

Estilo de vida, modelos de urbanismo e de desenvolvimento turístico das estâncias balneares no século XIX – A costa de Cascais e do Estoril: Casos de Cascais, Monte Estoril e Santo António do Estoril

ANA MARIA ALVES PEDRO FERREIRA * [amferreira@uevora.pt]

Resumo | O presente artigo resulta da análise dos estilos de vida das classes mais favorecidas e da aplicação de modelos de urbanização e de desenvolvimento turístico às estâncias balneares portuguesas do século XIX situadas na Costa de Cascais e do Estoril, mais concretamente, aos casos de Cascais, do Monte Estoril e de Santo António do Estoril, de modo a concluir se podem ser inseridos nos quadros analíticos selecionados.

Palavras-chave | Estilos de vida, Estâncias balneares do século XIX, Modelos de urbanização turística, Tipologias de desenvolvimento turístico.

Abstract | This article results from the analysis of the lifestyles of the privileged classes and the application of models of urbanization and tourism development to Portuguese seaside resorts of the 19th century situated on the Costa de Cascais and Estoril (Cascais, Monte Estoril and Santo António do Estoril), in order to conclude whether these can be included in the selected analytical frameworks.

Keywords | Lifestyles of the privileged classes, Seaside resorts of the 19th century, Models of tourist urbanization, Typologies of tourist development.

* **Doutora em Turismo** pela Universidade de Aveiro. **Professora Associada** da Universidade de Évora.

1. Metodologia

A investigação cujos resultados se apresentam teve origem numa pesquisa (Ferreira, 1994) em que se deu alguma atenção à Costa de Cascais e do Estoril, casos de Cascais, do Monte Estoril e de Santo António do Estoril, para melhor compreender a evolução da arquitetura hoteleira na capital. A história da arquitetura balnear da costa de Cascais e do Estoril tinha sido estudada, com grande detalhe, por Graça Briz (1989). Com base nas investigações históricas mencionadas e em outras mais recentes, todas de incidência local e nacional, buscou-se na literatura do turismo modelos de urbanismo balnear e de desenvolvimento turístico, de âmbito internacional, que nos propiciassem a comparação com os estudos de caso escolhidos. A fim de inventariar e selecionar as tipologias mais adequadas realizou-se uma revisão de literatura enfocada na História do Turismo, com incidência nos estilos de vida das classe mais favorecidas, na sua influência nos modelos de urbanização turística do século XIX e nos modelos desenvolvimento do turismo que permitiram satisfazer essa procura. Deu-se particular atenção ao modelo de Pearce (1989), que se afigurou como o mais indicado para explorar os estudos de caso escolhidos, porque se suporta na divisão de responsabilidades no processo de desenvolvimento. A pesquisa que se efetuou baseia-se na análise documental de modo a confrontar os estudos de caso com os modelos inventariados na revisão de literatura. A investigação realizada intenta responder à seguinte pergunta de partida:

A urbanização e o desenvolvimento do turismo na Costa do Estoril e Cascais, casos de Cascais, do Monte Estoril e de Santo António do Estoril, inserem-se em modelos urbanização e desenvolvimento identificáveis na literatura do turismo e estão associados aos estilos de vida das classes dominantes do século XIX?

A pergunta de partida tinha, por sua vez, os seguintes objetivos: (i) conhecer os estilos de vida das

elites novecentistas e a sua influência no modelo de urbanismo das estâncias balneares; (ii) identificar os modelos de urbanismo balnear do século XIX. (iii) analisar as tipologias de desenvolvimento turístico de Pearce; (iv) aplicar os modelos de urbanismo balnear e de desenvolvimento turístico aos estudos de caso; (v) aferir e relação dos estudos de caso com os modelos selecionados.

2. Estilos de vida das elites novecentistas e sua influência no surgimento das estâncias balneares

Muitas das atuais estâncias balneares surgiram no século XIX. No entanto, algumas datam do século XVIII, por possuírem nascentes de água termal. Neste período, quer as nascentes termais quer a água do mar eram muito valorizadas pela sua componente terapêutica (Towner, 1996). Em Santo António do Estoril, que é um dos estudos de caso selecionados, era possível fruir tanto das águas das termas como das águas do mar.

O aumento da procura dos espaços situados no litoral, para atividades relacionadas com a saúde e o bem-estar, com o lazer e com o turismo, ficou a dever-se também da evolução dos meios de transporte e da relativa coordenação entre as localizações dos terminais, dos hotéis e das atrações (Steinecke, 1993).

As escolhas que cada um dos turistas fazia dos locais a frequentar, nos séculos XVIII e XIX, resultavam não apenas das suas decisões pessoais, relacionadas com a melhoria da saúde, com a acessibilidade do local, com o lazer e com o turismo, mas também com as indicações de um conjunto restrito de conselheiros sociais, que se apoderaram do papel de árbitros do bom gosto, com o objetivo de legitimar as práticas de um grupo diminuto de eleitos (Boyer, 1999). A grande maioria era frequentadora da corte como acontecia com Richard Nash, criador de Bath, e com Tobias Smollet, que descobriu Nice.

Outros eram personagens reais, como o príncipe Carlos III do Mónaco que criou Monte Carlo (Boyer, 1999; Herbert, 1994). Perante estes fatos, não é de admirar que, durante todo o século XIX e início do século XX, a presença do rei e da corte determinasse a notoriedade mundial de qualquer estância balnear (Boyer, 1999).

O interesse pela natureza e pela beleza e grandiosidade de algumas paisagens marítimas foi ainda muito influenciado não só pelo movimento Romântico, incluindo-se, neste caso os escritores e os pintores (sobretudo os britânicos) mas também pintores paisagistas Impressionistas os quais contribuíram para uma imagem da praia como espaço privilegiado de interação social dos habitantes da cidade (Herbert, 1994). Esse ascendente é absolutamente compreensível porque as elites da época possuíam hábitos de leitura que abarcavam as obras dos grandes escritores e poetas do seu tempo e frequentavam, com assiduidade, as galerias de arte (Aitchison, MacLeod & Shaw, 2000).

3. Modelos de urbanismo balnear do século XIX

A reação Romântica à industrialização, expressa na recusa dos valores representados pela da cidade industrial, oposição inspirada em Ruskin, Sitte e Unwin (Lamas, 1993; Lilley, 1999), conduziu à valorização de um modelo de urbanismo de caráter neo-medieval e a uma fuga das classes mais favorecidas dos centros das grandes cidades, poluídos e repletos de pessoas em situação de grande vulnerabilidade económica e social.

Os grupos sociais privilegiados, nos países do norte da Europa e na Grã-Bretanha, escolheram um modo de vida meio urbano, meio rural em que a habitação, recheada com os bens resultantes da nova produção industrial, dispunha de um amplo parque com jardim. A conjugação da posse de bens

de consumo com o modelo de residência permitia a integração, dos melhores aspetos da vida no campo com o conforto citadino. No caso das habitações situadas no litoral interessava assegurar que todos os moradores gozavam das belas paisagens marítimas e das encostas soalheiras. O conjunto casa e parque dificilmente se enquadrava nos arruamentos tradicionais, motivo pelo qual foram as moradias foram dispostas em anfiteatro (Soane, 1993). Esta tipologia inspirou a criação de algumas das primeiras estâncias balneares da Europa (Aitchison, MacLeod & Shaw, 2000; Towner, 1996). Os locais, junto à costa, que ofereciam clima ameno, colinas envolventes e falésias majestosas reuniam as condições necessárias para se transformarem em produtos comercializáveis, facto que esteve na origem do aparecimento de estâncias tão famosas como, Bournemouth, Nice e o Monte Estoril.

Graça Briz, referindo-se a Bournemouth, afirma ser “o grande exemplo” da “nova sensibilidade Romântica”. A estância “construída a partir de 1835 pela iniciativa capitalista da grande burguesia” define-se a partir dos “arruamentos sinuosos, aproveitando as características morfológicas do terreno, dividindo lotes de diferentes áreas e configuração e sempre para albergar casas unifamiliares. O resultado é um urbanismo orgânico, melhor ainda pitoresco, deixando livre o vale central para jardim e onde as escolhas arquitetónicas se diversificam, conforme o gosto dos proprietários, de maneira que Bournemouth se converte no melhor ‘mostruário’ da tipologia inglesa mais popular para a arquitetura privada durante o século XIX – o *cottage*” (Briz, 2007, p. 258).

Se bem que o primeiro figurino adotado, nos empreendimentos turísticos do século XIX, fosse o romântico de inspiração britânica, o modelo continental de expressão francesa, evidenciou-se, mais tarde, como a opção alternativa. As estâncias balneares obedeciam a dois tipos de urbanismo, que se referem no quadro 1: o romântico de origem inglesa e o continental de inspiração francesa.

Quadro 1 | Modelos de urbanismo utilizados nas estâncias balneares do século XIX

Modelo inglês	Nasce com o Romantismo, com seu gosto pelo sublime e pelo pitoresco. O espaço público sofria influências diretas de autores como Camille Sitte, Ruskin e Unwin, ao seguir o modelo neomedieval com ruas estreitas e tortuosas, e chalés rodeados de parques e jardins à inglesa.
Modelo francês	O segundo modelo, mais tardio, inspirava-se no urbanismo francês em que se destacavam as largas avenidas perspetivadas e articuladas com rotundas monumentais, as amplas praças ajardinadas associadas a arquitetura eclética de carácter grandioso. No caso das estâncias balneares implicou uma construção de raiz, sujeita a um projeto global que incluía uma zona dedicada aos equipamentos turísticos e outra ao imobiliário.

Fonte: Elaboração própria com base em Aitchison, MacLeod e Shaw (2000); Briz (1989, 2007); Ferreira (1994, 2003); Lilley (1999); Silva (1991); Soane (1993); Towner (1996).

4. Modelos de desenvolvimento do turismo segundo Pearce

Os modelos de urbanismo (inglês ou francês) articulam-se, por sua vez, com os processos de desenvolvimento do turismo estudados de forma sistemática por Pearce (1989). As tipologias propostas Pearce suportam-se na divisão da responsabilidade no processo de desenvolvimento.

Desenvolvimento integrado, na sua perspetiva, refere-se a um processo que depende de um só promotor ou fomentador o qual exclui todos os outros possíveis interessados. A segunda tipologia, denominada catalítica, caracteriza-se pela existência de um promotor ou fomentador que incita à participação de outros promotores, os quais complementam a sua ação. Inventariam-se no quadro 2 os aspetos específicos de cada tipologia.

Quadro 2 | Tipologias de desenvolvimento turístico, segundo Pearce

Desenvolvimento catalítico	Desenvolvimento integrado
<p>(i) O ímpeto inicial é dado por um único promotor que cria as condições para o arranque do projeto; cria as primeiras atrações e oferta de acomodação; encarrega-se da publicidade e da promoção.</p> <p>(ii) O sucesso das iniciativas gera um espírito de confiança que engendra o desenvolvimento de atividades complementares, menos exigentes em, termos de investimento, incitando à participação de pequenas companhias e de investidores individuais.</p> <p>(iii) A expansão do empreendimento depende agora das operações do sistema de mercado livre com o promotor principal e os secundários a oferecer os equipamentos necessários. Contudo, se os investidores secundários não conseguirem assegurar a sua parte do projeto o investidor principal terá que garantir a oferta dos serviços necessários para salvaguardar a rentabilidade das operações.</p> <p>Em todas as fases do projeto é necessário evitar a especulação excessiva e um desenvolvimento desmesurado. O promotor pode impor aos investidores secundários um programa pré determinado, e colocar restrições ao nível do planeamento ou contar com a intervenção das autoridades locais com o objetivo de controlar o crescimento e evitar a especulação.</p>	<p>(i) Um único promotor – O complexo turístico é integralmente desenvolvido por um único promotor ou empresa que deve assegurar financiamento adequado e recursos técnicos. Dada a especificidade deste modelo a possibilidade de investir no complexo turístico fica restringida a grandes grupos financeiros metropolitanos excluindo os locais. A participação da população limita-se à oferta de emprego na fase de construção, e, em etapa posterior, no empreendimento. As autoridades podem colaborar através, por exemplo, da melhoria as acessibilidades.</p> <p>(ii) Desenvolvimento equilibrado – A unidade da gestão permite assegurar, um planeamento geral efetivo, um desenvolvimento equilibrado, quer em termos técnicos quer em termos financeiros. O orçamento único permite compensar os investimentos, que se possam revelar menos produtivos com outras operações mais rentáveis.</p> <p>(iii) Desenvolvimento rápido – A coordenação técnica e financeira anui a um desenvolvimento rápido, embora equilibrado, o que facilita um retorno rápido do capital investido.</p> <p>(iv) Uma forma funcional – A coordenação de um plano coerente e a integração de todos os equipamentos tem como resultado uma forma muito funcional em que o <i>habitat</i> do turista e os equipamentos de recreação se localizam em espaços muito próximos.</p> <p>(v) Isolamento – Estes empreendimentos exigem uma liberdade absoluta de ação pelo que se situam em locais isolados da costa ou acima das da linha de povoamento nos Alpes.</p> <p>(vi) Estatuto elevado – As instalações de primeira qualidade atraem turistas com estatuto social elevado. Os pesados custos que estão associados à sua construção (embora o preço do terreno possa ter sido baixo) são compensados pelos elevados preços praticados e por toda a estrutura de financiamento da operação.</p>

Fonte: Elaboração própria com base em Pearce (1989).

Há, no entanto, que ter em consideração, sempre segundo Pearce, o desenvolvimento espontâneo (*spontaneous development*) que ocorreu em algumas zonas do litoral do sul da Europa, tanto no século XIX como no século XX, por ausência de responsáveis definidos pelo planeamento e gestão do projeto (Pearce, 1989).

Nice e Cannes cresceram de modo espontâneo, a partir de 1830, tendo estas pequenas localidades periféricas do Mediterrâneo que se adaptaram à procura por parte das classes elevadas dos países do norte da Europa que as escolheram para passar o Inverno (Soane, 1993). Este modelo foi utilizado, no século XIX, na Cote d'Ázur (Pearce, 1989) e em muitas outras zonas do litoral Europeu como aconteceu em Cascais.

A revisão de literatura realizada evidencia que a opção por uma tipologia de desenvolvimento integrado estava associada, na maioria dos casos, ao modelo de urbanismo francês, enquanto a tipologia catalítica se revelou mais adequada ao britânico.

Bournemouth que obedece ao modelo catalítico iniciou o seu processo de desenvolvimento com a construção de doze moradias, dispostas em anfiteatro (Soane, 1993). Na Costa do Estoril encontramos um exemplo deste modelo de desenvolvimento no Monte Estoril, que se analisa no ponto 5.2.

A descrição feita por Briz (1989) dos casos de Tourquet, La Boule, Scarbouroug e Rimini permite concluir que a maioria das estâncias balneares construídas inteiramente para fins turísticos segue a tipologia integrada. De acordo com a investigadora os terrenos de Deauville foram vendidos, em 1861, a um promotor que constituiu uma sociedade imobiliária, integrando banqueiros e homens de negócios. O projeto original incluía uma área dedicada ao lazer e turismo e outra ao imobiliário. Santo António do Estoril (ver ponto 5.3) é o caso selecionado que maior afinidade revela Deauville (Briz, 1989).

5. Modelos urbanísticos e de desenvolvimento turístico das estâncias balneares na costa de Cascais e do Estoril

5.1.0 modelo de desenvolvimento espontâneo de Cascais

A família real e a corte tinham por hábito veranejar em Sintra até que, em 1870, D. Luís decidiu optar por Cascais nos meses de setembro e outubro (Anjos, 2012). Esta atitude influenciou a mudança de local de veraneio da nobreza e da alta burguesia fato que permite relacionar o caso português com o que referiu no ponto 2 sobre o peso das famílias reais no surgimento das estâncias balneares e da influência das suas ações na nobreza e na alta burguesia. A deslocação foi facilitada pela abertura das estradas Cascais-Oeiras (Lisboa) e Cascais-Sintra na década anterior (Anjos, 2012, p. 10).

Esta escolha feita pelas classes mais privilegiadas deu origem à construção de residências, a maioria "sobre as rochas, à beira-mar" para satisfazer uma clientela muito exigente. "Em simultâneo, na década de 1870, a cerca de 1,5 km, na encosta arborizada conhecida como Pinhal da Andreza, o capitalista lisboeta José Jorge de Andrade Torrezão construiria quatro *chalés*, iniciativa que não cativou investidores" (Anjos, 2012, p. 10).

O primeiro hotel, denominado Lisbonense, situava-se junto à Praia dos Pescadores e iniciou a sua atividade no ano de 1871 enquanto o casino localizava-se junto à muralha da praia. Nos anos seguintes, foram iniciadas algumas infraestruturas essenciais, como a luz elétrica (em 1878), o abastecimento de água (em 1888) e a estação telefónica (em 1900). Martins (2011) acrescenta ainda que foi realizada uma importante campanha de obras, entre 1890 e 1909, que deu origem à abertura da Avenida D. Carlos I e do Passeio Maria Pia.

"Desde meados de Setembro até ao fim da estação", afirmava Ortigão, "Cascais transformava-se no centro da vida da corte, o exemplo mais acabado de estância banhar elegante do nosso país" (Ortigão, 1966, pp. 145-146). O escritor lamentava, contudo,

que Cascais dispusesse de um único e “mediocre” hotel, de um “clube de sport” e de um “casino de aspeto pacato” (Martins, 2011, p. 27).

A introdução lenta das infraestruturas básicas, o reduzido número de equipamentos turísticos e de lazer, o crescimento anárquico sem promotor ou conjunto de promotores que assegurassem um desenvolvimento turístico coerente permite considerar Cascais um caso de desenvolvimento espontâneo, o qual (ver ponto 4). No entanto, a experiência frustrada de iniciar um processo de urbanização mais organizado, com a construção dos chalés na encosta, aponta no sentido do modelo adotado no Monte Estoril que Pearce denomina por catalítico.

5.2.0 modelo de desenvolvimento catalítico do Monte Estoril

Em 1889, ano da inauguração a linha de caminho-de-ferro entre Pedrouços e Cascais, foi fundada a Companhia do Monte Estoril a qual tinha como objetivo a sua urbanização para fins turísticos. No cumprimento do programa a que se tinha proposto, a empresa criou infraestruturas de várias ordens. Abriram-se ruas, instalou-se a luz elétrica, canalizou-se a água e loteou-se o terreno de modo a dar início à edificação dos chalés. Apesar da falência da companhia, ocorrida numa fase inicial do projeto, a aquisição de toda a infraestruturização pela autarquia permitiu dar-lhe continuidade (Anjos, 2012).

Os equipamentos turísticos surgiram numa fase inicial do projeto. O primeiro casino, denominado do Monte Estoril, estava instalado num chalé de dimensões diminutas. Em finais do século foi substituído pelo Casino Internacional alojado num imóvel mais majestoso. Briz (1989) indica que, em 1907, se projetou um casino bem ao gosto eclético do arquiteto Norte Júnior o qual combinava com o desejo de fausto das classes mais favorecidas, edifício que não foi possível construir, fato para o qual muito terá contribuído a ilegalização do jogo, que ocorreu no último governo de Hintze Ribeiro.

O novo empreendimento turístico foi dotado com um edifício construído para a atividade hoteleira, inaugurado em 1894, mas que ficou conhecido por Hotel Strade (Briz, 1989). Foi ainda elaborado um projeto, em 1903, para a edificação de um Grande Hotel (Splendid Hotel), da autoria do arquiteto Ventura Terra (Briz, 1989). Interessa salientar que em Lisboa, no período em análise, não possível construir, de raiz, qualquer hotel motivo pelo qual todos estavam instalados em imóveis que tinham sido edificados para outras funções (Ferreira, 1994). Em 1914, um grupo de investidores desejou construir, desta vez sobre o mar, um conjunto constituído por casino e hotel, como noticia a *Construção Moderna*, de 10 de janeiro desse ano (Melo, 1914).

Briz (2004), que investigou todas as estâncias balneares de Portugal, no período entre 1870 e 1970, afirma que urbanização do Monte Estoril, com os seus chalés localizados na encosta, inseridos em ruas estreitas e tortuosas, e rodeados de parques e jardins, segue o modelo inglês. No caso em análise, dadas as características específicas do local, existe uma relação muito íntima, não apenas com a paisagem marítima mas também com a paisagem da serra de Sintra (Briz, 2007) facto que enfatiza o caráter Romântico do modelo de urbanização escolhido (ver ponto 2).

O Monte Estoril, conjuntamente com a ilha da Madeira e a cidade do Porto, foram os primeiros locais, nos finais do século XIX e princípios do século XX, a ser visitados por turistas ingleses em cruzeiro. Na Sociedade de Geografia de Lisboa guarda-se um conjunto de guias publicados pela *Booth Steamships Co Ltd*. Um deles, datado de 1904, intitula-se *Holidays Tours in Portugal and Madeira*. Guardam-se ainda, na dita instituição, brochuras publicitárias, sem data, denominadas, respetivamente, *Lisboa and its environs*, *Booth Steamships Line Tours to Portugal and Madeira – 12 to 20 – 13 days to 27 days* e *A new winter resort – Mont’Estoril – the Riviera of Portugal*. Sobressai o fato de Monte Estoril publicitado como “a nova estância de inverno, a Riviera Portuguesa” (Coelho, 1989, p. 120).

Aos turistas britânicos em cruzeiro juntavam-se outros, da mesma nacionalidade, que passavam o Inverno no Monte Estoril, enfrentando uma viagem longa e cansativa, por caminho-de-ferro ou por via marítima (Anjos, 2012).

O desenvolvimento do turismo no Monte Estoril enquadra-se na denominada tipologia catalítica. O complexo turístico foi iniciado por um promotor que se encarregou de despoletar o processo e construir as infraestruturas básicas. No caso em análise elegu-se o modelo de urbanização inglês (ver ponto2). Outros promotores e investidores encarregaram-se da construção dos equipamentos turísticos ou da exploração de negócios com fins turísticos em edifícios pré-existentes.

Dada a falência da companhia o esforço de comercialização externa não foi feito pelos promotores nem pelo município. A presença de turistas no Monte Estoril ficou a dever-se não só às grandes companhias de cruzeiro, que incluíram na sua programação esta estância balnear mas também à iniciativa pessoal de alguns turistas.

O promotor não desempenhou o papel de catalisador estimulando e apoiando as atividades complementares devido à falência da companhia do Monte Estoril embora a aquisição por parte da autarquia tenha permitido salvar o projeto. Esta, porém, não se lhe podia substituir, no apoio às empresas ou investidores individuais que necessitassem de financiamento, de modo a salvaguarda o lucro e a viabilidade de todo o programa de obras a realizar, nem as operações do sistema de mercado livre, por não ser essa a sua vocação. A inviabilização de empreendimentos turísticos como o Splendid Hotel, o casino e o hotel e casino junto ao mar, são exemplos das consequências menos positivas do desaparecimento do promotor, embora as restrições colocadas pela ilegalização do jogo também constituíssem um elemento dissuasor de grande importância. A especulação imobiliária e o crescimento desmesurado não puderam ser acautelados porque nem promotor nem autarquia lhes impuseram limites. Admite-se, contudo, que apenas a especulação imobiliária ne-

cessitasse algum tipo de regulamentação visto que o crescimento descontrolado foi um problema que não se colocou no Monte Estoril no século XIX.

5.3.0 modelo de desenvolvimento integrado de Santo António do Estoril

Fausto de Figueiredo comprou a Quinta do Viana, em Santo António do Estoril em 1913. Nessa época não passava de um simples lugarejo pontuado pelas termas do Viana, o Hotel Paris, algumas casas que serviam de apoio logístico às termas, a igreja, o Tamariz e o Palácio Barros (Osório, 1990).

Ainda em 1913 partiu para Paris onde encarregou o arquiteto Henry Martinet de elaborar o ambicioso plano do novo complexo turístico. No ano seguinte publicou uma brochura intitulada *Estoril: Estação Marítima, Climatérica, Thermal e Sportiva*, com o objetivo imediato de pressionar a publicação do Decreto-lei n.º 1.211, de 2 de dezembro de 1914, que visava a atribuição de isenções a quem estivesse empenhado em construir hotéis de luxo mediante projetos previamente apreciados pelo Conselho de Turismo e pela Sociedade de Propaganda de Portugal. Em consequência da entrada em vigor da dita legislação e do parecer positivo do conselho e da sociedade o empresário obteve as isenções previstas na lei (Athayde, 1916).

No capítulo intitulado *O futuro do Estoril* descreve-se o complexo turístico. A entrada, constituída por duas colunas ligadas por correntes de ferro ou bronze, situava-se perto da estação do Estoril. Seguia-se uma praça ampla, espécie de vestibulo do empreendimento, limitada de um lado e do outro por dois corpos de edifício em meia laranja destinados, como se pode ler na brochura “a estabelecimentos comerciais de artigos elegantes”. Perpendicularmente à praia desenvolviam-se duas avenidas de meio quilómetro de comprimento, ladeadas de palmeiras. Entre as avenidas localizava-se a *pelouse* a qual assumia um papel central no empreendimento pelo facto de todos os equipamentos estarem organizados em seu redor (EEMCTS, 1914, s.p.).

O casino encontrava-se no topo das avenidas e da *pelouse*. Obedecia, como a maior parte dos edifícios, ao gosto francês dos arquitetos da Escola de Paris. Na parte posterior do imóvel situava-se um teatro. À esquerda, numa zona mais elevada do terreno localizava-se o Palace Hotel, com quatro andares. Mais abaixo as termas e o hotel termal ou Hotel do Parque. Para lá deste edifício seriam construídos os campos de golfe, ténis, patinagem, *croquet*, *cricket* e futebol, bem como o hipódromo. Junto à praia o edifício onde deveriam ser instaladas as cabines de banhos de mar, o restaurante e uma *digue promenade* onde os veraneantes podiam passear ao fim da tarde (EEMCTS, 1914). Susana Lobo, que, tal como Graça Briz, estudou as *Cenografias de Lazer na Costa Portuguesa*, afirma que “com este projeto o arquiteto desejava conferir uma identidade ao Estoril, e essa identidade seria conseguida através do desenho. Henri Martinet propõe um conjunto cenográfico de raiz barroca, onde linha reta (axialidade), perspetiva monumental (vista) e programa (uniformidade) concorrem para a conformação da imagem de um ‘centro de Turismo cosmopolita e moderno’” (Lobo, 2012, p. 326).

O projeto incluía a construção de uma linha de *tramways* em torno do Parque que se estenderia até Sintra e a construção de um pequeno porto em Cascais, com cais acostável, para que iates de recreio pudessem atracar.

Programava-se para o Estoril, além de infraestruturas hoteleiras, um conjunto de atividades de animação a que só faltavam as diversas modalidades de jogo cuja legalização era defendida na brochura. Este fora proibido, como se mencionou, e só veio a ser regulamentado através do Decreto-lei n.º 14.643, de 3 de dezembro de 1927, o qual criou ‘zonas de jogo’ nas estâncias de veraneio (termas e praias).

Fausto de Figueiredo fundou a Sociedade do Estoril. Na sua escritura dizia-se, como se pode constatar pela leitura da página 6, do jornal *O Século*, de 31 de março de 1915, que uma das atribuições do Conselho de Administração, segundo o Pacto Social

era a de “criar ou transformar e explorar os meios de transporte [...] indispensáveis para a comodidade dos turistas e para a valorização dos estabelecimentos sociais”. Em virtude destas competências, a 7 de agosto de 1918, a Sociedade Estoril arrendou aos Caminhos de Ferro Portugueses, por cinquenta anos, a linha de Cascais, suportando os encargos de a eletrificar, o que veio a acontecer em 1926 e permitiu que, algum tempo depois, o terminal do *Sud-Express* se localizasse no Estoril. Esta sociedade custeou ainda a construção da Estação do Cais do Sodrê. A abertura da Estrada Marginal, nos anos 1940 contribuiu, igualmente, para a melhoria das acessibilidades ao Estoril.

A construção do complexo turístico decorreu com lentidão, facto a que não terá sido estranho a eclosão da I Guerra Mundial, a instabilidade política e económica do país e a ausência de apoio financeiro do estado. Estes motivos terão influenciado a decisão da empresa de “suspender as obras durante algum tempo” e de “despedir os arquitetos estrangeiros” (Silva, 1991, p. 50), incluindo o responsável pelo projeto o qual foi substituído, provavelmente ainda em 1916, pelo arquiteto português Silva Júnior.

A greve situação económica e financeira vivida nessa época e o importante papel da construção do complexo turístico na minoração dos seus efeitos sociais foi sublinhada por José Nunes da Matta, no discurso que proferiu quando foi colocada a primeira pedra do casino. O orador acentuou o papel da “iniciativa como notável sinal de progresso face à adversa situação económica do país” numa fase em que “a par da crise de alimentação, há a crise da falta de trabalho” (Anjos, 2012, p. 12).

A 25 de Agosto de 1918 inauguravam-se as termas ainda em fase de acabamento. O casino só foi terminado em 1931, depois da regulamentação do jogo. O arquiteto Jourde concebeu o casino e o Palácio Hotel.

A componente imobiliária do projeto exigiu a urbanização e loteamento de Santo António do Estoril, dando origem a uma área residencial,

separada do complexo turístico, embora a curta distância do mesmo. Silva Júnior realizou o projeto de algumas moradias, como o palacete Alexandre Nunes de Sequeira, a primeira pensada para a zona residencial (Briz, 1989, p. 61).

Santo António do Estoril possuía, nos anos 1930, todas as condições de acessibilidade, equipamentos hoteleiros e de animação, bem como atrações naturais que o tornavam apetecível para os turistas estrangeiros. Data ainda desta época o traçado do golfe, da autoria Mackenzie Ross, com dimensões de competição, assim como os cortes de ténis e a escola de equitação.

Quando rebentou a Segunda Guerra Mundial, muitos membros das classes mais favorecidas da Europa buscaram refúgio no Estoril. Estes estrangeiros permitiram que o complexo turístico de Sto. António do Estoril atingisse o seu apogeu.

A urbanização de Santo António do Estoril enquadra-se no modelo de desenvolvimento integrado, tal como o define Pearce, porque se deve a uma única sociedade promotora. A empresa dispunha de capital suficiente iniciar o projeto, embora a conjuntura fosse muito desfavorável. Contaria com uma participação financeira do estado, pela qual lutou, como se pode deduzir da leitura da brochura, o que não se concretizou, tendo apenas sido concedidas as isenções que a lei de 1914 determinava. O modelo de Santo António do Estoril diverge do proposto por Pearce porque, segundo o autor, o desenvolvimento do empreendimento deve ser rápido.

A população encontrou trabalho na construção do empreendimento, e, conquanto não disponhamos de provas documentais, alguns, devem ter conseguido emprego no complexo turístico aspeto em que o modelo em análise se aplica ao estudo de caso.

O promotor cuidou também de dispor dos recursos técnicos necessários ao contratar um arquiteto com experiência neste tipo de empreendimentos ainda que na fase inicial de realização do projeto fosse obrigado a dispensar a sua colaboração. A Sociedade Estoril assumiu também muitos encargos

associados à melhoria das acessibilidades. A atenção dada à contratação de técnicos experientes e ao incremento dos transportes enquadram-se no modelo de Pearce.

O desenvolvimento de Santo António do Estoril não pode ser considerado equilibrado, no sentido proposto por Pearce, na medida em que ocorreu num período de grande instabilidade internacional e nacional. Devido às dificuldades decorrentes desse momento histórico, não foi possível manter a equipa do projeto, assegurando assim uma certa harmonia nas decisões técnicas tomadas, nem obter o financiamento necessário para que avançasse rapidamente. No entanto, o promotor nunca desistiu e, na sua essência, o empreendimento estava concluído nos anos 30 do século passado. Curiosamente, se a Primeira Guerra Mundial contribuiu para o atraso das obras, a Segunda Guerra deu ao empreendimento a notoriedade que transformou num caso de sucesso a nível internacional.

O complexo turístico tem uma forma funcional porque o *habitat* do turista e todos os equipamentos de recreação estão muito próximos uns dos outros, num complexo turístico único. A utilização do modelo de urbanismo francês, numa construção de raiz, sujeita a um projeto global, com uma zona dedicada aos equipamentos turísticos – casino, termas, hotéis, instalações desportivas e outra dedicada ao imobiliário residencial acentuou a sua funcionalidade e o seu caráter integrado.

Este empreendimento estava completamente isolado, como propõe a tipologia de desenvolvimento de Pearce (isolado no sentido de permitir uma liberdade absoluta para desenvolver o empreendimento) o que assegurou uma liberdade total de ação na conceção e consecução do complexo turístico.

St.º António do Estoril tinha um estatuto elevado quer a nível nacional quer internacional pelas razões atrás mencionadas. Os elevados custos das obras associadas à morosidade da sua realização devem ter sido compensadas pelos preços elevados praticados na prestação de serviços aos turistas.

6. Conclusão

Os estilos de vida das classes sociais mais elevadas, nomeadamente da família real, da nobreza e da alta burguesia portuguesa, influenciaram os modelos de urbanização balnear do século XIX. Os estudos de caso revelam que o Monte Estoril segue o modelo inglês e Santo António do Estoril o francês.

No que concerne as tipologias de desenvolvimento do turismo de Pearce, apesar dos constrangimentos apontados, são enquadráveis no catalítico (Monte Estoril) e integrado (Santo António do Estoril). Já o crescimento espontâneo de Cascais associa-se ao que ocorreu noutros espaços turísticos no litoral do sul da Europa.

Acreditamos, pelos motivos evocados, poder afirmar que os estudos de caso selecionados são inseríveis em quadros analíticos mais vastos encontrados na revisão de literatura, em termos de estilo de vida das elites, modelos de urbanismo e de desenvolvimento do turismo. Esse fato demonstra também que os empresários que promoveram os processos de urbanização e desenvolvimento turístico estavam conscientes das tendências que se manifestaram a nível internacional.

Referências bibliográficas

- Aitchison, C., MacLeod, E., & Shaw, S. (2000). *Leisure and tourism landscapes: Social and cultural geographies*. London: Routledge.
- Anjos, M., C. (2012). *O turismo no eixo costeiro Estoril Cascais (1929-1939): Equipamentos, eventos e promoção do destino*. Tese de Doutoramento, Universidade de Lisboa, Lisboa.
- Athayde, J. (1916). *Relatório*. s.l.: Tipografia Bayard.
- Boyer, M. (1999). *Le Tourisme de l'an 2000*. Lyon: Presses Universitaires de Lyon.
- Briz, G. (1989). *A Arquitectura hoteleira de veraneio: Os Estoril 1880-1959*. Dissertação de Mestrado, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa.
- Briz, G. (2004). *A vilegiatura balnear marítima em Portugal: Sociedade, urbanismo e arquitectura (1870-1970)*. Tese de Doutoramento, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa.
- Briz, G. (2007). Vilegiatura balnear: Imagem Ideal / Imagem real. *Revista de História da Arte*, 3, 254-267.
- Coelho, M. (1989). *Administração pública do turismo em Portugal*. Tese de Doutoramento, Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, Lisboa.
- Decreto-Lei n.º 1211, de 2 de dezembro de 1914, pp.1338-1340.
- Decreto-Lei n.º 14643, de 3 de dezembro de 1927. Diário da República n.º 267/1927 – I Série. Ministério do Interior. Lisboa.
- Escritura da Sociedade Estoril (1915), *O Século*, 31 de Março.
- Estoril, Estação Marítima, Climatérica Thermal e Sportiva*, (1914). Lisboa.
- Ferreira, A. M. (1994). *A arquitetura hoteleira de Lisboa (1892-1959)*. Dissertação de Mestrado, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa.
- Ferreira, A. M. (2003). *O Turismo como propiciador da regeneração dos centros históricos: O caso de Faro*. Tese de Doutoramento Universidade de Aveiro, Aveiro.
- Herbert, R. (1994). *Monet on the Normandy Coast*. Yale: Yale University.
- Lamas, J. (1993). *Morfologia urbana e desenho das cidades*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- Lilley D. (1999). Modern visions of urbanism in Europe: Competing conceptions of urbanism in Europe area design. *Environment and Planning B, Planning and Design*, 26, 427-446.
- Lobo, S. (2012). *Arquitectura e turismo: Planos e projectos – As Cenografias do Lazer na Costa Portuguesa, da 1.ª República à Democracia*. Tese de Doutoramento Universidade de Coimbra, Coimbra.
- Martins, P. (2011). *Contributos para uma história do ir à praia em Portugal*. Dissertação de Mestrado, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa.
- Melo, R. D. (1914). Ante-Projecto de um casino sobre o mar: No Estoril. *A Construção Moderna*, 10(1).
- Ortigão, J. (1966). *As praias de Portugal*. Lisboa: Livraria Clássica Editora.
- Osório, L. (1990). O turismo e o Estoril. *C e M – Câmaras e Municípios*, 10(6), 50-62.
- Pearce, D. (1989). *Tourist development*. Harlow: Longman.
- Silva, R. (1991). Estoril: Estação marítima, thermal e sportiva – As etapas do projecto: 1914-1932. *Arquivo de Cascais, Boletim Cultural do Município de Cascais*, 10, 40-68.
- Soane, J. (1993). *Fashionable resort regions: Their evolution and transformation*. Oxon: CAB International.
- Steinecke, A. (1993). The historical development of tourism in Europe. In W. Pomp & P. Lavery (Eds.), *Tourism in Europe: Structures and developments* (pp. 3-12). Oxon: CAB International.
- Towner, J. (1996). *An historical geography of recreation and tourism in the Western World 1540-1940*. Chichester: Wiley.