

## A estância de turismo balnear da Granja face aos movimentos Cidade-Jardim e “New Urbanism”: urbanismo sustentável de empresa.

PINTO<sup>2</sup>, Jorge; FERNANDES<sup>1</sup>, José A. Rio

<sup>1</sup> FLUP/CEGOT; Via Panorâmica, s/n 4150-364 Porto; [jariofernandes@gmail.com](mailto:jariofernandes@gmail.com)

<sup>2</sup> IS CET/CEGOT; Rua de São Vítor, 141, 2.º, Porto; [jpinto@iscet.pt](mailto:jpinto@iscet.pt)

**Resumo:** No início dos anos 60 do século XIX, um comerciante de Vouzela, há muito estabelecido no Porto, compra uma quinta junto ao mar, a sul do Douro, com o intuito de ali erguer a primeira estância balnear planeada de raiz, em Portugal (Castro, 1973). A iniciativa de Fructuoso José da Silva Ayres para a Praia da Granja revelar-se-ia fundamental para compreender o futuro do turismo balnear no nosso país, desde logo porque é um empreendimento de origem privada, elitista e exclusivo, e porque a praia da Granja seria a única, até meados da década de 70, a ser servida pelo caminho-de-ferro. Mas a Granja teve também um impacto significativo do ponto de vista urbanístico. Por um lado, o desenvolvimento da estância ao longo de uma linha de caminho de ferro inaugurava a organização ortogonal junto à costa que se repetirá em várias estâncias do norte do país (Lobo, 2012). Por outro, as características da paisagem urbana parecem fazer emergir, antes de tempo, princípios de sustentabilidade que surgirão plasmados no modelo cidade-jardim, que Ebenezer Howard promove a partir de 1898 (Howard, 2010), e que são reinterpretados pelo movimento “New Urbanism”, dos anos 90 do século XX (Leccese, McCormick & Arendt, 2000) ou pelas lógicas atuais de articulação da natureza com a cidade. Através de uma análise comparada, a presente comunicação pretende desvendar os elementos em comum entre a Granja e as propostas posteriores, contrastando paisagens, cartografias e soluções urbanísticas e arquitetónicas, inserindo-as no devido contexto temporal e espacial, com um sublinhado particular na relação entre a preocupação da sustentabilidade e a dimensão turística (quando esta exista). Para tal propósito, serão realizados uma pesquisa bibliográfica e um levantamento de plantas de casas e de ruas e a consulta dos arquivos históricos de Gaia e do Porto (para a Granja). Pretende-se mostrar, por um lado, a importância dos transportes coletivos e em especial da ferrovia no processo de urbanização e na definição da forma urbana, orientados por princípios hoje vistos como próximos aos mais adequados da sustentabilidade urbana; por outro lado, a relação da morfologia com processos de urbanização associados a um empreendimento urbanístico de empresa, concebido para turismo balnear ou guiados pela utopia.

**Palavras-chave:** urbanismo; Granja; cidade-jardim; *new urbanism*; turismo

### Referências:

Castro, A. (1973). *A Granja de Todos os Tempos*. V.N. de Gaia: Câmara Municipal de Gaia.

Howard, E. (2010). *To-morrow: A peaceful path to real reform*. Cambridge University Press.

Leccese, M., McCormick, K., & Arendt, R. (2000). *Charter of the new urbanism*. McGraw-Hill Professional.

Lobo, S. L. M. (2012). *Arquitetura e Turismo: Planos e Projectos. As Cenografias do Lazer na Costa Portuguesa, da 1ª República à Democracia*. Coimbra: Universidade de Coimbra.