



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)



Anteplano Geral de Urbanização de Espinho
Fotografia, c. 1950
(imagem 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”¹⁹¹. 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.¹⁹²

Não cabendo, aqui, uma análise aprofundada deste plano, importa, no entanto, realçar, na Zona A1 - “Beira Mar”, a proposta

¹⁹¹ GODINHO, Januário, *Anteplano Geral de Urbanização de Espinho*, Porto, 1949.

¹⁹² 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”*”¹⁹³, 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*”.¹⁹⁴

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 Passageiros¹⁹⁵ 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

¹⁹³ 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..)

¹⁹⁴ 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)

¹⁹⁵ 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.”¹⁹⁶

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 ponte¹⁹⁷, 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*”¹⁹⁸ 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*

¹⁹⁶ GODINHO, Januário, op. cit..

¹⁹⁷ A Ponte da Arrábida seria inaugurada a 22 de Junho de 1963.

¹⁹⁸ *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'*”¹⁹⁹. 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 intenso²⁰⁰. 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 Oliveira²⁰¹, nenhuma destas propostas viria a ser concretizada.

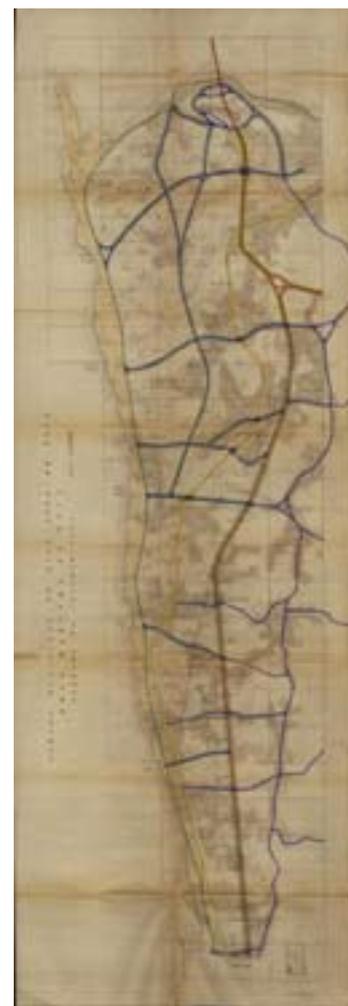
Circunscrita pelos limites administrativos do concelho de Espinho e do distrito de Aveiro, a norte, pelo domínio público militar, a sul²⁰², e pela linha de caminho-de-ferro, a nascente, Espinho-Praia não tinha por onde se desenvolver, mantendo, sensivelmente, e ainda hoje, a estrutura fixada, na década 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.

¹⁹⁹ 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.

²⁰⁰ 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*.

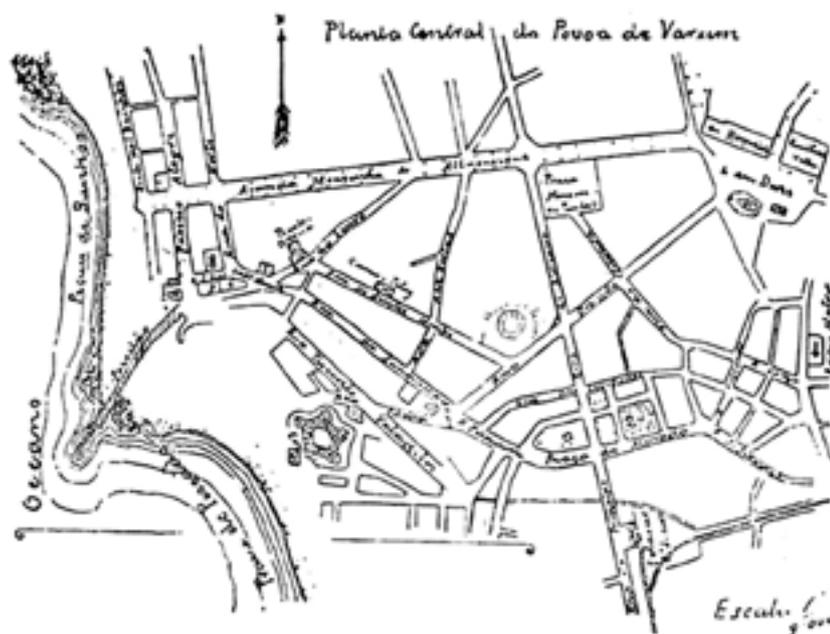
²⁰¹ Que homologa o parecer do Conselho, determinando o prosseguimento dos estudos, pela DGSU, em nível de Plano Director, mas levanta algumas questões sobre a hierarquia do esquema de vias de circulação apresentado.

²⁰² 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)*

*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)



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”²⁰³. 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.”²⁰⁴

²⁰³ As Nossas Praias: Indicações gerais para uso de banhistas e turistas, op. cit., p. 31.

²⁰⁴ ORTIGÃO, Ramalho, op. cit., pp. 65-67.

Servida pela Linha da Póvoa²⁰⁵, inaugurada a 1 de Outubro de 1875, que daí prosseguia até Famalicão²⁰⁶, onde ligava à Linha do Minho²⁰⁷, 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*”²⁰⁸, seria construída junto à Estrada Real N.º 30²⁰⁹, 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*”²¹⁰ 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 Porto²¹¹,

²⁰⁵ 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)

²⁰⁶ Pelo Ramal de Famalicão concluído a 12 de Junho de 1881.

²⁰⁷ 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)

²⁰⁸ DIONÍSIO, Sant’Anna (dir.), op. cit., p. 651.

²⁰⁹ A actual Estrada Nacional N.º 13 que, dentro da povoação, toma o nome de Avenida Almirante Reis e corresponde à antiga Rua Direita.

²¹⁰ Cf. www.pt.wikipedia.org.

²¹¹ 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)



Povoação de Varzim
Alameda da Praça do Almada
 Bilhete Postal, c.1905
 (imagem 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)

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”.²¹²

Povoa de Varzim - Praia de banhos
Bilhete Postal, c.1900
(imagem www.arspblica.blogspot.pt)



Povoa 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)



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)



Esperando os barcos

Tela final,
Estudo e
Desenho

Marques de Oliveira,
1891-1892
(imagens
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.²¹³

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.

²¹³ 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)

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 alforjes, de baiús, 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.”²¹⁴

Se a Praça do Almada era o centro administrativo da Póvoa, a Rua da Junqueira era, assim, o seu centro social.

²¹⁴ 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 1873²¹⁵, 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.²¹⁶

Café Chinez,
Póvoa de Varzim
Fotografia, c. 1900
(imagem www.web.cm-pvarzim.pt)



Povoa de Varzim - (Portugal)
Coreto dos Concertos
do Café Chinez
Bilhete Postal, c. 1900
(imagem www.skyscrapercity.com)



²¹⁵ 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.

²¹⁶ 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)

Daqui tinha-se acesso à Praia de Banhos pela Rua dos Cafés, onde se encontravam o Luso-Brasileiro e o Aliança, ambos com Hotel²¹⁷, 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*”²¹⁸ para os passeios de fim de tarde.



Póvoa de Varzim — Praia

1904 — Editor Alberto Ferraz P. Bittencourt

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)

²¹⁷ Era no Hotel Luso-Brasileiro que Camilo Castelo Branco se hospedava, entre 1873 e 1890, quando a banhos na Póvoa.

²¹⁸ ORTIGÃO, Ramalho, op. cit., p. 71.



Praia da
Póvoa de Varzim
Gravura, c. 1880
(imagem www.skyscrapercity.com)

Na década seguinte é criado, a norte da Capela de S. José, sobre a Praia de Banhos, o Passeio Alegre²¹⁹, 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,

²¹⁹ 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)



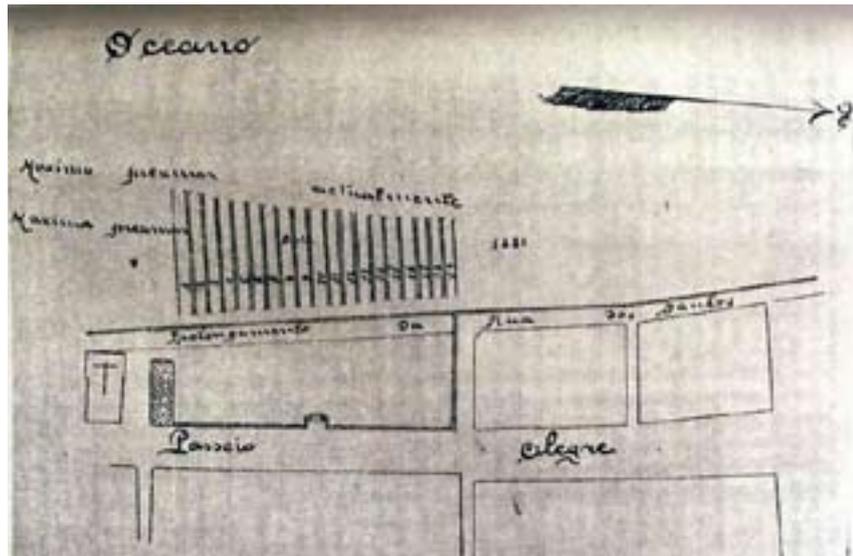
Póvoa de Varzim - Passeio Alegre
Bilhete Postal, c. 1900
(imagem www.skyscrapercity.com)



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)

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)



Póvoa de Varzim - Passeio Alegre
Bilhete Postal, c. 1900
(imagem www.arspblica.blogspot.com)



Póvoa de Varzim - Passeio Alegre da Rua dos Banhos
Bilhete Postal, c. 1900
(imagem 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”²²⁰.

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*”²²¹. 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)*

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).²²²

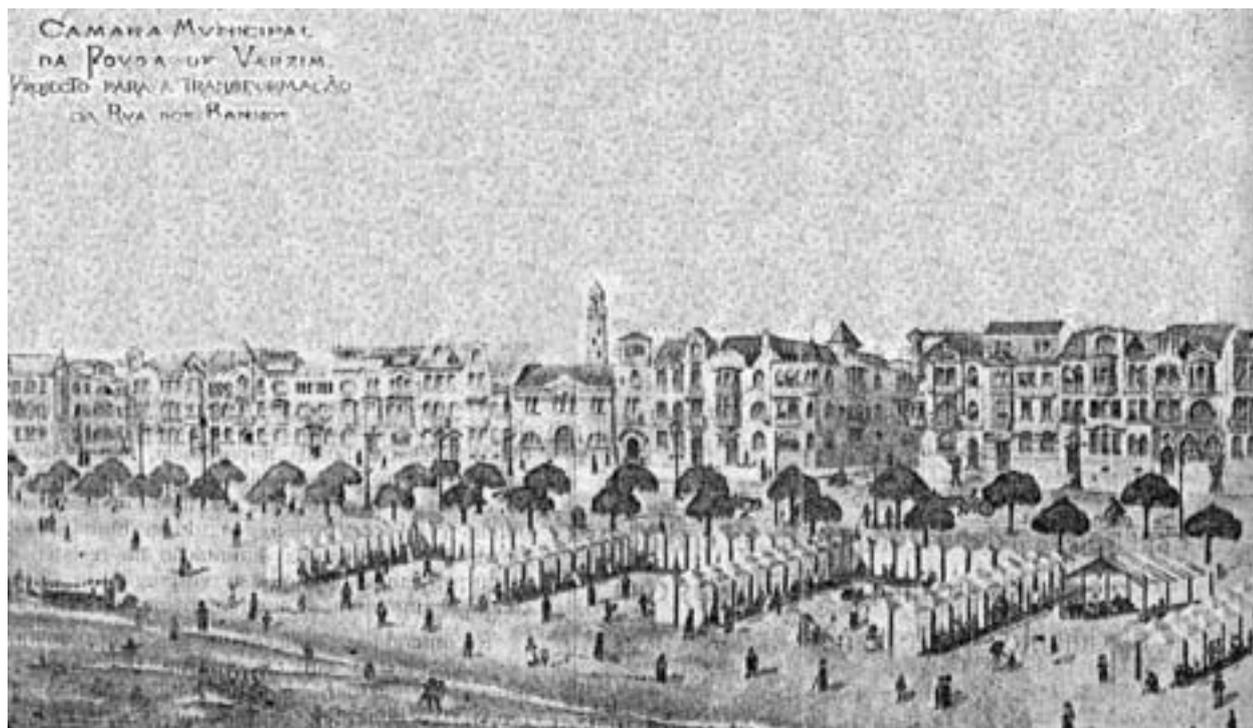
Contrariando aquele novo eixo de expansão para o interior, onde, no início do século XX, se vão implantar alguns dos exemplares mais interessantes de uma arquitectura residencial balnear da Póvoa de Varzim e, em 1904, o novo edifício do Mercado Municipal²²³,

²²⁰ Cit. “Avenida Mouzinho de Albuquerque”, disponível em www.pt.wikipedia.org.

²²¹ Cit. “Figuras Ilustres da Póvoa de Varzim”, disponível em www.povoadevarzim.com.pt.

²²² 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.

²²³ 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*²²⁴. 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 projéto da nova Avenida fazem parte trinta e tantos predios, cujas fachadas variam em extensão de 8 a 14 metros. (...)

O autôr do projéto, (...), 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.

²²⁴ “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.”²²⁵

²²⁵ 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*”²²⁶, coloca a visão de Almeida D’Eça na linha da abordagem urbanística defendida por Barry Parker (1867-1947)²²⁷, 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*”²²⁸, 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.

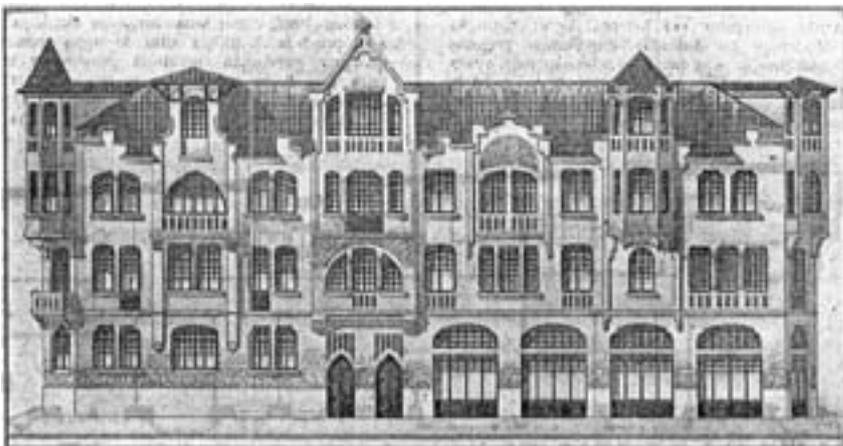
Mas o que é verdadeiramente inovador nesta proposta para a Póvoa de Varzim é a introdução num contexto de Praia e, em especial, no desenho da Avenida Marginal de tipologias residenciais colectivas, de desenvolvimento em altura, até então associadas aos novos eixos de expansão oitocentistas dos grandes 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.

²²⁶ GRANDE, Nuno, op. cit., p. 111.

²²⁷ 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)

²²⁸ 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"²²⁹, 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*"²³⁰. 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 intemperies, e outras duplas e triplas, havendo também vãos curvos desde a volta inteira à abatida e ogival*".²³¹

²²⁹ 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)

²³⁰ 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)

²³¹ "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 Oceania²³², próximo do Passeio Alegre.

²³² 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 mar²³³. 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.

²³³ 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)²³⁴, 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*”²³⁵. 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,*

²³⁴ 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.

²³⁵ 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 peugada das grandes operações de renovação urbana da Itália fascista”.*²³⁶

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 estudo²³⁷, 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)



²³⁶ Idem, p. 33.

²³⁷ 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.



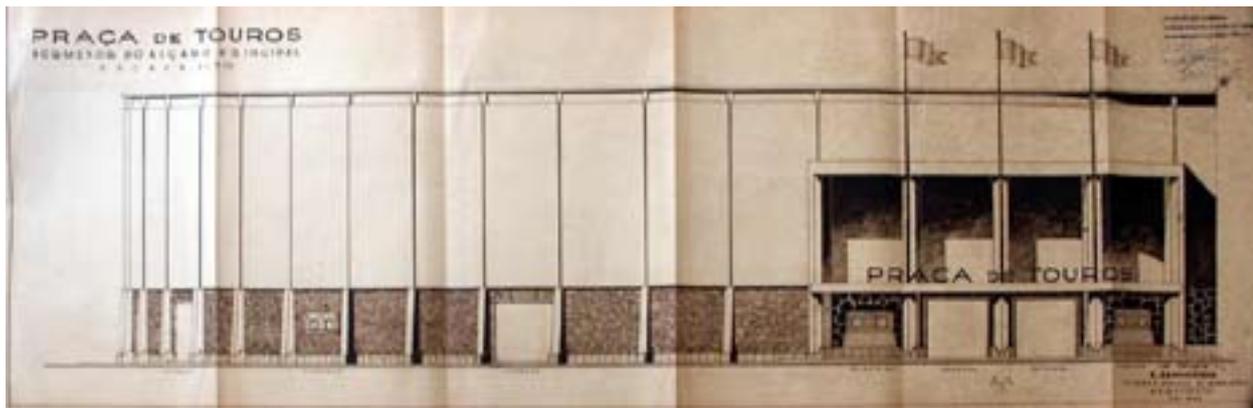
Passeio Alegre,
Póvoa de Varzim
Fotografia, c. 1926
(imagem www.skyscrapercity.com)



Passeio Alegre,
Póvoa de Varzim
(com o edifício do Balneário
Lusitano do lado direito)
Fotografia, c. 1926
(imagem 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)

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 Fão²³⁸. No início dos anos quarenta, o próprio Estádio Gomes Amorim seria adaptado para albergar, dentro do seu recinto, uma zona com

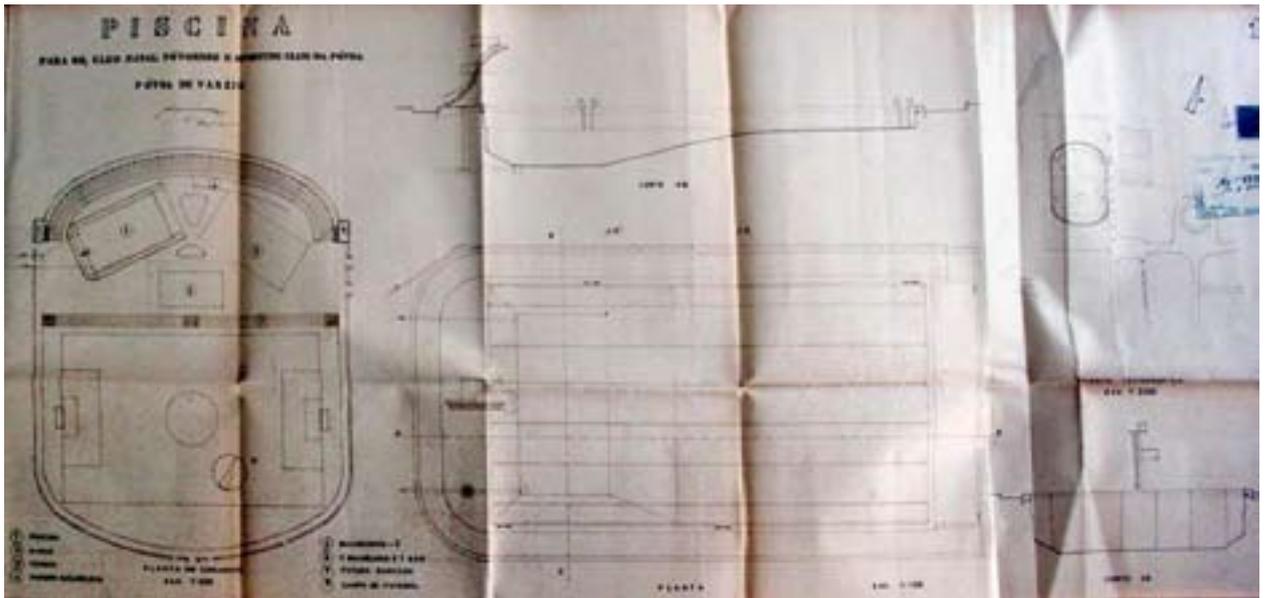
Piscina do
 Estádio Gomes Amorim,
 Póvoa de Varzim
 Fotografia, c. 1950
 (imagem www.skyscrapercity.com)



Piscina do
 Estádio Gomes Amorim,
 Póvoa de Varzim
 Fotografia, c. 1950
 (imagem www.skyscrapercity.com)



²³⁸ 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)



Café “Guarda-Sol”,
Póvoa de Varzim
Fotografia, c. 1924
(imagem www.skyscrapercity.com)

“Diana Bar”, Póvoa de Varzim
Fotogramas do documentário
“Póvoa de Varzim” de Leitão
de Barros, 1942
(imagens 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 superior²³⁹; e a Esplanada do Carvalhido, de 1944, no enfiamento da rua com

²³⁹ 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)



Esplanada do Carvalho,
Póvoa de Varzim
Fotografia, c. 1940
(imagem 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.²⁴⁰

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.²⁴¹

O edifício adopta uma volumetria tripartida, de acordo com o modelo arquitectónico geralmente utilizado na concepção deste

²⁴⁰ 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)

²⁴¹ 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

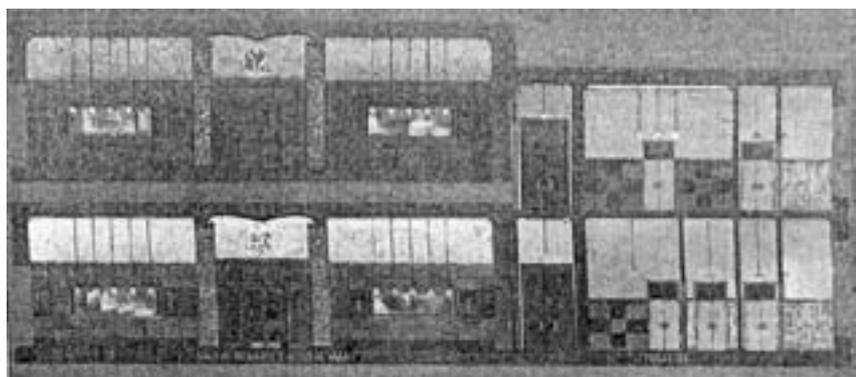
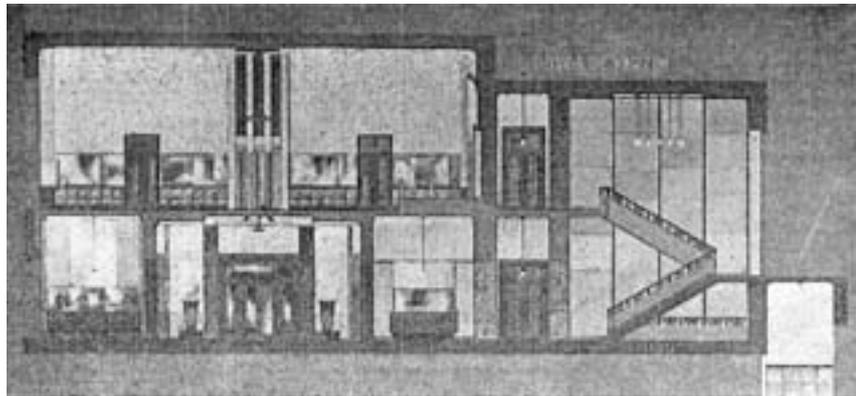
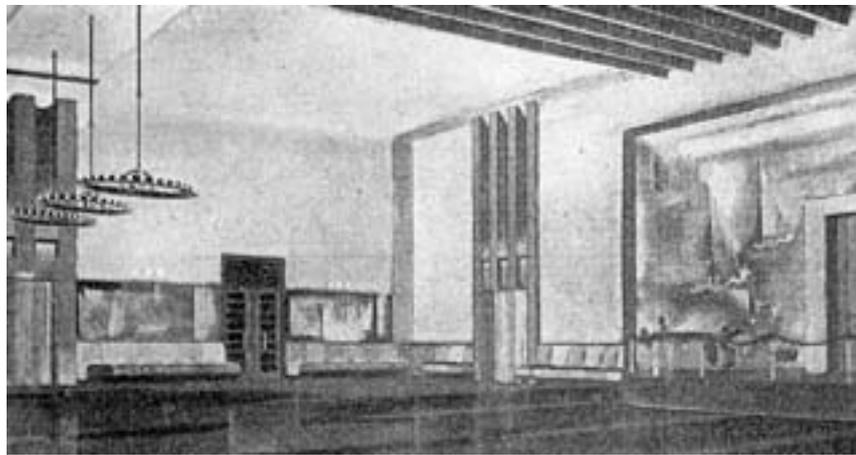
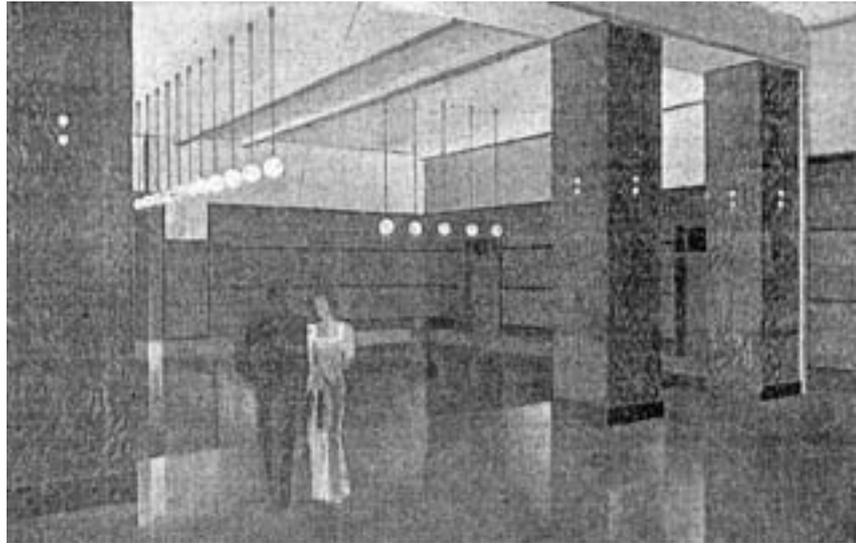
*Póvoa de Varzim - Monumental
Casino*
Bilhete Postal, c. 1934
(imagem
www.anossapovoablogspot.pt)



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)

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)



Casino da Póvoa de Varzim
Fotografia, c. 1934
(imagem 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)*”.²⁴²

Café Universal, Póvoa de Varzim
(com o Monumento do Cego do Maio, de 1909, em primeiro plano)
Fotografia, c. 1910
(imagem www.skyscrapercity.com)



Grande Hotel Palace da Póvoa de Varzim
(em construção)
Fotografia, 1932
(imagem www.skyscrapercity.com)



²⁴² Idem, *ibidem*..



Grande Hotel Palácio,
Póvoa de Varzim
Fotografia, c. 1936
(imagem
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-tradicionista, 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”²⁴³, deixando transparecer que

²⁴³ 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”²⁴⁴ 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 Rezende²⁴⁵ e do arquitecto Agostinho Ricca.

Grande Hotel Palácio e
Monumental Casino da Póvoa
de Varzim
Fotografia, c.1940
(imagem www.skyscrapercity.com)



Povoense, 1935.

²⁴⁴ No balanço de 31 de Dezembro de 1934, apresentado no mesmo relatório de contas, são indicados como activos da Empresa de Turismo Praia Povo 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.

²⁴⁵ 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)*

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”²⁴⁶, 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

²⁴⁶ 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"*²⁴⁷ 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*

²⁴⁷ Idem, p. 93.

pontos”²⁴⁸. 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.

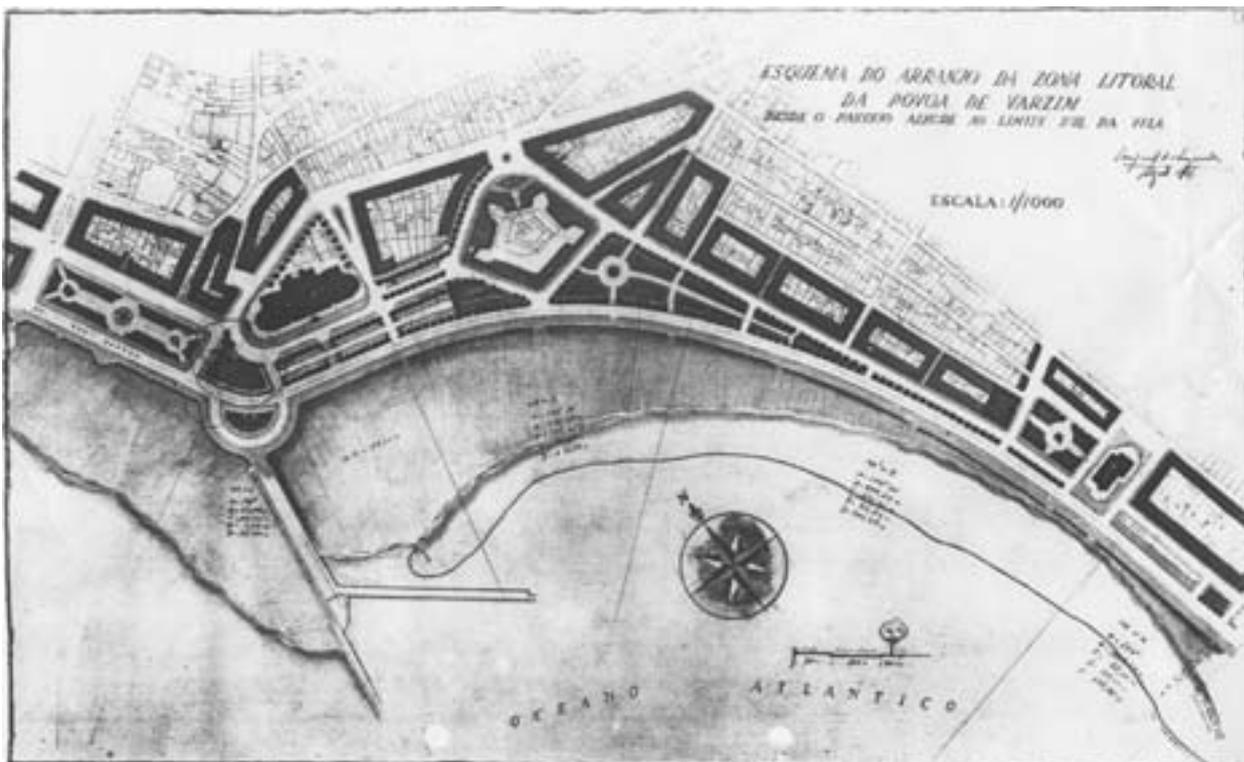
Na sequência da intervenção programada no *Plano de Melhoramentos* de Ezequiel de Campos, também no Bairro Balnear, a norte, se propunha a abertura de uma Alameda que, perpendicular ao mar, funcionasse “*como eixo da expansão residencial*”, ligando a nova Piscina, a construir na Praia junto à Avenida 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*”.²⁴⁹

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*²⁵⁰ 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.

²⁴⁸ Idem, p. 100.

²⁴⁹ Idem, p. 103.

²⁵⁰ 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*”²⁵¹, 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*”²⁵², 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*”²⁵³; ou da Ericeira, “*terra de pescadores pobres (...) que só conseguem viver alugando no Verão as suas casas muito limpas aos banhistas*”²⁵⁴, 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.

²⁵¹ 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)

²⁵² Idem, p. 552.

²⁵³ Idem, p. 553.

²⁵⁴ 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

Nazareth - Praia de Banhos
Bilhete Postal, c.1910
(imagem www.delcampe.net)



A' hora do banho na Praia de Santa Cruz—TORRES VEDRAS

Santa Cruz - Praia de Banhos
Á hora do Banho na Praia de
Santa Cruz - Torres Vedras
Bilhete Postal, c.1925
(imagem www.delcampe.net)



ERICEIRA PRAIA DE BANHOS (SUL)

Ericeira -
Praia de Banhos (Sul)
Bilhete Postal, c.1910
(imagem www.delcampe.net)

Portugal - Caldas da Rainha
 - Eden Palace Hotel na
 Foz do Arêlho
 Bilhete Postal, c.1910
 (imagem 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*”²⁵⁵. O conjunto seria mandado edificar por Joaquim Palhares de Almeida Araújo (1855-1909), primeiro Conde de Almeida Araújo²⁵⁶, que tinha, aqui, um Palacete de vilegiatura, construído num pequeno promontório com vista sobre a Lagoa de Óbidos e o mar.²⁵⁷



Caldas da Rainha - Portugal,
 Foz do Arelho - Palacete
 Conde Almeida Araujo
 Bilhete Postal, c.1910
 (imagem 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 1900²⁵⁸. 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

²⁵⁵ PROENÇA, Raul, *Guia de Portugal: Estremadura, Alentejo, Algarve*, op. cit., p. 600.

²⁵⁶ Agraciado com este título nobiliárquico, em 1901, pelo Rei D. Carlos, que já o havia feito Visconde, em 1898.

²⁵⁷ 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)

²⁵⁸ 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).....	1000 "
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 "
Ch. camp. a que (estrangeiros)	
desde 12000 a.....	52000 "

Estas tabelas mostram vantagens superiores a todas as de este tipo, pelo que se ha de fazer ao escolher o hotel, acompanhando sempre do momento de viagem e para o EDEN-PALACE HOTEL na Foz do Arelho com a vantagem de se ir a sua praia e "Vila do Mar" em 15-20 minutos em auto-móvel ou de trem em 45. Não esquecer a sua magnifica situação e o seu bom tratamento. 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 Costa²⁵⁹, 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 XX²⁶⁰. 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)



Foz do Arelho - Hotel do Facho e "Vila do Mar"
Bilhete Postal, c.1950
(imagem www.prof2000.pt)

²⁵⁹ 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)

²⁶⁰ 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)



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”²⁶¹, “*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 Alcobaca 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 Alcobaca, da Marinha Grande prefer[iam] a Nazaré*”²⁶². 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*”²⁶³, com paralelo, apenas, na Praia basca de San Sebastián, eleita, desde 1885, como estância oficial de veraneio da família real espanhola.²⁶⁴

²⁶¹ 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)

²⁶² Idem, p. 150.

²⁶³ PROENÇA, Raul, *Guia de Portugal: Lisboa e Arredores*, I Volume, op. cit., p. 21.

²⁶⁴ 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)²⁶⁵. 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”.

²⁶⁵ 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



Podem obter-se energia electrica para iluminação e forças motrizes locais, aproveitando-se as águas do rio de Salir, que apresenta a força das águas e maré.

Escala 1:1000 no original

- Legenda
- Edifícios existentes
 - Edifícios projectados
 - Zona populada

Fernando de Sá
1950

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 Sodré*, 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*”¹. 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.²

O “*projecto verdadeiramente revolucionário – urbanizar luxuosamente, em grande estilo turístico, o alto do Monte Estoril*”³, 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*⁴ 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.

¹ *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)

² 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.

³ 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*)

⁴ “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)

“*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 Cavallos, 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)

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*”.⁵

Citando esta autora, Maria da Graça Briz⁶ estabelece um paralelo entre o Monte Estoril e Houlgate⁷, 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”.*⁸

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.

⁵ ROUILLARD, Dominique, *Le Site Balnéaire*, Liège, Pierre Mardaga, 1984, pp. 29-30.

⁶ BRIZ, Maria da Graça Gonzalez, Volume I, op. cit., pp.157-158.

⁷ 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)

⁸ 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 Baumier⁹, os principais equipamentos do novo aglomerado balnear: o *Square* (1859), o *Grand-Hôtel* (1859), o *Casino* (1864¹⁰) e o *Etablissement de Bains* (1866).

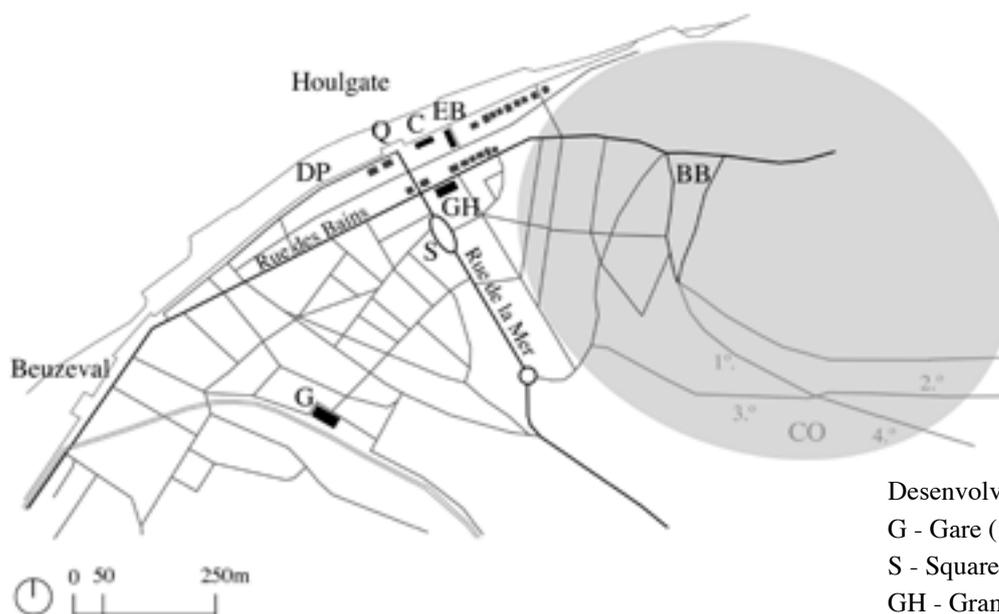
O centro representativo da estância é definido por estes três edifícios, articulados por uma ampla *pelouse*¹¹, numa composição marcada pela simetria.

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*¹² (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)

⁹ Jacques-Claude Baumier desenha também a Capela (1860), o *Grand-Hôtel* (ampliado em 1895) e as primeiras residências de vilegiatura de Houlgate.

¹⁰ Em 1907, é construído um novo Casino, substituindo a estrutura inicial de madeira.

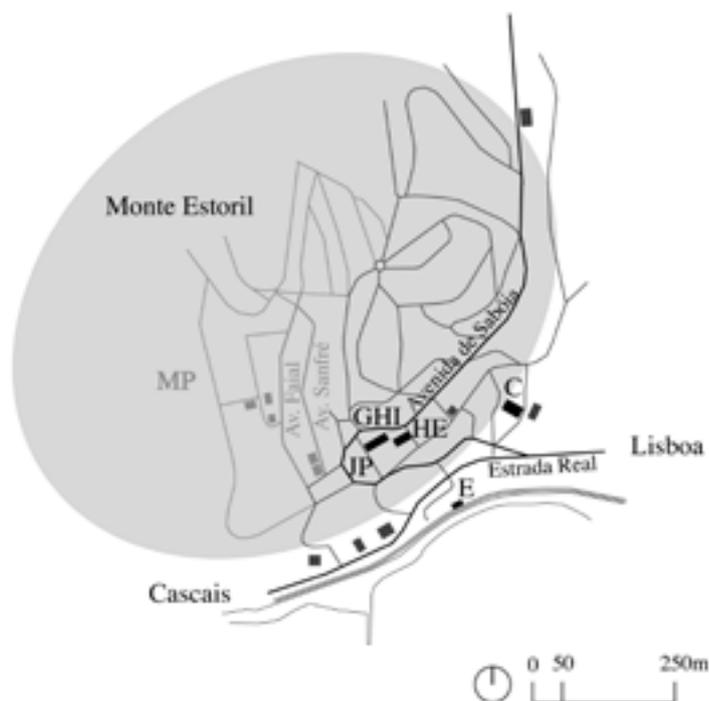
¹¹ "Pelouse, subst. fém. A. - 1. Terrain couvert de gazon servant généralement à agrémenter un parc, un jardin public ou privé." (Cit. www.cnrtl.fr)

¹² "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)

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’*”¹³, 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.¹⁴

- 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)



¹³ ROUILLARD, Dominique, op. cit., p. 167.

¹⁴ 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 Internacional¹⁵ 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*¹⁶ 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.¹⁷

O Monte Estoril constituía-se, assim, como estância turística autónoma, cortando definitivamente com a sua dependência umbilical ao núcleo de Cascais.

¹⁵ 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.

¹⁶ “*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)

¹⁷ 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)



*Portugal
Monte-Estoril - Hotel d'Italia*
(com o Grande Hotel, à esquerda)
Bilhete Postal, c. 1900
(imagem www.otitserip.freeweb7.com)



Estoril - Vista Geral
Bilhete Postal, c.1900
(imagem 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)¹⁸, 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.¹⁹

¹⁸ Publicadas na revista *A Construção Moderna*, de 10 de Março de 1904.

¹⁹ Exemplares na sua integração paisagística, estas casas testemunham a modernidade da pesquisa

Também Rafael Duarte de Mello, desenhador que assina como arquitecto²⁰, 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 Laura²¹, para Eduardo Esteves de Freitas, ambas na Avenida Sanfré, e a Vivenda Laximi²², 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 Hotel²³. Projecto de grande envergadura, entregue a Miguel Ventura Terra (1866-1919), seria o primeiro da categoria *Palace* programado para a região do Estoril²⁴. 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.

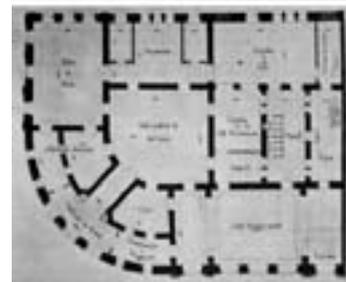
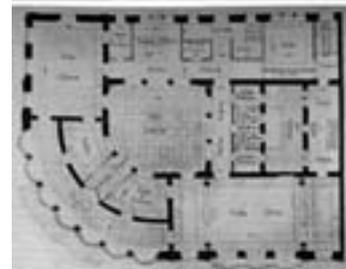
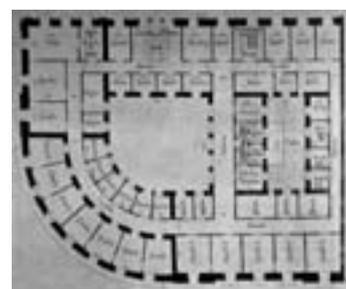
²⁰ Reflexo de um tardio reconhecimento social do Arquitecto, só em 1925 é decretada a obrigatoriedade da apresentação de um diploma oficial, passado por uma das Escolas de Belas-Artes, para a utilização da designação e para o exercício da profissão de arquitecto. (Cf. BRIZ, Maria da Graça Gonzalez, Volume I, op. cit., p. 174)

²¹ 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.

²² Publicada na *A Construção Moderna*, de 20 de Fevereiro de 1911.

²³ 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.

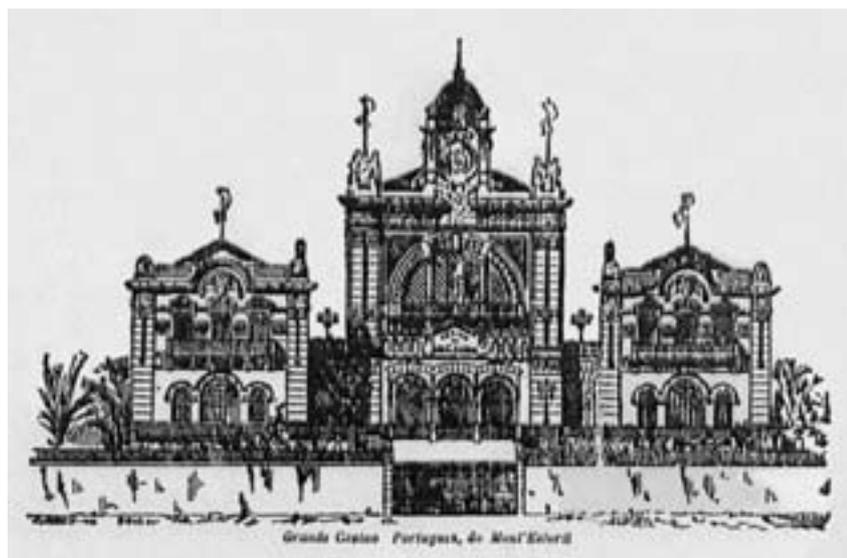
²⁴ Ideia que só seria concretizada, como veremos, com a inauguração do Palácio Hotel do Estoril, a 31 de Agosto de 1930.



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*”.²⁵

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”.

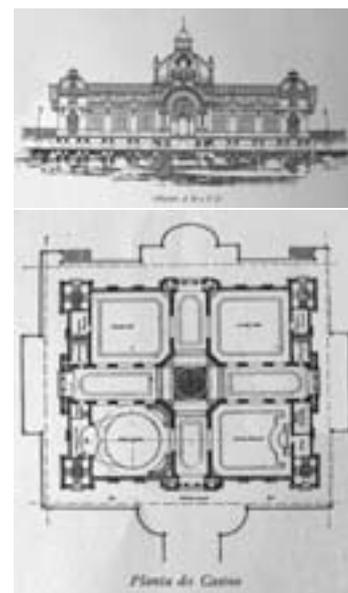


*Grande Casino
Portuguez, do Mont'Estoril*
Manuel Joaquim Norte Júnior,
1907
(imagem *O Século*, 27 Junho 1907)

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”.

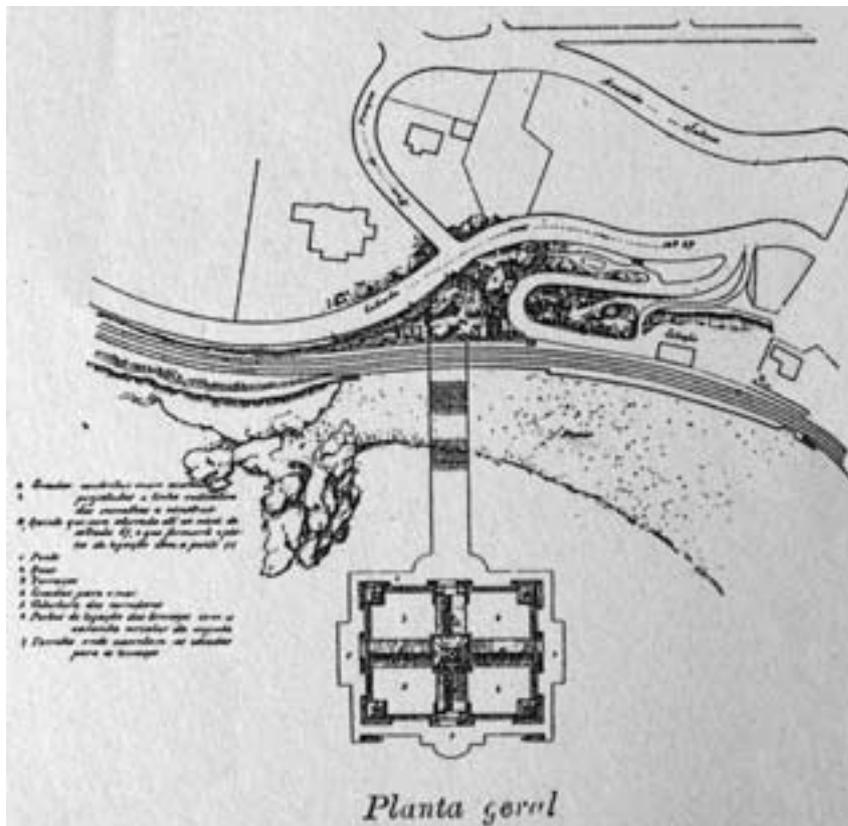
Parte de um programa mais vasto, que incluía um Hotel e outras instalações “que se estenderão pela encosta do monte do lado do Oceano”²⁶, o Casino situar-se-ia “próximo do apeadeiro do caminho de ferro, no Monte Estoril”, em frente à Vila Aduar de Carlos Anjos, “ligando as suas galerias e patamar principal 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)

²⁶ “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)



West Pier, Brighton
Fotografia, c.1900
(imagem 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.²⁷

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”.*²⁸

²⁷ 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).

²⁸ 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 Sodré²⁹, veio fomentar “a progressiva banalização burguesa e popular de alguns centros de veraneio balnear”³⁰ 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.³¹

²⁹ 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)

³⁰ Idem, pp. 40-41.

³¹ 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)

“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.

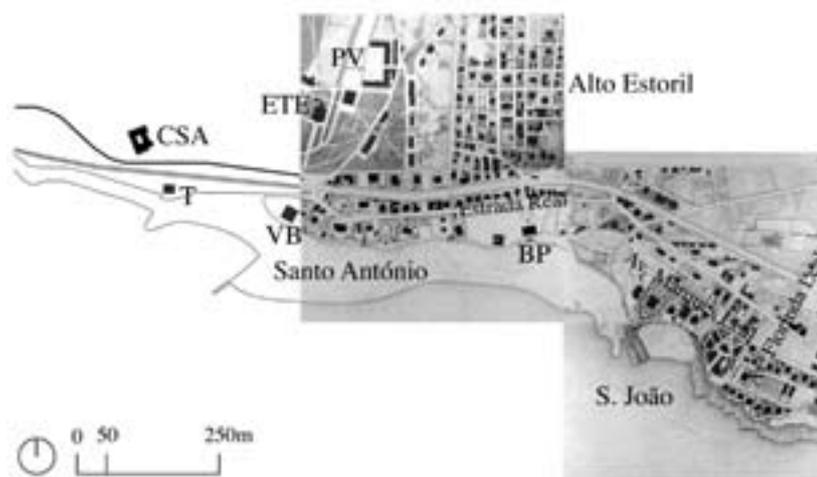
Com a abertura da Avenida Marques Leal, paralela à costa, em terrenos cedidos à Câmara de Cascais pela viúva de António José Marques Leal e por Luís Filipe da Matta, o aglomerado vai expandir-se para nascente, aproveitando a falésia sobre a Praia da Azarujinha (antigo Sítio da Cadaveira) para construir 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.³²

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)

³² 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 notáveis³³ 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...”³⁴

³³ Chegam a inaugurar o *Bijou Hotel*, em 1901, e o *Hotel Savoy*, pouco tempo depois, mas ambos com um curto período de funcionamento.

³⁴ 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)³⁵, e a Casa Ernesto Diesel Schröeter³⁶, 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.³⁷

De fundação anterior a S. João, com o seu Convento e Igreja quinhentistas³⁸, 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

³⁵ 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.

³⁶ A Casa Diesel Schröeter ficaria a ser conhecida como “Tamariz”, sendo vendida e explorada, mais tarde, como Restaurante e Casa-de-Chá.

³⁷ 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)

³⁸ 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*³⁹. 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 vulto⁴⁰, 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 geminadas⁴¹ para a Rua das Rosas e Rua Maestro Lacerda, todas elas publicadas em revistas da especialidade.⁴²



Portugal (Estoril)
Estabelecimento Balnear
Bilhete Postal, c. 1900
(imagem 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.

³⁹ “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)

⁴⁰ 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.

⁴¹ Conceito mais económico para residências de férias, já ensaiado, como vimos, por Ventura Terra, nas casas da Rua do Pinheiro, no Monte Estoril.

⁴² 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*⁴³, edição da empresa Figueiredo & Sousa, Limitada⁴⁴, 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*”⁴⁵. 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.

⁴³ Impresso pela Typographia “A Editora Limitada”, de Lisboa.

⁴⁴ 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)

⁴⁵ “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*”.⁴⁶

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*”⁴⁷. 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*”.⁴⁸

⁴⁶ “Os Melhoramentos dos Estoris Ficarão uma ‘Riviera’ sem Rival - Não ha clima identico”, op. cit.

⁴⁷ Idem.

⁴⁸ “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 1914⁴⁹, 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*”⁵⁰, 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

⁴⁹ “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.

⁵⁰ “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 hotéis⁵¹, como enquadramento à iniciativa do ministro das Finanças, Thomaz Cabreira, de apresentar um novo projecto de lei referente à indústria hoteleira.⁵²

Intrinsecamente ligado a esta questão, o estabelecimento do crédito hoteleiro passava pela adopção, em Portugal, de um sistema de *warrants*⁵³ 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.”

⁵¹ 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 construirem 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)

⁵² 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 portugueses, 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 portugueses se recorreria a individuos ao empresas estrangeiras”, concedendo-lhes as mesmas vantagens. (Cf. Idem)

⁵³ 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”.*⁵⁴

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 nacional⁵⁵, 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”.⁵⁶

⁵⁴ “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.

⁵⁵ 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.)

⁵⁶ “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”.⁵⁷

São estas as verdadeiras intenções da Figueiredo & Sousa, Limitada⁵⁸, 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 Novembro⁵⁹. 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.

⁵⁷ “A transformação do Estoril é uma Obra Grandiosa e Patriótica”, op. cit..

⁵⁸ 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.)

⁵⁹ “*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”*⁶⁰. 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”*.⁶¹

Contornando a polémica, os promotores do Estoril *“est[avam] dispostos a não terem como base fundamental da realização do seu plano a exploração do jogo”*⁶², 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”*.⁶³

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.

⁶⁰ “O Projecto Regulamentando o Jogo desencadeia no senado grossa tempestade”, *O Século*, Lisboa, N.º 11:669, 5 Junho 1914.

⁶¹ ANDRADE, Anselmo de, *Portugal Económico*, Lisboa, Manuel Gomes, 1902, pp. 272-273.

⁶² “As Grandes Iniciativas - Os Estoris e outras Estações do Paiz vão ter grandes melhoramentos”, op. cit..

⁶³ SILVA, Raquel Henriques da, “Estoril, Estação Marítima, Climática, Thermal e Sportiva - As etapas de um projecto: 1914-1932”, Arquivo de Cascais: *Boletim Cultural do Município*, 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, ninguem 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 gerais⁶⁴ o plano do Estoril cumpre na íntegra⁶⁵. 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.

⁶⁴ 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)

⁶⁵ 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”.

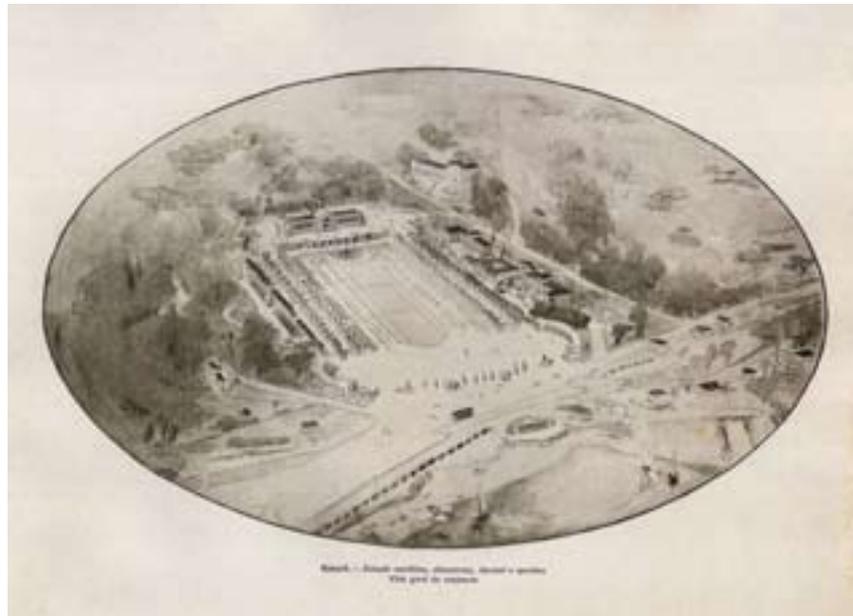
Abordado o problema da construção de equipamentos turísticos, um último apelo foca a questão da *“propaganda no estrangeiro”*. Também aqui se reivindicam benefícios específicos para a *“diffusão, por todos os centros civilizados, de brochuras de luxo, cartazes artisticos, monographias, etc”*.

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)⁶⁶. 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 parques⁶⁷. Decisiva terá sido, também, a sua experiência, desde 1906, como promotor da estância de Hendaye-Plage⁶⁸, desenhando, em parceria com o arquitecto E. Durandeu, “*un lotissement balnéaire aux villas originales et aux établissements luxueux*”.⁶⁹

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)



Hendaye-Plage - Les Villas Boulevard de la Plage

Bilhete Postal, c. 1910
(imagem www.ville.hendaye.com)

⁶⁶ 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)

⁶⁷ 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)

⁶⁸ 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)

⁶⁹ Cit. 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)⁷⁰ 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)



⁷⁰ 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.

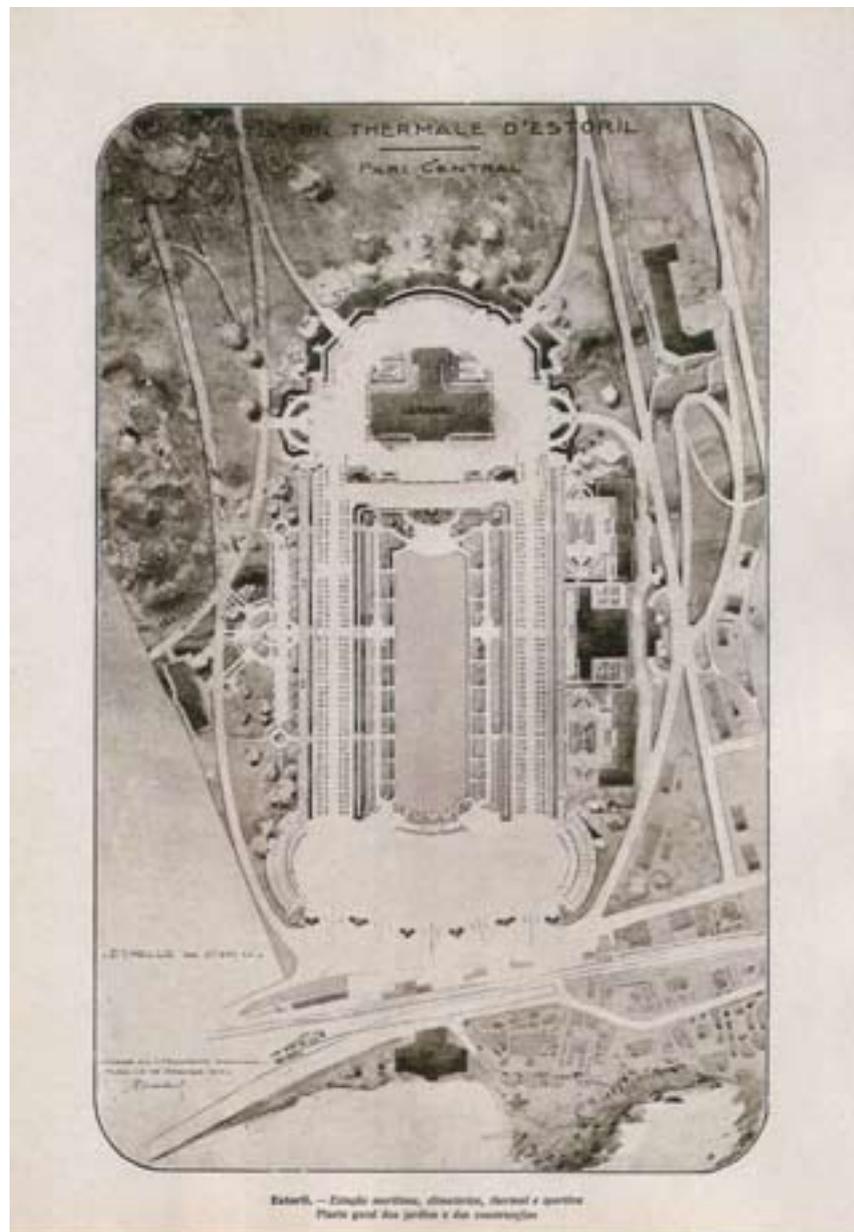
A actual estação do caminho de ferro deve ser, em obediencia a este preceito de arte, mudada para algumas centenas de metros mais além. De forma que, de ambos os lados, ficar-nos-ha o parque, os jardins e a pelouse ao centro; e a praia, com o seu estabelecimento de banhos monumental, ao fundo”.

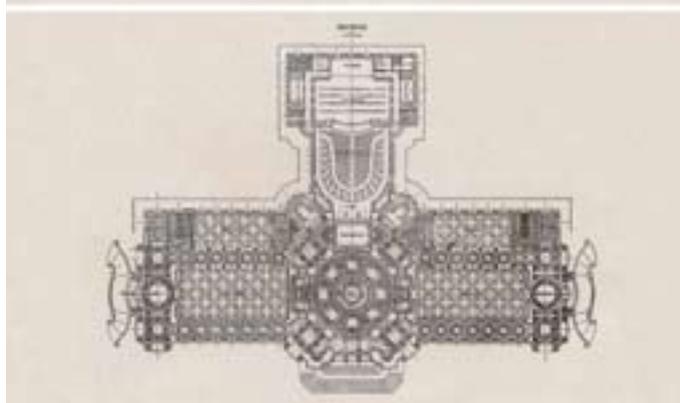
Estoril - Estação marítima, climaterica, thermal e sportiva

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)

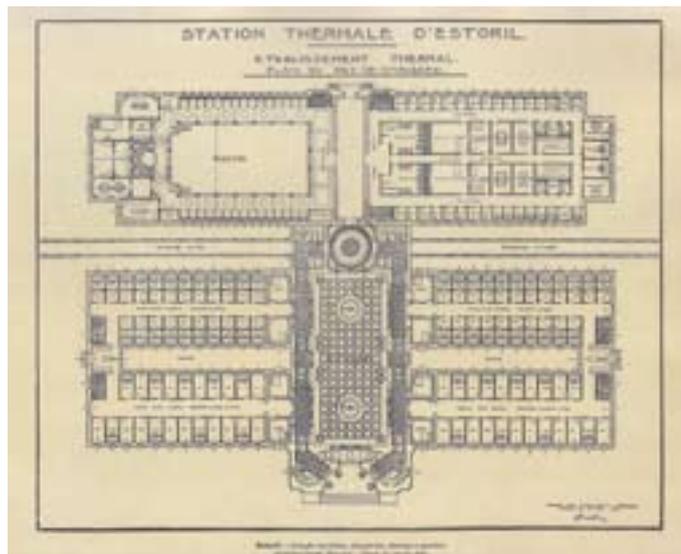


Estoril - Estação marítima, climaterica, thermal e sportiva
Fachada Oeste do Palace-Hotel
sobre o Parque e
Fachadas do Palace-Hotel
sobre o Parque

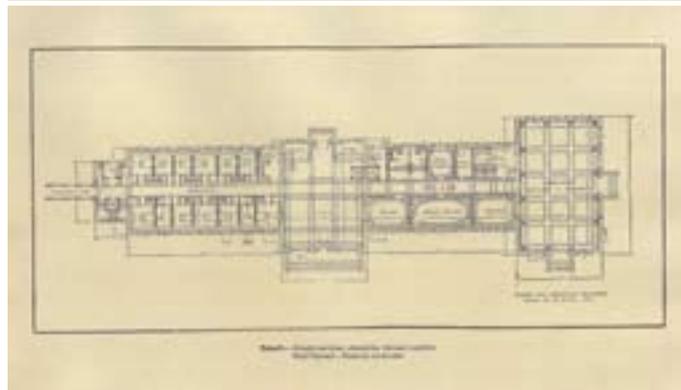
Henri Martinet, 1914
 (imagens *Estoril: Estação Marítima, Climaterica, Thermal e Sportiva*, Lisboa, Typographia A Editora Limitada, 1914)



*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”*.

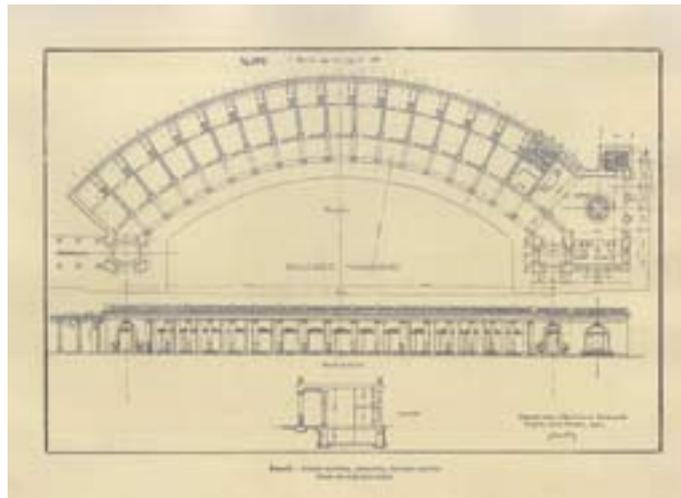
Do outro lado, junto à Entrada, o Hotel do Parque. *“Embora com installações de primeira ordem, os seus preços serão mais modestos que os do Palace-Hotel, e isto na louvavel intenção de tornar o estabelecimento accessivel a todos”*. Segue-se-lhe *“um pequeno pavilhão destinado a banhos de sol, de luz, 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

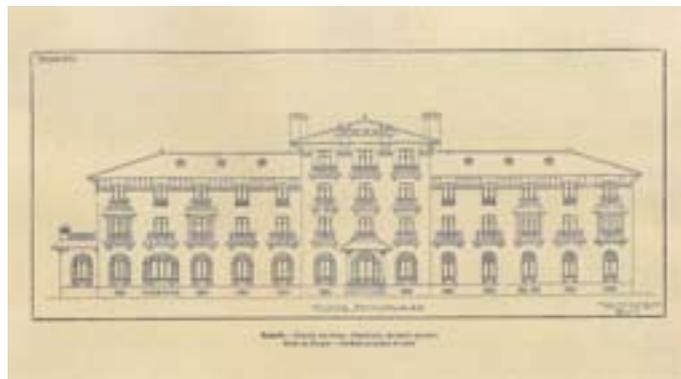
(imagem Estoril: Estação Marítima,
Climaterica, Thermal e Sportiva,
Lisboa, Typographia A Editora
Limitada, 1914)



*Estoril - Estação marítima,
climaterica, thermal e sportiva
Hotel do Parque - Fachada
Principal de Leste*

Henri Martinet

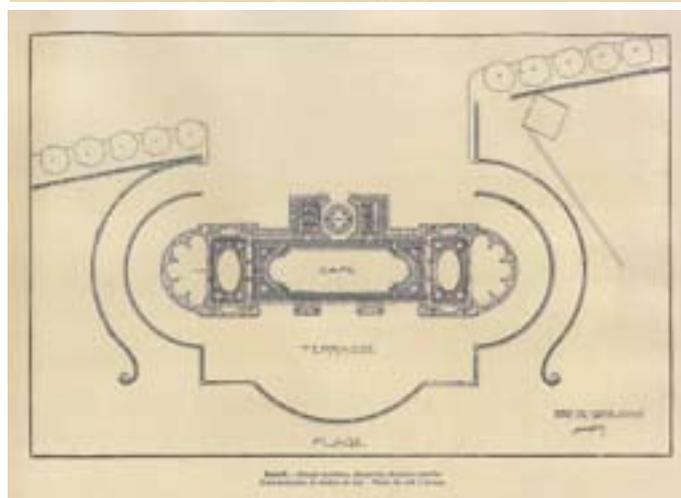
(imagem Estoril: Estação Marítima,
Climaterica, Thermal e Sportiva,
Lisboa, Typographia A Editora
Limitada, 1914)



*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’este 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*⁷¹ moderna. Modernidade, essa, lida, em termos formais, no aspecto “novo” (construção de raiz), no ordenamento racional (plano) e na oferta de comodidades (equipamentos)⁷² 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*”⁷³, 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.

⁷¹ “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).

⁷² “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)

⁷³ 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.”*⁷⁴

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.

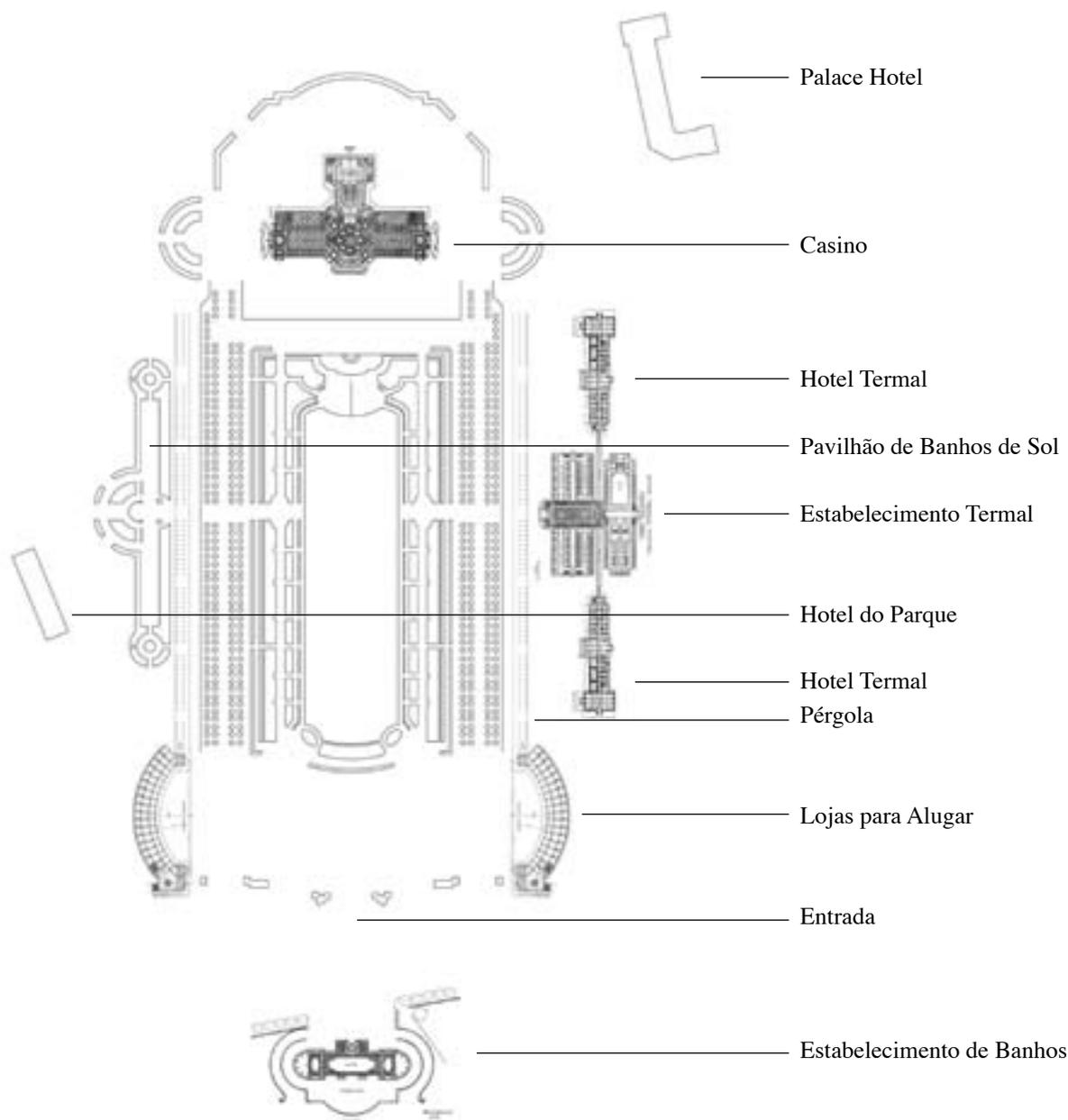
Por fim, o jardim inglês marca o limite “interior” da intervenção, tal como o *quai* fixa a fronteira “litoral”, diluindo-se na moldura natural pré-existente. É à sombra destes dois pólos, o mar e o pinhal, que as primeiras *villas* se estabelecem, maioritariamente do tipo *chalet*, reproduzindo, na sua variedade estilística, o cosmopolitismo arquitectónico da cidade capitalista, espécie de “catálogo de gostos” que contribui para fixar a imagem do conjunto.

⁷⁴ 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)



La Maison de Vaux Le Vicomte
Vue du côté des jardins
André Le Nôtre, 1652-1661
(imagem www.cadeaux.com)



The Circus, Bath
John Wood The Elder,
1754-1768
(imagem *The Circus*,
John Robert Cozens, 1773,
www.bathintime.co.uk)



Royal Crescent, Bath
John Wood, The Younger,
1767-1775
(imagem
R. Woodroffe, 1828
www.royalcrecentbath.com)

Fiel, também, à sua raiz de horticultor, a própria *pelouse*, formando um *parterre*⁷⁵ 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 Bath⁷⁶. 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.

⁷⁵ “*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)

⁷⁶ 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)





Wiesbaden: Der Kursaal
und die beiden Colonnaden
Gravura de
Jakob Fürchtegott Dielmann,
1844
(imagem 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)⁷⁷. 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*⁷⁸, 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)

⁷⁷ 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.

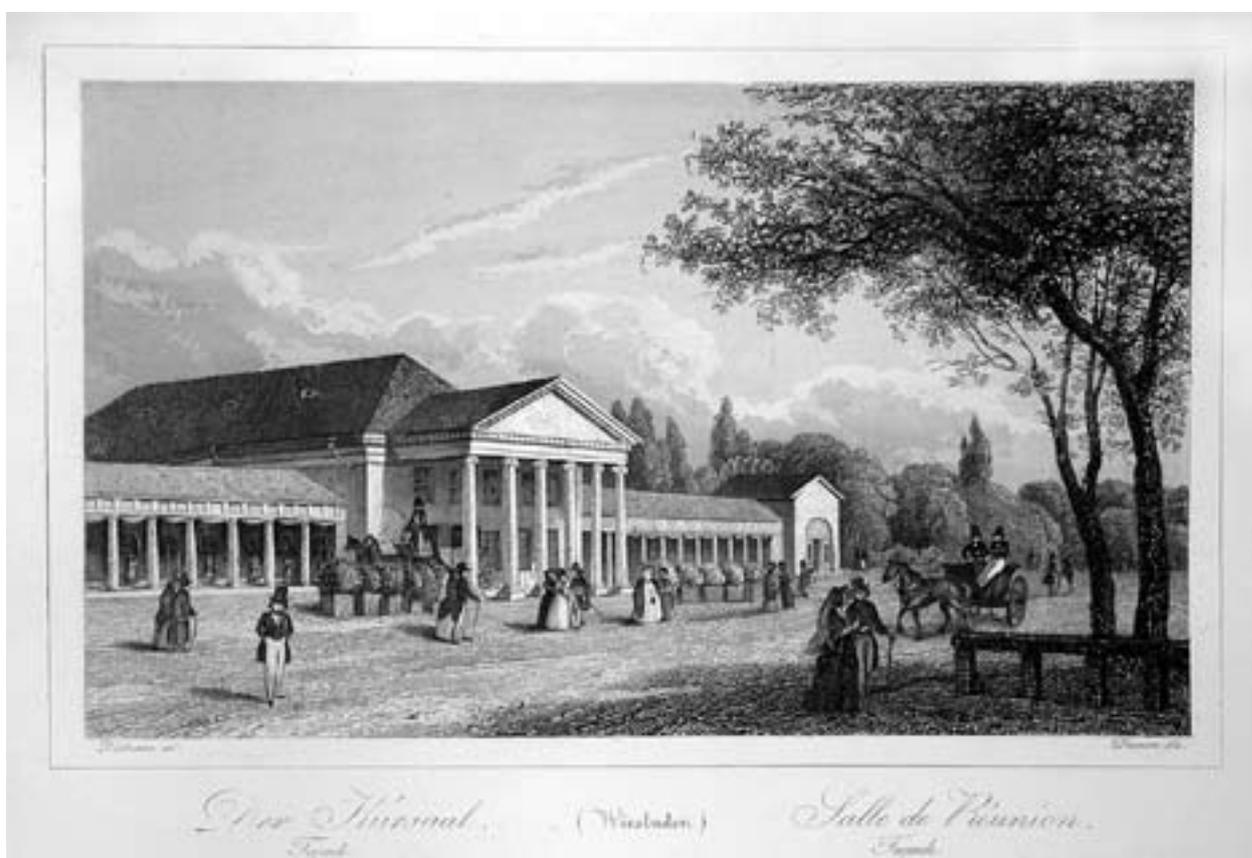
⁷⁸ Desde 1771 que o jogo de cartas era permitido no principado de Nassau-Usigen, do Império Sacro Romano (962-1806). Com a proibição do jogo em França, em 1830, Wiesbaden ganha notoriedade enquanto centro de cura e lazer associado a esta actividade, rivalizando com as estâncias de Bad Homburg e de Baden-Baden. 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)





Panorama von Wiesbaden
Gravura de
Johann Jakob Tanner, 1835
(imagem 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.

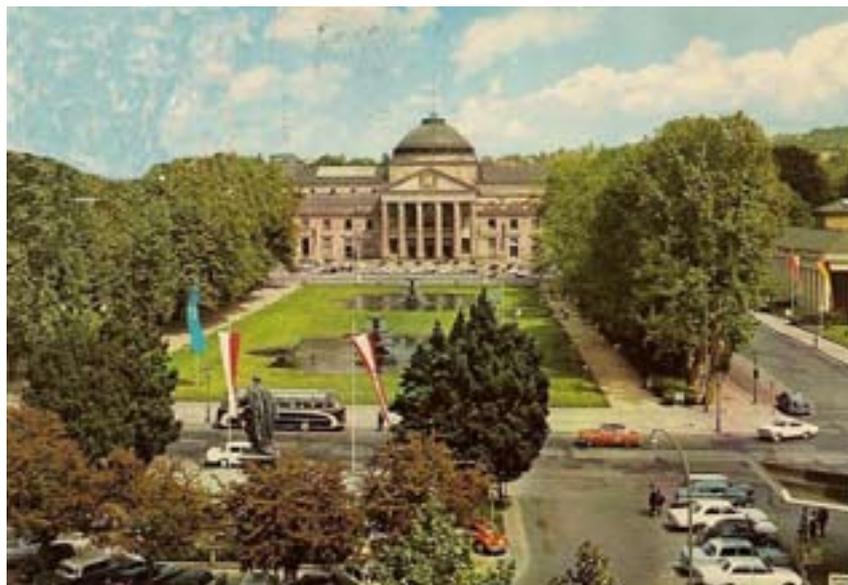
Mas não é só na sua conformação urbana, mais imediata, que estas intervenções se tocam. Também as relações que estabelecem com o território envolvente confirmam a filiação do projecto de Martinet. De facto, na definição de um modelo de implantação turística, a abordagem paisagística constitui um factor 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)

Neues Kurhaus
Wiesbaden
Bilhete Postal, c. 1950
(imagem
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 tipo-morfológica 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 empreendimento⁷⁹. Mas a nova sociedade encontra os primeiros obstáculos logo no ano seguinte.

⁷⁹ 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!*”⁸⁰. O arquitecto francês é afastado do processo e a empresa encarrega António Rodrigues da Silva Júnior (1868-1937)⁸¹ 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!*”⁸²

“*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 outros⁸³, 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*”⁸⁴, 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.

⁸⁰ Cit. retirada de SILVA, Raquel Henriques da, op.cit., p. 50.

⁸¹ 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*.

⁸² Cit. retirada de SILVA, Raquel Henriques da, op. cit., *ibidem*.

⁸³ 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.

⁸⁴ 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)



Estoril (costa do sol) - Hotel do Parque

*Estoril (Costa do Sol) - Hotel
do Parque*

Bilhete Postal, c. 1930
(imagem
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”⁸⁵ 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”.⁸⁶

As propostas, divulgadas na revista⁸⁷, testemunham o debate cultural que se vive, desde os finais de oitocentos, em torno da questão do “reaportuguesamento da casa portuguesa”⁸⁸, 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*”.

⁸⁵ 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.

⁸⁶ “Outra casa do concurso para habitações no Estoril”, *A Arquitectura Portuguesa*, Lisboa, N.º 4, Ano XII, Abril 1919, p. 14.

⁸⁷ 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.

⁸⁸ 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*”.⁸⁹

Neste propósito alia-se a Companhia de Credito Edificadora Portuguesa⁹⁰, construindo “*de conta propria, nos terrenos que adquira, predios para vender nos termos da lei, no praso de dez anos*”⁹¹. 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.”*⁹²

“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.

⁸⁹ “Concurso do Estoril. Mais uma casa para o Parque das Termas”, *A Arquitectura Portuguesa*, Lisboa, Ano XII, N.º 7, Julho 1919, p. 25.

⁹⁰ “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)

⁹¹ “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)

⁹² 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:

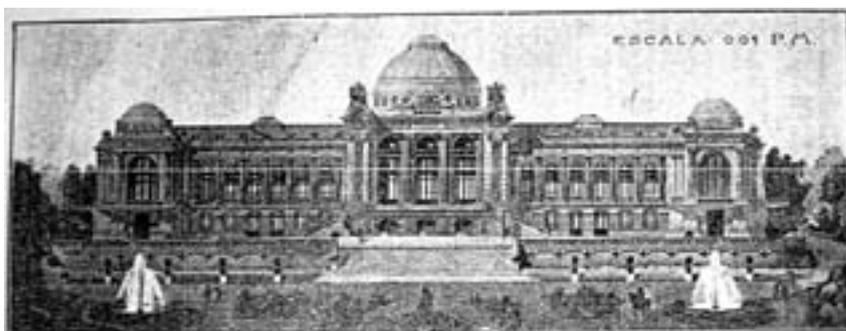
“Tomando o comboio electrico da linha de Cascais, temos ocasião de vêr passar diante dos nossos olhos milhares de casas de campo que, construídas em diversas épocas, marcam bem a evolução por que a arquitectura rural portuguesa passou nestes ultimos anos. Tendo sido esta região a escolhida de preferência 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.”⁹³

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”⁹⁴. 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”.⁹⁵



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”⁹⁶ 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 Estoril⁹⁷, criada por escritura de 21 de Março de 1923.⁹⁸

⁹⁴ “Estoril: Projéto do Grande Casino e duma casa de estilisação tradicionalista”, *A Arquitectura Portuguesa*, Lisboa, N.º 1, Ano XII, Janeiro 1919, p. 1.

⁹⁵ “Um projéto do Grande Casino para o Estoril”, *A Construção Moderna*, Lisboa, Ano XIX, N.º 10, 25 Maio 1919, p. 56.

⁹⁶ “Estoril: Projéto do Grande Casino e duma casa de estilisação tradicionalista”, op. cit., p. 3.

⁹⁷ 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.

⁹⁸ 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 1932⁹⁹, que o sonho do republicano Fausto Figueiredo¹⁰⁰ 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)



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

⁹⁹ 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”.

¹⁰⁰ 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 ferroviária¹⁰¹; 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)



Estação Fluvial Sul e Sueste
Fotografia c. 1931
(imagem www.arquivomunicipal.cm-lisboa.pt)

¹⁰¹ 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 urbana¹⁰², 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 modernista¹⁰³, 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.

¹⁰² Decreto-Lei N.º 15:289, 30 Março 1928.

¹⁰³ 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 Forêt¹⁰⁴, em Le Touquet-Paris-Plage, inaugurado em 1926, e para o Stade Municipal Lescure¹⁰⁵, 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 Pacheco¹⁰⁶, 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.

¹⁰⁴ 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)

¹⁰⁵ 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)

¹⁰⁶ 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)

Casino et
Restaurant de la Forêt
Fotografia, c. 1930
(imagem www.culture.gouv.fr)



Stade Lescure
Fotografia, c. 1940
(imagem
www.opiniaofc.blogspot.com)



*Estoril (Costa do Sol) - Vista
aérea*
Bilhete Postal, c. 1930
(imagem 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.

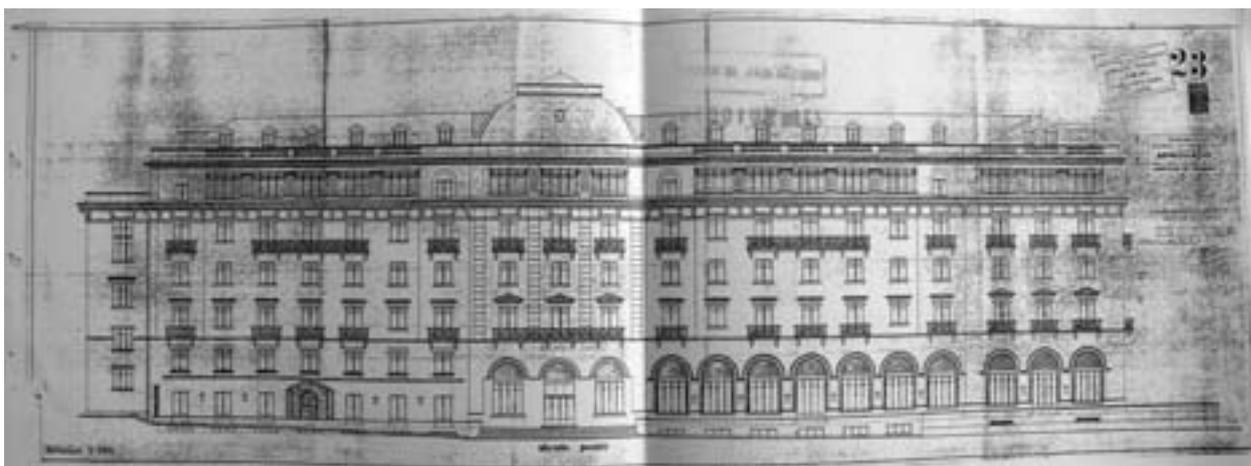
No dia anterior havia sido servido um chá, no Tamariz, aos representantes da imprensa, a que se seguiu a visita ao hotel. Recebendo a comitiva encontravam-se os arquitectos Raoul Jourde e M. Fitté, este último responsável pela decoração do estabelecimento, Leonce Reynés da empresa de construção *Entreprises 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.¹⁰⁷

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”.*¹⁰⁸

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.



¹⁰⁷ 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.

¹⁰⁸ 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)

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.

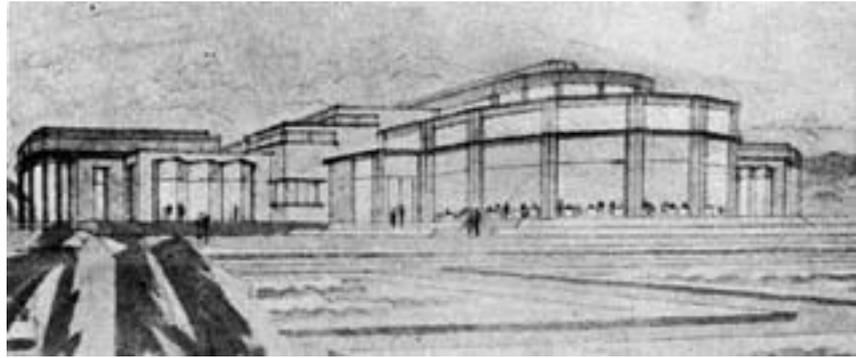


Casino do Estoril
Bilhete Postal, c. 1930
(imagem www.otitserip.freeweb7.com)

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”.¹⁰⁹

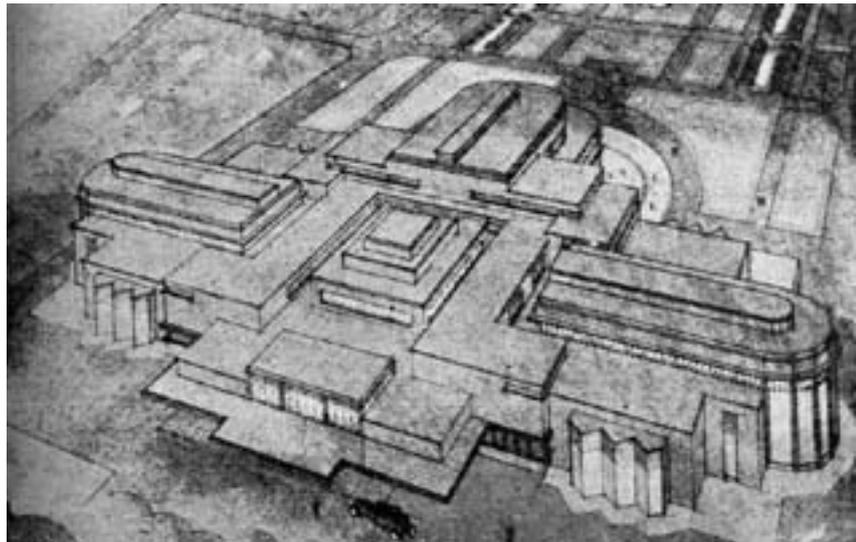
Ex-libris da estância, o Casino condensava, assim, na sua imagem o sentir dos novos tempos.

¹⁰⁹ 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.”¹¹⁰

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”.¹¹¹

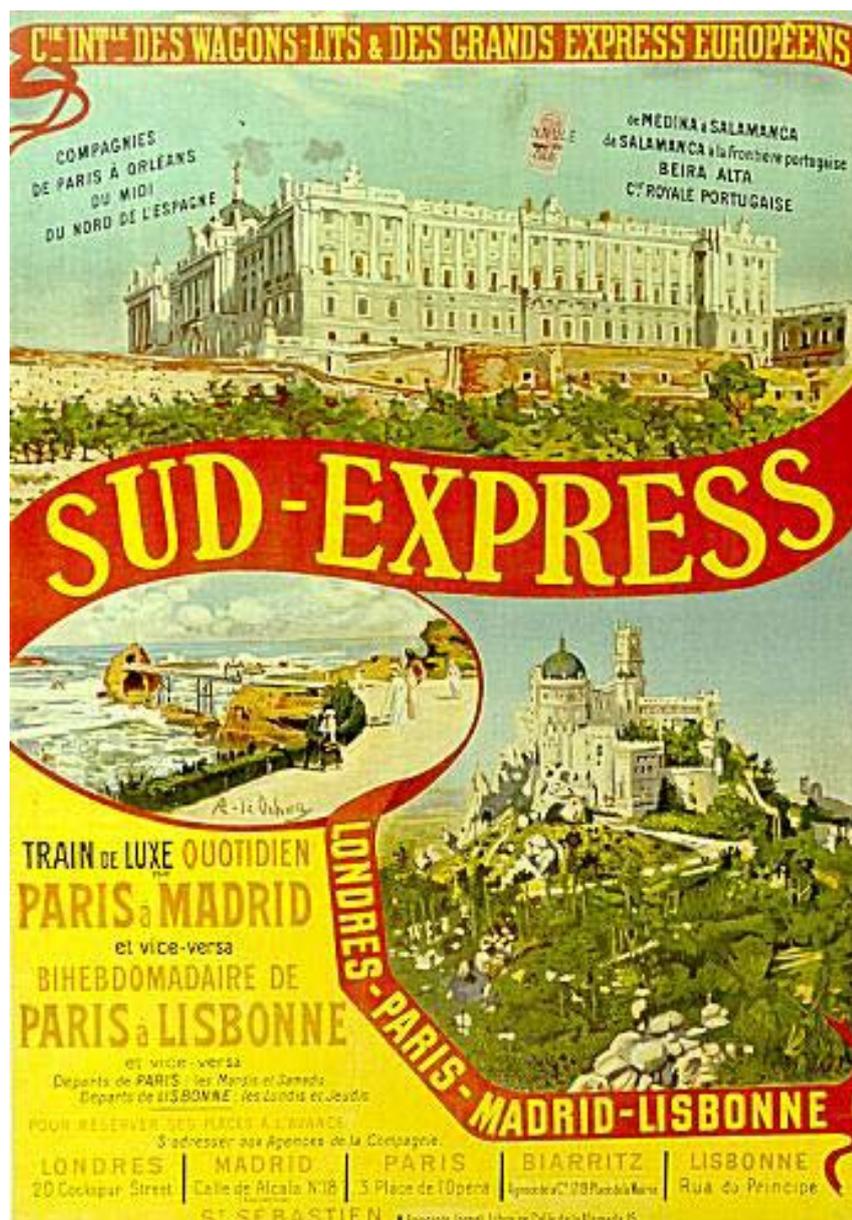
“Atenuada nos encargos tributários, (...) aliviada nas despesas alfandegárias; depois, encostada a uma oportuna lei de expropriações, [que lhe permitiu] alargar, com compreensível facilidade, a área dos seus terrenos; [sempre com] a Caixa Geral de Depósitos [a] viabilizar, com quantia de geito, a execução do... plano”¹¹², 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.

¹¹⁰ 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.

¹¹¹ Idem, *ibidem*.

¹¹² Idem, p. 288.

C.^{ie} Int.^{le} des Wagons-Lits & des Grands Express Européens
Sud-Express
Londres-Paris-Madrid-
Lisbonne
 Cartaz Publicitário, c.1912
 (imagem
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 1887¹¹³, 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.¹¹⁴

¹¹³ 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.

¹¹⁴ 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 á 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 ferroviario, 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 ferroviarias, 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 ferroviarios 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.”¹¹⁵

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.

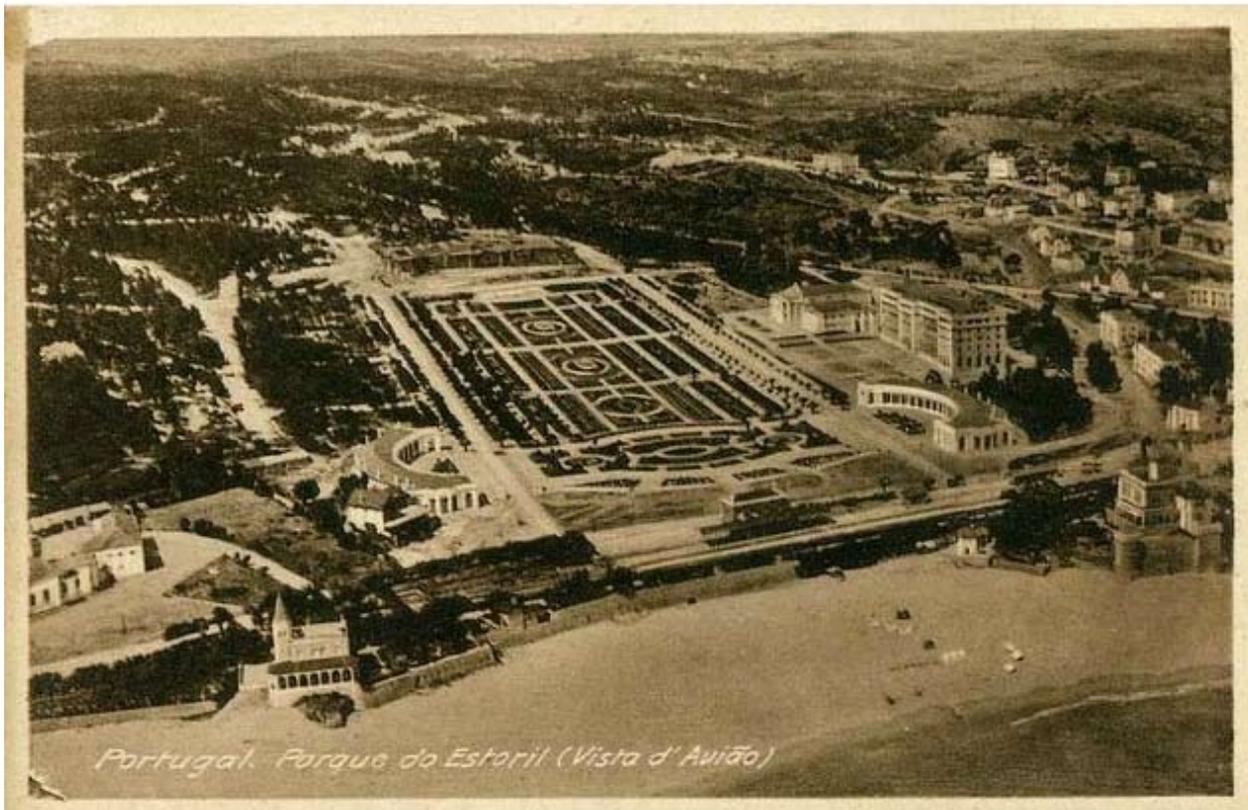
Não podemos concordar. Se o Sud-Express traz uma carruagem directa que vai até ao Estoril, o terminus lógico e coërente, segundo o mais leve critério, obedecendo ao raciocínio mais insignificante, é o Estoril, porque é ali que, de facto, tem o Sud o limite do seu trajecto.”¹¹⁶

Carruagem do Sud-Express
Fotografia, 1939
(imagem www.cp.pt)



¹¹⁵ MAIA, Samuel, “Turismo da Costa”, *Revista Portuguesa de Comunicações*, Lisboa, Ano II, N.º 32, 15 Outubro 1930, p.317.

¹¹⁶ “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*”¹¹⁷, 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)

¹¹⁷ SILVA, Raquel Henriques da, op. cit., p.54.

