha-lhes por fora os nomes das suas filhas ou das suas caras metades...*

*O Monte iluminava-se a luz eléctrica! S. João contentava-se com o petróleo...*

*O Monte levantava um grande Casino, armava uma roleta luxuosa, dançava cotillons com marcas de Paris, jogava lawn-tennis, tomava banhos ao meio dia, em toilettes complicadas? S. João dançava polkas no edifício dos Banhos da Poça, jogava o croquet quando se sentia vicioso, vestia um fato de baeta vulgaris, e tomava o seu banho, lavando os ouvidos para não gastar em casa a água doce...”<sup>34</sup>*

---

<sup>33</sup> Chegam a inaugurar o *Bijou Hotel*, em 1901, e o *Hotel Savoy*, pouco tempo depois, mas ambos com um curto período de funcionamento.

<sup>34</sup> BANDEIRA, António, *Brasil-Portugal*, N.º 18, 16 de Outubro de 1899. (Cf. BRIZ, Maria da Graça Gonzalez, Volume I, op. cit., p. 196)

“Aquele casaria, aquelas ruas na parte que vai do lado da linha do caminho de ferro do Estoril para S. João são uma coisa impossível (...).

Os chalets estão para ali a granel, levantados onde cada um lhe apeteceu. (...) umas vielas tortuosas e mal traçadas, uma casa com a frente para um lado e logo outra olhando para diverso ponto, uma irregularidade, um acanhamento que denotam que nenhum plano presidiu a tudo aquilo (...).

A Lisboa do futuro terá o seu bairro de Alfama n.º 2, será a parte compreendida entre S. João e o Monte.”

“Tudo sem Plano”, *Correio de Cascais*, N.º 178, 16 Novembro 1902.



Estabelecimento Termal do Estoril

Gravuras, c. 1880 e c. 1892 (imagens CALIXTO, Carlos Pereira, “Estoril de ontem - Estoril de hoje”, *Panorama: Revista Portuguesa de Arte e Turismo*, Lisboa, 1.ª Série, N.º 15-16, Julho 1943, p. 46)

Para poente, as construções junto à Estrada Real iam-se multiplicando, em direcção a Santo António. Na Praia do Estoril, sobre as ruínas dos fortes da Cruz (a nascente) e de S. Roque (a poente), erguem-se a Vivenda Barros, projecto de Cesare Ianz (?-1901)<sup>35</sup>, e a Casa Ernesto Diesel Schröeter<sup>36</sup>, em frente à Igreja de Santo António, exemplares que testemunham o gosto eclético finissecular e que marcam, ainda hoje, a imagem local.

Próximo do Forte da Cruz são também construídas a Casa Santos Jorge (1896), acima da Estrada Real, para a qual Manuel Joaquim Norte Júnior projecta, em 1914, as cocheiras/garagem, e, nos maiores lotes a sul, a Casa António José Viana da Silva Carvalho, com a sua capela de traça barroca desenhada, em 1903, por Francisco Vilaça, e o Chalet João Sabino Viana, dentro do modelo compósito do volume com torreão pontiagudo acoplado, comum na arquitectura de veraneio desta zona. Estas duas últimas obras, são já encomendas de familiares de José Viana da Silva Carvalho, proprietário dos vastos terrenos de pinhal, a norte da linha férrea, onde se situavam as fontes do Estoril e de Santo António.<sup>37</sup>

De fundação anterior a S. João, com o seu Convento e Igreja quinhentistas<sup>38</sup>, é também pela qualidade das suas nascentes de água termal que o pequeno aglomerado de Santo António se vai expandir. Em 1880, José Viana moderniza o balneário existente, dotando-o com 10 tinas de mármore para banhos de imersão, que, em 1892, é de novo remodelado, face à crescente frequência das termas. O estabelecimento passava, assim, a ter 15 tinas, “em

<sup>35</sup> João Martins de Barros, cuja filha doente se curara nas águas da Poça, compra, em 1880, o Forte da Cruz para aí construir a sua casa. O projecto é entregue, em 1894, ao arquitecto italiano, autor da fachada do Coliseu dos Recreios (1890) e professor, desde 1888, na Escola Industrial Marquês de Pombal, em Lisboa, que aqui dá corpo às fantasias românticas de final de século numa composição de inspiração medieval.

<sup>36</sup> A Casa Diesel Schröeter ficaria a ser conhecida como “Tamariz”, sendo vendida e explorada, mais tarde, como Restaurante e Casa-de-Chá.

<sup>37</sup> A “Quinta do Viana” era o antigo morgado do Estoril, comprado pelo deão da Sé de Lisboa, João da Silva Carvalho, que o deixa em testamento a D. Ana da Silva Carvalho, sua sobrinha e mãe de José Viana. (Cf. BRIZ, Maria da Graça Gonzalez, Volume I, op. cit., p. 276)

<sup>38</sup> Com a extinção das Ordens Religiosas, em 1834, o Convento de Santo António (1527) é vendido a Manuel Joaquim Jorge que o rentabiliza, transformando-o em casas de aluguer para os frequentadores das termas, e doa a Igreja à paróquia local. (Cf. Idem, *ibidem*)

*quartos separados, circundando um pequeno jardim coberto que serve de sala de espera*<sup>39</sup>. Na fachada, a referência ao culto oriental da cerimónia do banho, numa composição em estilo neo-árabe.

Para o alojamento dos banhistas, José Viana constrói uma série de casas modestas para alugar, próximo das termas, conjunto que ficaria conhecido como o “Pátio do Viana”. Simultaneamente, alguns lotes no limite nascente da sua quinta são vendidos, a preços elevados, para promoção privada. Os restantes terrenos, da linha de comboio para norte, ficariam livres, num vasto pinhal que se estendia até ao Cabo Raso.

Entre estes dois aglomerados, e beneficiando do seu desenvolvimento, estabelecer-se-ia um outro bairro: o Alto Estoril. Fechado a sul sobre a “estrada de ferro”, mas em franca ligação com os Banhos da Poça, esta nova urbanização iria desenhar-se em esquadria pela encosta acima. A ponte, a Avenida de Bicesse (actual Avenida dos Bombeiros Voluntários) definia a fronteira com a Quinta do Viana.

Sem arquitecturas de vulto<sup>40</sup>, assiste-se à banalização do *chalet* como modelo para a “Casa de Praia”, reduzido, entretanto, a “tiques” decorativos pela mão dos construtores locais. Neste panorama, destaca-se a acção do Dr. José de Lacerda, um dos principais promotores do Alto Estoril. Álvaro Machado (1874-1944) é o arquitecto encarregue de dar forma às encomendas, primeiro na casa do próprio médico (1907), na Rua Guiomar Torresão, e, de seguida, no conjunto de casas geminadas<sup>41</sup> para a Rua das Rosas e Rua Maestro Lacerda, todas elas publicadas em revistas da especialidade.<sup>42</sup>



Portugal (Estoril)  
Estabelecimento Balnear  
Bilhete Postal, c. 1900  
(imagem [www.delcampe.net](http://www.delcampe.net))

*“O edifício é sem dúvida magnífico e elegante. Depois de se subir por uma larga escadaria entra-se por três grandes portas, num vasto átrio ladrilhado a mosaico. Do átrio desce-se por dois lanços de escadas para um jardim, que fica sob uma cúpula envidraçada, espécie de estufa, em cuja temperatura crescem cheias de viço diversas plantas. Ao lado deste jardim estão os quartos para os banhos.”*

COLAÇO, Branca de Gonta, ARCHER, Maria, *Memórias da Linha de Cascais*, Lisboa, Parceria António Maria Pereira, 1943, pp. 293-294.

<sup>39</sup> “Estoris”, in *Portugal: Dicionário Histórico, Corográfico, Biográfico, Heráldico, Numismático e Artístico*, Lisboa, [s.n.], 1908, p. 220. (Cf. BRIZ, Maria da Graça Gonzalez, Volume I, op. cit., p. 277)

<sup>40</sup> Anteriores às suas intervenções em de S. João, Gaston Landeck realiza, para o Alto Estoril, a Casa Eugénio de Freitas Bandeira de Mello (1897), na Rua Mário Quina; a Casa Diogo Joaquim de Matos (1898), na Rua das Palmeiras; e a Casa Augusto Freire (1899), na Rua António Martins.

<sup>41</sup> Conceito mais económico para residências de férias, já ensaiado, como vimos, por Ventura Terra, nas casas da Rua do Pinheiro, no Monte Estoril.

<sup>42</sup> Cf. “A Casa do Sr. Dr. José de Lacerda”, *A Construção Moderna*, Lisboa, Anno VIII, N.º 14, 1 Dezembro 1907, pp. 104-105; e “O Bairro das Roseiras, do Sr. Dr. José de Lacerda e as casas do Sr. Alvaro Machado”, *A Architectura Portuguesa*, Lisboa, N.º 7, Julho 1910, pp. 25-28;

Sem um plano geral que estruturasse as diversas intervenções e que definisse prioridades de investimento para a implementação de equipamentos públicos de apoio à estância termal e balnear, o núcleo composto por S. João, Santo António e Alto Estoril ficava muito aquém dos modelos internacionais. Só a complementaridade de valências entre estes aglomerados e o Monte Estoril, S. João e Santo António com os seus Estabelecimentos de Banhos e o Monte com o seu Jardim Público, Hotéis e Casino, poderia colocar o Estoril ao nível dos principais centros de vilegiatura estrangeiros. Seria, precisamente, esta a perspectiva do projecto de Fausto Figueiredo e Augusto Carreira de Sousa.

### “Uma Iniciativa Grandiosa”

Em Maio de 1914, é publicado o folheto-álbum *Estoril: Estação Marítima, Climaterica, Thermal e Sportiva*<sup>43</sup>, edição da empresa Figueiredo & Sousa, Limitada<sup>44</sup>, constituída, no ano anterior, com o objectivo de transformar o Estoril “*n’uma estância modelar, rival da Côte d’Azur e das praias da Biscaya ou do Mar do Norte*”<sup>45</sup>. O jornal *O Século* acompanha de perto o empreendimento, numa série de artigos que fazem primeira página.

Logo a 28 de Novembro de 1913, dá notícia de que “*Os Estoris e outras Estações do Paiz vão ter grandes melhoramentos. A iniciativa parte de um grupo de capitalistas portugueses que se propõe construir grandes hotéis e estabelecer distrações*”. Nesta entrevista ao Director da Repartição de Turismo, José de Ataíde, esclarece-se que o plano de melhoramentos em causa se estendia a outras localidades que não só o Estoril, como Alcobça, Batalha, Leiria, e Buçaco, nas quais se previa estabelecer uma rede de “*hoteis-sucursaes*”, ou como a Serra da Estrela, para onde se

*“Noticiou ha dias o Seculo que os Estoris iam em breve ser dotados com grandes melhoramentos, entre os quaes um hotel com todos os aperfeiçoamentos exigidos pela vida moderna, uma estação termal e um grande casino. Acrescentava-se ainda que a iniciativa, segundo constava, partia de um grupo de capitalistas portugueses, estando em via de conclusão as negociações para a compra de uma grande propriedade, conhecida pela Quinta dos Vianas, onde seriam construidos os edificios; e, finalmente, que, n’um dos dias d’esta semana devia chegar a Lisboa um engenheiro incumbido, pelos iniciadores, do estudo das plantas das grandes obras a realizar.”*

“As Grandes Iniciativas - Os Estoris e outras Estações do Paiz vão ter grandes melhoramentos”, *O Século*, 28 Novembro 1913.

<sup>43</sup> Impresso pela Typographia “A Editora Limitada”, de Lisboa.

<sup>44</sup> Para além dos dois sócios principais, cunhados, da empresa inicial fariam, também, parte Ferreira do Amaral, “*importante agricultor de S. Tomé*”, e Charles Ritz, proprietário da rede de hotéis francesa. (Cf. “Os Melhoramentos dos Estoris: Ficarão uma ‘Riviera’ sem rival - Não ha clima identico”, *O Século*, Lisboa, N.º 11:490, 5 Dezembro 1913)

<sup>45</sup> “A transformação do Estoril é uma Obra Grandiosa e Patriótica”, *O Século*, Lisboa, N.º 11:669, 5 Junho 1914.

projectava “*um confortavel e luxuoso hotel*” com “*um parque como o hotel dos Estoris, bem como salões para festas e para divertimentos de toda a especie. No parque aproveitar-se-ha uma parte da montanha para a realização de sports de inverno, melhoramento este inteiramente novo em Portugal, embora, ao presente, lá fora constitua a principal e mais animada das distrações*”. O plano do Estoril integrava-se, assim, numa intervenção mais vasta, pensada à escala nacional, granjeando o apoio necessário da recém-criada Repartição do Turismo.

No número de 5 de Dezembro seguinte, anunciava-se que “*a grande propriedade conhecida pela Quinta dos Vianas já foi adquirida pelo grupo iniciador, encetando-se os trabalhos*”.<sup>46</sup>

Para o estudo específico da instalação termal, a empresa convida o dr. Brandt, “*que, ha anos, fez nos Estoris uns largos e profundos estudos de pesquisa d’essas aguas e da sua analise*”<sup>47</sup>. Segundo o especialista, as qualidades únicas das águas de Santo António, “*sobretudo nas molestias de pele*”, e as condições do novo balneário, dotado “*com todos os apetrechos exigidos modernamente*”, fariam do Estoril “*uma riviera sem rival, superior mesmo, sem duvida, á franceza e italiana, porque o seu clima, que é unico, permite que o proprio estabelecimento termal funcione no inverno, o que não sucede n’aquelas afamadas estações*”. “*O que é preciso agora? Apenas muito reclame para a tornar conhecida lá fóra, tanto mais que toda a gente anda em busca de estações novas, e um decidido apoio para a iniciativa dos governos e do publico, em geral, porque este arrojado melhoramento, além do mais, representa um esforço patriotico*”. As restantes intervenções são confiadas “*a um distinto engenheiro francez, mr. Maigrêt, (...) que, por assim dizer, é quem lá fóra tem estudado os principaes planos de outras obras congeneres*”.<sup>48</sup>

<sup>46</sup> “Os Melhoramentos dos Estoris Ficarão uma ‘Riviera’ sem Rival - Não ha clima identico”, op. cit.

<sup>47</sup> Idem.

<sup>48</sup> “As Grandes Iniciativas - Os Estoris e outras Estações do Paiz vão ter grandes melhoramentos”, *O Século*, Lisboa, N.º 11:484, 28 Novembro 1913.

Finalmente, a 26 de Maio de 1914<sup>49</sup>, é feita uma descrição detalhada do projecto do Estoril, apresentado oficialmente, no dia anterior, ao Parlamento. A acompanhar o texto, são publicadas algumas imagens da brochura ilustrada, numa antevisão do que seria a “Iniciativa Grandiosa” depois de pronta.

Mas o jornal não se ficava pela mera apreciação do projecto. À medida que se dão a conhecer as características principais do empreendimento, clarificam-se as reais pretensões dos seus planificadores.

Embora não directamente relacionado com o Estoril, um artigo anterior levanta questões pertinentes para a compreensão do alcance político da iniciativa da sociedade. A 10 de Dezembro de 1913, José d’Ataide chama a atenção para “*O Problema dos Hoteis*”<sup>50</sup>, que, em Portugal, “*abrang[ia] tres aspétos principaes:*

- a) Educação do hoteleiro e do seu pessoal.*
- b) Construção de novos hoteis e transformação dos atuaes.*
- c) Estabelecimento do credito hoteleiro.”*

No primeiro ponto, defende a criação de uma escola especial, “*á semelhança da que recentemente se acaba de fundar em Spiez, na Suissa, que tem a particularidade de fazer parte de um grande hotel, podendo os alunos que ali se matriculam obter um completo conhecimento de todos os ramos do métier*”, fazendo referência ao Curso de Hoteleiros, promovido pela Sociedade Propaganda de Portugal, que havia funcionado, em 1910, na Casa Pia de Lisboa.

Quanto à construção de novos equipamentos hoteleiros, recorda as propostas, não aprovadas, dos ministros da Fazenda Manoel Affonso de Espregueira, de 1905 e de 1908, e Ernesto Driesel Schröeter, de 1907, para uma lei concedendo isenções fiscais à

---

<sup>49</sup> “Pelo Engrandecimento de Portugal. Uma Iniciativa Grandiosa. O Estoril, estação marítima, climaterica, thermal e desportiva”, *O Século*, Lisboa, N.º 11: 659, 26 Maio 1914.

<sup>50</sup> “Pelo Turismo. O Problema dos Hoteis. Como d’ele depende fundamentalmente o desenvolvimento das industrias nacionaes”, *O Século*, Lisboa, N.º 11:495, 10 Dezembro 1913.



construção de grandes hotéis<sup>51</sup>, como enquadramento à iniciativa do ministro das Finanças, Thomaz Cabreira, de apresentar um novo projecto de lei referente à indústria hoteleira.<sup>52</sup>

Intrinsecamente ligado a esta questão, o estabelecimento do crédito hoteleiro passava pela adopção, em Portugal, de um sistema de *warrants*<sup>53</sup> idêntico ao aprovado em França, pela lei de 10 de Agosto de 1913, comprometendo-se a Caixa Geral de Depósitos a conceder empréstimos sobre a sua apresentação.

Mais do que a propaganda à obra do Estoril, o que estava, então, em causa era a concessão de facilidades à construção hoteleira e, em especial, a aprovação da proposta de lei recentemente submetida à Câmara de Deputados. E isso é insinuado nas páginas de *O Século*.

*“Ora entravar, no atual momento, a iniciativa particular, n’um paiz que tanto carece d’ela, e que tanto tempo e tão pouco proveitosamente tudo tem esperado da iniciativa oficial, lá se nos afigura crasso erro. Nunca, como na epoca atual, foi tão desassizado confiar a prosperidade dos povos á tutela do Estado Providencia.”*

<sup>51</sup> Na proposta apresentada à Câmara, em 27 de Agosto de 1908, por Manoel Espregueira, que teria como base as duas anteriores, “*as vantagens concedidas aos individuos, empresas ou sociedades que pretendessem construir hoteis ou casas destinadas a receber hospedes, desde o momento que obedecessem a certas condições prescritas na proposta, eram as seguintes:*

*‘a) Isenção de pagamento de contribuição de registo pela aquisição dos terrenos e edificios necessarios para a construção dos novos hoteis ou casas de hospedes;*

*b) Isenção de contribuição predial durante 10 anos, a contar do primeiro ano em que o estabelecimento fôr aberto ao publico;*

*c) Isenção de contribuição industrial e de renda de casas, durante 15 anos, a contar do mesmo ano;*

*d) Isenção do imposto do sêlo nas ações das sociedades que se constituirem para esse fim exclusivo, e nos anuncios e reclamos, até tres anos depois de aberto ao publico o estabelecimento.’*

*Pelo artigo 3.º concedia-se mais o seguinte:*

*‘As empresas ou sociedades que construïrem os edificios a que se refere a presente lei, com mais de 100 quartos e dependencias proporcionaes a esse numero, gosarão, além das concessões mencionadas no artigo 1.º, do beneficio de isenção de direitos da alfandega para o mobiliario, aparelhos e utensilios necessarios para a primeira instalação, uma vez que satisfaçam integralmente ás condições d’esta lei e esses objetos não possam ser adquiridos no paiz em egualdade de circunstancias’.* (Cf. Idem)

<sup>52</sup> A proposta de lei de Thomaz Cabreira seria apresentada ao parlamento a 22 de Abril de 1914. Em relação às anteriores, prolongava os prazos das isenções a conceder à construção hoteleira e estabelecia vantagens de afixação gratuita de publicidade, nos caminhos-de-ferro e nas revistas da Repartição de Turismo, às empresas exploradoras. Paralelamente, autorizava o governo “*a contratar, em determinados pontos do paiz, com empresarios portuguezes, a construção de hoteis*”, dando-se prioridade à utilização de materiais de fabrico nacional. No caso de ser necessário recorrer à importação, os direitos cobrados seriam restituídos uma vez completa a obra. “*So depois de averiguado que não apareciam concorrentes portuguezes se recorreria a individuos ao empresas estrangeiras*”, concedendo-lhes as mesmas vantagens. (Cf. Idem)

<sup>53</sup> O warrant hoteleiro consistia “*n’um titulo endossavel, emanado do Tribunal do Comercio (...), onde se mencionam o valor dos bens mobiliarios d’um determinado hoteleiro e as condições em que ele se encontra, isto é, se estão ou não garantindo já alguma divida, nome dos credores, etc. Nestas condições, qualquer capitalista, antes de emprestar dinheiro a um hoteleiro, pode ajuizar perfeitamente da situação em que ele se encontra*”. (Cf. “Pelo Turismo. O Problema dos Hoteis. Como d’ele depende fundamentalmente o desenvolvimento das industrias nacionaes”, *O Século*, Lisboa, N.º 11:499, 14 Dezembro 1913)

“Pelo Engrandecimento de Portugal. Uma Iniciativa Grandiosa. O Estoril, estação marítima, climaterica, thermal e desportiva”, *O Século*, Lisboa, N.º 11:659, 26 Maio 1914.

Fazendo referência à publicação do Estoril, revelava-se que “A firma Figueiredo & Sousa, Limitada, tem as suas pretensões, aliás justíssimas. (...)”

*Esperam os srs. Fausto Figueiredo e Augusto Carreira de Sousa ser isentos do pagamento de contribuição de registo que lhes couber pela aquisição de imobiliário, e ainda do pagamento da contribuição predial, durante 10 anos, tudo em conformidade com o que dispõe o recente projecto de lei sobre industria hoteleira, apresentado á camara pelo ministro das finanças, sr. Thomaz Cabreira. Mas esperam mais ainda que se disponha de fôrma a que as mesmas isenções sejam extensivas ás empresas que, tendo já feito aquisição de imobiliários, estejam construindo ou venham a construir os hotéis e mais dependencias a que a lei se refere. N’este caso, e provando-se que a aquisição foi feita expressamente para esse fim, ser-lhes-ia restituída a contribuição que tivessem pago. (...)*

*Se assim se fizer... dentro de dois anos a obra ficará completa”.*<sup>54</sup>

Procurava-se, desta forma, pressionar o governo a adoptar medidas práticas de incentivo ao sector e assegurar, ao mesmo tempo, que o projecto do Estoril fosse contemplado pela nova lei, qualquer que fosse o cenário da sua aprovação.

*“A industria hoteleira não foi criada, nem hoje se destina a servir e alojar aqueles que circulam por amor do gôzo, ou por uma necessidade de recreio, mas sim e principalmente para prestar idênticos serviços àqueles que, para ganhar a vida, tem de se deslocar algumas ou muitas vezes”.*

*Manifesto à Câmara dos Srs. Deputados pela Comissão delegada da Associação de Classe dos Proprietários de Hotéis e Restaurantes de Lisboa, 26 Maio 1914.*

Paralelamente, faz-se uma crítica directa à indústria nacional<sup>55</sup>, que “ao mais leve esboço de uma importação facilitada de mobiliário de luxo, proclama-se lezada e opõe-se, embora do mesmo passo se não declare (...) apta a produzir cá dentro o que de fora se pretende. Este é o primeiro escolho erguido á transformação do Estoril”.<sup>56</sup>

<sup>54</sup> “Pelo Engrandecimento de Portugal. Uma Iniciativa Grandiosa. O Estoril, estação marítima, climaterica, thermal e desportiva”, O Século, Lisboa, N.º 11:659, 26 Maio 1914.

<sup>55</sup> Teriam sido os protestos, ainda que injustificados, deste sector, o principal motivo da não aprovação da proposta de lei de 1908. Segundo José d’Ataíde, “se a industria nacional tivesse preparado a opinião de forma a vingar esta proposta, talvez já hoje estaria resolvida a questão dos hotéis”. (Cf. “Pelo Turismo. O Problema dos Hotéis. Como d’ele depende fundamentalmente o desenvolvimento das industrias nacionaes”, op. cit.)

<sup>56</sup> “Pelo Engrandecimento de Portugal. Uma Iniciativa Grandiosa. O Estoril, estação marítima, climaterica, thermal e desportiva”, op. cit..

O próprio governador do Banco de Portugal, Inocencio Camacho, defende, em entrevista ao jornal, que “*desde que, para facilitarmos a construção de grandes hotéis, casinos, palácios de sport, todo o mecanismo, enfim, que propulsiona e desenvolve o turismo, temos que vêr importar do estrangeiro os primeiros mobiliarios, é obvio que o Estado tem de anular, ou pelo menos, diminuir consideravelmente as taxas pautaes sobre a mobilia destinada a essas instalações - mas só a essas.*”

*Portanto, negar que são naturaes e legitimas as pretensões officiaes da empreza seria um absurdo, tanto maior quanto é certo que, por mais de uma vez, se tem revelado bem manifestamente no espirito de todos a decidida proteção do Estado a quantos pretendam concorrer para a definitiva criação da industria do turismo entre nós”.<sup>57</sup>*

São estas as verdadeiras intenções da Figueiredo & Sousa, Limitada<sup>58</sup>, e, embora o projecto de lei de Thomaz Cabreira nunca viesse a ser discutido, os incentivos fiscais à construção hoteleira seriam, finalmente, contemplados com a aprovação, a 2 de Dezembro de 1914, do Decreto 1:121, de 28 de Novembro<sup>59</sup>. Naturalmente, o projecto *Estoril: Estação Marítima, Climaterica, Thermal e Sportiva*, com os seus três Hotéis, Casino, Estabelecimento Termal, “Palácio de Sports” e Edifício de Banhos, seria dos primeiros a beneficiar das medidas estabelecidas pela nova lei.

---

<sup>57</sup> “A transformação do Estoril é uma Obra Grandiosa e Patriótica”, op. cit..

<sup>58</sup> A que se junta, ainda, a reivindicação do “*direito de fazer o policiamento dos seus edificios, construções, parques e jardins por guardas a pé ou a cavalo, devidamente uniformizados e armados e sem que para isso precisem de se munir de quaesquer licenças*”. O Decreto 1:121, aprovado em 1914, contemplaria esta situação no seu artigo 10.º. (Cf. “Pelo Engrandecimento de Portugal. Uma Iniciativa Grandiosa. O Estoril, estação marítima, climaterica, thermal e desportiva”, op. cit.)

<sup>59</sup> “*Neste diploma, da autoria do engenheiro sr. Almeida Lima, Ministro do Fomento, além das isenções e vantagens constantes dos projectos anteriores, concediam-se prémios pecuniários, temporários ou provisórios, às empresas que se propusessem construir imediatamente hotéis, nos termos da lei, com a obrigação de estarem abertos à exploração dentro do prazo de quatro anos. (...) Estes prémios deveriam ser pagos em dez prestações anuais pelo Estado, que inscreveria no orçamento a verba necessária, com o concurso das câmaras municipais, e restituídos, sem juros, à Fazenda Nacional ou às municipalidades decorrido o período de dez anos a contar da data da última prestação. (...) Este decreto só foi regulamentado em 15 de Junho de 1915, nunca tendo sido inscrita no orçamento qualquer verba destinada à concessão de prémios. (...) Foram raras as empresas que se aproveitaram dos benefícios concedidos.*” (PINA, Paulo, *Portugal: O turismo no século XX*, Lisboa, Lucidus Publicações, 1988, p. 57)

Mas se são explícitos, logo à partida, os objectivos políticos da empresa quanto à concessão de apoios financeiros por parte do Estado, um outro assunto controverso é estrategicamente deixado em aberto: a exploração do jogo.

*“O sr. José Maria Pereira  
- Pode-se lá estar a perder  
tempo - já seis sessões  
- com a discussão do jogo,  
quando tanta coisa urgente e  
importante ha a tratar!...  
A balburdia é enorme;  
a vozeria formidavel;  
varios senadores descem  
ao hemiciclo; novamente,  
fundindo as suas vozes, os srs.  
Faustino da Fonseca e Feio  
Terenas discutem o seu julgado  
direito de prioridade no uso da  
palavra. (...)*

*Feio Terenas (...) defende  
calorosamente o projecto em  
discussão, citando, em abono  
do seu modo de vêr alguns  
tratadistas. Entende que a  
câmara dos deputados fez mal  
rejeitando in limine o assunto.  
(...)*

*Faz-se a chamada para a  
referida votação e verifica-se  
depois ter sido aprovada a  
moção por 18 votos contra  
16.”*

*“O Projecto Regulamentando o  
Jogo desencadeia no senado grossa  
tempestade”, O Século, Lisboa,  
N.º 11:669, 5 Junho 1914.*

Proibido, em 1902, pelo governo regenerador de Hintze Ribeiro, o jogo e a sua regulamentação gera alguma controvérsia e acesos debates no Senado. Os mais conservadores atacam a questão *“lembrando que em todo o nosso direito o jogo foi perseguido sempre sistematicamente. E porque essa perseguição equivale a um alto principio moral, não devemos abandonal-a”*<sup>60</sup>. Outros defendem a sua legalização, *“que sendo um vicio póde ser também uma função economica. (...) O jogo não se suprime, e perante esta verdade incontestável, o melhor que os poderes publicos têm a fazer, é vigial’o primeiro, para que elle seja simplesmente uma paixão ruim, e não chegue a ser um roubo e uma expoliação, e tirar d’elle em seguida a maior somma de vantagens”*.<sup>61</sup>

Contornando a polémica, os promotores do Estoril *“est[avam] dispostos a não terem como base fundamental da realisação do seu plano a exploração do jogo”*<sup>62</sup>, embora se considerasse que *“por outro lado não prejudica em nada qualquer solução que porventura de futuro se venha a dar a esse problema. Pelo contrário”*.<sup>63</sup>

Curioso é verificar como as obras da nova estância arrancam, precisamente, com a colocação, a 16 de Janeiro de 1916, da primeira pedra do Casino, cerimónia que conta com a presença do Presidente da República, Bernardino Machado, e que tem lugar em plena I Guerra Mundial.

<sup>60</sup> “O Projecto Regulamentando o Jogo desencadeia no senado grossa tempestade”, *O Século*, Lisboa, N.º 11:669, 5 Junho 1914.

<sup>61</sup> ANDRADE, Anselmo de, *Portugal Económico*, Lisboa, Manuel Gomes, 1902, pp. 272-273.

<sup>62</sup> “As Grandes Iniciativas - Os Estoris e outras Estações do Paiz vão ter grandes melhoramentos”, op. cit..

<sup>63</sup> SILVA, Raquel Henriques da, “Estoril, Estação Marítima, Climática, Thermal e Sportiva - As etapas de um projecto: 1914-1932”, Arquivo de Cascais: *Boletim Cultural do Municipio*, Cascais, N.º 10, 1991, pp. 52-53.

## *Estoril: Estação Marítima, Climaterica, Thermal e Sportiva*

O folheto-álbum publicado, em 1914, pela Sociedade Figueiredo & Sousa Limitada é uma peça única no panorama da promoção turística portuguesa. Organizado em cinco capítulos, cuidadosamente ilustrados com perspectivas de conjunto e desenhos dos principais edifícios do empreendimento, não se resume a expor as intenções dos seus autores, mas define toda uma filosofia de actuação para o impasse em que se encontrava a indústria do Turismo nacional.

Nesse sentido, começa-se por fazer uma avaliação do “Turismo e as suas vantagens”, onde são apontados os exemplos da Suíça, da França, da Itália e da Noruega para se constatar que *“o desenvolvimento da industria do turismo trouxe para o nosso paiz mais prejuizos do que lucros, porque, ao passo que outras nações sabem attrahir o turista, proporcionando-lhe todas as commodidades e divertimentos e fazendo um reclamo constante das suas bellezas naturaes ou dos seus monumentos de arte, nós ainda nada fizemos n’esse sentido. Resultado: - é maior a quantidade de ouro que os portuguezes levam lá para fóra, nas suas viagens ao estrangeiro, do que a que deixam no nosso paiz os raros turistas que nos visitam.*

*E, no emtanto, ninguém pode negar que o turismo beneficia, não só a vida local dos paizes onde se exerce (...) como representa ainda directamente para o proprio Estado indiscutíveis vantagens”.* Com base em estudos já elaborados, deduz-se que, se, em cada ano, Portugal viesse a ser visitado por 200.000 turistas, *“seriam 10.000 contos, ouro, a refrescar e a animar todos os annos a nossa vida economica, e um augmento de 1.300 contos nas receitas do Estado”.* Perante tais valores, caberia nos interesses oficiais *“a imperiosa obrigação de estimular e proteger todas as iniciativas que directamente contribuam para se alcançarem tão maravilhosos resultados!”.*



*Estoril: Estação Marítima, Climaterica, Thermal e Sportiva*, Lisboa, Typographia A Editora Limitada, 1914

*“De dia para dia se affirmam, cada vez mais vigorosas, as facultades constructivas da nossa raça. Nada mais consolador que verificar essa vertigem de ideias que se agitam, de iniciativas que surgem, de actividades que despertam. Dir-se-hia que toda essa massa humana se começou de subito a mover, e, n’um formidavel assomo de energia, iniciou finalmente a marcha para um heroico assalto. (...)*

*Dentro de alguns annos, terminada a epocha de transição, as forças vivas do paiz sentirão a benefica influencia d’este novo espirito que se infiltra no nosso organismo colectivo.”*

*Estoril: Estação Marítima, Climaterica, Thermal e Sportiva*, Lisboa, Typographia A Editora Limitada, 1914.

Mas “a Cesar o que é de Cesar...”.

“Se a iniciativa da construção d’esse edificio tivesse sido concedida a uma empresa particular, nada d’isto seria assim. Não só o hotel corresponderia hoje por completo ao fim para que o destinavam, como por certo as obras se encontrariam concluidas n’este momento, porque não pode dizer-se que não tenha sobejado o tempo para tal.

E pensarmos que apesar d’isso os aposentos se enchem com frequencia a ponto de não ser raro ter que recusar hospedes!

Imagem agora o que seria a concorrência do turismo, se ao lado de um hotel comme il faut, construido segundo todas as regras do conforto e da hygiene, houvesse um lindo jardim, variadas diversões sportivas; em summa, elementos de atracção de que a burocracia se não lembrou, e que uma empresa privada sem duvida não teria esquecido...”

Estoril: Estação Marítima, Climaterica, Thermal e Sportiva, Lisboa, Typographia A Editora Limitada, 1914.

O processo conturbado da construção do Palace Hotel do Buçaco deixava muito a desejar sobre “A iniciativa official” e as suas pretensões em se aventurar em competências alheias. A falta de ambição do empreendimento, a má construção do edificio e o estado inacabado da obra confirmavam a incapacidade dos poderes públicos de “realizar efficazmente determinados empreendimentos, cujo triumpho exige, antes de tudo, o abandono formal dos methodos burocraticos, a unidade de concepção e de execução nos trabalhos, a harmonia e continuidade dos processos administrativos”.

“Deixemos pois ás iniciativas extra-officiaes os lucros e os riscos das empresas d’este genero, e limite-se o Estado a exercer as suas attribuições sem pretender invadir as dos outros. Julgamos plenamente demonstrado com a eloquencia do exemplo referido que o paiz tem tudo a ganhar com a adopção d’este systema”.

Pelo meio, critica-se “A industria nacional” e o “deploravel circulo vicioso” pelo qual “não se fazem grandes hoteis porque a marcenaria nacional não está habilitada a mobila-los convenientemente” e “não se fabricam mobiliarios proprios para esses modernos estabelecimentos, pela simples razão de que não existem!” Era uma pescada de rabo na boca.

O penúltimo capítulo é dedicado ao “Futuro Estoril”, com a apresentação do plano idealizado. Acima de tudo, procura-se contrariar a imagem de Portugal como país onde “só fugidamente perpassa alguma desgarrada caravana de estrangeiros curiosos, de longada para o Oriente ou para os grandes centros europeus, seguindo com religiosa obediencia as indicações anodynas do seu Baedeker”. Para isso, propõe-se a construção de raiz de um complexo turístico modelar, reunindo as valências de centro cosmopolita, estação de banhos de mar e estância termal, onde a diversidade dos equipamentos e dos programas desenvolvidos

ganha coerência num projecto global de dimensão urbanística.

Quanto ao jogo de azar são peremptórios - “*Não. O jogo não foi objecto do plano de transformação do Estoril que n’este momento nos ocupa*”, para, de seguida, ponderarem o cenário oposto - “*Imaginemos por um momento que o Estado se resolve um dia a arrendar o jogo no Estoril*”, e, assim, reforçar a importância da valorização proposta - “*o jogo, arrendado no Estoril de hoje, daria de lucro para o Estado uma determinada verba; no futuro Estoril essa receita será pelo menos triplicada*”.

No final, “O que se pretende” é secundar a mais recente proposta de lei para a concessão de “*vantagens especiaes a quaesquer empresas singulares ou collectivas que construirem edificios próprios para a instalação e exploração de hoteis*”, transcrita na publicação e cujas normas gerais<sup>64</sup> o plano do Estoril cumpre na íntegra<sup>65</sup>. Sublinha-se, no entanto, o carácter excepcional da iniciativa, “*não se encontrando nas circunstancias de qualquer empreza que pretenda iniciar a simples construção de um unico hotel*”, mas representando “*um caso novo a prever na lei*”.

*“No instante em que escrevemos, já cerca de duzentos homens iniciaram os trabalhos preliminares de aterros e desaterros, construção de avenidas, pesquisa e captação de aguas thermaes, ensaios de cultura de plantas decorativas - emfim, a realização de um programa singularmente completo, em que cada pormenor foi objecto dos mais minuciosos cuidados por parte dos que procederam á sua elaboração”.*

*Estoril: Estação Marítima, Climaterica, Thermal e Sportiva, Lisboa, Typographia A Editora Limitada, 1914.*

<sup>64</sup> O projecto de lei de Thomaz Cabreira dispõe, como condições para a concessão de vantagens à construção hoteleira: 1.º - a apresentação oficial dos projectos ao governo, que “*ouvidas as estações competentes e de acordo com o Conselho de Turismo e a Sociedade de Propaganda de Portugal introduzirá todas as modificações tendentes a melhorar as condições de salubridade e de apropriação aos fins a que os diferentes edificios forem destinados*”; 3.º - a salvaguarda da protecção paisagística dos edificios a construir, estipulando que “*nos hoteis de praias e thermas e de quaesquer outras estações de vilegiatura, haverá contiguo aos hoteis um espaço livre de construção, tendo pelo menos uma superficie de 800 metros quadrados, o qual será arborizado ou ajardinado e conservado sempre em bom estado, ficando reservado para uso dos hospedes*”; 4.º - a verificação de que “*nenhum hotel poderá conter menos de 100 quartos, nos concelhos de Lisboa e Porto, e de 30 nos demais concelhos, recebendo todos directamente ar e luz da parte exterior*” e que neles “*haverá casas para banho e demais instalações sanitárias, salas de recepção, de leitura e de recreio, proporcionadas á grandeza do edificio; serão illuminados a luz eléctrica e terão ascensores mechanicos para uso dos hospedes e serviços do hotel*”. Prevê-se, ainda, que: 7.º - “*É considerada de urgente necessidade, sob ponto de vista do turismo, a construção de hoteis nas condições acima indicadas em Lisboa, Estoril-Cascaes, Cintra, Thomar, Leiria-Batalha, Coimbra, Serra da Estrella, Porto, Braga, Bom Jesus, Vianna do Castello, Gerez, Evora, Portimão e Lagos. Se vier a construir-se empresa ou empresas para a construção immediata d’estes hoteis no seu conjunto, ou por grupos relacionados entre si, fica o governo auctorizado a conceder, mediante aprovação parlamentar, além de todas as vantagens constantes d’esta lei, um subsidio que será regulado conforme a importancia do capital empregado, numero de quartos e condições de realisação da construção*”. (Estoril: Estação Marítima, Climaterica, Thermal e Sportiva, Lisboa, Typographia A Editora Limitada, 1914)

<sup>65</sup> A coincidência temporal entre os dois projectos leva Raquel Henriques da Silva a sugerir que esta lei “*foi elaborada para servir o empreendimento do Estoril e que a segurança e dinamismo que o projecto veicula têm como base a certeza desta colaboração política*”. (SILVA, Raquel Henriques da, *op. cit.*, p. 47)

*“Urge pensarmos em hotéis, mas não é menos urgente pensarmos também em casinos, locais de sport, restaurantes, cafés, pequenos theatros annexos, estabelecimentos destinados a banhos e outros methodos therapeuticos, salões de gymnastica, etc. É preciso variar, distrahir, tornar agradavel a vida do hospede. (...) Tudo isso é justo que o Estado auxilie com não menos interesse”.*

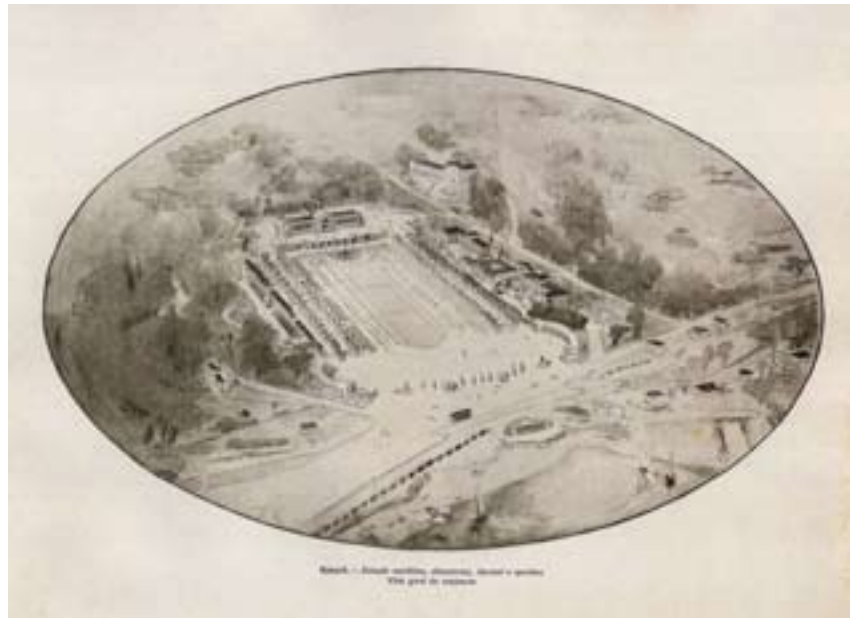
Abordado o problema da construção de equipamentos turísticos, um último apelo foca a questão da *“propaganda no estrangeiro”*. Também aqui se reivindicam benefícios específicos para a *“diffusão, por todos os centros civilizados, de brochuras de luxo, cartazes artisticos, monographias, etc”*.

Estoril - *Estação marítima, climaterica, thermal e sportiva*

*Vista geral do conjunto*  
(imagem Estoril: *Estação Marítima, Climaterica, Thermal e Sportiva*, Lisboa, Figueiredo & Sousa, 1914)

*“O Estoril é como uma mulher prodigiosamente bella a quem só falta o artificio das convenções estheticas da moda para enlouquecer e seduzir os homens. No dia em que se tiver transformado n’este sentido, ficará consummada em Portugal a mais surpreendente criação do nosso tempo: teremos enfim, no nosso paiz, quasi no ponto mais occidental da Europa, o rendez-vous do turismo universal, o centro de onde se poderá irradiar para todo o territorio da Republica afim de conhecer melhor os nossos monumentos artisticos, historicos e naturaes, que serão por esta forma objecto da mais completa vulgarisação”.*

*Estoril: Estação Marítima, Climaterica, Thermal e Sportiva*, Lisboa, Typographia A Editora Limitada, 1914.



Face à falta de iniciativa dos portugueses e num país onde *“se não conhece o turista que viaja por prazer, que exige comodidades, divertimentos, espalhando em seu redor ouro às mãos cheias”*, os promotores do novo Estoril exigem do governo apoios concretos, prevenindo *“aquelles que por descuido, incompetência ou falsas noções de sentimento tentarem levantar obstáculos no caminho!”*, e defendem, como solução para a economia portuguesa, a implementação de um turismo de luxo, capaz de atrair as correntes turísticas internacionais.



## “O futuro Estoril”

Para desenvolver o projecto do Estoril, é contratado, ainda em 1913, o arquitecto parisiense Henri Martinet (1867-1936)<sup>66</sup>. O recurso a um projectista estrangeiro é indicativo das ambições da Sociedade, acusando, simultaneamente, os modelos que lhe servem de referência e a ausência, no nosso país, de práticas similares.

À escolha do arquitecto não terá sido alheio o facto de este ter iniciado a sua carreira como colaborador da Companhia *Wagon-Lits*, para a qual projectara uma série de hotéis e parques<sup>67</sup>. Decisiva terá sido, também, a sua experiência, desde 1906, como promotor da estância de Hendaye-Plage<sup>68</sup>, desenhando, em parceria com o arquitecto E. Durandeu, “*un lotissement balnéaire aux villas originales et aux établissements luxueux*”.<sup>69</sup>

Pela análise da brochura ilustrada, fica claro que o que os seus autores pretendem não é promover a urbanização de um novo bairro residencial, à imagem do Monte Estoril ou de S. João, antes avançam com a fundação de uma estância de vilegiatura e de recreio a partir da definição formal do seu “centro” representativo. E isso é evidente no plano estabelecido para o conjunto das intervenções: “*a construção de nada menos de 3 excellentes hoteis, um grande casino com teatro annexo e linda esplanada sobre o mar, um estabelecimento thermal, um palácio de sports, um grande parque, magníficos jardins, edificio na praia para banhos de mar, etc.*”.



*Hendaye - Vue générale de Hendaye-Plage*

Bilhete Postal, c. 1910  
(imagem [www.ville.hendaye.com](http://www.ville.hendaye.com))



*Hendaye-Plage - Les Villas Boulevard de la Plage*

Bilhete Postal, c. 1910  
(imagem [www.ville.hendaye.com](http://www.ville.hendaye.com))

<sup>66</sup> Apesar da referência que é feita na *O Século*, em Novembro de 1913, a um distinto engenheiro francês, mr. Maigrêt, a quem teria sido confiada a maioria das intervenções do Estoril, não encontramos qualquer outra indicação nesse sentido, antes sabemos que o projecto da estância é da responsabilidade de Henri Martinet, e que este se encontra em Portugal a 1 de Novembro de 1914. (Cf. BRIZ, Maria da Graça Gonzalez, Volume I, op. cit., p. 302)

<sup>67</sup> Na verdade, Henri Martinet começa por frequentar a École d’Horticulture de Versailles, na qual seria fortemente influenciado pela presença de Auguste Choisy. Completa a sua formação, como arquitecto, em Tours, tendo realizado, em 1888, um estágio em Inglaterra, “*d’où provient très certainement sa prédilection pour le style anglais*”. Enquanto arquitecto paisagista, desenha uma série de parques públicos em França, Turquia, Áustria, Bélgica e Bulgária, desenvolvendo alguns trabalhos também para o Japão e Egipto. Em 1891, cria a Librairie Horticole, e, em 1921, torna-se redactor adjunto da *Revue Horticole*. De 1897 a 1920, é professor da École Nationale d’Horticulture de Versailles, e, de 1910 a 1911, ocupa a posição de vice-presidente da Société Nationale d’Horticulture. (Cf. [www.ville.hendaye.com](http://www.ville.hendaye.com))

<sup>68</sup> Em 1906, Henri Martinet funda a Société Immobilière pour l’Aménagement d’Hendaye Plage, empresa responsável pela infra-estruturação dos cerca de 410 hectares da estação balnear aí existente. (Cf. [www.ville.hendaye.com](http://www.ville.hendaye.com))

<sup>69</sup> Cit. [www.ville.hendaye.com](http://www.ville.hendaye.com).

Ou seja, o projecto concentra-se exclusivamente na oferta de equipamentos colectivos, não havendo lugar a programas de carácter particular.

Tratava-se de conferir uma identidade ao Estoril, e essa identidade seria conseguida através do desenho. Henri Martinet propõe um conjunto cenográfico de raiz barroca, onde linha recta (axialidade), perspectiva monumental (vista) e programa (uniformidade)<sup>70</sup> concorrem para a conformação da imagem de um “centro” de Turismo cosmopolita e moderno. A solução reproduz relações tipo-morfológicas já ensaiadas pelas vilegiaturas marítimas do século XIX, como Houlgate, e que viriam a caracterizar o traçado deste tipo de estâncias.

Desta forma, o espaço do novo núcleo turístico é organizado hierarquicamente a partir de um jardim central, *a pelouse*, ladeado por duas amplas avenidas arborizadas, perpendiculares à linha de costa. Junto à Estrada Marginal, a Entrada, com arcadas comerciais, seguidas por umas “latadas artísticas” a acompanhar cada uma das avenidas. De um dos lados, o Complexo Termal e o Hotel Palace. Do outro, o Hotel do Parque. No topo Norte, o Casino, dominando a panorâmica, e, no extremo oposto, sobre a Praia, o Estabelecimento de Banhos com um *digue-promenade*.

O Futuro Estoril  
Aspecto da entrada do Parque,  
Estabelecimento Thermal  
e Casino, vistos do terraço do  
Palace Hotel  
(imagem Estoril: *Estação Marítima*,  
*Climaterica, Thermal e Sportiva*,  
Lisboa, Typographia A Editora  
Limitada, 1914)



<sup>70</sup> Segundo Fernando Chueca Goitia, para Pierre Lavedan são estes os três princípios fundamentais do urbanismo clássico, termo que, no contexto francês, equivale ao período barroco europeu. (Cf. CHUECA GOITIA, Fernando, *Breve História do Urbanismo*, 4.ª edição, Lisboa, Editorial Presença, 1996, p. 136)

Cada elemento tem um lugar preciso na composição orquestrada pelo arquitecto e a sua formalização é estudada, não só, em função do seu programa específico, mas também, na sua relação com o todo. Se, por um lado, a dimensão territorial da intervenção é reforçada pela escala monumental das arquitecturas, por outro, a uniformidade de linguagens em torno do jardim confere-lhe um sentido objectual, quase hermético. Esta sensação é confirmada pela necessidade da definição física de uma “entrada”, recurso que acentua a particularidade de se tratar de um empreendimento privado.

*“A entrada do parque ficará situada quasi em frente da actual estação de caminho de ferro do Estoril. Simples e grandiosa: algumas columnas de pedra ligadas entre si por artisticas cadeias de ferro ou de bronze. Não ha com effeito nada de tão mau gosto como fazer admirar um bello edificio atravez dos ferros de uma grade”.*

E o edifício a admirar seria o Casino, *“esplendido edificio, nada inferior ao que no estrangeiro existe de melhor no genero”*. Esta é a construção principal do complexo, o seu centro de diversão e de recreio, com *“salões destinados ao sport de salão, assaltos de esgrima, salas de bilhar, magnificos salões de dança, etc”* e, na parte posterior, o “theatro”, equipamento indispensável para a vida mundana de uma estância de elite. O seu carácter de excepção, inerente à própria implantação do edifício, é simbolicamente reafirmado na fachada triunfal construída sobre o jardim, de inspiração *Beaux Arts*, permitindo antever a eloquência do espaço interior.

A sua presença é dramatizada pela sucessão de praças que o antecedem, ao longo da pendente da encosta. Primeiro a Entrada, espécie de vestíbulo da urbanização, *“limitada, á direita e á esquerda, por dois corpos de edificio em meia laranja, destinados a estabelecimentos comerciaes de artigos elegantes”*. A seguir, a *“pelouse tapetada de relva e bordada em torno por uma linha de*

*arbustos diversos”. E, finalmente, a Esplanada do Casino, “a uma altitude de 26 metros sobre o nivel do mar”, onde “o panorama que se desfruta do terraço é já surpreendente, tanto mais que, até á praia, [nada] interrompe a linha da perspectiva.*

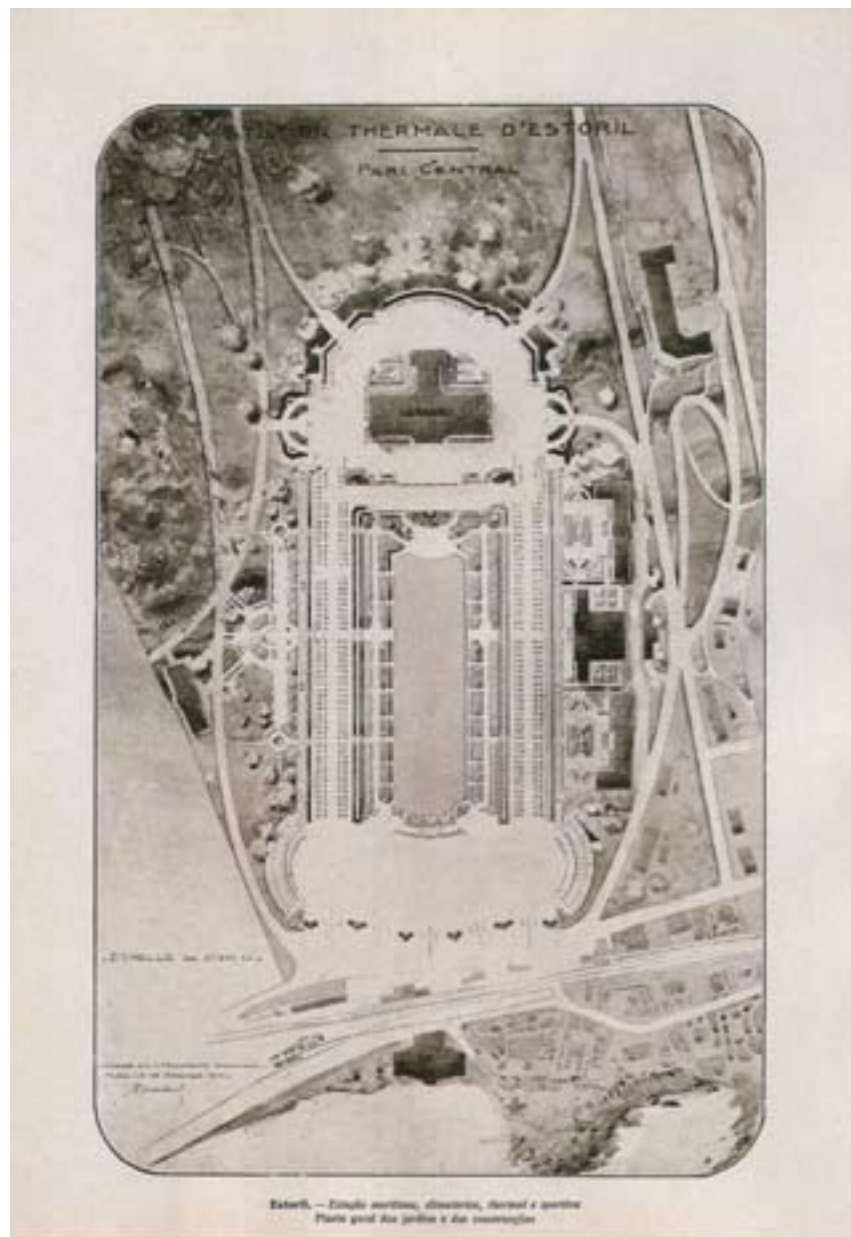
*A actual estação do caminho de ferro deve ser, em obediencia a este preceito de arte, mudada para algumas centenas de metros mais além. De forma que, de ambos os lados, ficar-nos-ha o parque, os jardins e a pelouse ao centro; e a praia, com o seu estabelecimento de banhos monumental, ao fundo”.*

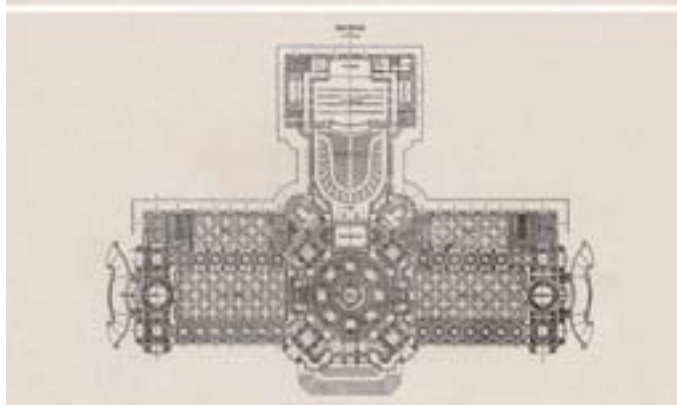
*Estoril - Estação marítima, climaterica, thermal e sportiva*

*Planta geral dos jardins e das construções*

Henri Martinet, 1914

(imagem Estoril: Estação Marítima, Climaterica, Thermal e Sportiva, Lisboa, Typographia A Editora Limitada, 1914)





*Estoril - Estação marítima, climaterica, thermal e sportiva*  
*Fachada principal do Casino*  
*sobre o Parque e*  
 Planta do Casino

Henri Martinet, 1914  
 (imagens *Estoril: Estação Marítima, Climaterica, Thermal e Sportiva*, Lisboa, Typographia A Editora Limitada, 1914)

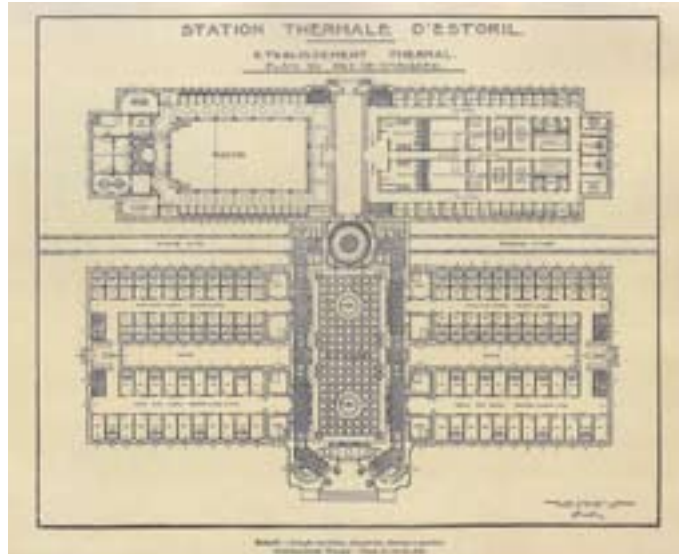


*Estoril - Estação marítima, climaterica, thermal e sportiva*  
*Fachada Oeste do Palace-Hotel*  
*sobre o Parque e*  
*Fachadas do Palace-Hotel*  
*sobre o Parque*

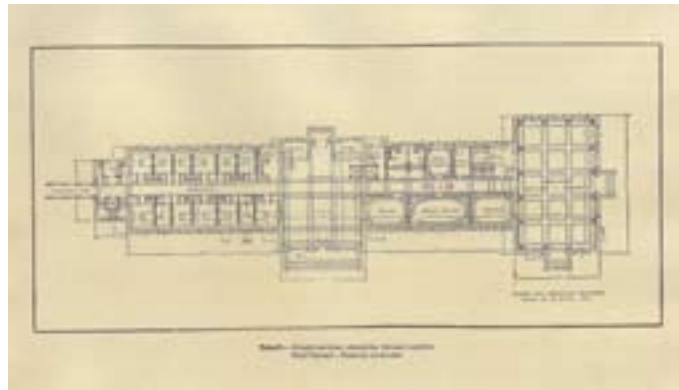
Henri Martinet, 1914  
 (imagens *Estoril: Estação Marítima, Climaterica, Thermal e Sportiva*, Lisboa, Typographia A Editora Limitada, 1914)



*Estoril - Estação marítima,  
climaterica, thermal e sportiva  
Estabelecimento Thermal  
e Estabelecimento Thermal  
- Planta do rez-do-chão  
Henri Martinet, 1914  
(imagens Estoril: Estação Marítima,  
Climaterica, Thermal e Sportiva,  
Lisboa, Typographia A Editora  
Limitada, 1914)*



*Estoril - Estação marítima,  
climaterica, thermal e sportiva  
Hotel Thermal e  
Hotel Thermal - Planta do  
rez-do-chão  
Henri Martinet, 1914  
(imagens Estoril: Estação Marítima,  
Climaterica, Thermal e Sportiva,  
Lisboa, Typographia A Editora  
Limitada, 1914)*



A acompanhar este movimento ascendente *“estendem-se duas avenidas de meio kilometro de comprimento, bordadas de palmeiras”*, ao longo das quais se desenvolvem, do lado exterior, as pérgolas, *“que podem transformar-se em galerias de inverno, envidraçadas”*. Assim, *“em dias de chuva ou de sol inclemente, os hospedes do estabelecimento não ficam portanto impedidos, como succede em toda a parte, de passear ao longo dos jardins”*.

Estas estruturas arrancam das arcadas comerciais, seguindo o seu desenho. A articulação entre estes dois elementos garante a unidade espacial do conjunto, criando uma “pele” uniforme em volta do eixo de perspectiva, reforçando-a. Os restantes equipamentos são trabalhados num segundo plano, “escondidos” atrás deste cenário.

Subindo a avenida, do lado direito, encontramos o Complexo das Termas, com o Estabelecimento Termal e o seu Hotel, *“communicando os dois edifícios entre si por uma galeria envidraçada”*. Mais acima, *“n’uma cota mais elevada (perto de cincoenta metros), dominando do alto da collina toda a belleza olimpica da paisagem, o grande hotel do estabelecimento, o Palace Hotel, reunindo nas suas installações a ultima palavra do conforto e os mais rigorosos preceitos da esthetica”*.

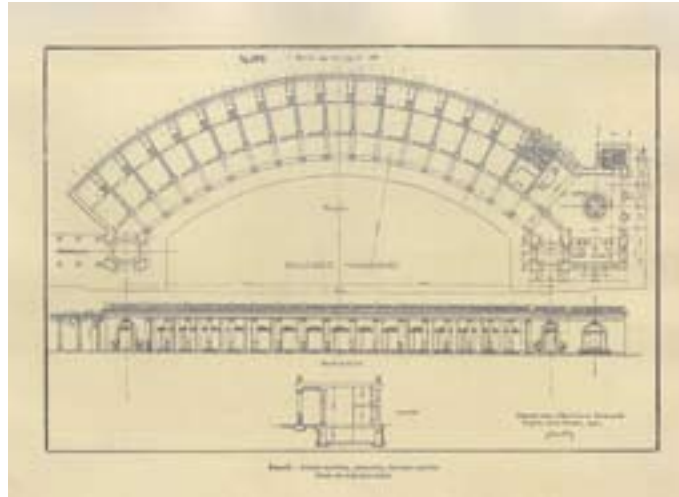
Do outro lado, junto à Entrada, o Hotel do Parque. *“Embora com installações de primeira ordem, os seus preços serão mais modestos que os do Palace-Hotel, e isto na louvavel intenção de tornar o estabelecimento accessivel a todos”*. Segue-se-lhe *“um pequeno pavilhão destinado a banhos de sol, de luz, e outros modernos systemas therapeuticos”*.

Daqui, para norte, estende-se o Parque, *“positivamente enorme: muitas dezenas de hectares cobertos de pinhal, com o terreno accidentado e cheio de pittoresco, valles onde serpenteiam regatos de agua purissima que vae depois correr por entre a relva ao longo das avenidas principaes; collinas verdejantes, de onde se disfructam sempre novos panoramas; aleas tranquillias perdidas na espessura do bosque; passeios para exercicios hyppicos...”*.

*Estoril - Estação marítima,  
climaterica, thermal e sportiva  
Planta das lojas para alugar*

Henri Martinet, 1914

(imagem Estoril: Estação Marítima,  
Climaterica, Thermal e Sportiva,  
Lisboa, Typographia A Editora  
Limitada, 1914)



*Estoril - Estação marítima,  
climaterica, thermal e sportiva  
Hotel do Parque - Fachada  
Principal de Leste*

Henri Martinet

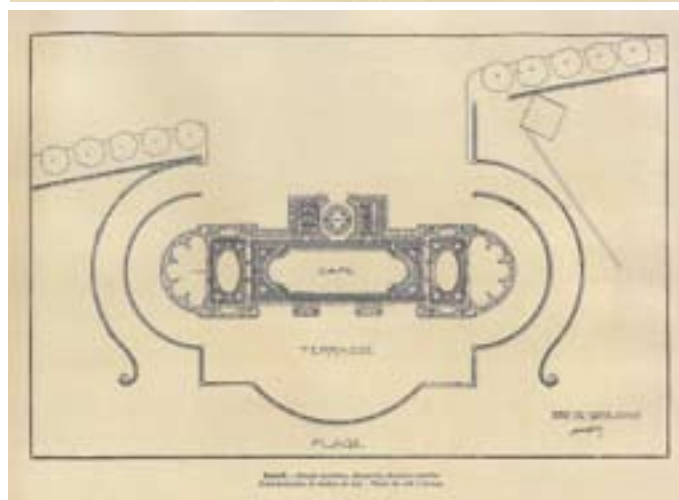
(imagem Estoril: Estação Marítima,  
Climaterica, Thermal e Sportiva,  
Lisboa, Typographia A Editora  
Limitada, 1914)



*Estoril - Estação marítima,  
climaterica, thermal e sportiva  
Estabelecimento de banhos de  
mar - Vista para a praia e  
Estabelecimento de banhos de  
mar - Planta do café e terraço*

Henri Martinet, 1914

(imagem Estoril: Estação Marítima,  
Climaterica, Thermal e Sportiva,  
Lisboa, Typographia A Editora  
Limitada, 1914)





No meio desta calma bucólica, o *Palácio dos Sports*, complexo que compreende “*todas as distracções sportivas de ar livre*”: campos para a prática de *tennis*, patinagem, *croquet*, *cricket*, *football* e, também, um hipódromo. Mas a grande novidade seria o Campo de Golfe, “*um circuito immenso de cinco kilometros de desenvolvimento*”, com “*uma serie de dezoito buracos*” e “*toda na especie de accidentes em uso n’esto jogo*”, estudado pelo Conde O’Byrne, “*secretario geral do Golf-Club de S. Jean de Luz, e que expressamente veiu a Portugal para este fim*”.

Sobranceiro ao Golfe, localiza-se o posto meteorológico, “*n’uma construção rústica, á maneira das estações alpinas*”, de cuja Esplanada “*poderão pois os curiosos assistir commodamente ás diversas phases do jogo...*”

Complementando a intervenção, é ainda apresentado o projecto do Estabelecimento de Banhos de Mar a construir sobre a Praia, com café e terraço, ao nível da rua, e cabines para os banhistas, no piso inferior.

*“Se pensarmos agora que do grandioso plano a que vimos de fazer estas ligeiras referencias faz parte a construcção de uma linha de tramways electricos em torno do Parque, e que essa linha deve prolongar-se depois até Cintra ao longo da vertente da serra (o que já constituiu objecto de uma concessão do governo), poderemos então fazer uma ideia da assombrosa transformação que se vae realisar no nosso meio. Como consequencia fatal da execução d’esse plano, a enseada de Cascaes não tardará a ser incluída nos portos de escala obrigada do yatching de recreio: aos poderes publicos compete pois, como complemento d’essa obra prodigiosa, ordenar a construcção de um pequeno porto de abrigo, com uma centena de metros de caes acostavel, para exclusivo serviço do turismo. Tambem seria desejavel que se procedesse á electrificação da linha de Cascaes, a qual, pela sua privilegiada situação á beira mar, ficaria sendo uma das mais bonitas da Europa. De resto, sabemos que os estudos para essa transformação se encontram feitos ha bastante tempo.”*

Estavam enunciadas as directrizes do desenvolvimento futuro do Estoril.

## Síntese de modelos

Ao longo do texto do folheto-álbum são constantes as referências a algumas das mais conceituadas estâncias de vilegiatura “lá de fora”, permitindo ao leitor, em simultâneo com os desenhos do arquitecto, construir uma imagem do que se pretendia que viesse a ser o novo centro de turismo.

*“Quer-se viver um pouco a vida impressionante de um meio cosmopolita? Percorre-se a Riviera. Banhos de mar? Vae-se a San Sebastian, ou a Biarritz, ou a Ostende, ou a Helsingfors. Temporada de aguas? Vichy, Wiesbaden, Marienbad, Homburg.”*

Esta representação, a *image de départ* de Dominique Rouillard, cristaliza o ideal de estância de vilegiatura subjacente ao discurso e às intenções dos promotores do empreendimento. Ideal a que não corresponde uma fórmula espacial fixa, determinada *a priori*, mas que avança com uma síntese própria, a partir da sobreposição de um máximo de estereótipos da *ville de bains*<sup>71</sup> moderna. Modernidade, essa, lida, em termos formais, no aspecto “novo” (construção de raiz), no ordenamento racional (plano) e na oferta de comodidades (equipamentos)<sup>72</sup> que a caracterizam.

Expressão dessa síntese, o projecto de Henri Martinet traduz para a realidade a imagem a construir no Estoril, numa versão actualizada e contextualizada dos ideais considerados à partida (de estância, de vilegiatura e de modernidade). Este modelo espacial fixa a *image minimale* do novo centro turístico, “*entendue dans sa double dimension d’une représentation ‘mentale’ de la ville de bains, et d’une représentation construite de cette représentation de la ville*”<sup>73</sup>, deixando transparecer quais os elementos estruturantes na constituição da imagem de uma estância de vilegiatura tipo.

*“L’image de départ ne procède pas d’une représentation d’une ville unique, et n’est pas non plus un projet de ville idéale, programmée. Elle ne s’élabore que sur des fragments construits, et sur d’autres de l’idéologie urbanistique régnante.”*

ROUILLARD, Dominique,  
*Le Site Balnéaire*, Liège, Pierre  
Mardaga, 1984, p. 15.

<sup>71</sup> “L’actuelle station balnéaire s’appelle d’une manière générale au 19e siècle ‘ville de bains’, terme générique pouvant englober la ‘ville d’eaux’, la station thermale. (...) La ville de bains de mer sera d’abord pensable comme une ville de cure”. (ROUILLARD, Dominique, op. cit., p. 17).

<sup>72</sup> “Enfin, la ville est ‘propre’ et cette propreté se constate dans l’ordonnement même de la ville, dans ses commodités et dans son aspect ‘neuf’. La ville moderne pour s’élever aura obligé à raser une partie de l’ancienne, assainissant ainsi le site, tuant les ‘germes’.” (Cf. Idem, p. 28)

<sup>73</sup> Idem, p. 30.

A Estação de Banhos, como tipo, é, assim, reduzida a um mínimo de atributos reconhecíveis, reprodutíveis, dentro de certas regras, nas mais variadas combinações.

*“La nouvelle ville des plaisirs et de la cure se remplit par reproduction des équipements dont usage et la forme sont connus et reconnus. D’abord par le nombre, une somme d’édifices qui deviendront indispensables pour qu’un morceau de rivage aménagé puisse être dénommé ‘ville de bains’. Ce seront essentiellement: l’Etablissement de Bains (ou d’Hydrothérapie), le Casino, l’Hôtel des baigneurs, le quai (ou digue), les cabines (roulantes et fixes), le square, le jardin anglais, et accessoirement: la jetée (ou estacade) et certains types de villas.”<sup>74</sup>*

A *Pelouse*, ou o *Square*, é o elemento central de uma implantação balnear *ex novo*, apresentando-se como um amplo relvado, aberto a, pelo menos, uma das avenidas principais, em torno do qual se dispõem os equipamentos de eleição da estância: o Hotel, o Casino e o Estabelecimento de Banhos (de mar e/ou termal). Esta disposição sublinha a importância do espaço público na conformação do território oitocentista, herança da cidade *iluminada*, agora associado ao traçado das infraestruturas.

O Hotel, o Casino e o Estabelecimento de Banhos, originalmente congregados num edifício único, vão ganhando autonomia funcional, num diálogo perspectivado em eixos, praças e outras relações tipo-morfológicas. Pela especificidade do seu programa, exibem linguagens características: o Hotel é *Beaux Arts*, o Casino reinventa-se em arquiteturas de vidro ou neoclássicas e os Banhos recuperam arquétipos romanos ou árabes.

Por fim, o jardim inglês marca o limite “interior” da intervenção, tal como o *quai* fixa a fronteira “litoral”, diluindo-se na moldura natural pré-existente. É à sombra destes dois pólos, o mar e o pinhal, que as primeiras *villas* se estabelecem, maioritariamente do tipo *chalet*, reproduzindo, na sua variedade estilística, o cosmopolitismo arquitectónico da cidade capitalista, espécie de “catálogo de gostos” que contribui para fixar a imagem do conjunto.

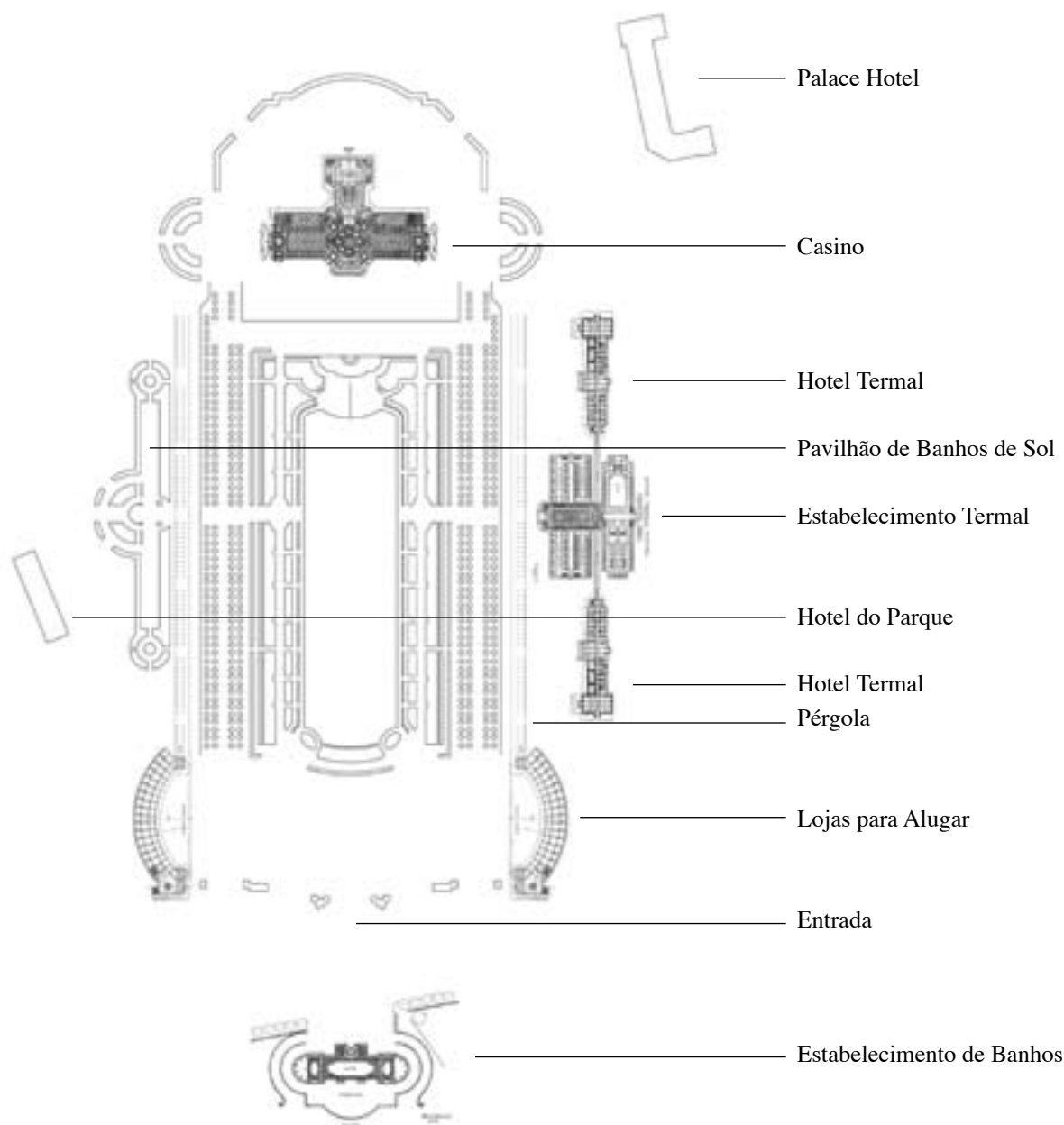
---

<sup>74</sup> ROUILLARD, Dominique, op. cit., p. 18.

Para dar lugar à obra grandiosa da Sociedade Figueiredo & Sousa, Martinet começa por propor a demolição das construções existentes no perímetro da antiga quinta, libertando de constrangimentos o processo criativo. O “vazio” assim criado permite-lhe ensaiar a sua visão para o Estoril e aplicar, sem compromissos, os princípios enunciados.

A implantação escolhida reproduz o modelo urbanístico clássico das estâncias balneares do século XIX, traçando um eixo perpendicular à costa que contraria o movimento da estrada marginal. Este esquema, em contraste com o desenvolvimento linear ao longo da via marítima que caracteriza o crescimento inicial do Estoril (por isso apelidado de “a *Riviera* portuguesa”), introduz a tensão necessária à marcação de um novo pólo turístico, coincidindo simbolicamente com o cruzamento destas duas linhas de força. Mas se, tradicionalmente, este gesto resulta de relações de acessibilidade ancestrais, aproveitando os vales para criar corredores de ligação entre o litoral e o interior, aqui as “*avenidas de meio quilómetro*” abertas por Martinet esgotam-se em si mesmas, desenhando um circuito fechado que serve apenas a nova estância. Nesse sentido, o *futuro Estoril* não deixa de afirmar a sua dependência da Marginal, inscrevendo-se estrategicamente na fila de estações de banhos estruturadas por esta via e pela infraestrutura ferroviária.

Face ao mar e jogando com as características topográficas do terreno, o eixo criado condensa os signos identitários da *nouvelle ville de bains*, numa composição axial dominada pela sucessão Casino-Pelouse-Estabelecimento-de-banhos. No seu conjunto, estes equipamentos, a par com as Avenidas, os Hotéis e o Estabelecimento Termal que os enquadram, são a condição necessária e suficiente à existência da estância, à sua representação, resumindo na amplitude de um olhar a totalidade da intervenção. Totalidade que, por ser finita em si própria, é necessariamente parcial.



O que ressalta, à partida, da proposta urbanística de Martinet para o Estoril é a sua matriz neobarroca. Reflexo da formação *Beaux Arts* do arquitecto, sobretudo da influência dos *Grand Prix de Rome* instituídos, pela academia francesa, desde o final do século XVII, o pórtico elíptico das lojas para alugar e as pérgolas em colunata que, na sua sequência, acompanham as avenidas, reportam-nos, de alguma forma, para a implantação cénica e monumental da Praça de S. Pedro (1657-1666), em Roma, de Gian Lorenzo Bernini (1598-1680).



*Veduta dell'insigne Basilica Vaticana coll'ampio Portico e Piazza adjacente*  
*Le Vedute di Roma*, Giovanni Battista Piranesi, 1748  
 (imagem [www.commonswiki.org](http://www.commonswiki.org))



*La Maison de Vaux Le Vicomte*  
*Vue du côté des jardins*  
André Le Nôtre, 1652-1661  
(imagem [www.cadeaux.com](http://www.cadeaux.com))



*The Circus, Bath*  
John Wood The Elder,  
1754-1768  
(imagem *The Circus*,  
John Robert Cozens, 1773,  
[www.bathintime.co.uk](http://www.bathintime.co.uk))



*Royal Crescent, Bath*  
John Wood, The Younger,  
1767-1775  
(imagem  
R. Woodroffe, 1828  
[www.royalcriscentbath.com](http://www.royalcriscentbath.com))

Fiel, também, à sua raiz de horticultor, a própria *pelouse*, formando um *parterre*<sup>75</sup> de desenho homogêneo, invoca os jardins barrocos de André Le Nôtre (1613-1700), numa composição axial e simétrica que define um percurso sequencial, no espaço e no tempo, a partir do jogo óptico entre o que está “longe” e o que está “perto”. O edifício do Casino domina a perspectiva e, no fim, é do seu terraço que melhor se contempla e apreende o panorama.

Não tão linear, arriscamos ainda, pelo estágio que realiza em Inglaterra, a referência aos *Crescents* e *Rings* do urbanismo neoclássico inglês, em particular aos desenhos de John Wood, The Elder (1704-1754) e The Younger (1728-1781), para Bath<sup>76</sup>. Embora sem a mesma vocação residencial e paisagística, encontramos, na cenografia do Estoril, a sugestão de uma idêntica ideia de unidade urbana e arquitectónica subjacente às fachadas-cortina neopalladianas, feitas cenografia, da estância termal inglesa.

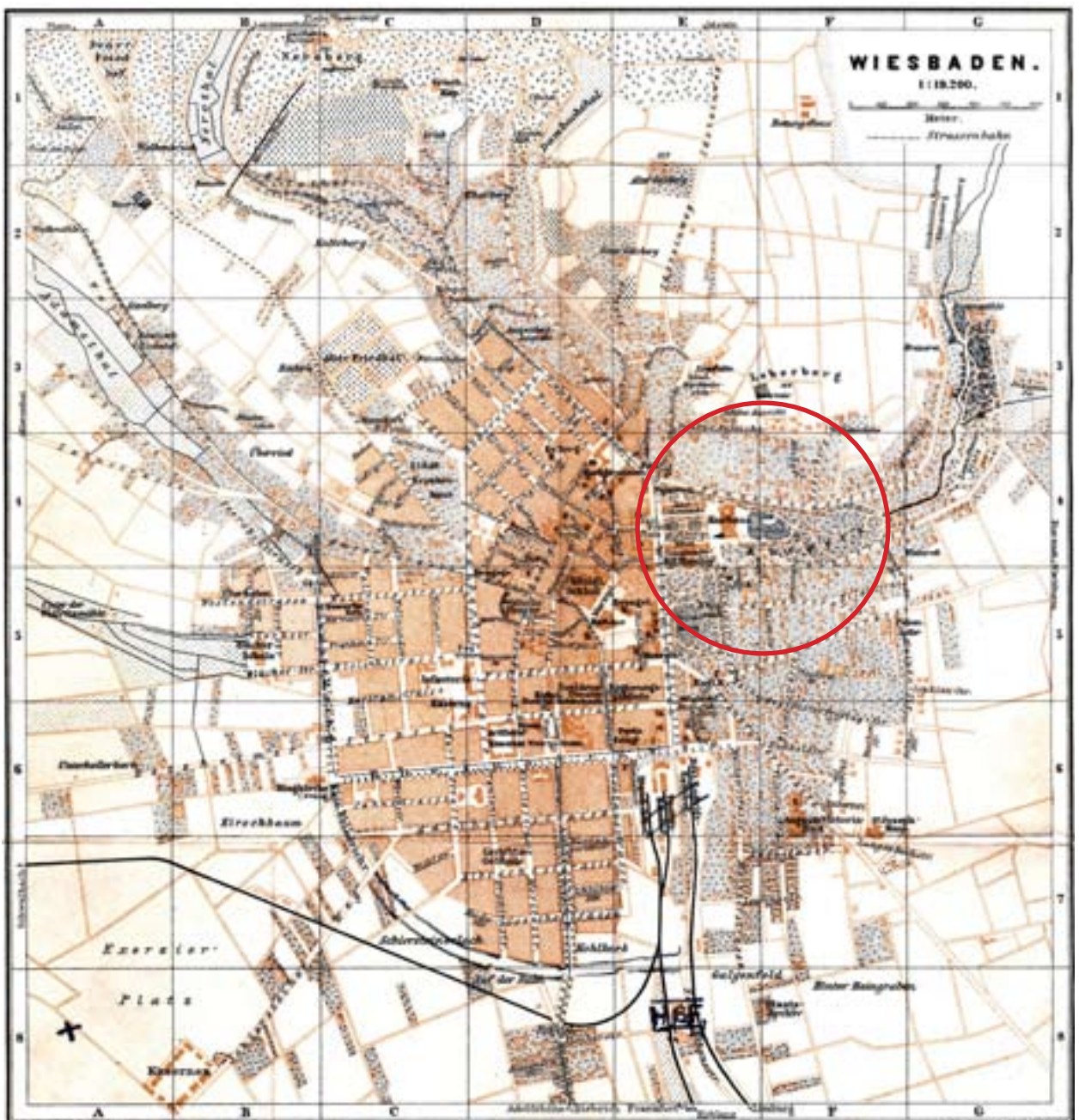
Esta ideia de uniformidade é acentuada pelo predomínio da composição clássica na formalização dos edifícios do eixo monumental. Dentro do ecletismo que caracteriza a viragem do século, Martinet explora diferentes aproximações ao repertório formal classicizante: interpretado de uma forma mais livre e exuberante na composição *Beaux Arts* do Casino; de sentido renascentista nas Arcadas Comerciais e no Estabelecimento de Banhos; e de expressão bizantino-romana no Estabelecimento Termal. “De fora” ficam as construções de carácter mais pitoresco, como o Palace Hotel e o Hotel do Parque, fazendo a transição para o ambiente naturalista do parque desportivo, idealizado na linha da tradição paisagística dos jardins ingleses oitocentistas.

<sup>75</sup> “*Parterre, subst. masc. 2. HORTIC. Partie découverte, plane d’un jardin d’agrément ou d’un parc, généralement située face au bâtiment principal d’une résidence et/ou à l’intérieur d’un jardin public, comprenant des combinaisons de corbeilles, de plates-bandes, de bordures de fleurs, de gazon, d’arbustes, quelquefois de pièces d’eau ou des bassins et formant un ensemble décoratif.*” (Cit. [www.cnrtl.fr](http://www.cnrtl.fr))

<sup>76</sup> A expansão setecentista da estância termal de Bath, a *Aquae Sulis* romana, é caracterizada pelo sistema de complexos residenciais composto pela *Queen’s Square* (1728-1734), pelo *The King’s Circus* (1754-1768) e pelo *Royal Crescent* (1767-1775). Projectadas e promovidas, ao longo do século, por John Wood, The Elder, e pelo seu filho, John Wood, The Younger, estas estruturas inspiram-se em formas da antiguidade romana para conferir à habitação corrente um carácter palaciano, definindo um modelo urbanístico que iria influenciar intervenções posteriores, como as de John Nash (1752-1835) para o conjunto da *Regent Street* (1811-1827), em Londres.

É, no entanto, na estância termal de Wiesbaden que encontramos as referências mais directas do projecto do Estoril. Esta relação é evidente na organização morfológica do conjunto do *Kurhaus*, que, no início do século XIX, marca a expansão para nascente do núcleo medieval da cidade. Definindo um eixo perpendicular à nova avenida de ligação à estação ferroviária, a Wilhelm Strasse, rasgada no limite do tecido urbano existente, abre-se uma ampla praça ajardinada enquadrada pelos equipamentos que asseguram a componente curativa e recreativa do centro termal.

Wiesbaden  
Planta Geral da Cidade, 1900  
(imagem  
[www.probertencyclopaedia.com](http://www.probertencyclopaedia.com))





Wiesbaden: Der Kursaal  
und die beiden Colonnaden  
Gravura de  
Jakob Fürchtegott Dielmann,  
1844  
(imagem [www.lagis-hessen.de](http://www.lagis-hessen.de))

A composição é dominada, no seu extremo nascente, pelo edifício do *Kurhaus*, construído, entre 1808 e 1810, segundo o projecto de Christian Zais (1770-1820)<sup>77</sup>. De acordo com o modelo que distingue esta tipologia arquitectónica, o novo estabelecimento reunia numa única construção as valências de espaço termal e de convívio, funções que, no contexto inglês, assumiam, por regra, identidades autónomas - as *Pump Rooms* e as *Assembly Rooms*. Estas valências são aqui articuladas numa estrutura tripartida, solução, espacial e volumétrica, característica deste tipo de edifícios, situando-se ao centro o grande salão, ou *Konversationssäle*, a partir do qual se articulam as duas alas laterais, cada uma delas rematada por um corpo mais alto, os *Eckpavillions*, onde, normalmente, se instalavam programas de carácter excepcional, como Sala de Concertos ou Restaurante. A partir de 1830, o *Kurhaus* passa também a integrar um espaço destinado ao jogo, o *Spielbank*<sup>78</sup>, concentrando, assim, as três vertentes essenciais neste género de estâncias: cura, lazer e recreio.

Wiesbaden: Der Kursaal  
(Façade)  
Gravura de  
Jakob Fürchtegott Dielmann,  
1844  
(imagem [www.lagis-hessen.de](http://www.lagis-hessen.de))

<sup>77</sup> Arquitecto e urbanista que viria a ser responsável por diversas intervenções em Wiesbaden, como o Erbprinzenpalais (1813-1817) ou o Hotel Vier Jahreszeiten (1921), mas, em particular, pela elaboração de um plano geral de desenvolvimento da cidade, datado de 1818, que iria orientar a expansão urbana até ao fim do ducado de Nassau, em 1866.

<sup>78</sup> Desde 1771 que o jogo de cartas era permitido no principado de Nassau-Usigen, do Império Sacro Romano (962-1806). Com a proibição do jogo em França, em 1830, Wiesbaden ganha notoriedade enquanto centro de cura e lazer associado a esta actividade, rivalizando com as estâncias de Bad Homburg e de Baden-Baden. É nesta altura que são instaladas salas de jogo na ala direita do estabelecimento de cura (*Kurhaus*), onde funcionam até 1872, data em que o jogo é também interdito pelas autoridades prussianas.

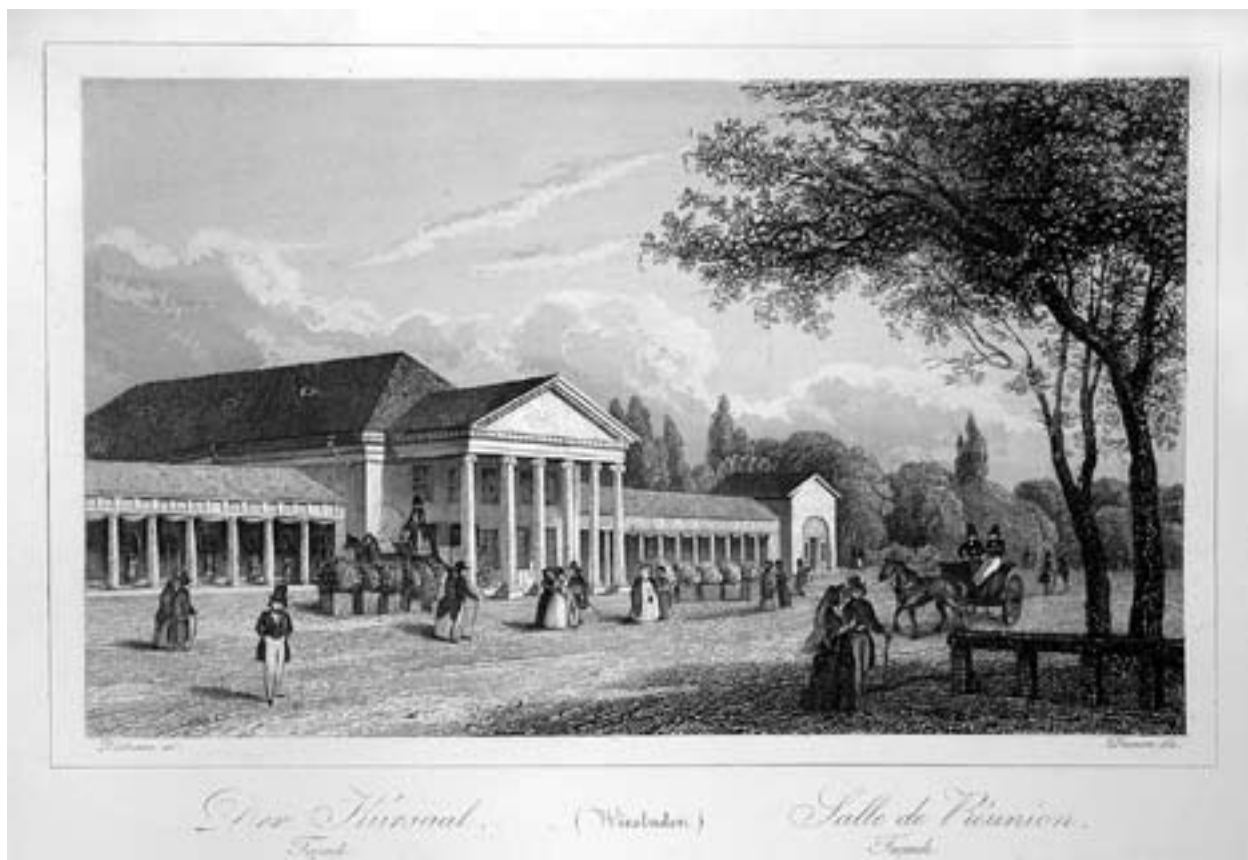


A fechar as frentes norte e sul da praça são criadas duas extensas arcadas comerciais - respectivamente, a *Altes* ou *Kurhaus Kolonnade* e a *Neues* ou *Theater Kolonnade* - a primeira concluída em 1827 e a segunda em 1839, utilizadas como *promenades* cobertas durante o Inverno. A sua formalização segue o desenho neoclássico da fachada do estabelecimento termal, conferindo unidade à intervenção na sua relação urbana. Esta imagem é reforçada no diálogo estabelecido entre o conjunto termal e a cidade existente desde a Kaiser Friedrich Platz, no lado oposto ao do *Kurhaus*, enquadrada, a norte e a sul, pelos edifícios do antigo Teatro e do Hotel Vier Jahreszeiten (Quatro Estações), este da autoria do mesmo Christian Zais.

Já no final do século é lançado um concurso para a idealização de um outro teatro, de que sai vencedora a equipa formada pelos arquitectos vienenses Ferdinand Fellner e Hermann Helmer com a proposta de um edifício neo-barroco, edificado, entre 1892 e 1894, nas traseiras da *Neues Kolonnade*, servindo esta de galeria de acesso ao novo equipamento (daí o subtítulo de *Theater Kolonnade*).



Wiesbaden: Das Schauspielhaus  
e  
Wiesbaden: Die Vier  
Jahreszeiten Hotel  
Gravuras de  
Jakob Fürchtegott Dielmann,  
1844  
(imagens [www.lagis-hessen.de](http://www.lagis-hessen.de))





*Panorama von Wiesbaden*  
Gravura de  
Johann Jakob Tanner, 1835  
(imagem [www.lagis-hessen.de](http://www.lagis-hessen.de))

Como vimos, Henri Martinet adopta uma disposição espacial idêntica no seu projecto, ainda que às galerias de 129 metros de Wiesbaden contraponha, no Estoril, umas pérgolas de meio quilómetro a acompanhar as avenidas traçadas até ao Casino. De resto, a organização da estância portuguesa apresenta fortes afinidades com a da alemã: o elemento central relevado que estabelece um eixo perpendicular à principal via de acesso - a Estrada Real e a Wilhelm Strasse - na qual se localiza a estação de caminhos-de-ferro, rematado, no extremo oposto, pelo equipamento identitário do complexo - o Casino, no Estoril, e o *Kurhaus*, em Wiesbaden - enquadrado visualmente por elementos cenográficos de transição - num caso, as Arcadas Comerciais e as Pérgolas e, no outro, as *Kolonnade*.

Relativamente ao Casino e ao *Kurhaus*, edifícios que, estruturalmente, apresentam uma mesma raiz tipológica, é interessante notar uma curiosa inversão na articulação funcional dos programas que são propostos: ao contrário de Wiesbaden, em que o espaço de cura assume o protagonismo, embora integrando, também, uma componente lúdica e de jogo, no Estoril, é o Casino que ocupa essa posição, assimilando, neste caso, o espaço de Teatro, que em Wiesbaden é instalado num edifício autónomo, e resolvendo a função terapêutica numa construção própria - o Estabelecimento de Banhos - articulada com o pórtico das pérgolas, tal como o *Neues Theater* de Wiesbaden. Assim, na adaptação do modelo alemão à

circunstância particular da encomenda portuguesa, verificamos que o Teatro e o Estabelecimento de Banhos trocam de posições. Interessante é que o Jogo mantém, em qualquer um dos casos, uma presença central no leque de actividades que estrutura a oferta das duas estâncias, constituindo-se como principal pólo de atracção de visitantes.

Mas não é só na sua conformação urbana, mais imediata, que estas intervenções se tocam. Também as relações que estabelecem com o território envolvente confirmam a filiação do projecto de Martinet. De facto, na definição de um modelo de implantação turística, a abordagem paisagística constitui um factor importante, aqui exponenciada pelo contraste que, em ambas as situações, é trabalhado entre o jardim formal de recepção ao complexo, figuração do ideal democrático de “passeio público”, e o parque romântico de comunhão com a Natureza, vocacionado para a prática desportiva. A intermediar este confronto situa-se o edifício do *Kurhaus* ou do Casino, que, em Wiesbaden, funciona como “espaço entre” estes dois momentos, e não fronteira, como no Estoril. Ideia enfatizada na transparência dos grandes envidraçados que filtram o olhar da *Konversationsäle* para o exterior, e *vice versa*, nos dois sentidos, o da Cidade e o do Parque.



*Der Kursaal von der Seite des Parks zu Wiesbaden*  
Gravura de  
Heinrich Schönfeld, 1844  
(imagem [www.lagis-hessen.de](http://www.lagis-hessen.de))

*Neues Kurhaus*  
Wiesbaden  
Bilhete Postal, c. 1950  
(imagem  
[www.opel-rekord-a-a.blogspot.com](http://www.opel-rekord-a-a.blogspot.com))



Em 1902, o Kaiser Wilhelm II encarrega o arquitecto Friedrich von Thiersch (1852-1921) da construção de um novo *Kurhaus*, em substituição do antigo, obra iniciada em 1904 e concluída três anos depois. As alas laterais são ampliadas num piso, integrando os pavilhões de canto no volume do edifício e desaparecendo a colonata da fachada principal. Apenas o pórtico monumental da entrada é mantido, sobre o qual surge, agora, uma cúpula a cobrir o salão central.

Embora este projecto seja cronologicamente mais próximo do de Henri Martinet para o Casino do Estoril é à primeira versão do *Kurhaus* de Wiesbaden que o arquitecto francês vai buscar inspiração, recuperando a marcação dos *Eckpavillions* e o ritmo porticado das colunas das alas laterais, que se estende aos elementos em pérgola e às arcadas da zona comercial. A própria escala do edifício tem mais a ver com este projecto, distribuindo-se o programa funcional por uma única planta.

O complexo termal de Wiesbaden define, assim, a matriz tipomorfológica sobre a qual “o futuro Estoril” vai ser idealizado. O que distingue a estância portuguesa do modelo alemão é a dimensão da intervenção projectada, avançando com um plano de construções bastante mais complexo do ponto de vista funcional.

À monumentalidade da implantação proposta não corresponde, no entanto, a extensão do programa desenvolvido, que, embora ambicioso para o panorama nacional e, mesmo, internacional, não acompanha a escala do gesto urbanístico. Isso é patente no desequilíbrio que se estabelece entre a frente construída contínua do complexo termal, do lado nascente, e a quase ausência material do Pavilhão de Banhos de Sol, do lado poente da composição. Só a presença das pérgolas é que compensa esta desarmonia na perspectiva geral, sugerindo uma continuidade e uma simetria que, na realidade, não existem. Ideia que é reforçada pela linha dupla de palmeiras a bordejar cada uma das avenidas.

Apesar do sentido “fechado” e “completo” da proposta de Martinet, ficava em aberto a possibilidade de novos desenvolvimentos e transformações.

## **A urbanização do Parque Estoril**

O deflagrar do conflito mundial de 1914-1918, pouco depois da apresentação oficial do projecto do Estoril, teria as necessárias repercussões na concretização da obra idealizada, esgotando-se rapidamente o prazo previsto para a conclusão dos trabalhos. No final, seriam precisos mais de quinze anos para se dar por concluído o projecto do *Futuro Estoril*.

Ainda sob o impulso promissor da promulgação do Decreto-Lei N.º 1121, de 2 de Dezembro de 1914, Fausto de Figueiredo e Augusto Carreira de Sousa constituem a Sociedade “ESTORIL”, com escritura de 29 de Março de 1915 e capital social de 1.597.500\$00, abrindo a novos sócios a oportunidade de participação no empreendimento<sup>79</sup>. Mas a nova sociedade encontra os primeiros obstáculos logo no ano seguinte.

---

<sup>79</sup> O capital social da nova sociedade anónima de responsabilidade limitada é representado pelo património posto em comum pela firma Figueiredo e Sousa Limitada, no valor estimado de 1.589.400\$00, e por acções, na quantia de 8.100\$00, subscritas por “*João Pedro de Sousa, 14; José Henriques Tota, 14; Alberto de Lavandeyra, 14; Antonio Maria d’Oliveira Belo, 14; João da Fonseca Cruz, 10; Antonio Teixeira Pinheiro, 2; Antonio Tavares de Carvalho, 5; dr. Mario Tavares de Carvalho, 3*”. (Cf. Estatutos da Sociedade Estoril publicados no *O Século*, Lisboa, n.º 11:963, 31 Março 1915, p.6)

Iniciada a obra, a equipa de Martinet revela não se encontrar à altura do desafio lançado, começando por “*errar com as fundações*”. “*Dentro em pouco as paredes que se iam fazendo em elevação, iam rachando, devido ao assentamento das mal calculadas fundações! E assim tudo na mesma ordem, que mais dava a ideia de que se tinham cometido os trabalhos a gente inexperiente do que a consumados artistas!*”<sup>80</sup>. O arquitecto francês é afastado do processo e a empresa encarrega António Rodrigues da Silva Júnior (1868-1937)<sup>81</sup> da prossecução das obras. “*Modificando, alterando, derruindo até para construir de novo*”, “*essas obras, embora mais lentamente devido à crise ocasionada pela guerra, lá vão continuadas!*”<sup>82</sup>

“*Pena foi que, de principio, se não tivesse encarregado o exímio artista que está á testa das obras, do seu inicio, pois que se teriam poupado muitos trabalhos, dissabôres e despesas excusadas, pois que quasi todo o trabalho feito pelos architectos estrangeiros, teve de ser inutilisado um, refeito, quasi por completo, outro, não só nos planos, como na fôrma da edificação.*”

COLARES, Nunes, “Palacete do Ex.mo Sr. Alexandre Nunes Sequeira no Estoril”, *A Arquitectura Portuguesa*, Ano XI, N.º 11, Novembro 1918, p. 42.

Lutando contra estes contratemplos, e outros<sup>83</sup>, a Sociedade ganha novo alento com Fausto de Figueiredo, simultaneamente, à frente da Câmara Municipal de Cascais e como Administrador da Companhia de Caminhos de Ferro da Beira Alta. Em resposta ao principal objectivo da “*fundação e exploração de uma estação de vilegiatura no Estoril*”, o Conselho de Administração da Sociedade Estoril tinha, entre outras competências, a de “*criar ou transformar e explorar os meios de transporte por tração animal, de vapor ou electrica, indispensaveis para comodidade dos turistas e valorisação dos estabelecimentos sociaes*”<sup>84</sup>, chegando a acordo com a CP, a 7 de Agosto de 1918, para o arrendamento, pelo período de cinquenta anos, da Linha de Cascais, com a condição prévia de se encarregar da sua electrificação. Para trás ficava a ideia da exploração de uma linha de *tramways* eléctricos em volta do parque, prolongada, depois, até Sintra.

<sup>80</sup> Cit. retirada de SILVA, Raquel Henriques da, op.cit., p. 50.

<sup>81</sup> Silva Junior que havia, também, realizado diversos projectos, nunca construídos, para o conjunto do Estoril, entre eles o “Projéto de garages e cocheiras”, o “Posto de desinfeção e lavandaria a vapor” da Estação Termal, o “Palácio dos Sports”, o “Projécto de um Hotel” e o “Projéto do Pavilhão da Floresta”, todos eles publicados, ao longo do ano de 1916, na revista *A Construção Moderna*.

<sup>82</sup> Cit. retirada de SILVA, Raquel Henriques da, op. cit., *ibidem*.

<sup>83</sup> Com a Revolta Sidonista, de Dezembro de 1917, assiste-se ao degradar da situação política em Portugal e, conseqüentemente, da situação economico-social do país. O regime de ditadura militar de Sidónio Pais, eleito Presidente da República em Abril de 1918 e assassinado no fim desse ano, é marcado por um clima de forte repressão, culminando com um episódio de guerra civil, em 1919, que opôs monárquicos e republicanos. Reposta a “República Velha”, segue-se um período de instabilidade governamental, com Democráticos e Liberais a revezarem-se no poder.

<sup>84</sup> Estatutos da Sociedade Estoril publicados no *O Século*, op. cit..

A 25 de Agosto, inaugura, ainda em fase de acabamentos, o primeiro equipamento do novo centro turístico: o Estabelecimento Termal. Com desenho já de Silva Junior, o edifício dos banhos toma forma sobre a estrutura proposta por Henri Martinet, introduzindo, na composição da fachada, alguns apontamentos decorativos de cariz neoclássico, que transformam por completo a imagem inicialmente projectada.

Seria neste edifício que, alguns anos depois, iria também funcionar o Hotel do Parque, adaptação redutora do programa proposto no folheto-álbum que testemunha os problemas da sociedade em conseguir realizar o projecto preconizado.



Portugal — Parque do Estoril (Banhos).

*Portugal - Parque do Estoril  
(Banhos)*

Bilhete Postal, c. 1920

(imagem

[www.otitserip.freeweb7.com](http://www.otitserip.freeweb7.com))



*Estoril (costa do sol) - Hotel do Parque*

*Estoril (Costa do Sol) - Hotel  
do Parque*

Bilhete Postal, c. 1930

(imagem

[www.otitserip.freeweb7.com](http://www.otitserip.freeweb7.com))

“No meio das tão graves perturbações sociais que este país vem atravessando, um facto nos é grato mencionar hoje: ‘O Estoril desenvolve-se’. Isto quer dizer que a iniciativa da ilustre Sociedade do Estoril, resiste a todas as perturbações e inquietações em que vivêmos, e, o capital particular acode a manifestar-se, pondo-se ao lado de quem ousadamente não esmorece na realização dum dos mais vastos empreendimentos materiais dos nossos dias.”

“Palacete do Ex.mo Sr. Alexandre Nunes Sequeira no Estoril”, *A Arquitectura Portuguesa*, Ano XI, N.º 11, Novembro 1918, p. 41.

No final de 1918, a Sociedade Estoril avança com uma medida reveladora das dificuldades que o empreendimento atravessava. Na revista *A Arquitectura Portuguesa* é anunciada a abertura de “um concurso, convidando alguns architectos a apresentarem projectos”<sup>85</sup> para habitações a construir na área do vasto Parque. A grandiosa iniciativa de transformar o Estoril numa estação de turismo moderna e cosmopolita apresentava-se, agora, como fachada para uma corriqueira operação de loteamento e venda de terrenos, que tirava o máximo partido das mais-valias urbanísticas já introduzidas.

Sem grande eco na classe profissional, ao concurso respondem apenas três architectos: o próprio António Rodrigues da Silva Junior e Manuel Joaquim Norte Junior, com três projectos cada, e Edmundo Tavares (1892-1983), com dois projectos. A fraca adesão é justificada pelo facto de “a Empresa, anteriormente, para as grandes obras, [ter chamado] um architecto estrangeiro em vez de encarregar artistas portugueses dessa grande missão”.<sup>86</sup>

As propostas, divulgadas na revista<sup>87</sup>, testemunham o debate cultural que se vive, desde os finais de oitocentos, em torno da questão do “reaportuguesamento da casa portuguesa”<sup>88</sup>, com eco na obra construída e no primeiro ensaio teórico de Raul Lino (1879-1974), desse mesmo ano, “*A nossa casa - Apontamentos sobre o bom gosto na construção de casas simples*”. Os títulos revelam alguns dos caminhos percorridos na procura de uma arquitectura de carácter nacional: “*Uma casa de estilisação tradicionalista no Estoril*” ou “*Para o Estoril uma casa de estilisação romanica modernisada*”.

<sup>85</sup> COLARES, Nunes, “Palacete do Ex.mo Sr. Alexandre Nunes Sequeira no Estoril”, *A Arquitectura Portuguesa*, Lisboa, Ano XI, N.º 11, Novembro 1918, pp. 41-44.

<sup>86</sup> “Outra casa do concurso para habitações no Estoril”, *A Arquitectura Portuguesa*, Lisboa, N.º 4, Ano XII, Abril 1919, p. 14.

<sup>87</sup> Numa série de artigos dedicados ao “Concurso Estoril”, nos números de Novembro e Dezembro, de 1918, e de Janeiro, Fevereiro, Março, Abril, Julho e Dezembro, de 1919.

<sup>88</sup> A afirmação culturalista de uma especificidade portuguesa na defesa de um estilo nacional, até então dividida entre o neo-manuelino e o neo-românico, ganha renovado interesse, no início do século XX, com os estudos etnográficos de Henrique das Neves (*A Casa de Viriato*, 1893) e de Rocha Peixoto (1904) em torno da existência da “casa portuguesa”. Ao contrário do primeiro, que defende a possibilidade de “um tipo português, de casa de habitação”, este último chega à conclusão, pela análise da Casa Ricardo Severo, que “‘casa portuguesa’ típica, assumindo uma responsabilidade normativa, era coisa que não havia”. (Cf. FRANÇA, José-Augusto, *A Arte em Portugal no Século XIX*, Volume II, 3.ª edição, Lisboa, Bertrand Editora, 1990)



Contra a moda do *chalet*, exalta-se o contributo da empresa para o desenvolvimento da moderna arte da construção nacional, dando o exemplo com este concurso, e a sua decisão de condicionar “*todos os projéto a executar [na área do Parque], a uma rigorosa fiscalização artistica, a fim de evitar os aleijões que se deram ás margens da linda linha de Cascais, bem digna de melhor sorte, da que teve até agora*”.<sup>89</sup>

Neste propósito alia-se a Companhia de Credito Edificadora Portuguesa<sup>90</sup>, construindo “*de conta propria, nos terrenos que adquira, predios para vender nos termos da lei, no praso de dez anos*”<sup>91</sup>. Em Julho de 1919, estão já em execução, sob a sua responsabilidade, dois dos projectos apresentados por Norte Junior ao “Concurso Estoril”.

*“Vai agora inaugurar este novo sistêma, começando a construção da ‘casa portuguesa’ que hoje publicâmos, nos vastos terrenos adquiridos á Empreza ‘Estoril’ no parque da mesma denominação, (...), encarregando um dos nossos mais considerados artistas da concêção do projéto.*

*Norte Junior, compreendeu bem a responsabilidade da missão. Não era um palacio que se queria, mas, apenas uma casa, mais modesta, mas, artistica, para o ambiente tambem artistico em que deve ser localizada, isto, porém, com todas as modernas condições de higiene e conforto.*

*Deu-lhe uma estilisação tradicional, ou ‘portuguêsa’, pois que, embora tenham havido divergencias, sobre a existencia ou não, da casa regional, nacional ou portuguêsa, só a póde negar quem nunca tenha percorrido as nossas provincias, do norte a sul. Podem vêr-se por toda a parte, com as mais interessantes carateristicas, sempre diferentes, movimentadas, e, bastante diferentes dos modêlos francêses, quasi todos identicos, banais, na maior parte.”*<sup>92</sup>

*“Já que, oficialmente, nada se tem feito para fazer saír a construção da habitação do nosso país, do meio estrangeirado em que se tem vivido nos ultimos anos, é bom frisar que a Empreza Estoril está caprichando em que nos seus terrenos se construam casas, com feição caracteristicamente portuguêsa.”*

*“Para o Estoril - Uma casa de estilisação romanica modernisada”, A Arquitectura Portuguesa, Ano XII, N.º 3, Março 1919, p. 11.*

<sup>89</sup> “Concurso do Estoril. Mais uma casa para o Parque das Termas”, *A Arquitectura Portuguesa*, Lisboa, Ano XII, N.º 7, Julho 1919, p. 25.

<sup>90</sup> “A mais antiga e acreditada empreza constutôra de propriedades na capital”, de cuja direcção faz parte, entre outros, Antonio Maria d’Oliveira Bélo, sócio da Sociedade Estoril. (Cf. Estatutos da Sociedade Estoril publicados no *O Século*, Lisboa, n.º 11:963, 31 Março 1915, p.6)

<sup>91</sup> “Não quer isto dizer que só faça construções nestas condições, pois os seus estatutos permitem-lhe edificar, demolir e reedificar por conta de outrem, por empreitada ou administração. (...) [N]o caso de agora (...) a Companhia não espera que lhe vão encomendar a construção dos predios. Manda projétar e manda construir de conta propria, para quem depois lh’os queira adquirir, por qualquer das fôrmas que éla oferece.” (COLARES, Nunes, “Uma casa de estilisação tradicionalista a construir no Estoril”, *A Arquitectura Portuguesa*, Lisboa, Ano XI, N.º 12, Dezembro 1918, p. 45)

<sup>92</sup> Idem, pp. 45-46.

A leitura do conjunto das propostas publicadas na revista revela que a percepção geral da “casa portuguesa” é estritamente ideológica e superficial, figurando como mais um estilo a acumular ao repertório de modelos já assimilados. Sob a aparente “autenticidade” exterior, formulada a partir da manipulação de motivos decorativos e de materiais da tradição vernácula, encontramos uma estrutura funcional herdeira da tipologia do *chalet* burguês, entretanto racionalizada para dar resposta às “*modernas condições de higiene e conforto*”. A pretendida “*harmonia com o meio ambiente*” é, assim, um mero exercício formal, sem quaisquer repercussões na organização interna do espaço doméstico, e, por essa via, na articulação volumétrica exterior, nem nas técnicas construtivas adoptadas.

Esta ausência de conteúdo move a crítica de Luís Cristino da Silva (1896-1976) em “O Regionalismo e a Arquitectura”, publicado na *Arquitectura* de Maio 1927:

*“Tomando o comboio electrico da linha de Cascais, temos ocasião de vêr passar diante dos nossos olhos milhares de casas de campo que, construídas em diversas épocas, marcam bem a evolução por que a arquitectura rural portuguesa passou nestes ultimos anos. Tendo sido esta região a escolhida de preferência pelos lisboetas para passar a estação calmosa, bem depressa uma invasão formidavel de duvidosos e ridículos chalets suiços, importados atravez de catálogos anunciadores de chocolates, lhe destruiu a linda costa e aniquilou a encantadora paisagem, que bem poderia rivalisar com a Riviera. (...)*

*A razão do cáos e da falta de harmonia das construções da linha de Cascais é devida, sobretudo, à ausência desta preocupação [de regionalismo]. (...) A adaptação da arquitectura à região não consta só da aplicação de elementos que dizem ser portugueses: alpendres, beirados, vasos à janela, azulejos, etc., distribuídos ao acaso pelas fachadas; não! Isso é arquitectura de bric-à-brac!*

*O regionalismo é qualquer coisa de mais profundo e rasgado.”*<sup>93</sup>

Trinta anos mais tarde, é ainda por esta convicção que os arquitectos portugueses se batem no *Inquérito à Arquitectura Regional Portuguesa*.

Voltando ao Estoril e à *A Arquitectura Portuguesa*, em Janeiro de 1919 é publicado o “Projéto do Grande Casino” de Antonio Rodrigues da Silva Junior, elaborado, “sobre novas bases (...), primeiro em ante-projéto e a seguir em dois outros estudos, dos quais o ultimo é o que apresentâmos hoje aos nossos leitôres”<sup>94</sup>. As mesmas imagens servem ainda de ilustração para um breve artigo na *A Construção Moderna*, datado de 25 de Maio seguinte, noticiando “que terá de ser substituído por outro que já está confeccionado pelo mesmo artista, a pedido da Emprêsa Estoril, que assim achou conveniente, por motivos administrativos, fazel-o substituir, especialmente, por ter resolvido que todas as instalações ficassem num só pavimento”.<sup>95</sup>



*Um projéto do Grande Casino para o Estoril*  
Antonio Rodrigues da Silva Junior, 1919  
(imagens *A Construção Moderna*, Ano XIX, N.º 10, 25 Maio 1919, p. 55)

O silêncio que se segue sugere a indecisão dos promotores em avançar com o investimento “de cêrca de mil contos”<sup>96</sup> necessário à construção do edifício. Aparentemente, só com a regulamentação das Zonas de Jogo, em 1927, e ganha a concessão do Estoril por Fausto de Figueiredo, se conseguem reunir, por fim, as condições para dar continuidade à tarefa, já sob a égide da Estoril-Plage, empresa subsidiária da Sociedade Estoril<sup>97</sup>, criada por escritura de 21 de Março de 1923.<sup>98</sup>

<sup>94</sup> “Estoril: Projéto do Grande Casino e duma casa de estilisação tradicionalista”, *A Arquitectura Portuguesa*, Lisboa, N.º 1, Ano XII, Janeiro 1919, p. 1.

<sup>95</sup> “Um projéto do Grande Casino para o Estoril”, *A Construção Moderna*, Lisboa, Ano XIX, N.º 10, 25 Maio 1919, p. 56.

<sup>96</sup> “Estoril: Projéto do Grande Casino e duma casa de estilisação tradicionalista”, op. cit., p. 3.

<sup>97</sup> A partir de 1923 a Sociedade Estoril fica exclusivamente associada à exploração e electrificação da Linha de Cascais, enquanto que a Estoril-Plage assume a responsabilidade da urbanização e do desenvolvimento turístico da estância. Esta medida é sugerida pela “Financière Belge”, parceira da Sociedade Estoril no projecto de electrificação do ramal ferroviário, como forma de prevenir quaisquer problemas de viabilidade económica.

<sup>98</sup> Publicada no *Diário do Governo*, 3.ª Série, N.º 69, 24 Março 1923.

## A internacionalização do Estoril

Paradoxalmente, é no período de Ditadura Militar que antecede a implantação do Estado Novo, de 1926 a 1932<sup>99</sup>, que o sonho do republicano Fausto Figueiredo<sup>100</sup> encontra os meios propícios para se concretizar e internacionalizar. Ao lado da Sociedade Estoril surge agora a Comissão de Iniciativas para o Fomento da Indústria de Turismo do Concelho de Cascais, instituída a 7 de Maio de 1922, com uma importante acção na propaganda turística local.

Guia Álbum do Estoril  
Capa e Contracapa,  
c. 1930

(imagem [blogdaruanove.blogs.sapo.pt](http://blogdaruanove.blogs.sapo.pt))



Logo a 15 de Agosto de 1926, abre ao público o serviço de tracção eléctrica na Linha de Cascais, a cargo da Sociedade Estoril, estando já em preparação, para celebrar o evento, o projecto de um novo edifício para a Estação do Cais do Sodré, encomendado, em 1924, a Porfírio Pardal Monteiro (1897-1957). Principal porta de acesso ao empreendimento do Estoril, é aqui que se vai instalar a sede da Sociedade.

A estação, inaugurada a 18 de Agosto de 1928, é a expressão de uma nova fase de desenvolvimento do Estoril, introduzindo na capital a marca de inovação e de pioneirismo que sempre caracterizou a actividade da empresa. Inovação turística, idealizando o projecto

<sup>99</sup> O sentimento geral de descontentamento e a crescente simpatia por soluções de carácter autoritário que restabelecessem um governo capaz de reequilibrar a situação geral do País, conduziu à revolta militar de 28 de Maio de 1926, encabeçada pelo general Gomes da Costa, logo seguida de novo golpe de estado que impôs uma ditadura militar de tendências fascistas, presidida pelo general Oscar Carmona. Postas em causa a República e as instituições democráticas, não sem que se verificasse alguma resistência por parte da população, estava delineado o caminho para a modelação de um Estado autoritário e corporativo sustentado por Oliveira Salazar e pela constituição de 1933: o “Estado Novo”.

<sup>100</sup> Segundo *O Século*, de 6 de Abril de 1950, que noticia a morte do empresário no dia anterior, “na política, Fausto de Figueiredo acompanhou João Franco em tempos de Monarquia, e, proclamada a República, esteve ao lado do Partido Republicano Português, sendo seu deputado ao Parlamento. No Estado Novo foi deputado à Câmara Corporativa. Foi vogal, também, do Conselho Superior do Comércio Externo e da Comissão de Propaganda do Ministério dos Negócios Estrangeiros.”

de uma estância à escala internacional e promovendo-o em moldes inéditos para Portugal; inovação política, reivindicando o apoio do Estado no desenvolvimento da hotelaria e do Turismo nacional; inovação tecnológica, introduzindo na Linha de Cascais os mais recentes avanços da engenharia ferroviária<sup>101</sup>; e, com a obra da nova Estação, inovação arquitectónica e técnica, promovendo uma actualização de linguagens a partir das possibilidades, estruturais e formais, da construção em betão armado.

No Cais do Sodré, Pardal Monteiro rompe com o modelo formal oitocentista de Estação Central, para ensaiar, ainda dentro de uma monumentalidade urbana que se coaduna com a condição de excepção do equipamento público, uma aproximação ao contexto da arquitectura internacional, elevando o novo sistema construtivo a modelo estético e cultural. O despojamento purista do edifício e a sua racionalidade estrutural são justificados pelo carácter eminentemente funcional do programa.



Este acerto de agulhas com as vanguardas europeias é, num primeiro momento, partilhada por um Estado Novo em formação, que procura afirmar o mito da sua própria actualidade. Disso é sinal a encomenda de uma outra estação, a Estação Fluvial de Sul e Sueste (1928-1929), projecto de Cottinelli Telmo (1897-1948), a primeira obra pública em Portugal de expressão assumidamente modernista.

*Lisboa - Estação de C.º-de Ferro do Cais do Sodré*  
Bilhete Postal, c. 1930  
(imagem [www.cp.pt](http://www.cp.pt))



Estação Fluvial Sul e Sueste  
Fotografia c. 1931  
(imagem [www.arquivomunicipal.cm-lisboa.pt](http://www.arquivomunicipal.cm-lisboa.pt))

<sup>101</sup> Situação que ganha especial relevância, no nosso país, se tivermos em consideração que só em 1966 se completa a electrificação da linha de Lisboa ao Porto.

A gramática geométrica *Art Déco* da nova estação iria influenciar decisivamente o surto de construção que se verifica, na década de trinta, no Estoril, alimentado pela melhoria das acessibilidades locais, proporcionada pela electrificação da linha, e pela reforma, em 1928, da contribuição predial urbana<sup>102</sup>, permitindo a actualização das rendas congeladas pela República e o regime livre em novos contratos de arrendamento. Paralelamente, a mesma legislação, cria o Fundo Nacional de Construções e Rendas Económicas, atribuindo facilidades de empréstimo à iniciativa privada.

Não seria só a obra de Pardal Monteiro a motivar a revisão estética que se esboça. A substituição de Tertuliano Lacerda Marques (1833-1942) por Jorge Segurado (1898-1990) nos serviços da Câmara Municipal de Cascais, um dos principais arquitectos da jovem geração modernista<sup>103</sup>, abre o caminho para a aceitação oficial da nova linguagem. Mas, a verdade é que a Sociedade Estoril continuava a defender uma uniformidade arquitectónica de sentido tradicionalista para as construções do Parque, mantendo sob apertada fiscalização prévia os projectos submetidos. É só com a gradual perda de competências a favor do organismo municipal que se consegue quebrar o ciclo vicioso.

Outra contribuição, talvez a mais directa, seria a passagem do arquitecto francês Raoul Jourde pelo Estoril, assinando, com a colaboração de Porfírio Pardal Monteiro, as telas finais do Palácio Hotel e do Casino.

---

<sup>102</sup> Decreto-Lei N.º 15:289, 30 Março 1928.

<sup>103</sup> Geração dos nascidos entre 1896 e 1899, da qual se destacam as figuras de Luís Cristino da Silva (1896-1976), com o Cine-Teatro Capitólio (1925-1929) e o Liceu Fialho de Almeida, em Beja (1930-1934); José Ângelo Cottinelli Telmo (1897-1948), com a Estação Fluvial Sul e Sueste (1928-1932); Porfírio Pardal Monteiro (1897-1957), com a Estação do Cais do Sodré (1924-1928), o Instituto Nacional de Estatística (1931-1935), o Instituto Superior Técnico (1927-1941) e as Gares Marítimas de Alcântara (1934-1943) e da Rocha Conde de Óbidos (1934-1948); Carlos Ramos (1897-1969), com o Bairro Económico de Olhão (1925), o Pavilhão do Rádio (1927-1933) e o Liceu Júlio Henriques, de Coimbra (1930-1936); Cassiano Branco (1897-1970), com o Cine-Teatro Eden (1929-1937), o Hotel Vitória (1934-1936) e o Coliseu do Porto (1939-1940); Rogério de Azevedo (1899-1983), com a Garagem do jornal *O Comércio do Porto* (1928-1932), e Jorge Segurado (1898-1990), com o Liceu Filipa de Lencastre (1929-1932) e a Casa da Moeda (1933-1941). A ausência de um corpo teórico, crítico e pedagógico que consubstanciasse as escolhas formais e as experiências conceptuais deste grupo de arquitectos e o seu quase alheamento em relação à dimensão urbanística e social do Movimento Moderno internacional, na qual se fundamentava a sua força reformadora, revela a fragilidade com que esta geração se lançou na aventura modernista, facilitando a sua “conversão” a uma ideologia nacional alimentada, em finais dos anos trinta, pelo Estado Novo, com o recuo histórico-revivalista da celebração dos Centenários.

As origens da ligação de Jourde ao empreendimento do Estoril não são claras. Sabemos que esta relação se estabelece, cronologicamente, entre os projectos que realiza para o Restaurante do Casino de la Forêt<sup>104</sup>, em Le Touquet-Paris-Plage, inaugurado em 1926, e para o Stade Municipal Lescure<sup>105</sup>, em Bordéus, de 1933-1938, obras que se enquadram na estética *Art Déco* cristalizada pela *Exposition Internationale des Arts Decoratifs et Industriels Modernes* de Paris, realizada em 1925.

A colaboração de Pardal Monteiro no projecto do Casino, que, segundo Ana Assis Pacheco<sup>106</sup>, rubrica toda a documentação gráfica à excepção das perspectivas desenhadas por Jourde, e, depois, no acompanhamento das obras, é indicativa de uma cumplicidade que tanto pode ter sido apenas o resultado de imperativos de ordem prática, ou sugerir a interferência do arquitecto português na escolha do sucessor de Silva Junior. Em todo o caso, a afinidade ideológica entre os dois profissionais é evidente.

Também existe a possibilidade de a iniciativa ter partido da própria Estoril-Plage, que, procurando actualizar-se, encomenda ao jovem Pardal Monteiro a obra da Estação e a Raoul Jourde a do Casino.

<sup>104</sup> O Restaurante surge como equipamento de apoio ao Casino construído, em 1913, pelo arquitecto Auguste Bluysen, articulando-se com a estrutura existente a partir de uma galeria exterior porticada. “D’après un plan de ‘La construction moderne’ (1928), la cuisine joute sur un angle la galerie crée par Bluysen, le restaurant, accolé à la cuisine, se développant au-delà; à droite de l’entrée, protégée par un auvent en béton, se développent un hall, le bar, les toilettes, le vestiaire, la caisse et, à l’arrière de la salle de restaurant, un vestibule ouvrant sur une galerie, la verrerie et la fruiterie, toutes deux précédées par une petite scène donnant sur le centre de la salle. Le restaurant était presque entièrement entouré de terrasses.” A utilização de betão armado na estrutura do edifício seria explorada pelo arquitecto para criar, a partir da cobertura em terraço, entradas de luz zenital. “Le restaurant et la galerie portique n’existent plus.” (Cf. *Inventaire général du patrimoine culturel*, [www.culture.gouv.fr](http://www.culture.gouv.fr))

<sup>105</sup> A ideia da construção de um estádio municipal é lançada, em 1923, pelo então presidente da Câmara, Fernand Philippart, mas só dez anos mais tarde teria repercussões, sendo a proposta integrada no programa de intervenções do “Plan Marquet” (1930-1940), coordenado pelo arquitecto Jacques d’Welles. Do vasto conjunto de melhoramentos urbanos planeados, “se succèdent entre autres, la réfection des égouts et de l’éclairage public, la macadamisation de rues, la construction des abattoirs, de la piscine Judaïque, de la Bourse du Travail, du Stade Lescure et d’un nouvel immeuble pour la récente régie municipale du gaz et de l’électricité.” Raoul Jourde, encarregue do projecto para o complexo desportivo, iria tirar partido do compromisso entre uma monumentalidade clássica, inspirada na arquitectura romana, e a plasticidade estrutural do novo material construtivo, numa composição de arcadas, coroada pelo movimento ondulante das abóbadas de betão que cobrem as bancadas. O estádio, inaugurado com o encontro dos quartos de final da Taça do Mundo de Futebol (Brasil -2; Checoslováquia - 1), a 12 de Junho de 1938, foi, na altura, considerado o maior e mais moderno da Europa, sendo o primeiro a ter bancadas cobertas. (Cf. [www.bordeaux.fr](http://www.bordeaux.fr))

<sup>106</sup> PACHECO, Ana Ruela Ramos de Assis, *Porfírio Pardal Monteiro, 1897-1959: a obra do arquitecto*, dissertação de mestrado em História da Arte Contemporânea, Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, 1998, p. 78.



Paris - 1925  
*Exposition Internationale des Arts Décoratifs et Industriels Modernes*  
 Cartaz Publicitário, 1925  
 (imagem [www.retropolis.net](http://www.retropolis.net))

Casino et  
 Restaurant de la Forêt  
 Fotografia, c. 1930  
 (imagem [www.culture.gouv.fr](http://www.culture.gouv.fr))



Stade Lescure  
 Fotografia, c. 1940  
 (imagem [www.opiniaofc.blogspot.com](http://www.opiniaofc.blogspot.com))



*Estoril (Costa do Sol) - Vista  
aérea*  
Bilhete Postal, c. 1930  
(imagem [www.otitserip.freeweb7.com](http://www.otitserip.freeweb7.com))

A 30 de Agosto de 1930 entra, finalmente, em funcionamento o Hotel Palácio do Estoril, em construção desde, pelo menos, a inauguração do Estabelecimento Termal. Já não se trata do Palace idealizado por Martinet, implantado na colina junto ao Casino, mas sim do corpo Sul do seu Hotel Termal, à entrada da estância. Mais uma alteração ao programa delineado no folheto-álbum. O momento é oficializado com um jantar formal, que conta com a presença do Presidente da República, o General António Oscar de Fragoso Carmona, alguns ministros e elementos do corpo diplomático, cerimónia na qual Fausto de Figueiredo é agraciado com a Grã-Cruz da Ordem de Mérito Agrícola e Industrial.

No dia anterior havia sido servido um chá, no Tamariz, aos representantes da imprensa, a que se seguiu a visita ao hotel. Recebendo a comitiva encontravam-se os arquitectos Raoul Jourde e M. Fitté, este último responsável pela decoração do estabelecimento, Leonce Reynés da empresa de construção *Entreprises de Travaux*, Guilherme Cardim e Cyril de Vère, representantes da *Société Arrendataire Internationale*, a cargo da qual recaiu a exploração

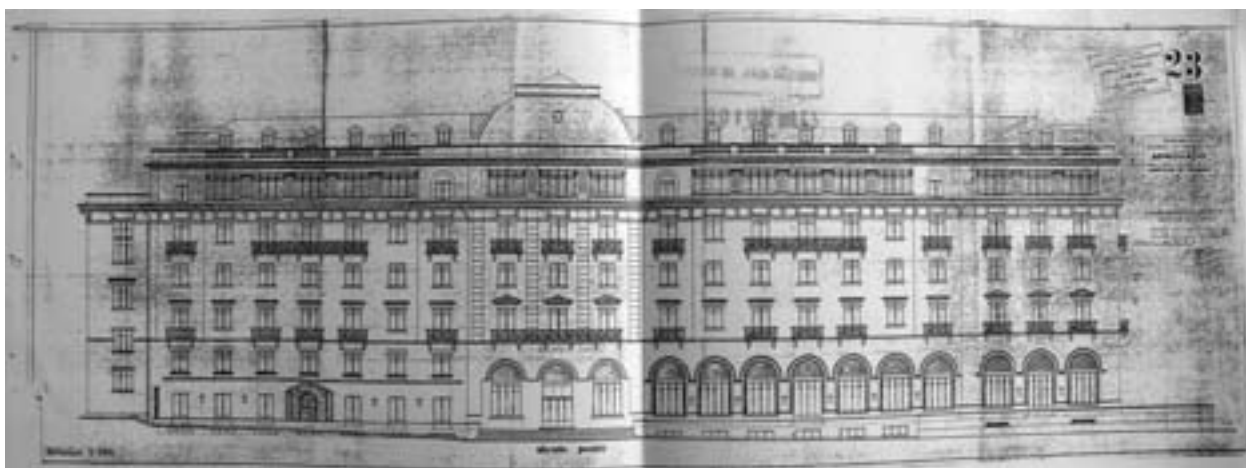


dos equipamentos de todo o complexo turístico.<sup>107</sup>

O novo estabelecimento hoteleiro, com 200 quartos e 100 casas-de-banho, “*algumas delas privativas dos compartimentos*”, provoca a admiração dos jornalistas, assim como, a inovação técnica dos serviços do hotel. Absoluta novidade são as *suites* do corpo central. Tudo decorado em linhas modernas, com mobílias e carpetes executadas pelos Armazéns Nascimento, do Porto.

*“Um bar ‘americano’, todo vermelho e prata’, com o seu balcão, bancos altos, mesas e cadeiras de braços prateadas, uma sala de jantar com colunas lisas e iluminação indirecta, decorada a verde, branco e dourado e, por todo o lado, cadeirões ‘cúbicos’ estofados, mesas de estrutura geométrica, tapetes com padronagens geométrico-abstractas, candeeiros art déco”.*<sup>108</sup>

Respeitando a matriz espacial deixada por Henri Martinet e por Antonio Rodrigues da Silva Junior, a intervenção de Raoul Jourde no Palácio Hotel centrou-se, fundamentalmente, no redesenho das fachadas, introduzindo-lhes uma maior depuração formal no sentido de reforçar a lógica geométrica da sua composição clássica. De “cara lavada”, as alterações introduzidas neste edifício anunciavam timidamente a revisão de valores que iria revolucionar, em breve, a imagem do Estoril.



<sup>107</sup> Entre eles o Campo de Golfe do Estoril, inaugurado em 1929. Constituído inicialmente por 9 buracos, segundo o projecto de Jean Gassiat, seria ampliado para 18, em 1945, por Mackenzie Ross. Este percurso é complementado, em 1965, pelo Campo Azul, de 9 buracos, projectado por Frank Pennik.

<sup>108</sup> SANTOS, Rui Afonso, “O *design* e a decoração em Portugal: 1900-1994”, in PEREIRA, Paulo (direcção), *História da Arte Portuguesa*, Volume III, Lisboa, Círculo de Leitores, 1995, p. 454.

*“Se o aspecto exterior do Estoril Palácio Hotel é grandioso, o aspecto interior encanta pelo luxo, conforto e bom gosto que presidiu à sua decoração. Linhas modernas, num ambiente próprio para uma sociedade moderna.”*

“Na Costa do Sol  
A imprensa visita o Palácio Hotel - um chá aos jornalistas”, *ABC*, Lisboa, Ano XI, N.º529, 4 Setembro 1930, p. 21.



*Costa do Sol - Estoril*  
*Uma das Arcadas*  
 e  
*Costa do Sol - Estoril*  
*Palácio Hotel*  
 Bilhetes Postais, c. 1930  
 (imagens [www.delcampe.net](http://www.delcampe.net))

As arcadas comerciais à entrada do Parque estavam já construídas, seguindo o desenho original, mas acrescentadas, entretanto, de mais um piso. As pérgolas, por seu lado, ficariam pelo projecto, assim como o Estabelecimento de Banhos, de apoio à Praia, com Café e Esplanada.

Assim, as alterações mais significativas ao projecto de Henri Martinet vão dizer respeito ao Casino. Inaugurado um ano depois do Hotel, a 15 de Agosto de 1931, é um projecto completamente novo, ainda que condicionado às fundações existentes, levantadas logo em 1916. Esta será a grande intervenção de Raoul Jourde e a razão da sua presença no Estoril. Nesta obra, como vimos, conta com a participação de Pardal Monteiro, assim como com a do construtor Leonce Reynés. No interior, de novo os Armazéns Nascimento e, agora, o contributo plástico de Estrela Faria.

Casino do Estoril  
 Fotografia de Horácio Novais,  
 c.1930  
 (imagem  
 Biblioteca de Arte FCG)



A revista *ABC* publicava, no seu número de 7 de Agosto de 1930, duas perspectivas do projecto, deixando antever o carácter quase etéreo da nova construção. Ao desenho exuberante e faustoso de Henri Martinet contrapunha-se a elegância festiva da composição feita de luz e movimento proposta por Raoul Jourde, onde betão e vidro se conjugam num jogo de volumes e transparências, recortado contra o céu. A abstracção geométrica de raiz moderna do edifício é desconstruída numa estilização formal de sabor *Art Déco*, em que ângulos e arestas animam a linearidade das superfícies, enquanto que a horizontalidade do edifício é vincada pelas coberturas em terraço numa sucessão de planos, “soltos” por clarabóias. E, à noite, a intensidade feérica da iluminação eléctrica publicitava o espectáculo do jogo.



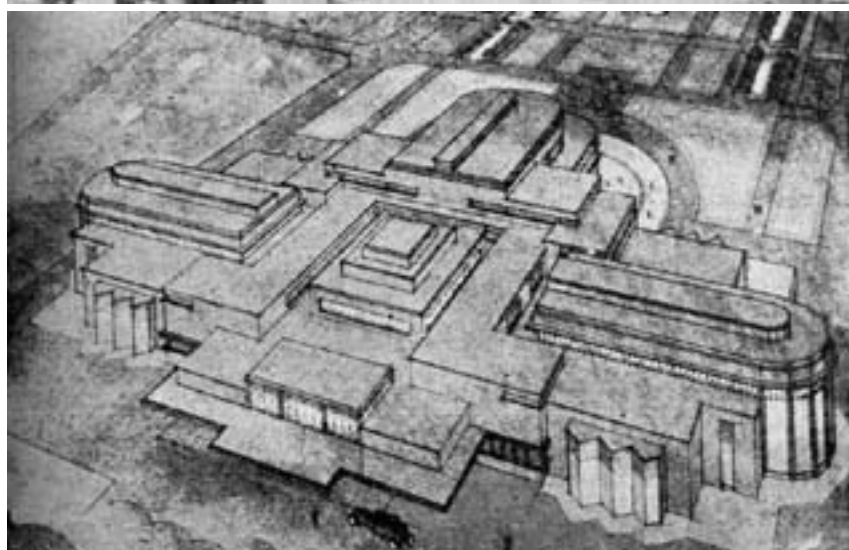
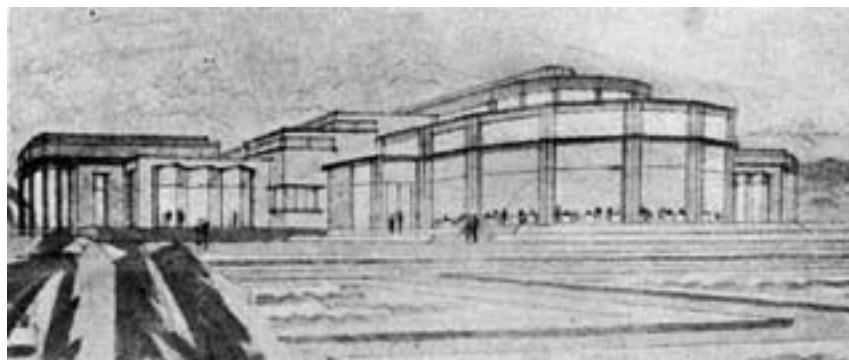
Casino do Estoril  
Bilhete Postal, c. 1930  
(imagem [www.otitserip.freeweb7.com](http://www.otitserip.freeweb7.com))

No interior experimenta-se o mesmo “gosto *art déco* internacionalizado: cadeiras de braços estofadas a veludo para o salão de baile, amplos cadeirões estofados a couro, mesas de estrutura geométrica. No átrio (...) cadeiras em tubo cromado, rodeando mesas em madeira, numa diluição da sua funcionalidade em contextos mundanos. O mesmo suced[e] no bar, onde as cadeiras surg[e]m, porém, associadas a mesas metálicas com tampo de vidro circular”.<sup>109</sup>

*Ex-libris* da estância, o Casino condensava, assim, na sua imagem o sentir dos novos tempos.

<sup>109</sup> SANTOS, Rui Afonso, op.cit., p. 469.

Casino do Estoril  
Perspectivas  
Raoul Jourde, c. 1930  
(imagem ABC, N.º 525, Ano XI,  
7 Agosto 1930, p. 7)



Casino do Estoril  
Vista do Interior  
Fotografia, c. 1931  
e

Perspectiva do Parque

Raoul Jourde, c. 1930

(imagens MATOS, Helena, *Costa do Estoril: um século de turismo*, Estoril, Junta de Turismo da Costa do Estoril, 2000, p. 78)



Amputada em algumas das realizações programadas, com a inauguração do Palácio Hotel e do Casino dava-se por concluída a iniciativa da Sociedade Estoril-Plage. Mas, se uns não se fartavam de elogiar o grandioso empreendimento de Fausto Figueiredo, outros não deixavam de criticar o proteccionismo do Estado em relação a uma obra que, a tudo quanto prometeu, faltou.

*“Se porém se pudesse esquecer a razão e a utilidade comercial que determinaram o plano, a orientação e a marcha das obras, havia que perguntar-se agora: aonde estão as obras imaginadas, reclamadas e prometidas? Feito o negócio as obras pararam, e quando, ao cabo de 16 anos, o privilegio do jogo atraiu a elas as cubiças estrangeiras o capitalismo de além fronteiras apressou-se a vir e a derrubar quanto estava feito, utilizando pouco mais do que as paredes do hotel e metendo nelas, numa adaptação bem difícil, o que um necessario e urgente aproveitamento permitiu que decentemente se lhe introduzisse.*

*Se não fôra a regulamentação do jogo e o monopólio que dele gozava a empresa proprietaria das obras, estas ficar-se-hiam no que estavam: ruínas, paredes musgosas como as que deixam os exploradores de minas depois de esgotado o recheio rendoso do subsolo.”<sup>110</sup>*

Para além do mais, em nome do “Turismo” e do “bem público”, havia-se permitido “a devastação impiedosa de um pinhal que, numa região tão pobre de arvoredo, constituiria hoje a melhor e até a mais util beleza do Estoril”.<sup>111</sup>

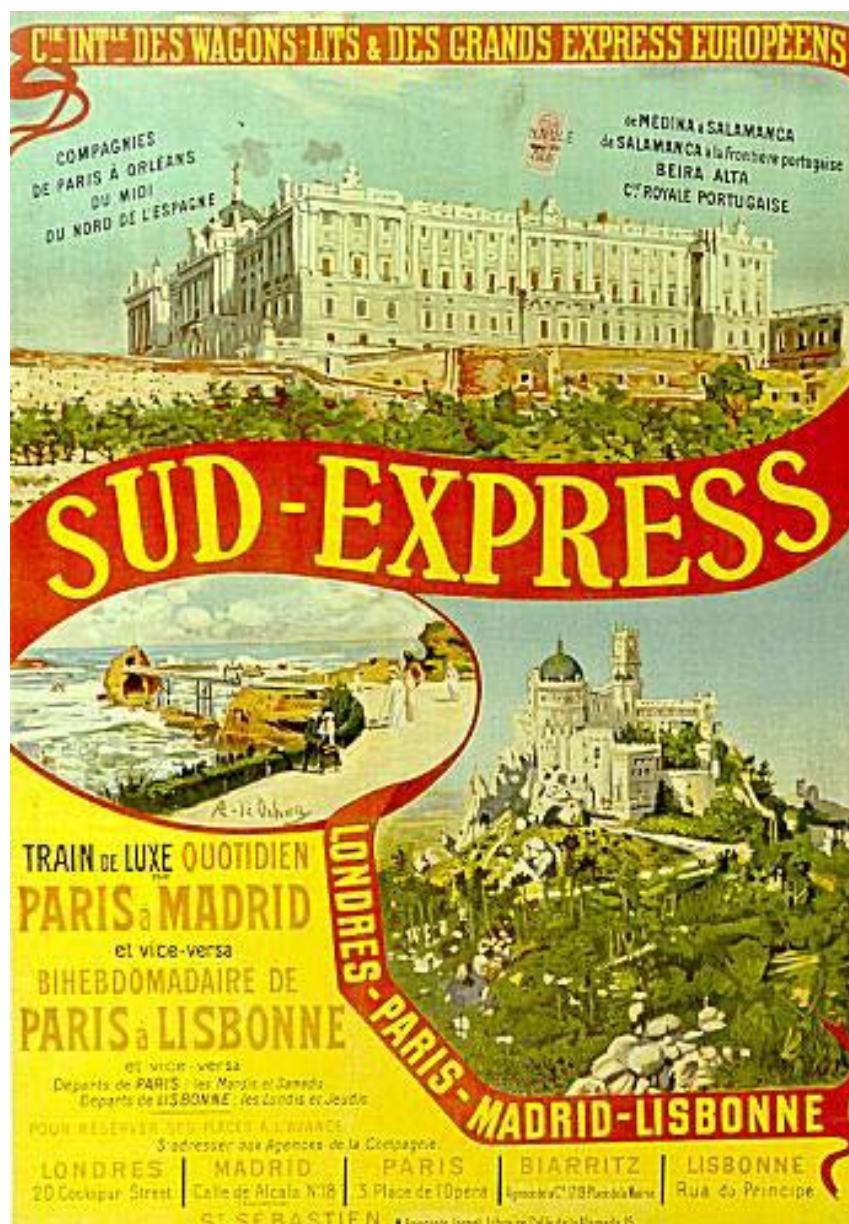
“Atenuada nos encargos tributários, (...) aliviada nas despesas alfandegárias; depois, encostada a uma oportuna lei de expropriações, [que lhe permitiu] alargar, com compreensível facilidade, a área dos seus terrenos; [sempre com] a Caixa Geral de Depósitos [a] viabilizar, com quantia de geito, a execução do... plano”<sup>112</sup>, a Sociedade Estoril-Plage era, assim, acusada de ter manipulado a confiança oficial e a opinião pública, apresentando o projecto mirabolante do Estoril como fachada de um vulgar negócio, que tinha em mira uma rendosa operação de especulação imobiliária e o monopólio do jogo.

<sup>110</sup> SANTOS, José Carvalho dos, “Notas da Quinzena: Estoril-Palacio Hotel”, *Revista Portuguesa de Comunicações*, Lisboa, Ano II, N.º 31, 1 Outubro 1930, p.289.

<sup>111</sup> Idem, *ibidem*.

<sup>112</sup> Idem, p. 288.

*C.<sup>ie</sup> Int.<sup>le</sup> des Wagons-Lits &  
des Grands Express Européens*  
*Sud-Express*  
*Londres-Paris-Madrid-  
Lisbonne*  
Cartaz Publicitário, c.1912  
(imagem  
[www.anovaconfraria.blogspot.com](http://www.anovaconfraria.blogspot.com))



Mas, a polémica não ficava por aqui.

No mês seguinte à inauguração do Palácio Hotel, o comboio rápido de luxo *Sud-Express*, de Paris a Lisboa, em funcionamento desde 4 de Novembro de 1887<sup>113</sup>, tinha passado a incluir uma carruagem que, do Rossio, seguia até à Estação do Estoril, ligando directamente o novo centro turístico ao resto da Europa.<sup>114</sup>

<sup>113</sup> Inicialmente o trajecto entre Paris e Lisboa é feito pelo Ramal de Cáceres, via Madrid, com três viagens por semana e com a duração de cerca de quarenta e cinco horas. A partir de 1 de Julho de 1895, o percurso passa a ser realizado pela Linha da Beira Alta, ligando Medina del Campo a Vilar Formoso, o que permite diminuir o tempo de viagem e garantir uma frequência diária.

<sup>114</sup> De Paris, a *Compagnie Internationale des Wagons-Lits*, criada, em 1876, pelo belga Georges Nagelmackers e responsável pela fundação do *Sud-Express*, garantia as ligações a Constantinopla, pelo *Express d'Orient* (criado a 5 de Junho de 1883); a S. Petersburgo, entre 1896 e 1914, pelo *Nord-Express* (com trajecto por Bruxellas, Colónia, Hannover, Berlim, Konigsberg e Daugavpils); e a Londres, via Calais e Dover, pelo *The Golden Arrow All Pullman Train*.

Uma manobra ferroviária que não era tão simples, nem tão cómoda, como à partida se poderia supor, gastando-se, com este desvio, cerca de 45 minutos e cobrando-se aos passageiros um excesso de cerca de 5 francos, num sentido e noutro.

*“Pois o Turismo da Costa, (...), inventou um desvio para o forasteiro, furtando-o à passagem por Lisboa, decerto destinado a convencê-lo de que na verdade, se encontra fora dos meridianos da Europa.*

*Arranjaram-lhe um comboio que partindo de Paris se esforça, empregando trabalhos sobrehumanos, para chegar á sombra do robusto e extenso palmar, sem pôr a vista num lisboeta.*

(...)

*A mais de 40 leguas de Lisboa começa a preparar-se a terrível tarefa de selecção dos costeiros, em que se empenham os mais dextros elementos de manobrista ferroviário, passageiros por cima de malas, malas por cima de passageiros, tira daqui, põe ali, engata alem, com os inevitáveis trancos-solavancos impostos pelas propriedades distintivas dos corpos solidos. Corridas essas penas, nada duras de roer, segue-se, durante o longo trajecto o jogo da berlinda em que um transeunte se senta sósinho em carruagem esvasiada enquanto os outros fazem a pergunta de preceito: ‘Porque está na berlinda o sr. passageiro?’ Cada qual responde o seu disparate para rir e entreter o tempo, porque adivinhar, ninguém adivinha que está na berlinda por se dirigir ao Estoril.*

*Chegados a Campolide acaba o jogo e começa a arrelia do que caiu na tentação de experimentar o novo percurso, em vez de atravessar o tunel e dirigir-se á simpática estação do Cais do Sodré.*

*Decorridos os tempos ordenados pelas técnicas ferroviárias, vem uma maquina cain-cain, pega na triste e sosinha carruagem, e abala com o desditoso passageiro através do aflitivo Vale-das-Latas que se estende pela regueira da Rabicha até Alcantara. (...)*

*O intrepido turista julgar-se-ha em Africa, na China, em delirio, ou em pesadelo, antes de chegar á estação de Alcantara (...). Mais paragem, avanço, hesitação, outra paragem, mudança, maquina daqui e dali, o diabo a quatro, até que a infeliz carruagem, cortada do Sud, como um rabo de sardanita que perdeu a peçonha, lá se cola á auto-electrica que dum folego a despeja na Costa, mais morta que viva.*

*E no dia seguinte repete-se a peregrinação, só com a diferença de obrigarem os condenados do Sud-Costa a sofrer o tunel do Rocio duas vezes, mais a Estação de zinco aquecida a 50° centigrados que para os ingleses são quasi ‘100 Farnheit’ e para toda a gente equivalem a uma passagem pelas caldeiras infernais.*

*E para realizar esta comedia se gastaram os melhores estros ferroviários de Portugal, sobretudo aquele que no seu anseio de fazer a felicidade da Costa, supõe vantajoso furtar os estrangeiros ao contacto desta hedionda e intransitável Lisboa, onde passeiam lobos e lagartos pelas ruas.*

(...)

*So ha a lamentar que a primeira ideia não vingasse. Vinha a ser levarem o Sud todo ao Estoril, despejarem lá os felizes da Costa e trazerem o resto a Lisboa. Não o conseguiram e ficaram-se com aquele rabo de Sud que no fim se resume em ser um Sud-Batota.”<sup>115</sup>*

Mais uma vez, o interesse privado sobrepunha-se ao senso comum e ao interesse nacional, desviando-se o turista estrangeiro da habitual passagem pela capital. A própria questão de onde deveria ser estação-terminal do *Sud-Express*, em Lisboa ou no Estoril, gera discussão:

*“O Estoril está já ligado a Paris, isto é, a Costa do Sol estabeleceu já caminho directo entre as suas maravilhosas praias e o coração do mundo. Era indispensável que assim sucedesse, era lógico que a Cidade da Luz se pusesse em contacto com a Costa do Sol.*

*Desde há dias que o Sud vai até ao Estoril. Isto representa um enorme trabalho, um empreendimento resultante de porfiadas e insistentes ‘demarches’ feitas por aquêles a quem estão ligados o futuro e o engrandecimento da Costa do Sol. Mas não está tudo feito, ainda. Alguns jornais tem feito uma campanha para que a estação terminus do Sud seja a do Cais do Sodré.*

*Não podemos concordar. Se o Sud-Express traz uma carruagem directa que vai até ao Estoril, o terminus lógico e coërente, segundo o mais leve critério, obedecendo ao raciocínio mais insignificante, é o Estoril, porque é ali que, de facto, tem o Sud o limite do seu trajecto.”<sup>116</sup>*

Carruagem do Sud-Express  
Fotografia, 1939  
(imagem [www.cp.pt](http://www.cp.pt))



<sup>115</sup> MAIA, Samuel, “Turismo da Costa”, *Revista Portuguesa de Comunicações*, Lisboa, Ano II, N.º 32, 15 Outubro 1930, p.317.

<sup>116</sup> “Na Costa do Sol”, *ABC*, Lisboa, Ano XI, N.º 532, 25 Setembro 1930.





Até então conivente com toda esta situação, o governo de Ditadura Militar iria tomar uma posição. O Decreto-Lei N.º 19:252, de 19 de Janeiro de 1931, estipulando que competia, agora, aos “*Ministérios do Interior, do Comércio e Comunicações e da Agricultura*” promover “*o embelezamento dos locais compreendidos entre Lisboa e as zonas de turismo - Queluz, Sintra, Cascais e Estoril - com o auxílio das respectivas Câmaras Municipais e Comissões de Iniciativa e Turismo*”, entrava em concorrência com os propósitos da empresa, retirando-lhe o poder, de que gozava à altura, de decidir livremente sobre a gestão do vasto Parque Estoril.

“*Primeiro instrumento, (...) ainda [que] ténue, da intervenção do estado no empreendimento*”<sup>117</sup>, acusa o interesse do novo governo pelas questões do Turismo e pelas suas repercussões no território. O que ficava por clarificar eram as suas reais intenções. Mas não por muito tempo.

Portugal  
Parque do Estoril  
(Vista d'Avião)  
Bilhete Postal, c. 1940  
(imagem [www.otitserip.freeweb7.com](http://www.otitserip.freeweb7.com))

<sup>117</sup> SILVA, Raquel Henriques da, op. cit., p.54.

