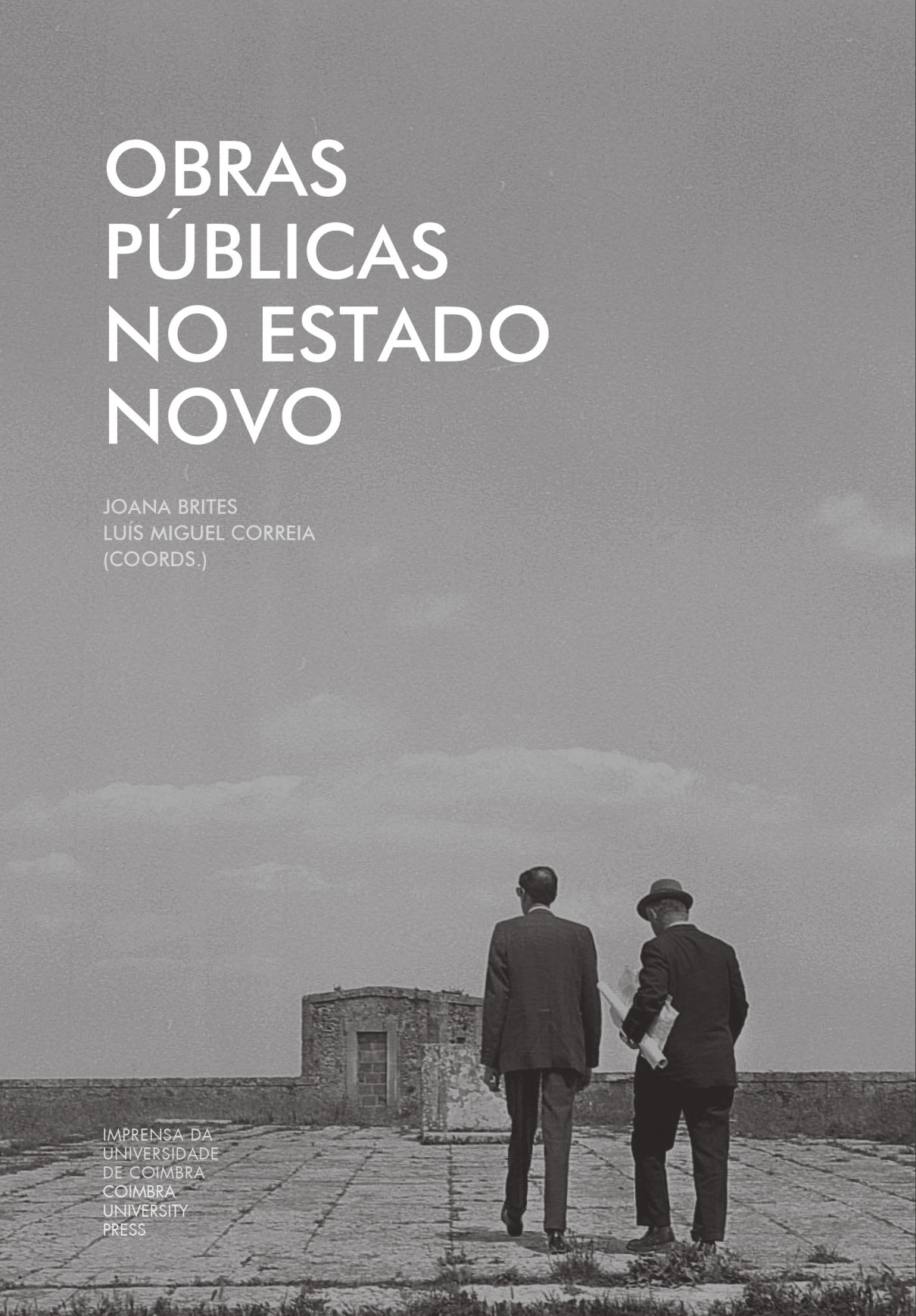


OBRAS PÚBLICAS NO ESTADO NOVO

JOANA BRITES
LUÍS MIGUEL CORREIA
(COORDS.)

IMPRENSA DA
UNIVERSIDADE
DE COIMBRA
COIMBRA
UNIVERSITY
PRESS



Neste livro analisam-se diferentes repertórios de atuação do Estado Novo no campo das obras públicas, da arquitetura ao urbanismo, passando pela intervenção em monumentos nacionais. Congregando vinte autores de distintas gerações e formações, pretende-se oferecer um ponto de situação, ainda que sempre parcelar e provisório, do conhecimento sobre os múltiplos programas desenvolvidos durante o regime, os quais tiveram, a diversas escalas, consequências na organização do espaço e do território português. Potenciar a sua leitura integrada constitui um dos principais objetivos deste volume. Em segundo lugar, visa-se evidenciar, acolhendo como vantajosa a existência de múltiplos posicionamentos analíticos, os denominadores comuns e os territórios de dissenso, os diferentes referentes teóricos e metodologias mobilizadas para compreender este objeto de estudo multifacetado. Rejeitando possíveis leituras unívocas, a materialização deste retrato poliédrico da historiografia nacional procura, antes, contribuir para (re)imaginar um horizonte de investigação, idealmente transdisciplinar, comparativo e colaborativo.



I N V E S T I G A Ç Ã O



EDIÇÃO

Imprensa da Universidade de Coimbra
Email: imprensa@uc.pt
URL: http://www.uc.pt/imprensa_uc
Vendas online: <http://livrariadaimprensa.uc.pt>

COORDENAÇÃO EDITORIAL

Imprensa da Universidade de Coimbra

CONCEÇÃO GRÁFICA

Imprensa da Universidade de Coimbra

IMAGEM DA CAPA

Castelo e Fortaleza de Palmela: Vistoria às obras, 1972
(ref.^a: FOTO.00515422). Fonte: SIPA – Sistema de Informação para o
Património Arquitetónico, Direção Geral do Património Cultural (DGPC)

PRÉ IMPRESSÃO

Leonel Brites

INFOGRAFIA DA CAPA

Raquel Aido

PRINT BY

KDP

ISBN

978-989-26-1924-8

ISBN DIGITAL

978-989-26-1894-4

DOI

<https://doi.org/10.14195/978-989-26-1894-4>

OBRAS PÚBLICAS NO ESTADO NOVO

JOANA BRITES
LUÍS MIGUEL CORREIA
(COORDS.)

IMPrensa DA
UNIVERSIDADE
DE COIMBRA
COIMBRA
UNIVERSITY
PRESS

(Página deixada propositadamente em branco)

ÍNDICE

Introdução

Joana Brites e Luís Miguel Correia 9

‘Rooted modernism’: the ethos of public works in the ‘fascist era’

Roger Griffin 17

A monumentalidade como programa político e simbólico do Estado Novo

Ana Tostões 43

Monumentos num *País de Conto de Fadas*

Luís Miguel Correia 75

A Exposição dos 15 Anos de Obras Públicas: Arquitetura e Propaganda

Margarida Acciaiuli 109

A ordem identitária das Obras Públicas. Ideias sobre a liberdade e o Estado

Nuno Rosmaninho 129

Obras Públicas e “Melhoramentos” Locais: Entre Lisboa e o País (Real)

Ricardo Costa Agarez 141

A poética da austeridade

Fátima Fernandes 171

Entre a exaltação e a saudade. O automóvel como metonímia de progresso no contexto do Planos Gerais de Urbanização

José Cabral Dias 197

A Educação e a Rede de Equipamentos Escolares no Estado Novo <i>Gonalo Canto Moniz e Ant3nio M. Rochette Cordeiro</i>	225
Pol3tica e arquitetura habitacional: um Mapa da interven3o do Estado na habita33o <i>Rui Jorge Garcia Ramos, Eliseu Gonalves e S3rgio Dias Silva</i>	251
Do caixote 3 Caixa: filiais e ag4ncias do banco do Estado (1929-1970) <i>Joana Brites</i>	289
Fun3o, Forma e Fantasia: o <i>Plano Geral de Edifica33es dos CTT</i> , 1937-1952 <i>Carlos B3rtolo</i>	317
Cultura e Lazer: o “tempo livre” no Estado Novo <i>Susana Constantino e Susana Lobo</i>	343
“Na terra portuguesa as casas de Deus est3o na sua casa”: a participa33o do Estado na produ33o de arquitetura religiosa (1940-1960) <i>Jo3o Lu3s Marques e Jo3o Alves da Cunha</i>	369
3frica Colonial: arquitetura e infraestruturas nos 3ltimos anos do Estado Novo <i>Ana Vaz Milheiro</i>	391

INTRODUÇÃO

Obras Públicas no Estado Novo é um volume que reúne um conjunto de textos desenvolvidos na sequência da sua apresentação pública no Colóquio homónimo, que decorreu na Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra (FLUC), a 6 e 7 de novembro de 2018. Comissariada pelos editores do presente livro, esta iniciativa científica assinalou os 70 anos volvidos da importante exposição realizada no Instituto Superior Técnico (IST) em 1948, *15 Anos de Obras Públicas: 1932-1947*. Sem qualquer propósito celebrativo, esta data constituiu uma oportunidade para se produzir um balanço, necessariamente crítico e coletivo, das muitas e multifacetadas obras públicas promovidas pelo Estado Novo, focando o seu papel na afirmação do próprio regime, os seus protagonistas e o seu legado.

Os artigos que constituem as *Obras Públicas no Estado Novo* concentram-se, pese embora um maior ou menor enfoque numa etapa governativa, na mesma cronologia, delimitada pelos golpes militares de 28 de maio de 1926 e de 25 de abril de 1974. O primeiro, pondo fim à Primeira República (1910-1926), estabeleceu uma Ditadura Militar, cuja indefinição e multiplicidade de alternativas o processo de estruturação do Estado Novo viria a ultrapassar, concatenando consensos e compromissos à direita. O segundo colocaria termo ao regime que formalmente se instituiu em 1933, com a aprovação por plebiscito da nova Constituição. Sob o mesmo arco temporal, abordam-se diferentes repertórios de intervenção estatal no campo das obras públicas, da arquitetura e urbanismo ao património intervencionado.

O livro incide sobre Portugal metropolitano e abarca ainda, no seu último capítulo, uma parte significativa do que constituía à época o império português, em concreto as então colónias africanas de Cabo Verde, Guiné-Bissau, São Tomé e Príncipe, Angola e Moçambique. Reúnem-se textos sobre programas sectoriais com outros dedicados a temáticas transversais. Entre os primeiros, refiram-se, como exemplo, o exame das estações dos Correios, Telégrafos e Telefones por Carlos Bártolo, o estudo da arquitetura religiosa de apoio estatal por João Luís Marques e João Alves da Cunha, o escrutínio da campanha de intervenção nos monumentos nacionais por Luís Miguel Correia ou o das estruturas edificadas ao âmbito do Aproveitamento Hidroelétrico do Douro Internacional, tratadas por Fátima Fernandes. No âmbito das leituras que atravessam várias tipologias e frentes de intervenção, inserem-se, entre outros, o capítulo de Ana Tostões sobre a monumentalidade como programa político e simbólico do Estado Novo, a escarpelização da própria exposição que serviu de mote ao colóquio e livro por Margarida Acciaiuoli, bem como as investigações dos processos de regulamentação estética estatal e de negociação partilhada entre burocracias de escalas diferentes, respetivamente levados a cabo por Nuno Rosmaninho e Ricardo Agarez. A todos eles se soma o capítulo inaugural de Roger Griffin, o qual atua como moldura conceptual, permitindo interpretar a produção cultural do Estado Novo à luz do desenvolvimento dos estudos comparados do fascismo e equacioná-la como a variante portuguesa de uma “modernidade alternativa”. Não restringindo o fenómeno do modernismo à esfera estética, o historiador inglês contribui decisivamente para depor persistentes dicotomias (fascismo vs cultura; tradição vs modernidade) e explana, com particular pertinência para o caso português, o conceito de “rooted modernism”. A este subjaz um hibridismo entre passado/antigo e presente/novo que vários capítulos desta obra documentam.

Embora sem pretensões de exaustividade, desde logo inviabilizada pela duração necessariamente limitada do encontro científico que esteve

na génese deste livro e da impossibilidade de obter textos acabados da totalidade dos oradores participantes, os contributos reunidos neste livro possibilitam quer uma leitura mais completa e complexa da ação do Estado Novo no universo das obras públicas, quer uma reflexão sobre os diferentes modos de pensar e caracterizar o fenómeno em análise. Longe de se almejar um consenso, congregam-se diferentes perspetivas da historiografia nacional acerca de conceitos e problemáticas a partir dos quais se tem vindo a desenvolver a interpretação deste vasto legado material. A saber: da categorização tipológica do Estado Novo à delimitação conceptual do modernismo; da maior ou menor operatividade atribuída a momentos de “viragem” (como a *Exposição do Mundo Português* de 1940, o I Congresso Nacional de Arquitetura de 1948 ou o Inquérito à Arquitetura Popular Portuguesa, realizado entre 1955 e 1960) ao entendimento do tipo e do alcance da atuação do regime, com consequentes enfoques diversos no que diz respeito à articulação de distintas escalas de análise, à espessura da noção de autoria (e complexificação de processos de decisão), à interação com saberes, circuitos e processos internacionais e transnacionais.

Colocando em diálogo historiadores da arquitetura e do urbanismo do/no Estado Novo de gerações e formações distintas, esta obra possui dois objetivos fundamentais. Em primeiro lugar, propõe um ponto de situação, ainda que sempre parcelar e provisório, do conhecimento sobre os múltiplos programas de obras públicas levados a cabo durante o Estado Novo. Por norma alvo de análises sectoriais, deseja-se que a sua leitura integrada constitua um dos significativos contributos deste volume. Em segundo e acolhendo como vantajosa a existência de diversos posicionamentos analíticos, visa evidenciar os denominadores comuns e os territórios de dissenso, os diferentes referentes teóricos e metodologias mobilizados para compreender este objeto de estudo multifacetado. Não tendo por fim a construção de uma futura leitura unívoca (exercício que redundaria sempre num empobrecimento coletivo), a materialização deste retrato poliédrico da historiografia

nacional procura, não obstante, concorrer para (re)imaginar um horizonte de investigação, idealmente transdisciplinar, comparativo e colaborativo, tanto atento aos temas negligenciados, como disposto a reapreciar criticamente legados interpretativos e opções epistemológicas.

Apesar das citadas diferenças entre as problemáticas e abordagens que compõem o presente volume, a combinação destes textos possibilita a identificação de pontos de contacto e o reconhecimento de um corpo de reflexões e preocupações partilhadas. Da sua análise conjunta ressalta, desde logo, a identificação da presença de atores comuns em distintas estruturas administrativas com responsabilidade no planeamento, execução e fiscalização de obras públicas. Densificou-se, como consequência, o conhecimento de percursos individuais (entre outros, os de arquitetos, engenheiros e membros do Governo) que aguardam, ainda, investimentos monográficos de fundo. Viabiliza-se, concomitantemente, uma visão mais completa e fundamentada, em termos geográficos e tipológicos, do impacto que, sobretudo após a Segunda Guerra Mundial, os condicionalismos endógenos e exógenos exerceram ao nível do projeto de equipamentos e infraestruturas. Clarifica-se, por seu turno, o carácter generalizado de um *modus operandi* compromissório que, à semelhança do que tem vindo a ser detetado noutros subuniversos historiográficos, caracterizou a atuação do Estado Novo nos domínios em apreciação e contribui, também, para explicar a longevidade do regime. Comprova-se, ainda, a existência de uma atuação programática ao nível das obras públicas que, pesem embora as diferentes singularidades que abarcou, alterou de forma muito significativa, e frequentemente musculada, o território nacional. Este ímpeto transformador (regenerador na ótica do regime) ultrapassou os âmbitos mais característicos da prática da arquitetura e do urbanismo, compreendendo à escala do país, por exemplo, a intervenção em numerosos monumentos nacionais. Esta última assumiu, como defende Luís Miguel Correia, uma dimensão moderna que se revê na planificação das campanhas, na orientação técnica perfilhada e nas feições que veio a assumir.

Simultaneamente, este livro evidencia uma renovação de prismas e abordagens metodológicas que, de forma progressiva, se têm afirmado. É notória a crescente resistência em relação à essencialização do Estado Novo, ou seja, ao seu exame como um fenómeno artificialmente singularizado, menorizando, para o efeito, tanto o contexto global, como o tempo (mais) extenso em que se inscreve. Este esforço manifesta-se em duas vias, em alguns casos percorridas em conjunto. A primeira passa por situar a atuação do Estado Novo num tempo mais longo, escrutinando, face a uma evolução que reivindica por norma um recuo ao século XIX, as ruturas e continuidades que este ciclo autoritário corporizou. São disto exemplo a genealogia que Nuno Rosmaninho mapeia para a regulação estética exercida pelo Estado e a imposição de “certezas identitárias” ou a que, na mesma linha, Joana Brites identifica para a agenda de nacionalização do campo artístico, a qual o salazarismo viria a radicalizar. Como igualmente representativos refiram-se: o recuo de Ana Vaz Milheiro até às estratégias oitocentistas de intervenção nas antigas colónias africanas; a explicação do gradual processo de construção de uma rede de equipamentos escolares públicos, com berço no liberalismo, por Gonçalo Canto Moniz e António M. Rochette Cordeiro; ou o exercício análogo que, para o universo da intervenção do Estado na habitação, Rui Jorge Garcia Ramos, Eliseu Gonçalves e Sérgio Dias Silva realizam, no caso situando o arranque do seu artigo na Primeira República.

A segunda via de renovação metodológica traduz-se na crescente atenção concedida aos processos de circulação, apropriação e reinterpretação. Consequentemente, tem-se vindo a desenvolver tanto o universo de indivíduos e instituições sob análise, como o quadro de referências estéticas, a pertinência de abordagens comparativas e o grau de internacionalização reconhecido nas obras públicas estadonovistas. A este nível são elucidativos os contributos de vários capítulos. Na abrangente leitura que realiza sobre as obras públicas do regime, Ana Tostões sublinha os fluxos bidirecionais que se detetam (não só, mas também) nos equipamentos hospitalares erguidos. Ana

Vaz Milheiro realça o processo de internacionalização do modo como se pensou e concebeu a “arquitetura tropical”, focando as experiências internacionais documentadas de arquitetos sediados em Lisboa e sublinhando a “disseminação de uma arquitetura ‘transcolonial’ contemporânea”. Joana Brites, a partir do exame das agências e filiais do banco do Estado, desvincula do monopólio dos regimes autoritários a procura de uma arquitetura “moderna e nacional” e, sem branquear o que constituiu, de facto, uma forma autoritária de produzir e usufruir o edificado, defende a inserção da arquitetura do Estado Novo no fenómeno mais global, abrangente e multifacetado do modernismo. Susana Constantino e Susana Lobo frisam, numa primeira fase, os laços entre as estruturas de cultura e lazer do Estado Novo e o contexto mais vasto da regulação do tempo livre por parte das ditaduras europeias do século XX; numa segunda etapa, evidenciam o desfasamento das propostas do regime face ao cenário europeu do pós-Segunda Guerra Mundial. Um empenho idêntico de recorte da realidade portuguesa através de movimentos de aproximação e distanciamento críticos em relação ao contexto internacional (com a consequente capacidade de aclarar práticas de acomodação e compromisso) verifica-se no trabalho de José Cabral Dias. Nele analisa o modo como se pensou e concebeu a cidade entre 1930 e 1960 através dessa peça fundamental, o automóvel, e as dimensões material e discursiva por este ativadas. Rui Jorge Garcia Ramos, Eliseu Gonçalves e Sérgio Dias Silva atestam a circulação de modelos formais e a inclusão de Portugal em debates internacionais, desde o arranque da discussão da questão social da habitação com a Primeira República, até às opções perfilhadas nas três fases da experiência Olivais/Chelas (Olivais Norte, Olivais Sul e Chelas), já no epílogo da ditadura. Merece igual destaque o modo como, no decurso do seu artigo, iluminam múltiplas escalas e intervenientes na problemática da habitação. Por seu turno, Ricardo Agarez, elegendo o distrito de Faro como observatório, inquires o modo como o aparelho central das obras públicas atuou no território, demonstrando a

interação entre as burocracias central, regional e local. Clarifica, por essa via, processos de negociação e decisão partilhada e problematiza, além disso, tanto a leitura da responsabilidade unilateral da capital na definição da feição arquitetónica das obras públicas de “interesse local”, como a visão dicotómica ainda prevalecente sobre os processos (e respetivos fóruns e atores) de resistência ou adoção da linguagem moderna nos edifícios públicos.

Com base noutros contributos, podem ser decodificados determinados aspetos das obras públicas que importa salientar. Realça-se, a partir do texto de Fátima Fernandes, a atenção dada à relação entre a especificidade da paisagem e o desenho de projeto. Por sua vez, os artigos de Margarida Acciaiuoli, Luís Miguel Correia, João Luís Marques e João Alves da Cunha sublinham a importância de incorporar na análise os múltiplos formatos de registo visual, divulgação e propaganda da arquitetura e do urbanismo, incluindo as obras nos monumentos nacionais, como meios de conformação e consensualização da atividade do Estado Novo, mas também, e sem contradição, de cultivo de públicos e discursos diferenciados. Na sua globalidade, esta documentação iconográfica, em grande parte por estudar com profundidade, não deixou de condicionar o escopo do olhar historiográfico e justifica, sem dúvida, uma renovada presença nos estudos deste âmbito, acompanhada da necessária componente de autorreflexão e crítica em relação ao modo como é manuseada.

Por fim, gostaríamos de agradecer a todos os que tornaram este livro uma realidade, dos autores e revisores por pares às várias entidades e instituições que, desde o início, compartilharam o entusiasmo em torno deste projeto. Uma palavra de particular reconhecimento é devida ao Centro de Estudos Interdisciplinares do Século XX da Universidade de Coimbra (CEIS20-UC), ao Departamento de Arquitetura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da UC, à Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, ao Departamento de História, Estudos Europeus, Arqueologia e Artes e ao Instituto de História da Arte da mesma instituição, bem como à

Fundação para a Ciência e a Tecnologia (FCT), à Fundação Eng.º António de Almeida e à Imprensa da Universidade de Coimbra.

Reiterando o carácter exploratório daquele que se considera ser uma das primeiras visões de conjunto das obras públicas no Estado Novo, cumpre-nos reconhecer o vasto número de investigações qualificadas já produzidas que o presente volume não cobre e, igualmente, salientar o quanto ainda se desconhece sobre o tema que nos reuniu em novembro de 2018. Importaria, assim, dar continuidade a este trabalho, incorporando demais universos setoriais de intervenção, mobilizando outras abordagens (trans)disciplinares, contemplando geografias, escalas de análise e circuitos diversos, bem como realizando um maior esforço comparativo (desde logo com outras realidades autoritárias) e uma reflexão, vital, sobre a persistência, (re)interpretação e usufruição deste vasto legado patrimonial na contemporaneidade.

Coimbra, 19 de junho de 2019
Joana Brites e Luís Miguel Correia

**ENTRE A EXALTAÇÃO E A SAUDADE.
O AUTOMÓVEL COMO METONÍMIA DE PROGRESSO NO
CONTEXTO DOS PLANOS GERAIS DE URBANIZAÇÃO**

José Cabral Dias

Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto

ORCID: 0000-0002-8472-5062

Resumo: É decisivo conhecer o modo como o automóvel foi visto pelos urbanistas portugueses entre as décadas de 1930 e 1960, para compreender o pensamento sobre a cidade no período do Estado Novo. Deve ter-se presente que numa sociedade comandada pelo conservadorismo, esse veículo transformou-se, também para os pensadores da cidade portuguesa, num símbolo: de progresso e de uma nova vida. Na aparência, o fenómeno não difere do que se verificava internacionalmente. Em contraste, sabe-se que não surgiram em Portugal manifestos nem doutrinas que assumissem a nova mobilidade como fator para a reconfiguração do espaço e da vida.

O programa para a realização dos Planos Gerais de Urbanização – Decreto-Lei n.º 24.802, 1934, 21 de dezembro – motiva, assim, um olhar privilegiado sobre o tema – esse programa criou as bases para intervenção em mais de 400 núcleos urbanos portugueses, num tempo em que a imagética moderna havia já feito o seu percurso também por cá.

Conclui-se que automóvel é colocado como metonímia de progresso, embora com resistências da tutela: as peças escritas dos Planos Gerais de Urbanização e os Pareceres do Conselho Superior de Obras

Públicas permitem perceber um discurso que se constrói no encontro entre tradição e modernidade.

Palavras-chave: Estado Novo, Planos Gerais de Urbanização, Tradição e Modernidade, Desenho Urbano, Automóvel

BETWEEN EXALTATION AND *SAUDADE*. THE
CAR AS A METONYM FOR PROGRESS IN THE
CONTEXT OF GENERAL URBAN PLANNING

Learning how the car was perceived by Portuguese city planners between the decades of 1930 and 1960 is decisive to understand the thoughts about the city during the period of the Estado Novo. It should be noted that, in a society led by conservatism, the car became a symbol, including for the planners of the Portuguese city: a symbol of progress and a new life. In appearance, the phenomenon is not different from what was happening internationally. By contrast, there were no manifestos or doctrines in Portugal that assumed this new mobility as a factor in the reconfiguration of space and life.

Thus, the programme for the implementation of the General Urban Planning (Decree-Law 24 802, 1934, 21 December) encouraged a privileged gaze on the subject. This programme created the basis for an intervention on over 400 Portuguese urban areas at a time when modern imagery had already run its course.

It can be concluded that the car is a metonym for progress, albeit with some resistance from the Authority: the written documents of the General Urban Planning and the Opinions issued by the Higher Council for Public Works unveil a discourse arising from the encounter between tradition and modernity.

Keywords: Estado Novo, Portuguese City, *Planos Gerais de Urbanização*, Tradition and Modernity, Urban Design, Car

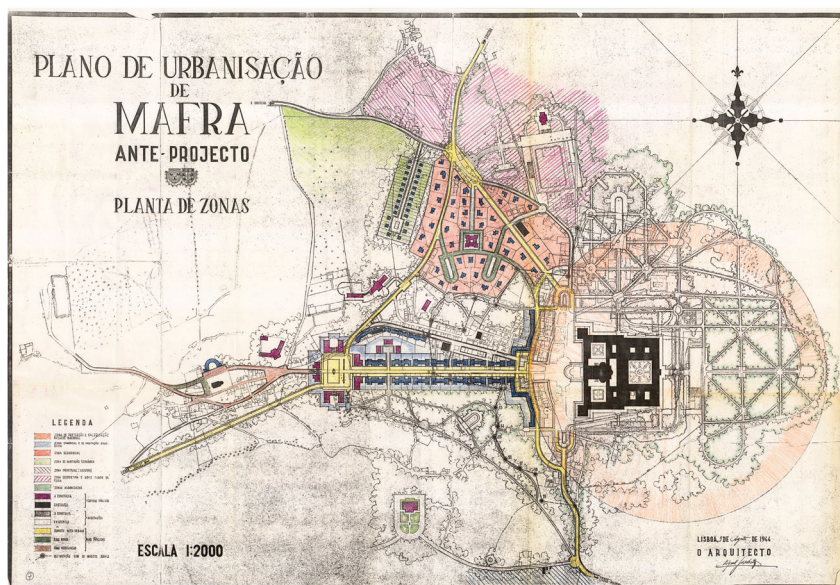


Fig. 1: Ante-projecto do Plano de Urbanização de Mafra - 1946; Planta de Zonas.
 Fonte: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização
 da Direcção-Geral do Território.

1. Aproximação

Propõe-se uma aproximação panorâmica ao tema aqui tratado, através do dinamismo com que Miguel Jacobetty expressava a matriz fundamental do Ante-projecto do Plano de Urbanização de Mafra (Fig. 1), em 1946:

“A actual Estrada será convenientemente alargada à entrada na Vila e ao atravessar o Terreiro do Monumento afastar-se-á dele, para permitir uma boa visão do conjunto [...]. No estudo do troço da via inter-urbana que passa em frente do Palácio Nacional, não tivemos a preocupação de lhe conseguir um traçado que permita grandes velocidades por nos parecer que seria impróprio passar desatentamente em face de uma obra de arte [...] que merece bem uns instantes de contemplação que uma marcha ligeiramente retardada possa proporcionar” (Jacobetty, 1946, pp. 13 e 14).

Antevê-se que a compreensão da ideia de cidade num tempo complexo como o do Estado Novo implica a consideração de um contexto subtil, quase oculto, diverso da face visível dos planos enquanto documentos desenhados – o *plano-imagem* de que nos fala Margarida Souza Lôbo (1995), produto sobretudo motivado por critérios compositivos. Na realidade, a manipulação do espaço, na promoção de efeitos cénicos e plásticos – ou de apologia –, não surgia apenas pelo desenho como fim em si mesmo. Essa é uma chave de leitura que se crê fundamental para o entendimento da cidade do Estado Novo.

Conhece-se os meios através dos quais a arquitetura se confrontou com a cultura moderna, em Portugal. Sabe-se que a partir do 1.º Congresso Nacional de Arquitectura (1948), e no projeto à escala da cidade, a classe reclamou o direito e o dever de aplicação dos postulados de *A Carta de Atenas* (1933). Contudo, as ideias modernas para a cidade não têm sido objeto de consideração em toda a extensão. O modo como o automóvel se colocou como peça fundamental para a conceção da cidade ou de uma nova cidade a partir das primeiras décadas do século XX tem sido praticamente esquecido (Dias, 2011)¹.

Deve ter-se presente que numa sociedade em que prevalecia um conservadorismo ambicionado, o automóvel era por si só indutor de mudanças. Dito de outro modo, este veículo transformou-se em símbolo de progresso e de um quadro de vida em consonância com esse mesmo progresso, também para os pensadores da cidade portuguesa, no Estado Novo.

Na aparência, o processo não é diverso do que se passou internacionalmente. Sabe-se que o automóvel suscitou novas relações espaciais – entre o território, a forma urbana, a população e a arquitetura – e

¹ Para além do estudo referenciado, as investigações têm abordado muito lateralmente e de modo implícito a presença do automóvel no país, com poucas exceções: ver Santa-Rita, A. (2006). *As Estradas em Portugal: da Monarquia ao Estado Novo (1900-1947)*. Lisboa: Edições Universitárias Lusófonas; Dias, M. G. (2008). *Depois da Cidade Viária* (Dissertação de doutoramento). Porto: Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto.

uma nova ordem. O espaço passou a medir-se não por unidades de distância, mas por relações de espaço/tempo. A cidade viu transformada a sua escala, com espaços a que só a nova máquina dava sentido. A superação dos modelos urbanos estabilizados era, naturalmente, uma inevitabilidade. Ou seja, a objetividade era questionada com novas teorizações. Nesta aproximação, é necessário ter em conta que como uma manifestação inaugural, o automóvel intensificou a aproximação entre *forma* e *função* – e esse binómio seria encarado como manifesto pelos arquitetos modernos, uma atitude estética, como cedo testemunhou *Vers Une Architecture*, de Le Corbusier (1887-1965)². Em suma, uma apologia aparecia como um fascínio pela máquina que substituíra a importância da máquina em si mesma. Os novos espaços urbanos refletiam essa idealização de progresso.

Em Portugal, o século XX dá espessura ao tema. Reportamo-nos às contradições entre local e global; tradição e modernidade – isto é, tem-se presente a incorporação de referências externas na produção espacial nacional num clima cultural de expressão nacionalista.

Não se ignora que a arquitetura do Estado Novo integrou uma estratégia de renovação da sociedade portuguesa (Brites, 2016, p. 18), convergente com uma expressão ideológica que resultasse num “homem novo” (Rosas apud Brites, 2016, p. 14) – uma expressão de modernidade, portanto (Brites, 2016, p. 14). Para o posicionamento conceptual da cultura arquitetónica do Estado Novo, não se ignora, tão-pouco, que a expressão moderna pode ainda resultar da atualização de conhecimentos e práticas já consolidadas (Rodrigues, 2017, p. 347), isto é, da consideração da disciplina, no caso da arquitetura,

² Trata-se de um manifesto a favor de uma nova arquitetura e uma compilação de artigos publicados pela primeira vez na revista Purista *L'Esprit Nouveau*, que Le Corbusier fundou e manteve com Amédée Ozenfant. Sob a forma de livro, foi editado em 1923. Ver Le Corbusier (1998 [1923]). *Por uma Arquitetura* [*Vers une Architecture*] (5.^a ed). São Paulo: Perspectiva.

como um ofício com passado e história: a via da tradição, em oposição à via das vanguardas (Rodrigues, 2017, p. 347).

Todavia, se o conceito de modernidade depende do primado da racionalidade e da afirmação do indivíduo como vetores fundamentais (Habermas, 1990), facilmente questionamos a condição moderna de Portugal: a todos os títulos simbólicos, sabe-se que, em 1970, 25,7% da população era analfabeta³ e que, no final dessa década, a sociedade rural era ainda dominante (Pinto, 2004, p. 63). Em suma, “A ‘direita das realizações’, dos ‘engenheiros’ e dos ‘técnicos’” não se impôs (Rosas & Brito, 1996, p. 317).

Valor simbólico tem, também aqui, a propaganda do Estado Novo, através da comunicação do próprio regime, pela mão de António Ferro (1895-1956)⁴, o seu pragmático e paradoxal diretor (Torgal, 2009): a linha progressista e cosmopolita dedicada às artes (Ó, 1999), é diversa da menos moderna e estetizada estratégia de encenação etnográfica (Alves, 1997, 2007) – esta visava convencer a população urbana da beleza do modo de vida simples, em sintonia com a imagética da população do campo e o seu território, contexto onde se forjaria uma identidade própria e singular (Alves, 1997, p. 253).

Entre as diversas polaridades – o papel simbólico da mobilidade mecanizada e o modo como o Estado Novo se concebeu a si próprio – será encontrada a complexidade do papel do automóvel para o pensamento, a produção de referências e a organização do espaço urbano, em Portugal. Além do mais, sabe-se que no país não existiram, como internacionalmente, manifestos, doutrinas (Portas, 1973) ou mesmo circulação aprofundada de ideias nas revistas especializadas

³ Ver Pordata (s.d.). <https://www.pordata.pt/DB/Portugal/Ambiente+de+Consulta/Tabela>

⁴ O Secretariado de Propaganda Nacional foi criado em 1933 e transformado, em 1944, no Secretariado Nacional de Informação, Cultura Popular e Turismo, dirigido por Ferro até 1949.

(Dias, 2011)⁵. Assim, o programa para a realização dos Planos Gerais de Urbanização – emergente com o Decreto-Lei n.º 24.802, de 21 de dezembro de 1934 – posicionou-se como campo inaugural para a produção de pensamento e experiências.

A cidade portuguesa dos anos 30 era desestruturada, acumulava inúmeros sinais de pobreza e, sobretudo, encontrava-se sem preparação para lidar com o novo veículo. Ao criar bases para intervenção em mais de 400 núcleos urbanos, de norte a sul⁶, Duarte Pacheco fornecia, de facto, as bases para que a ligação do automóvel à cidade e às novas morfologias urbanas fosse inevitavelmente pensada. Seria aí que se faria teoria e doutrina, num processo de aprendizagem mútua, de profissionais e do Estado (num tempo em que o país testemunhava já a afirmação do automóvel nas ruas e estradas).

O olhar que propomos move-se entre o arranque do programa dos Planos Gerais de Urbanização, em 1934, e a década de 1960. Em reforço destes limites temporais, devemos relembrar que, durante as duas primeiras décadas do século passado, a prática arquitetónica e o pensamento sobre o espaço nacionais tinham refletido, sobretudo, o prolongamento da ação do século XIX; só na passagem para os anos 1930 se iriam sentir os ecos das primeiras imagens modernas – que, na abordagem aqui proposta e no âmbito urbano, tomam o automóvel como símbolo. A década de 1960, por outro lado, configurava profundas alterações no pensamento arquitetónico e na conceção urbanística, com explosão de tendências. Em termos práticos (para este tema), tratava-se do fim do mito de que a cidade poderia ser programada como um ato de desenho tão determinado como foi tentado

⁵ Os manifestos escritos em Portugal são apenas dois: “Não!” e “Senhor Ministro”, de 1956, por João Correia Rebelo (1923, 2006), arquiteto diplomado pela Escola de Belas Artes de Lisboa. Em termos internacionais, destacam-se os modelos de Le Corbusier – Ville Contemporaine, 1922 e Ville Radieuse, 1924 – e de Frank Lloyd Wright – Broadacre City, 1932-1959.

⁶ Cf. Decreto-Lei n.º 24.802, de 21 de dezembro de 1934.

com os Planos Gerais de Urbanização. Ou seja, essa década seria o encerramento de um ciclo: a cidade já não poderia ser (totalmente) reinventada a partir de novos conceitos espaciais e/ou da estética/cultura do automóvel.

As ideias e factos expostos nas páginas seguintes consideram soluções, contextos e escalas distintas, tratados por diferentes arquitetos, com trajetos profissionais também eles distintos. A panorâmica abre-se de norte a sul, do litoral para o interior e até junto da fronteira; por sobre contextos urbanos no litoral e no interior, com marcas evidentemente rurais ou de afirmação de urbanidade, ligados a atividades emergentes, como o turismo balnear ou termal, com mais marcas patrimoniais ou desvinculados de preexistências fortes; considera-se, ainda, a ação de projetistas mais interventores e progressistas ou conservadores e cautelosos. Essa diversidade procura assegurar consistência à argumentação. Na verdade, o automóvel é em si mesmo um ponto de vista sobre outras possíveis antinomias entre tradição e progresso no Estado Novo (Dias, 2011)⁷ ou mesmo dentro do próprio Estado Novo, com as várias e polarizadas tendências ideológicas (Rosas & Brito, 1996, p. 317).

Apesar do olhar aqui proposto espelhar uma realidade idealizada, está distante da utopia e é fundamental para a compreensão de um capítulo fundamental da cultura espacial do século XX.

⁷ Atendendo a este enquadramento, os nomes que reunimos enquadram o essencial da atividade de planeamento urbano promovida através dos Planos Gerais de Urbanização. Segundo a distribuição por autores, temos 12 grupos: Étienne de Gröer: Coimbra, Braga e Évora; João Aguiar: Viseu, Castelo Branco, Olhão da Restauração e Fonte Santa – Monfortinho; Faria da Costa: Portalegre, em conjunto com Miguel Jacobetty; este último é, também, autor dos planos para Mafra e Santa Cruz; Lima Franco: Leiria e Marinha Grande; Raul Lino: Tavira; Carlos Ramos: Tomar e Fundão; Paulino Montez: Caldas da Rainha; David e Maria José Moreira da Silva: Matosinhos; Januário Godinho: Espinho e Felgueiras, bem como a Zona Litoral entre Espinho e Vila Nova de Gaia; Mário de Oliveira: Lourinhã e Nisa; Rogério de Azevedo: Santo Tirso; Ezequiel Rezende: Sul de Braga; Arménio Losa: Macedo de Cavaleiros e Vila Nova de Gaia.

A base a partir da qual olhamos para lá da imagem dos planos e entramos de modo mais consistente no pensamento dos autores e da tutela é assegurada pelas Memórias Descritivas e os Pareceres do Conselho Superior de Obras Públicas (CSOP), de avaliação desses mesmos planos. São, na verdade, peças fundamentais para perceber este tema.

2. Princípios

Quando convocados para a realização dos Planos Gerais de Urbanização, os urbanistas centraram-se em medidas que permitissem lutar contra o crescimento espontâneo, pouco cuidado e não determinado dos povoados. Fizeram-no com grandeza, contra o estado de pobreza a que o Portugal urbano havia chegado. A iniciativa era de oposição à precariedade do edificado, das praças e das ruas, aos becos e quarteirões insalubres, pouco arejados, com pouca luz, muito preenchidos. Os projetistas combatiam a largura de arruamentos e traçados incompatíveis com a moderna circulação, a falta de redes de esgotos, a insuficiência das redes de águas e a carência de equipamentos, inexistentes ou mal instalados. No texto “Lisboa, uma Cidade em Transformação”, Keil do Amaral (1970, p. 103) é perentório, ao referir a incompatibilidade, já em 1930, entre a estrutura urbana tradicional e o novo veículo:

“Os que possuíam automóveis [...] começaram a aperceber-se de que as suas possibilidades de deslocação eram limitadas, não apenas pela potência dos carros, ou por razões de segurança, mas por um esquema de arruamentos que não tinham sido concebidos com vista aos progressivos aperfeiçoamentos e ao elevado número daquelas máquinas em circulação na Capital.

Chegava-se a Lisboa através de verdadeiras azinhagas muradas, com duas passadeiras centrais de onde era prudente não deixar sair as rodas dos carros para não se partirem molas [...]”.

Mobiliza-se, acrescidamente, um fator que é determinante para a compreensão deste tema: a consciência de que as ideias sobre a realidade precedem a realidade em si mesma. Na verdade, a especulação e a estetização são vias determinantes para perceber a configuração do pensamento sobre o automóvel, também em Portugal: esses conceitos, a especulação e a estetização, teriam mais expressão do que o número de automóveis em circulação, cenário que se verificava, já, nos países europeus mais desenvolvidos.

Com os Planos do Estado Novo, a extensão da cidade era a palavra de ordem, de acordo com novos tempos e um horizonte temporal de 30 a 50 anos. A preocupação incidia sobre um espaço que se alargava segundo uma diferente geografia de novas áreas urbanas e considerando outros conteúdos. Na época emergente, já não havia extensão urbana sem o automóvel. A cidade era o espaço alargado por esse meio de transporte. Pensá-la era desenhá-la em função de uma nova forma de a percorrer, de equacionar os seus espaços de acordo com outras necessidades. O acesso às novas áreas de expansão, as ruas – existentes e projetadas –, os atravessamentos urbanos e as vias que os serviam e às novas infraestruturas do Estado Novo (portos e áreas industriais, designadamente) sublinhavam a necessidade de modernas circulações.

O novo sistema tinha de ser pensado dicotómica e diversamente. O movimento e a sua ausência imporiam *segregação* e *hierarquização* viária aos novos Planos, além de *demolições* para corresponder à lógica inquestionável do automóvel em deslocação e imobilizado.

A nova cidade submeter-se-ia a estruturas de *zoning* monofuncionais que não fariam sentido senão numa estrutura urbana percorrida de modo rápido, marcada pelo desejo de defesa, das outras funções e programas, e do tráfego que, progressivamente, se imaginava a apoderar-se do território.

No que concerne às morfologias desenhadas, o recurso inaugural para a eficácia do automóvel consubstanciou-se, com poucas exceções (em aglomerados mais modestos e de menor dimensão), numa forma

Variantes, circulares, vias periféricas, anéis periféricos, anéis de circunvalação, artérias periféricas, vias de cintura, vias tangenciais à periferia do aglomerado, parkway e praças de giração definem uma nova nomenclatura que, de norte a sul, foi idealizada para o território se adaptar ao novo veículo.

Simultaneamente, o espaço e o edifício residencial nasciam com independência relativamente ao tráfego. Faixas arborizadas, células organizadas em *unidades de residência*, a *hierarquização* viária como filtro, a definição dos *perfis* (a refletir a importância da circulação e a condicioná-la), assim como o já mencionado *zonamento* surgiam como instrumentos para a autonomia desejada.

Assim, os novos traçados obedeciam a uma organização que só a moderna circulação poderia suportar. Baseavam-se tanto na antinomia peão/automóvel, como na sugestão de movimentos/traçados fluidos e hierarquicamente definidos. Ou seja, as vias de trânsito contribuíam para estruturar a forma urbana, ao mesmo tempo que o peão se libertava e libertava o tráfego. Essa separação, incluindo a defesa e ordenamento da habitação relativamente ao trânsito, era complementar das categorias em que o trânsito e as vias se encaixavam, ao obedecerem à nova terminologia.

Grande circulação, circulação acelerada, grande trânsito, viação acelerada, trânsito acelerado ou movimento acelerado ou interno intenso encontravam assim acolhimento na segmentação viária. No mesmo âmbito, *vias interurbanas* contrastavam com *intraurbanas*; *vias de distribuição*, com as de *penetração*; de *atravessamento*, com *locais* ou *artérias de serviço* e/ou *circulação local*; de *circulação*, com as de *habitação*; de *acesso ao centro*, com *becos*. As *vias arteriais* e as *artérias radiais* completavam as categorias, num universo que, dicotomicamente, se dividia entre *arterial interno* e *externo*.

A adjetivação refletia um novo modo de pensar. O sonho e a apologética eram afirmados, tanto quanto os imperativos do concreto. A *Carta de Atenas*, Radburn e as *Unidades de Vizinhança*

estavam tão presentes nas ideias descritas pelos autores, quanto as hesitações.

Um pequeno e modesto núcleo no interior do país de então, Celorico de Basto (Fig. 2), dá a exata medida do tom ensaístico e paradoxal das propostas urbanísticas na relação com o automóvel, como metonímia da ideia de progresso: “o troço da estrada nacional n.º 210, na entrada da Vila, para quem vem de Amarante, foi, como mostra a planta de trabalho, substituído por uma ampla avenida com duas pistas de rodagem” – diz o autor do plano, em 1947 (Vasconcelos, 1947, p. 29).

Neste desejo de um tempo novo, o automóvel promovia o Homem à condição de viajante – referem as peças escritas dos planos. Circular não era mais um imperativo. Mais do que isso, era desfrutar do movimento e usufruir da variação da imagem no tempo. O entendimento da cidade portuguesa abria-se ao deleite da circulação, com um tempo que ampliava a paisagem, alargados (o tempo e a paisagem) pelo prazer de percorrer o território a bordo da eficácia, liberdade e fluidez do novo veículo. “Os acidentes do terreno, as descidas e subidas das ruas, as colinas onduladas, todas as variações de nível, são elementos a aproveitar, para assim procurarmos situações variáveis do ponto de vista, cujo conjunto nos dá perspectivas agradáveis”, dizia Mário de Oliveira em 1947 (1947, p. 4).

De modo simbólico, o Plano para a Lourinhã – citado acima – demonstra que a escala ou a importância dos aglomerados não eram termos da equação. Encontram-se ali semelhanças com a proposta de Giedion, formulada poucos anos antes – em 1941 – para enaltecer a conceção moderna do espaço:

“Vistas aéreas, permitem mostrar o grandioso movimento do parkway, a beleza do seu traçado, a agradável continuidade das suas curvas; mas só manejando o volante do automóvel é possível dar conta do seu verdadeiro significado. [...] O condutor goza de

um pleno domínio e, a máquina, de liberdade” (Giedion, 1982, pp. 771-772)⁸.

Aliás, o *parkway*, tantas vezes referido nas peças escritas dos Planos Gerais de Urbanização, foi, também em Portugal, pensado como um dispositivo maior dessa condição de liberdade.

Todo este fenómeno ocorria à custa do desejo de grandes transformações, que incluíam expressivos esvembramentos e demolições, muitas vezes significando a reforma integral dos povoados.

Em síntese, o automóvel levou a que se questionasse o entendimento canónico do espaço urbano. A proximidade de boas estradas nacionais ou regionais era motivo de felicidade, afirmavam David e Maria José Moreira da Silva (1944, p. 34), a propósito da elaboração do Plano de Matosinhos.

Mesmo que possam ser identificadas inúmeras hesitações, a materialização incompleta do fascínio demonstrado por arquitetos/urbanistas não surpreende. A ausência de enunciados teóricos sólidos e estruturados (Portas, 1973), acompanhava, do outro lado, o do poder, a consideração do papel do legado histórico presente nas cidades: tratava-se de valorizar, com o devido peso, o significado que estava ali disponível como matéria político-ideológica, convergente com espírito da lei de 1934 e a ação governativa⁹: a intervenção sobre a cidade fazia parte de um programa de ação sobre o território, através do qual o regime se projetaria (Costa, 2004, 2012). A este propósito, Sandra Vaz Costa afirma: “estamos [...] perante uma política de obras públicas que rege e determina os três tempos do homem: Passado (Restauro de Monumentos); Presente (Equipamentos Públicos) e Futuro (Planos de Urbanização que determinam o desenho futuro do país)” (Costa, 2004, p. 47).

⁸ Trad. do autor.

⁹ Cf. Decreto-Lei n.º 24.802, de 21 de dezembro de 1934.

Assim, não é inesperado que os planos se tenham submetido a compromissos com a cidade histórica. A racionalidade do traçado nas áreas novas e nas que cederiam às demolições libertaria o automóvel para movimentos mais amplos, mas contrastava com o compromisso com as áreas existentes, patrimoniais ou históricas. Aí, o plano tendia a submeter-se a um desenho mais enrolado, sinuoso, de menor escala – ou *pitresco*, como é regularmente referido nos Pareceres do CSOP.

3. Contraponto

O CSOP comportava-se, em larga medida, como travão à ação plena dos planos. As motivações da tutela descobrem-se nas linhas e entrelinhas dos pareceres. Várias aproximações (por vezes dissonantes) permitem inferir o seu alcance.

O parecer para o plano de Coimbra é ilustrativo (CSOP, 1945a, p. 1):

“O estudo apresentado pelo Sr. Arquitecto de Gröer merece realmente, não uma simples aprovação, mas uma menção especial de apreço e louvor pela técnica perfeita com que está elaborado e pelo sensato critério que revela. São de apreciar, e de apontar como exemplo, não só a relutância em adoptar soluções modernistas onde elas não têm cabimento, mas sobretudo a expressa e constante preocupação em respeitar a natureza, os pormenores tradicionais ou típicos [...]”¹⁰.

¹⁰ Cf. Carta de Luís da Costa Novais, assinada em nome do secretário-geral do Ministério das Obras Públicas, datada de 19 de setembro de 1945, dirigida ao presidente do Conselho Superior de Obras Públicas (CSOP).



Fig. 3: Ante-plano de Urbanização da Vila do Fundão - 1949; Planta de Urbanização.
 Fonte: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Território.

O plano do Fundão (Fig. 3) pode ser um outro exemplo elucidativo, entre vários possíveis. Contrariando as opções de Carlos Ramos, o CSOP pretendeu aligeirar-lhe os ímpetus de cosmopolitismo. A Avenida Salazar deveria ser fragmentada em vários troços, de larguras variáveis, como meio para alcançar, através dessa variação, “conjuntos equilibrados e de interesse” – determinou esse Conselho (1952a, p. 3).

Portalegre, mais um exemplo disponível, motivou igualmente o discurso, tom e adjetivação do CSOP de modo pouco entusiasta:

“O ante-projecto de Urbanização – Embelezamento e Extensão – da cidade de Portalegre foi orientado num princípio por assim dizer clássico ao tratar-se do problema de urbanização e expansão de uma cidade antiga que, em geral, apresenta os seus edifícios muito cerrados marginando tortuosas e estreitas ruas mas possuindo, por isso mesmo e pelo interesse das suas construções, em apreciável número de certo valor arquitectónico e tradicional, um carácter muito particular que se deturparia completamente caso se encarasse a sua urbanização à custa de profundas modificações nos seus emaranhados arruamentos” (CSOP, 1945b, p. 8).

Em Évora – igualmente com de Gröer –, a Câmara Municipal prossegue na mesma linha, atribuindo um louvor ao Urbanista (CSOP, 1947, p. 2). E o CSOP reitera:

“O trabalho apresentado constitui de um modo geral um estudo valioso, susceptível de servir de base à elaboração do plano definitivo, julgando particularmente digna de apreço e de relevo a parte do ante-plano que se ocupa da salvaguarda e valorização do precioso património artístico, histórico e pitoresco da cidade antiga, cujas soluções apresentadas são, de forma genérica, muito sensatas e equilibradas e constituem um exemplo a ter presente na futura elaboração do plano de urbanização de outros aglomerados urbanos possuindo como Évora um núcleo central antigo e valioso” (1947, p. 82).

O elogio é expectável. Bastará ver os prováveis princípios doutrinários:

“Afigura-se ao Conselho que o trabalho do urbanista deverá ser orientado no sentido da identificação e restabelecimento da estrutura natural do núcleo urbano, e da reintegração dos hábitos, tradições

e características próprias das células elementares que o compõem, dotando estas com os elementos urbanísticos indispensáveis à vida dos seus habitantes” (CSOP, 1947, p. 66).

As palavras mostram uma orientação que se pretende colocar contra sobressaltos ou alterações mais sofisticadas. O Conselho não desejava outra cidade, nem um novo espaço. Ambicionava correções que o melhorassem, ao espaço e à cidade, em contraste com a imaginação dos projetistas.

Recorrendo a esses exemplos paradoxais, mas paradigmáticos de uma prática alargada, observa-se a forma tendencialmente mais livre e ensaística como os autores abordavam o território urbano e os aglomerados habitacionais. O elogio ao Plano de de Gröer, colocando-o como arquétipo do que poderia ser o guião de intervenções justas, espelha, do lado da tutela, o juízo negativo sobre outras vias para o desenho urbano¹¹.

Qualquer rasgo mais reformista jogava-se prioritariamente num nível superior ao da escala local. A resolução das ligações interurbanas aos aglomerados acolhia a afirmação do automóvel com maior radicalidade, sob influência direta do Estado Central (através da intervenção da JAE).

Todavia, o argumento não é totalmente confirmado. A salvaguarda das circulações interurbanas era suscetível de ser contrariada com nuances que vêm em defesa da linha discursiva até aqui seguida. Mafra (Fig. 1) serve novamente de guia de interpretação. Embora o CSOP reconheça que na Estrada Malveira-Ericeira não se “obedece ao princípio tantas vezes preconizado por esse Conselho de se evitar o

¹¹ “As soluções preconizadas revelam a todo o momento uma sensibilidade e um são critério dignos de relevo e merecem ser tomadas como exemplo em futuros planos de urbanização na parte relativa à remodelação dos núcleos centrais dos aglomerados urbanos, na generalidade dos quais há afinal que resolver problemas de natureza semelhante aos de Évora”. Conselho Superior de Obras Públicas (CSOP). (1947). Parecer 1774: Ante-projecto do plano de Urbanização de Évora, Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas, Lisboa, Portugal, p. 72.

atravessamento da povoação por esse trânsito”, aceita o traçado para permitir a contemplação do Palácio que, ao volante dos automóveis ligeiros possa ocorrer, “quanto mais não seja diminuindo apenas a velocidade da travessia” (CSOP, 1946c, p. 25).



Fig. 4: Revisão do Ante-plano Geral de Urbanização de Faro - 1963; Planta de Apresentação.
Fonte: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Território.

Indo ao encontro das palavras de Jacobetty que abrem este texto, um significativo conjunto de demolições apareceria como um mal menor. Na realidade, a regularização do traçado urbano seria matéria suscetível de ser posta em prática e os seus impactos desvalorizados, a favor de uma ordem mais elevada: a promoção da monumentalidade e da história, ou seja, a permanência e a tradição – paradoxal,

mas compreensivelmente, era desvalorizado o edificado de menor significado, a favor do simbolismo.

Recentramos o discurso a partir desses sinais, só aparentemente contraditórios. Uma parte significativa do plano de Faro (Fig. 4), o 2.º grupo de arruamentos, foi rejeitada (sem que seja caso único): “não merece ao Conselho [...] concordância, visto a solução adoptada implicar a reforma quási total da cidade, e quanto a alguns deles [dos arruamentos] a demolição de recentes construções não figuradas na planta” (CSOP, 1946a, p. 19).

Dir-se-á que as palavras surgiam com o propósito de fazer doutrina:

“[...] julga-se que a atitude dos autores dos planos de urbanização, perante os núcleos antigos das povoações, deverá ser, independentemente do carácter arquitectural ou pitoresco a manter, o evitar por incomportáveis, profundas remodelações; as largas realizações em moldes modernos e racionais devem de preferência ser reservadas às zonas de extensão” (CSOP, 1946a, p. 19).

O reparo é da Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização, mas recebeu o total assentimento do CSOP: “o Conselho concorda absolutamente” (CSOP, 1946a, p. 19).

Na recusa das propostas consideradas desajustadas, sobrelevava também a consciência da dificuldade de levar à prática propostas incompatíveis com os recursos municipais. Tratava-se de uma manifestação de realismo que interessa sublinhar, como reforço da oposição do CSOP ao tom mais especulativo dos autores.

Esse distanciamento consubstanciava-se na oposição ao puro gesto compositivo e racional, outra face da mesma orientação. Desejava-se “Prever e ordenar sem [...] directrizes de grandiosidade”, referia o CSOP (1946b, p. 70), no Parecer para Felgueiras. Em relação ao

mesmo plano de Januário Godinho, era mencionado nessa mesma linha de pensamento (CSOP, 1946b, p. 11):

“Não deve, também, esquecer-se que conservar quanto possível as ruas existentes é concorrer para que nos aglomerados se mantenha o seu carácter local devendo-se portanto, mesmo quando as próprias exigências do trânsito impuserem a sua profunda modificação, procurando evitá-la recorrendo-se inclusivamente à solução da circulação em sentido único”.

Nas Caldas da Rainha, o CSOP manifestou-se, aliás, contra a “‘rigidez’ imposta a certos traçados” (1952b, p. 25), o mesmo é dizer que não concordou com o traçado regular e geométrico. Estava em causa um “tipo de composição clássica francesa” (1952b, p. 28).

Essa posição expressa a objeção a um ambiente urbano de rutura e sublinha a antinomia entre a tutela e os projetistas. De modo perceptível, era confirmada por desabafos ou desculpabilização por parte dos projetistas. O mal-estar com o condicionamento das propostas era real e é suscetível de ser confirmado por Paulino Montez, ao sentir-se limitado nas Caldas da Rainha: “foi em obediência a indicações recebidas superiormente, que a nova artéria se projectou com largura muito menor” (1949, p. 99).

É certo que não existiu na arquitetura do Estado Novo uma única expressão de tendência (Almeida, 1997, 2002). “Há vários Estados no Estado Novo” (Rosas apud Almeida, 1997, p. 94), ou seja, não terá existido uma arquitetura do regime, mas várias, conforme os departamentos e os funcionários que os representavam ou dirigiam (Almeida, 1997, pp. 95-96): a incapacidade para ritualizar e encenar a vida cívica terão obstado à definição de uma arquitetura do Estado Novo, inviabilizada, além do mais, por uma figura que, à semelhança de Speer, apoiasse Salazar nesse campo (Almeida, 1997, p. 95).

Este parêntesis ajuda a posicionar melhor a hipótese aqui formulada: os Urbanistas tiveram um desejo de transformação e afirmação de um mundo ordenado por novos significados, em contraste com a tutela que, neste caso específico, é mais favorável a modificações executadas com parcimónia, com respeito pela tradição e os valores locais.

4. Conclusão

Em suma, o pitoresco e o tradicionalismo conciliaram-se com a circulação moderna: mesmo quando o automóvel promovia a adoção de modelos que se lhe referenciavam – princípios derivados da *Carta de Atenas* e das *Unidades de Vizinhança* – não rejeitava em absoluto um compromisso com a realidade.

Para conhecer mais rigorosamente todo esse processo, é imperioso perceber a relação de confronto entre os projetistas e a tutela. A ingenuidade com que os equipamentos surgiam nas propostas dos Urbanistas é paradigmática dos argumentos. A desproporção é surpreendente face aos meios exigidos e à dimensão e necessidade dos aglomerados ou mesmo do país – o que não deixa de ser uma forma de acreditar numa expressão de progresso ou de modernidade. Como espelho desse posicionamento intelectual, refira-se os aeroportos tantas vezes propostos para vilas ou cidades de pequena importância – demonstração máxima de que os planos eram voluntaristas nos propósitos e irrealistas na ação, como confirmou De Gröer em data próxima de 1960, no âmbito do plano de Évora: “basta ver a quantidade diminuta dos passageiros de 1ª classe na automotora de Lisboa a Évora para pensar que a era dos transportes aéreos [...] ainda não chegou”¹².

¹² Ver página 12 do documento escrito que acompanha a revisão do Ante-plano de Évora. O documento não se encontra datado, mas corresponde à revisão do plano original e faz perceber, pelo conteúdo, que é datável de próximo de 1960.

Tudo isto é mais pertinente se for visto como confirmação de uma concetualização que sublinha o automóvel no mesmo âmbito – também ele uma idealização de progresso a que a cidade teria de corresponder quase como um ato de fé.

Na verdade, as capacidades de previsão surgiam ultrapassadas na base de todo este processo, ao ser privilegiada a intuição ou mesmo uma escolha arbitrária. O CSOP constatava-o na avaliação do plano de De Gröer para Évora:

“[...] na falta de dados mais precisos, o Autor vai buscar às indicações de ‘numerosos urbanistas’ os números médios representativos da distribuição da população por classes sociais, de 10%, 25% e 65% correspondentes respectivamente às classes abastada, média e operária” (1947, p. 13).

O CSOP rejeitou essas impressões, prosseguindo no mesmo parecer (1947, p. 51):

“[...] tais percentagens hão-de variar de caso para caso entre limites muito afastados segundo as características próprias do aglomerado populacional, pelo que se não afigura ao Conselho satisfatória a adopção de números médios admitidos por outros urbanistas”.

A oposição é simbólica das divergências. O CSOP exigiu mais rigor, a favor, não de um futuro imaginado, mas do passado real. Podemos traduzi-lo pelo “sentido dos valores artísticos em Jogo” e o “respeito da natureza e da tradição” (de Gröer apud CSOP, 1945a, p. 2).



Fig. 5: Ante-projecto do Plano Geral de Urbanização
Tomar – 1942; Planta de Urbanização.

Fonte: Arquivo da Câmara Municipal de Tomar.

Essas palavras dão oportunidade à proposta de Carlos Ramos para Tomar, como meio para completar o ciclo iniciado neste texto com Mafra e Miguel Jacobetty. Os paradoxos, se verificáveis, não negam o essencial.

Em 1942, no Ante-projecto do Plano Geral de Urbanização de Tomar (Fig. 5), Carlos Ramos (1942) define a antiga Rua da Graça (Torres Pinheiro), antiga Levada (Rua Everard) e a Avenida Marquês de Tomar como artérias de circunvalação (CSOP, 1945c). Nessa condição, julgava-as, juntamente com a Rua Direita dos Moinhos (de perfil completamente redefinido no plano), justificativas da demolição de parte da cidade histórica.

O sonho de Ramos era inviável e a proposta não pôde convergir com a realidade. A este propósito recorreremos às palavras do CSOP,

doutrinárias, usadas em relação ao Plano de Leiria (de Lima Franco): “O Conselho, ponderados todos os prós e contras [...] [está] convicto [...] de que em matéria de urbanização não pode haver princípios rígidos, aplicáveis independentemente das características intrínsecas do meio” (CSOP, 1949, pp. 34-35).

Na citação salienta-se um juízo fundamental: os projetistas foram muito mais dogmáticos, motivados pelo modo como ambicionaram a realidade e não pela realidade em si mesma, objetiva.

Um olhar atento (sobre os desenhos e as peças escritas dos planos) revela uma síntese habitual na cultura espacial portuguesa, entre tradição e modernidade. Em suma, o automóvel não rompeu com o passado; não impôs um universo novo. Modernizou o existente, fez avançar o tempo, mas fê-lo enquanto parte de uma agenda para atualização da cidade como entidade sujeita a um programa – o do Estado Novo. É verdade que o automóvel foi um símbolo de progresso, sendo-o também para o Estado Novo, mas o sonho não venceu a realidade.

Concluindo, foi entre a *exaltação* – simbolizada pelo automóvel – e a *saudade* – expressa como símbolo do próprio regime –, que os Planos Gerais de Urbanização se assumiram no contexto do Estado Novo.

Referências bibliográficas

- Almeida, P. V. (1997). Arquitectura e Poder: Representação Nacional. In A. Tostões, A. Becker & W. Wang (Eds.), *Portugal: Arquitectura do Século XX* (pp. 92-97). München/New York/Frankfurt am Main/Lisboa: Prestel, DAM, PF97, CCB.
- Almeida, P. V. (2002). *A Arquitectura no Estado Novo: uma leitura crítica*. Lisboa: Livros Horizonte.
- Alves, V. (1997). Os Etnógrafos Locais e o Secretariado da Propaganda Nacional: um estudo de caso. *Etnográfica*, I (2), 237-257. Lisboa: Centro de Estudos de Antropologia Social.
- Alves, V. (2007). *Camponeses Estetas no Estado Novo: arte popular e nação na política folclorista do secretariado da propaganda nacional* (Dissertação de doutoramento). Lisboa: ISCTE.
- Amaral, F. K. (1970). *Lisboa, uma Cidade em Transformação*. Lisboa: Europa-América.
- Brites, J. (2016, 15 de julho). Is there an Ideologically-Biased Broadening of the Concept of Modern Architecture? Questioning the Limits of Postmodernism's Inclusivism and Testing a Further Expansion. *RIHA Journal* 0133. Disponível em

<https://www.riha-journal.org/articles/2016/0131-0140-special-issue-southern-modernisms/0133-brites>.

- Costa, S. (2004). A Palavra tornada Pedra. In A. Tostões (Coord.), *Arquitectura Portuguesa: 1920-1970* (pp. 38-47). Lisboa: IPPAR.
- Costa, S. (2012). *O País a Régua e Esquadro: urbanismo, arquitectura e memória na obra pública de Duarte Pacheco*. Lisboa: IST Press.
- CSOP (1945a). Parecer 1605: Plano de arranjo e urbanização da Cidade de Coimbra, Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas, Lisboa, Portugal.
- CSOP (1945b). Parecer 1615: Plano de embelezamento e extensão da Cidade de Portalegre, Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas, Lisboa, Portugal.
- CSOP (1945c). Parecer 1616: Ante-projecto do plano geral de urbanização de Tomar. Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas, Lisboa, Portugal.
- CSOP (1946a). Parecer 1631: Ante-plano geral de urbanização de Faro, Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas, Lisboa, Portugal.
- CSOP (1946b). Parecer 1720: Projecto do plano de urbanização da Vila de Felgueiras, Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas, Lisboa, Portugal.
- CSOP (1946c). Parecer 1722: Ante-projecto do plano de urbanização de Mafra, Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas, Lisboa, Portugal.
- CSOP (1947). Parecer 1774: Ante-projecto do plano de urbanização de Évora, Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas, Lisboa, Portugal.
- CSOP (1949). Parecer 2028: Ante-plano de urbanização de Leiria, Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas, Lisboa, Portugal.
- CSOP (1952a). Parecer 2301: Ante-plano de urbanização da Vila do Fundão, Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas, Lisboa, Portugal.
- CSOP (1952b). Parecer 2353: Plano de urbanização de Caldas da Rainha, Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas, Lisboa, Portugal.
- Dias, J. (2011). *Episódios Significativos de Espacialização Urbana a Partir do Automóvel: os Planos Gerais de Urbanização, 1934-1960*. (Dissertação de doutoramento). Porto: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto.
- Giedion, S. (1982 [1941]). La nueva Escala en Urbanística. In S. Giedion, *Espacio, Tiempo y Arquitectura [Space, time and architecture: the growth of a new tradition]* (pp. 768-800). Madrid: Editorial Dossat.
- Habermas, J. (1990). *O Discurso Filosófico da Modernidade*. Lisboa: Dom Quixote.
- Jacobetty, M. (1946). *Peças Escritas da Revisão do Ante-projecto do Plano de Urbanização de Mafra*, Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Território, Lisboa, Portugal.
- Lôbo, M. (1995). *Planos de Urbanização à Época de Duarte Pacheco* (2.^a ed). Porto: FAUP.
- Montez, P. (1949). *Peças Escritas do Plano de Urbanização das Caldas da Rainha*, Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Território, Lisboa, Portugal, vol. I.

- Ó, J. (1999). *Os anos de Ferro: o dispositivo cultural durante a “Política do Espírito” – 1933-1949*. Lisboa: Editorial Estampa.
- Oliveira, M. (1947). *Memória Descritiva. Peças Escritas do Ante-Plano Geral de Urbanização de Lourinhã*, Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Território, Lisboa, Portugal.
- Pinto, A. C. (2004). *Portugal Contemporâneo*. Lisboa: Dom Quixote.
- Pordata (s.d.). <https://www.pordata.pt/DB/Portugal/Ambiente+de+Consulta/Tabela>
- Portas, N. (1973). A Evolução da Arquitectura Moderna em Portugal: uma interpretação. In B. Zevi, *História da Arquitectura Moderna* (pp. 687-746). Lisboa: Arcádia.
- Ramos, C. (1942). *Memória Descritiva e Justificativa*. In *Peças Escritas do Ante-projecto do Plano Geral de Urbanização de Tomar*, Arquivo da Câmara Municipal, Tomar, Portugal.
- Ramos, C. (1949). *Peças Escritas do Ante-Plano de Urbanização da Vila Fundão: Memória Descritiva*, Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Território, Lisboa, Portugal.
- Rodrigues, J. (2017). Simplesmente Complicado (título de Thomas Bernhard). In D. Sá & J. Simões (Eds.), *Pörösis The Architecture of Nuno Brandão Costa* (pp. 347-353). Lisboa: Monade.
- Rosas, F. & Brito, J. (1996). *Dicionário de História do Estado Novo*. Lisboa: Bertrand Editora.
- Silva, D. & Silva, M. (1944). *Peças Escritas do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos*, Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Território, Lisboa, Portugal.
- Torgal, L. (2009). *Estados Novos Estado Novo*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra.
- Vasconcelos, M. (1947). *Memória Descritiva do Ante-Plano de Urbanização de Celorico de Basto*, Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Território, Lisboa, Portugal.

Joana Brites é Professora de História da Arte na Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra e investigadora integrada do Centro de Estudos Interdisciplinares do Século XX. Mestre em História da Arte e Doutorada em História, especialidade de História da Arte, tem dedicado a sua investigação à arquitetura do Estado Novo (tanto a construída na metrópole, como, mais recentemente, a projetada durante este regime para o então espaço colonial português), à relação entre fascismo e modernismo e à escultura portuguesa da época contemporânea.

Luís Miguel Correia é Professor no Departamento de Arquitetura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra e investigador integrado do Centro de Estudos Interdisciplinares do Século XX. Mestre em Ciências da Construção e Doutorado em Arquitetura, especialidade de Teoria e História da Arquitetura. Tem dedicado particular interesse de investigação aos monumentos nacionais e à relação que tais construções do passado desde oitocentos estabelecem com o território, a paisagem e, ainda, com certa ideia de identidade nacional.

Série Investigação

•

Imprensa da Universidade de Coimbra

Coimbra University Press

2019

1 2



9 0

UNIVERSIDADE D
COIMBRA

