

**JOÃO GUILHERME FARIA DA COSTA**

O caso único da Figueira da Foz

BRUNA CRISTIANA DA SILVA MARQUES



Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura  
sob a orientação da Professora Doutora Susana Luísa Mexia Lobo  
Departamento de Arquitetura, FCTUC  
Julho de 2015



**JOÃO GUILHERME FARIA DA COSTA**

O caso único da Figueira da Foz



“O Architecto Urbanista não é mais do que um clínico geral das cidades”

(Faria da Costa, s.d. a)



Consegue-me descrever João Guilherme Faria da Costa numa Palavra?

“Apaixonado”

(Martins, 2015)



À Professora Doutora Susana Mexia Lobo pela orientação, dedicação, interesse e incentivo prestado desde o início ao fim do trabalho,

Aos familiares de João Guilherme Faria da Costa pela amabilidade, disponibilidade e entusiasmo mostrado,

Às entidades que me facultaram a informação necessária,

À minha família pela paciência, disponibilidade e apoio incondicional,

Aos amigos que me acompanharam ao longo destes últimos anos, pelos momentos que partilhámos e pelas memórias que se vão eternizar,

o meu mais profundo e sincero agradecimento.



## Palavras-Chave

João Guilherme Faria da Costa; Figueira da Foz; Planos de Urbanização

## Resumo

A presente dissertação de mestrado pretende analisar a vida e obra do primeiro urbanista português, João Guilherme Faria da Costa, dando particular relevância à cidade da Figueira da Foz. Porquê a Figueira da Foz? A resposta está 'nos planos'. É do conhecimento geral que João Guilherme Faria da Costa realizou como tese de final de curso um plano de arranjo e extensão para a cidade da Figueira da Foz, mas o que não se sabe, ou pelo menos não é tão divulgado, é que este arquiteto-urbanista realizou outro plano para esta cidade, cerca de vinte anos mais tarde.

Com base neste facto, achou-se de particular interesse perceber qual a evolução que o pensamento de Faria da Costa sofreu desde a realização da sua tese de final de curso, em 1937, até à execução do novo plano, em 1953. Esta análise procura, para além de revelar os princípios orientadores que o primeiro urbanista português adquiriu em Paris, mostrar a evolução que o seu pensamento sofreu quando passou da teoria à prática.



#### Key words

João Guilherme Faria da Costa; Figueira da Foz; Urban planning

#### Abstract

This dissertation intends on analyzing the life and work of the first portuguese urbanist, João Guilherme Faria da Costa, with special relevance to the city of Figueira da Foz. Why Figueira da Foz? The answer lies in 'the plan'. It's common knowledge that João Guilherme Faria da Costa as made is dissertation thesis on an arrangement and extension plan for the city of Figueira da Foz, but what's unknown, or at least it's not divulged, is that this urbanist-architect performed another plan for this city, around twenty years later.

Based on this, it's in the best interest to understand the evolution of Faria da Costa thought since is thesis in 1937, until the execution of the new plan in 1953. This analysis seeks, beyond revealing the first portuguese urbanist's guiding principles, to also show the evolution of is thought from theory to practice.



## Sumário

Introdução	15
I. Urbanismo em Portugal	23
II. Vivências: entre Lisboa e Paris	43
III. Uma tese de final de curso (1935-1937)	65
IV. Uma evolução pós-parisiense	125
Cascais (1940-1943)	127
Funchal (1943-1945)	135
Costa da Caparica (1946-1948)	141
V. Uma nova intervenção para a Figueira da Foz (1949-1953)	159
O Plano	159
A Crítica	177
O legado de Faria da Costa	187
VI. Considerações Finais	195
VII. Bibliografia	209
Fontes Eletrónicas	215
Fonte de Imagens	217
IX. Anexos	229
Anexo 1 - Texto para um livro para a editora Cosmos	231
Anexo 2 - Jornal “O Figueirense”	241
Anexo 3 - Doc. arq. e urb. produzidos por Faria da Costa	245



## Introdução

Situada no encontro do Rio Mondego com o oceano Atlântico, a Figueira da Foz, tal como outras cidades marginais constitui-se, no início do século XX, como um potencial centro turístico-balnear. Esta valência levou a que fossem realizados vários planos de urbanização para dar resposta às necessidades territoriais decorrentes dessa circunstância.

Com vista a compreender melhor as implicações do fenómeno turístico nesta cidade, inicialmente considerou-se realizar uma análise sobre a evolução urbana deste território e sua região. Durante esta pesquisa, verificou-se, no entanto, a existência de dois planos urbanísticos executados para esta localidade pelo primeiro urbanista português, João Guilherme Faria da Costa. Perante este facto inédito assumiu-se de maior interesse investigar com mais detalhe estes instrumentos de planeamento, bem como a sua evolução e as influências adquiridas pelo autor na sua realização.

O trabalho apresentado não tem o intuito de superar elementos já escritos acerca deste arquiteto-urbanista e da época em que se insere, mas, sim, fazer



uma leitura do seu percurso e dos princípios adotados na sua prática profissional através do estudo de um caso concreto: a urbanização da Figueira da Foz.

O intervalo temporal que se propõe abordar corresponde a uma possível fase de mudança dos pensamentos urbanísticos praticados por Faria da Costa, uma vez que é o período compreendido entre a execução da sua tese de final de curso no Institut d'urbanisme de Paris (um plano meramente teórico), e do Plano de Urbanização para a mesma cidade, realizado, cerca de vinte anos mais tarde, depois de já ter adquirido alguma experiência profissional. Para além disto, outros fatores possivelmente interferiram com a evolução do seu pensamento, uma vez que é também neste período que se consolida, em Portugal, um discurso sobre o planeamento do território, com a institucionalização, em 1934, dos Planos Gerais de Urbanização por iniciativa do então ministro das Obras Públicas, Duarte Pacheco.

Durante a sua formação e ao longo da sua trajetória profissional, Faria da Costa esteve constantemente em contacto com o desenvolvimento dos pressupostos do urbanismo francês, da Cidade-Jardim à Carta de Atenas. Mas será que estes princípios se mantêm intactos ao longo de todo o seu percurso? Será que houve uma evolução de pensamento entre os dois planos realizados para a Figueira da Foz?

Com intuito de clarificar estas ideias, dividiu-se este trabalho em cinco momentos: contextualização, vida, tese de final de curso, planos urbanos para cidades marginais e plano para a Figueira da Foz de 1953. O primeiro, sobre a contextualização da prática urbanística em Portugal, foca a passagem dos Planos Gerais de Melhoramentos, do final do século XIX, para os Planos Gerais de Urbanização, do início do século XX. Com base em vários autores, neste capítulo faz-se uma descrição dos ideais e das condições em que surgiu essa mudança, e referem-se alguns exemplos significativos de ambos estes tipos de instrumentos de intervenção territorial.



De seguida, realiza-se uma abordagem biográfica (o mais completa possível) a João Guilherme Faria da Costa, onde são analisados o seu percurso pessoal e profissional. Para a formalização deste capítulo foi consultado o arquivo do Arco do Cego e a Biblioteca Municipal da Figueira da Foz, e contou-se com o testemunho do Arquiteto Guilherme Câncio Martins, sobrinho do primeiro arquiteto-urbanista português.

No terceiro capítulo, aborda-se a tese de final de curso de João Guilherme Faria da Costa, onde se consideram as influências de que terá sido alvo na execução deste plano e o que levou a tomar determinadas opções. Para esta análise foram consultados documentos do autor e estudados os princípios defendidos por alguns dos seus professores aquando da sua passagem por Paris.

Numa quarta parte, dedicada inteiramente a obras realizadas pelo arquiteto-urbanista português, tenta-se perceber a evolução que o seu pensamento sofreu entre a concretização da sua tese de final de curso, em 1937, e o Plano de Urbanização que realiza para a Figueira da Foz, em 1953. Para melhor compreender esta evolução, e não sendo possível uma análise exaustiva, nesta tese, de todos os planos executados por este urbanista no período compreendido entre estas duas datas, optou-se por explorar aqueles que se considerou terem mais relevância para este estudo, nomeadamente os planos para localidades marginais: Cascais, Funchal e Costa da Caparica.

Por fim, analisa-se o plano de 1953 realizado para a Figueira da Foz e expõe-se crítica da Câmara Municipal ao plano apresentado. Durante este processo, sentiu-se, ainda, a necessidade, ou a curiosidade, de perceber se os planos realizados por Faria da Costa para a Figueira da Foz teriam repercussões no plano posterior elaborado para esta cidade por Antão Almeida Garrett.

Devido ao facto de a informação existente se encontrar muito dispersa, para a concretização do terceiro e quarto capítulo foi necessária a consulta do arquivo da Câmara Municipal da Figueira da Foz e de vários arquivos de índole histórica.



No decorrer deste trabalho, pode, por vezes, sentir-se alguma escassez de desenhos originais ou até de alguma especificação na informação apresentada. Situação que resulta do difícil acesso a algumas instituições, da falta de disponibilidade mostrada por parte de alguns membros da família, ou pela contradição entre a informação disponível.

Ainda durante a investigação, teve-se conhecimento de que havia uma historiadora a realizar uma monografia sobre este arquiteto, Silvia di Salvatori, porém, e apesar das várias insistências por parte da autora desta investigação, esta nunca chegou a responder às tentativas de contacto efetuadas.



## I. Urbanismo em Portugal

### Dos Planos Gerais de Melhoramentos aos Planos Gerais de Urbanização

A Revolução Francesa deixou Portugal e a Europa num estado deplorável e proporcionou a formação de um novo pensamento, que se opõe à ditadura régia e apoia a ideia de uma monarquia liberal, não regida por um único elemento. Esta renovação política revigorou o poder local e estimulou a criação de um corpo de engenheiros que realizava planos maioritariamente infraestruturais para as cidades. Esta nova política aliada, anos mais tarde, à Revolução Industrial e a todas as influências e inovações técnicas que lhe foram inerentes, conduziu a uma nova forma de olhar para o território. Surgia, assim, uma nova preocupação com o planeamento e gestão territorial, “a partir da formação de um novo método científico – a Urbanización como lhe chamou Ildefonso Cerdá” (Grande, 2002, p.104)<sup>1</sup>. Esta tarefa de regeneração do tecido urbano, ambicionada pelas circunstâncias que se viviam, era atribuída aos engenheiros civis, que para estarem habilitados à intervenção territorial, teriam de ter formação, ou pelo menos conhecimento, da legislação e prática espanhola (Planos de Ensanche), ou dos ensinamentos das Escolas Politécnicas francesas.

---

<sup>1</sup> Ildefonso Cerdá publica, em 1837, a Teoría General de la Urbanización. Um estudo que atribui um duplo sentido à ciência urbanística: a criação das cidades e de todo o regulamento que estava inerente a este processo.



Em Portugal, a preocupação com o urbanismo<sup>2</sup> surge na segunda metade do século XIX com a intenção política de criar Planos Gerais de Melhoramentos, fixada a 19 de Janeiro 1865 através da divulgação do Decreto de Lei nº10 sobre a intervenção pública em cidades oitocentistas<sup>3</sup>. Este Decreto de Lei estabelece as primeiras diretrizes dos Planos Gerais de Melhoramentos que, à semelhança de outros países do resto da Europa, consideram a higiene e a circulação como dois pontos fulcrais. Na realização deste tipo de planos era valorizado o desenho do espaço público - ruas, praças e jardins -, sem esquecer os alinhamentos prescritos dos edifícios e as características das ruas, por forma a assegurarem uma boa circulação. Para além disso, esta legislação reflete princípios higienistas, como o estabelecimento de cêrceas, condições de luminosidade e ventilação, sistemas de distribuição de bens e recolha de dejetos através de um sistema oculto.

Com este documento assiste-se, em Portugal, a uma revolução do pensamento da organização da cidade, que impõe uma visão conjunta das intervenções camarárias, apenas posta em prática durante o século XX com os Planos Gerais de Melhoramentos da cidade do Porto e de Lisboa.

O crescimento exponencial da cidade de Lisboa no final de oitocentos resultou numa conseqüente expansão territorial. Por esta altura, Ressano Garcia, formado em engenharia em Paris, encontrava-se ao serviço da Câmara Municipal. Nesta qualidade, vai criar uma nova repartição técnica onde executa, com o apoio do engenheiro António Avelar e do arquiteto José Monteiro, um plano de alterações para a capital. À semelhança do que havia assistido em Paris<sup>4</sup>, traçou vários 'boulevards' que iriam rasgar a malha oitocentista, promovendo assim, uma

---

<sup>2</sup> "Conjunto das questões relativas à estética e à ordenação das cidades; disciplina que tem por objecto a adaptação das cidades às necessidades dos homens". (Dicionário de Língua Portuguesa, 1991, p.1689)

<sup>3</sup> Esta preocupação política em melhorar as cidades provocou, durante o século XIX, um confronto entre artistas e técnicos. Confronto este que não foi alheio à falta de consenso disciplinar entre engenheiros, que constroem uma cidade com espaços gerados através de um traçado lógico de infraestruturas, e arquitetos, cuja intervenção se cinge à escala e ao desenvolvimento de edifícios. (Lôbo, 1995, p.15)

<sup>4</sup> Intervenção marcante de Haussman.

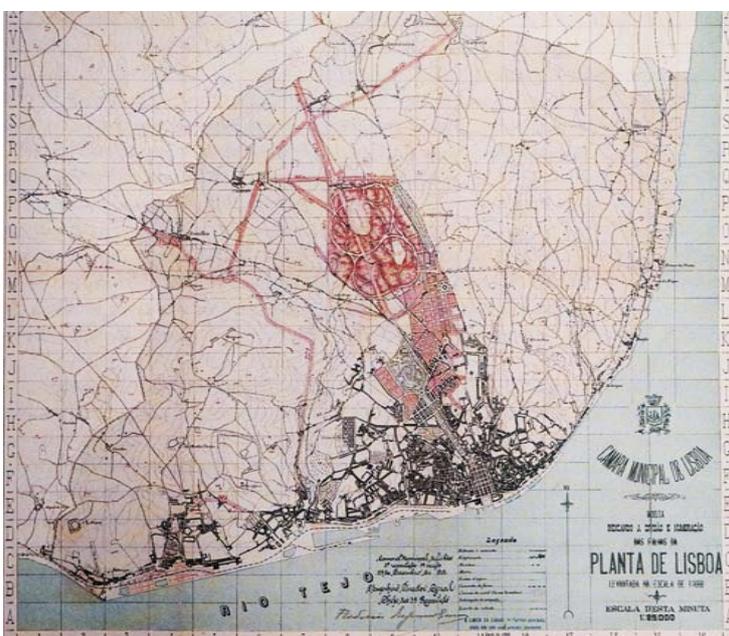


Fig. 1 - Plano Geral de Melhoramentos para Lisboa, Ressano Garcia, 1903



Fig. 2 - Planta Parcial da Cidade de Lisboa entre a Praça do Comércio e o Campo Grande, Ressano Garcia, 1903

adaptação do tecido urbano existente às crescentes necessidades de circulação e avançando com a possibilidade da expansão futura da cidade. A intervenção de Ressano Garcia não foi unitária, sendo planeada por partes. A sua primeira ação consistiu no “Plano da Avenida do Rossio às portas da cidade” (Grande, 2002, p.108), que rompe com o modelo de cidade defendido até então. Durante a sua permanência nos serviços camarários de Lisboa realizou outras intervenções estruturantes para a cidade, entre elas a criação de novas vias entre o Rossio e o Campo Grande, para onde propõe o primeiro jardim de Lisboa e mostra “uma enorme sensibilidade em relação às preexistências morfológicas” (Grande, 2002, 108). Devido à conjugação entre as diferentes malhas que formam o território e às pré-existências, o resultado final das intervenções desenvolvidas por este engenheiro não possui um carácter homogéneo, estruturando o território em lotes e quarteirões de diferentes dimensões e sem regulamentos rígidos.

No sentido de enquadrar as várias intervenções que foram sendo feitas para a expansão da capital, em 1901 é publicado um novo Decreto de Lei que encarrega a Câmara de realizar um Plano Geral de Melhoramentos para a cidade, o qual é finalizado no ano e 1903 reforçando a sugestão de expansão para o lado norte da cidade, ou seja, um desenvolvimento que vira costas ao rio Tejo e se concentra no interior.

Enquanto Ressano Garcia se encontrava a desenvolver um Plano para a capital portuguesa, Camilo Sitte, através da sua obra “Der Stadtebau”, já tinha lançado uma nova corrente de planeamento com enorme impacto no urbanismo do século XX. Nesta obra, Sitte propõe repensar a cidade tendo em conta os espaços existentes, critica as conceções estéticas oitocentistas<sup>5</sup> das soluções esquemáticas formais, censura os quarteirões retangulares, que não têm em conta o contexto local, e defende os princípios da cidade medieval, com a variedade e irregularidade das ruas e pequenas praças fechadas. São estes princípios que vão

---

<sup>5</sup> Influenciadas pela higiene, ordem e eficácia.

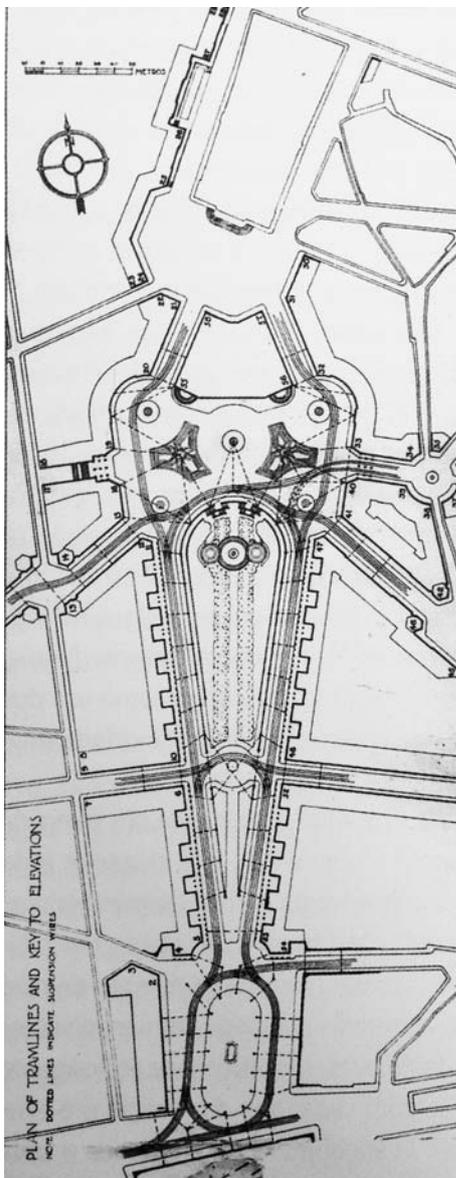


Fig. 3 - Planta da Avenida da Cidade do Porto, Barry Parker, 1915



Fig. 4 - Plano Geral para o Porto, Barry Parker, 1915

orientar, a partir do século XX, o desenho urbano das cidades alemãs e influenciar países vizinhos, como é o caso da França (Lôbo, 1995, p.13).

Contudo, não é apenas da Alemanha que chegam influências ao resto da Europa. No início do século XX, surge, nos Estados Unidos da América, uma nova reflexão centrada na tradição da organização urbana preconizada por Daniel Burnham. Esta reflexão, baseada na abertura de grandes avenidas, traçadas na diagonal, que são finalizadas com edifícios monumentais, daria origem ao movimento City-Beautiful, que vai influenciar o Plano Geral de Melhoramento do Porto.

A cidade do Porto, apesar de tardiamente, também recebeu os benefícios dos Planos Gerais de Melhoramentos. No seguimento de um Plano de Melhoramentos e Ampliação da Cidade, efetuado por Elísio e Melo, surge, em 1915, o convite, por parte da Câmara Municipal, a Barry Parker<sup>6</sup> (1867-1949) para participar na realização de um plano para a cidade. Com uma posição de respeito pelo existente, este arquiteto elabora um plano para o centro da cidade do Porto que responde a todas as necessidades da população. Desenvolve a Avenida da Cidade, a atual Avenida dos Aliados, ao longo de um eixo de simetria, com um perfil que se vai adaptando às pré-existências. Esta intervenção, ao contrário do que se verificou em Lisboa, é apenas uma revitalização da cidade existente, que não pretende planear a expansão futura do núcleo urbano. Para além disso, estas duas intervenções diferem quando percebemos que no Porto existe uma preocupação com as construções arquitetónicas realizadas ao longo da Avenida, ao invés do que acontece na capital.

Entretanto com a subida de Salazar ao poder, instauram-se novas ideologias. Era necessário a criação de elementos que fizessem o país sobressair e se afirmar internacionalmente. “A Cidade Nova devia, (...), ser um produto da integração entre traçado e edificação (...) porque só isso permitiria criar uma imagem urbana una, monumental e identificadora de regime, à luz de um novo tempo” (Grande, 2002,

---

<sup>6</sup> Arquiteto inglês, sócio de Raymond Unwin.

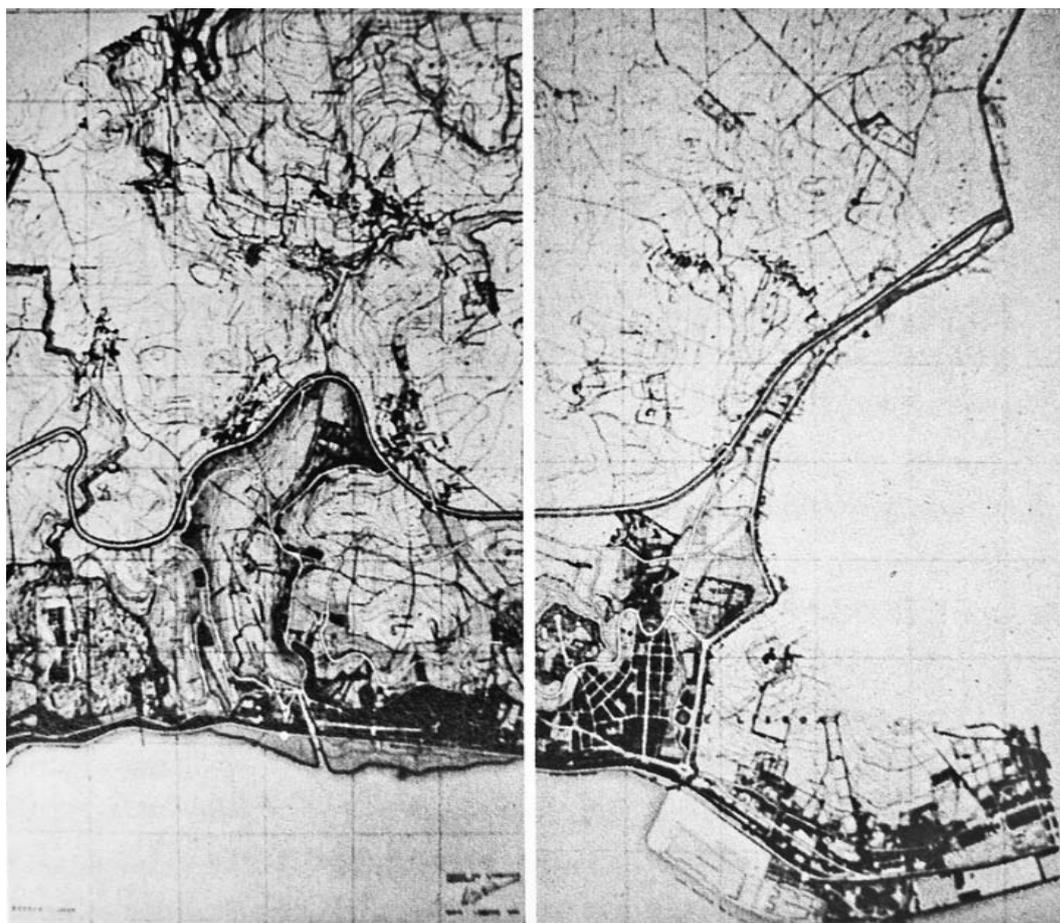


Fig. 5 - Plano Diretor da Costa do Sol, Alfred Agache, 1936

p.123). E na verdade, “a intervenção ativa no desenvolvimento urbano da cidade tinha que assentar em bases sólidas” (Lôbo, 1995, p.161). Era urgente regradar a transformação do território devido ao seu rápido desenvolvimento e às influências de novos conceitos que marcaram todo o século XX. Por conseguinte, e com o intuito de terminar com um desenvolvimento da cidade de forma casual e arbitrária, sentiu-se a necessidade de criar planos que forçassem os municípios a refletir e planear as edificações e as zonas de extensão dos seus aglomerados. Assim, com o objetivo de melhorar o programa urbano e enaltecer o novo regime, bem como as suas políticas, o então Ministro das Obras Públicas, o engenheiro Duarte Pacheco, promove a criação de uma nova figura de planeamento. Para o ajudar nesta tarefa contrata Donat-Alfred Agache, em 1933, de quem já conhece o trabalho efetuado no Rio de Janeiro, para desenvolver um plano de aproveitamento dos terrenos marginais compreendidos entre Lisboa e Estoril/Cascais: o Plano de Urbanização da Costa do Sol. Aqui, Agache quebra com a cidade regradada e regular e transpõe para o solo português os métodos franceses de planeamento e a sua legislação. De facto, neste plano, Agache não se cinge apenas à realização de estudos para a execução do plano pedido, concretiza também um documento sobre como efetuar Planos Gerais e Urbanização (PGU), segundo a legislação francesa baseada na Lei de Cornudet de 1919.

A introdução deste elemento em território nacional, em conjunto com a ambição de Portugal em marcar e ressaltar o seu regime político, leva Duarte Pacheco à instituição dos Planos Gerais de Urbanização. Estes aparecem como sinónimo de poder político, económico e cultural, o que proporcionava ao Estado Novo uma nova imagem, e abrangem uma área maior que os Planos de Melhoramentos, que se restringiam, essencialmente, à execução de infraestruturas. A inclusão deste elemento é expressa pela divulgação do Decreto de Lei 24.802<sup>7</sup>, a 21 de Dezembro de 1934, que instaura os Planos Gerais de Urbanização não só na sede do município mas também em aglomerados com mais de 2500 habitantes. O diploma dá, ainda,

---

<sup>7</sup> Esta lei foi provavelmente introduzida em Portugal por influência de Agache (Lôbo, 1995, p.38).



a possibilidade às câmaras municipais de conselhos vizinhos de se agruparem por forma a “procederem em comum à elaboração de planos de urbanização de zonas que compreendam terrenos pertencentes a todos êles”. Esta nova legislação, “influenciada pela primeira legislação francesa...publicada em 1919” (Lôbo, 1995, p.38) e “demasiado ambiciosa para a época” (Grande, 2002, p.122), centrava-se, essencialmente, na organização cartográfica e na uniformização dos processos de urbanização. Contudo, introduzia outro carácter importante, a opinião pública, pelo que “antes de submetidos a apreciação superior, os planos deviam ser alvo de um inquérito público, abrindo-se à população local o conhecimento e a discussão sobre a evolução do seu território” (Lobo, 2012, p.492). No entanto, e apesar de todas as medidas tomadas e do entusiasmo que se vivia, o urbanismo em Portugal “tem um arranque difícil” (Portas, 1973, p.727).

Todavia, não era apenas necessário criar legislação. Era preciso angariar meios para a sua execução. Desta forma, simultaneamente Duarte Pacheco cria uma base administrativa através do Decreto de Lei nº21 699 que institui o Fundo de Desemprego. Este Fundo consistia num imposto a favor do Estado que permitia a angariação de verbas para pagar a mão-de-obra necessária para infraestruturização do território e as expropriações subsequentes, eliminando assim, qualquer obstáculo ou desvio de uma boa gestão territorial.

Para colocar em prática a nova política nacional de planeamento era, no entanto, necessário proceder à “elaboração de levantamentos topográficos de todos os centros populacionais abrangidos pelo diploma” (Lôbo, 1995, p.40). Tarefa que se tornou mais complexa e lenta do que se estava a espera, pois só em 1938 é que nasce a “Comissão de Fiscalização dos Levantamentos Topográficos Urbanos” para promover e controlar o trabalho desenvolvido. Ainda assim, só em 1941 é que começaram a aparecer levantamentos topográficos completos e prontos para que se iniciasse o processo de urbanização.

Em Portugal a ausência de competências especializadas para a elaboração dos Planos Gerais de Urbanização era notória e, apesar da legislação de 1934

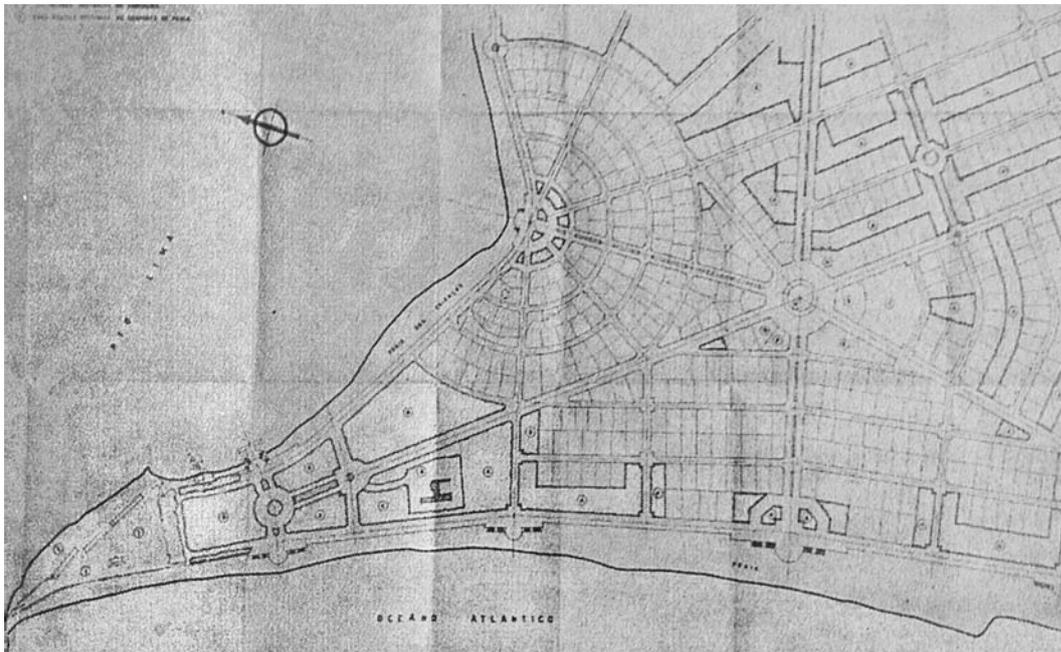


Fig. 7 - Plano Mestre de Urbanização da Praia do Cabedelo, Jorge Segurado, 1934

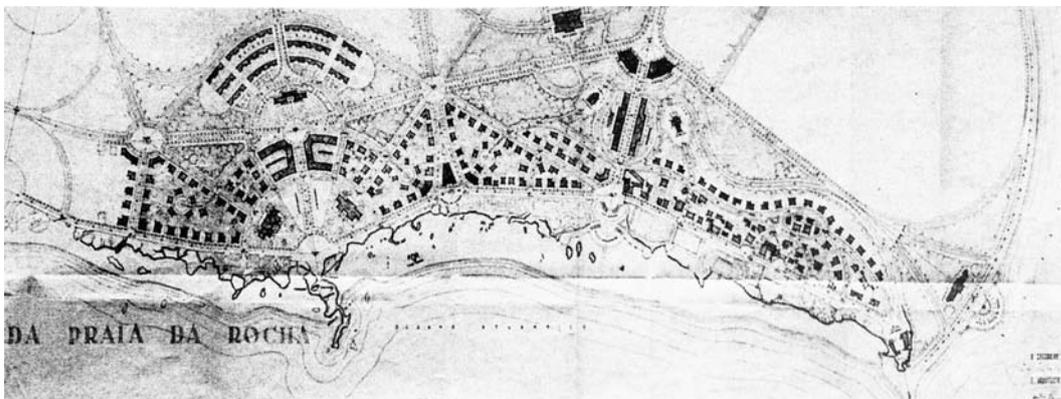


Fig. 6 - Plano de Urbanização da Praia da Rocha, Carlos Ramos e Emídio Abranches, 1935

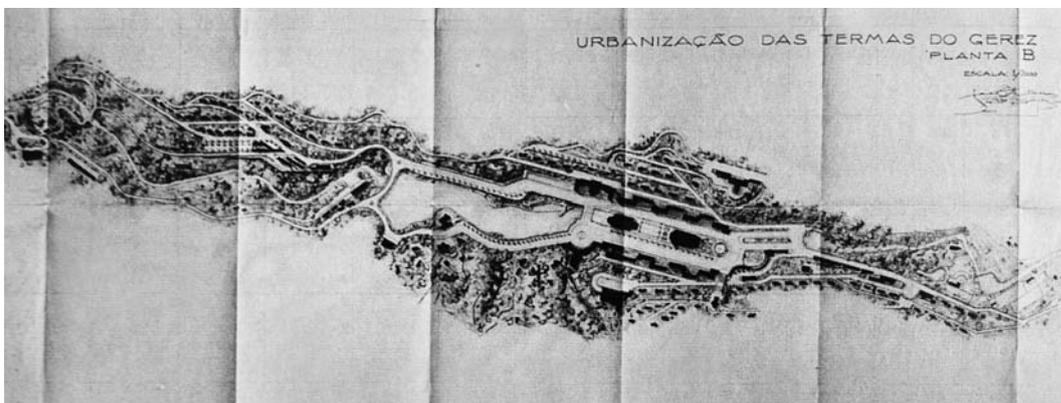


Fig. 8 - Plano de Urbanização das Termas do Gerês, José Porto, 1936

incluir a criação de concursos para uma melhor escolha do técnico a contratar para a elaboração do plano urbanístico de cada região, a escassez de técnicos qualificados levou a que os concursos fossem livres e qualquer pessoa pudesse concorrer. Somente os concursos dos planos da Praia da Rocha (Carlos Ramos), da Praia do Cabedelo (Jorge Segurado) e das Termas do Gerês (José Porto)<sup>8</sup> é que foram ganhos por entidades qualificadas para o efeito.

Este facto levou Duarte Pacheco a recorrer, inicialmente, ao apoio de arquitetos e engenheiros para a execução destes planos e a urbanistas estrangeiros como Alfred Agache e Etienne Gröer, professores do Instituto de Urbanismo em Paris. Efetivamente, até à data, a Escola de Belas Artes de Lisboa<sup>9</sup> apenas lecionava Arquitetura, Pintura e Escultura, e o trabalho do arquiteto, segundo o Boletim do Instituto Nacional do Trabalho e Providência nº15 (30 de Junho de 1934), apenas se cingia ao estudo e organização de programas, à elaboração de projetos e à organização urbana, com a assistência de alguém competente, por forma a proporcionar à cidade o máximo de higiene, conforto e beleza (d'Almeida, 2013, p.29). Porém, não foi apenas pela falta de mão-de-obra nacional que Pacheco contratou urbanistas estrangeiros, foi também pelo facto de a mão-de-obra ser reconhecida e especializada no estrangeiro, e ver nisso uma forma de propaganda e afirmação do regime. Pensamento criticado por vários arquitetos portugueses<sup>10</sup> e outras entidades, e que Duarte Pacheco vai contrariar com a criação de bolsas para frequentar o Instituto de Alta Cultura de Paris e adquirir a formação em urbanismo, como se pode confirmar através da leitura desta declaração:

---

<sup>8</sup> Os planos Gerais de Urbanização, ao contrário dos Planos Gerais de Melhoramentos, intervêm mais nas zonas marginais e atribuem uma maior relevância às necessidades da população.

<sup>9</sup> Intitulada, a partir de 1950, como Escola Superior de Belas Artes

<sup>10</sup> Como é o exemplo de Cassiano Branco: “quanto aos architectos, permita-me, Sr. Director, dizer à Câmara, que não é preciso para esta grandiosa obra chamar urbanistas estrangeiros. Cá em casa também há bons, e quanto aos que estão na Câmara, basta que os deixem trabalhar em liberdade, os deixem resolver mas com interior conhecimento, e sem a coação de opiniões preconcebidas de gente inoportuna a quem falta a cultura técnica especializada.” (Branco, 1943, in d'Almeida, 2013, p.34)

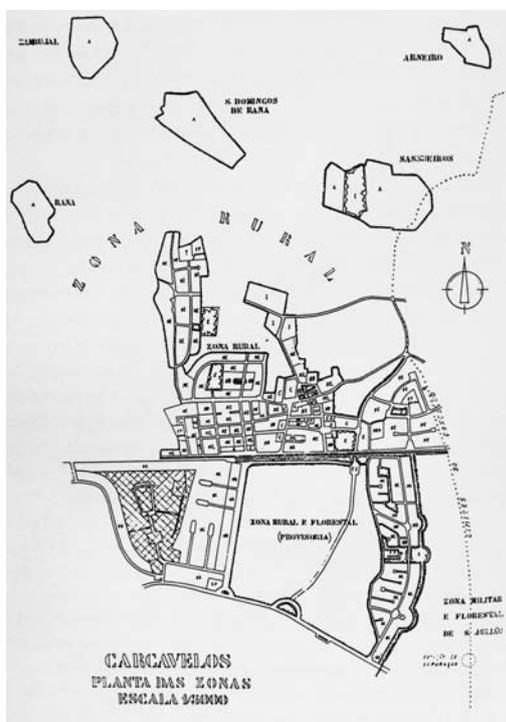


Fig. 9 - Plano de Urbanização da Costa do Sol, Carcavelos, Etienne Gröer, 1948



Fig. 10 - Plano de Urbanização da Costa do Sol, Cascais, Etienne Gröer, 1948

*“O sistema de contratar professores estrangeiros deve acabar (...) urge pensar na criação de bolsas de estudo, a fim de os rapazes formados nas nossas escolas (...) possam ir ao estrangeiro especializar-se e vir depois exercer o professorado.”*

*Duarte Pacheco, Vide Apêndice Documental, Documento 16 (in Vaz, 2012, p.105)*

Porém, no desenrolar deste processo Duarte Pacheco é afastado das suas funções e o trabalho de Agache em Portugal fica suspenso. Contudo, o seu afastamento do poder político efetivo dura pouco tempo. Em 1938, com o objetivo de dar resposta ao projeto das comemorações centenárias e reafirmar o poder do Estado, volta a ser eleito Ministro das Obras Públicas.

Neste cargo tentou terminar o que começara no primeiro mandato. Uma vez que Agache tinha regressado ao Brasil e para a Costa do Sol restavam apenas estudos realizados do seu mandato anterior, Pacheco viu-se forçado a contratar um novo urbanista, optando por Etienne De Gröer, discípulo e parceiro de Agache no plano do Rio de Janeiro, para continuar o trabalho iniciado para a Costa do Sol. De Gröer vai implementar os modelos já conhecidos com influências de Sitte e Howard, facto que se vai tornar fundamental no seu desenho de cidade. Introduce nos seus planos uma regulamentação higienista de baixa densidade com uma estrutura viária hierarquizada, dotada de tipologias unifamiliares e coletivas. “Acreditava no modelo policêntrico de Howard que propunha uma série de cidades-satélite de densidade fixa em torno dos centros tradicionais, onde a edificação e natureza se conectam harmoniosamente... Com De Groer, a Cidade-Jardim adapta-se ao ideário conservador do regime, constituindo afinal a miniaturização do modelo e do cenário salazarista do país-aldeia” (Grande, 2002, p.126).

Durante este segundo mandato de Duarte Pacheco, surgem em Portugal os primeiros técnicos com formação urbanística de nacionalidade portuguesa - João Guilherme Faria da Costa e David Moreira da Silva, ambos com formação do Instituto de Urbanismo de Paris. Com o seu regresso a Portugal ingressam imediatamente nos serviços de planeamento onde, apesar da sua escassa experiência, executam vários planos urbanísticos.



Estes recentes urbanistas, em conjunto com alguns arquitetos formados em Belas Artes, vão formar um grupo na Câmara Municipal de Lisboa que em conjunto com os técnicos, a maioria deles também arquitetos, da Direção-Geral dos Serviços de Urbanização (DGSU) do Ministério das Obras Públicas, criada em 1944, vão planear o território nacional.

João Guilherme Faria da Costa, discípulo de Agache e De Gröer e “o urbanista mais qualificado do grupo da Câmara de Lisboa” (Faria da Costa, s.d.), dirigia esta equipa. Nos seus planos defendia a utilização de traçados viários hierarquizados que proporcionavam ao território um zonamento, a conceção de praças ou zonas comuns, e uma localização não casual dos equipamentos públicos e dos espaços arborizados. Numa escala mais pormenorizada, estudava, ainda, “a racionalização do espaço do fogo (...) à semelhança das experiências iniciadas na década antes, pelos urbanistas holandeses e alemães” (Grande, 2002, p.126).

O plano de Alvalade, o mais emblemático do percurso de Faria da Costa, por ainda manter “uma qualidade de vida e equilíbrio estético, funcional e ambiental invejável” (Costa, 2009) passado mais de meio século, foi executado pelo arquiteto-urbanista no gabinete técnico da Câmara Municipal de Lisboa, sob a coordenação de Etienne Gröer. Apesar disso, este projeto, de 1947, constitui um dos primeiros exemplos de um urbanismo moderno português. Faria da Costa soube interligar diversas influências da cidade tradicional, da Cidade-Jardim inglesa e americana<sup>11</sup>, do Movimento Moderno<sup>12</sup>, das expansões de Amesterdão (1915-1934) e dos Siedlungs de Berlim. “Variam os estilos arquitectónicos mas mantém-se o desenho urbano” (Costa, 2002, p.180). As influências de experiências dos diversos modelos urbanísticos aqui utilizados refletem a plena atividade do urbanismo em Portugal por esta altura e denunciam uma clara separação entre o desenho urbano e o

---

<sup>11</sup> Baixa densidade com uma rede viária mais regrada.

<sup>12</sup> Carta de Atenas: alicerce do urbanismo moderno internacional, defendido por Le Corbusier que consiste numa organização distributiva dos usos do solo e dos equipamentos públicos, numa hierarquização viária, na libertação do interior de quarteirões para o espaço coletivo, em zonas livres e arborizadas, entre outros princípios.



desenho dos edifícios. Separação assumida pelo arquiteto-urbanista que organiza o território em células e incumbe arquitetos da sua confiança para a sua realização<sup>13</sup>. Apesar de confiar inteiramente nos profissionais a quem atribuiu a conceção de edifícios, Faria da Costa, acompanha assiduamente os projetos desenvolvidos por estes arquitetos, e chega mesmo a desenvolver alguns projetos de habitação para este plano. Assim, no auge do Estado Novo, em Alvalade assistia-se a uma conjugação de experiências arquitetónicas que variavam entre a cidade tradicional e o Movimento Moderno.

Mas o percurso deste arquiteto-urbanista não se cingiu ao plano de Alvalade. Realizou vários planos por todo o país: a urbanização da zona da Ajuda em Lisboa (1940), de Portalegre (1942), da Costa da Caparica (1946) e da Figueira da Foz (1953), são alguns dos exemplos do seu trabalho. O caso da Figueira da Foz também é outro momento bastante interessante na carreira de João Guilherme Faria da Costa. Esta cidade foi desde a formação deste urbanista alvo do seu interesse, como se pode verificar na sua escolha do tema para a realização da sua tese de final de curso, em 1937. Este interesse levou a que a Figueira da Foz ficasse dotada com dois planos urbanísticos realizados pelo primeiro urbanista português e constituísse um fenómeno único a nível nacional.

É esta circunstância, em conjunto com vivências e influências, que se vai analisar ao longo dos próximos capítulos.

---

<sup>13</sup> Bairro de S.Miguel- Miguel Jacobetty e Sérgio Gomes; Av. Rodrigo da Cunha- Joaquim Ferreira; Bairro das Estacas (influência Carta de Atenas 1933 pilotis, bris-soleils,...)- Formosinho Sanches e Ruy d'Atouguia; Av. EUA- Croft de Moura, Henrique Albino e Craveiro Lopes; Cruzamento da Av. EUA com a Av. Roma- Filipe Figueiredo e José Segurado; Blocos perpendiculares à Av. EUA- Manuel Laginha, Pedro Cid e Vasconcelos Esteves.



Fig. 11 - João Guilherme Faria da Costa

## II. Vivências: entre Lisboa e Paris

Filho de Maria de Jesus e de Guilherme Faria da Costa, mestre-de-obras, João Guilherme Faria da Costa (1906-Sintra<sup>1</sup> a 1971-Lisboa<sup>2</sup>) foi batizado na Igreja Paroquial de S. Martinho da vila e concelho de Sintra, tendo como padrinhos, João Faria da Costa Junior, ferrador, e a sua mulher, Guilhermina Rosa Faria.

Costumava passar férias na praia do Baleal, na Ericeira, na companhia das suas duas irmãs, Maria Emília e Eufrásia, que casaram respetivamente com o tenente-engenheiro Cândio Martins, e com Frederico Lopes Alves, funcionário do Banco Borges & Irmão.

Era dono de uma personalidade muito forte, fechado sobre si próprio e bastante desorganizado. A 27 de Fevereiro de 1935 casou com Cristina Maria da Silva Faria da Costa na freguesia de Arroios. Desta união resultaram dois filhos, Francisco Guilherme Faria da Costa e José João Faria da Costa. Começou por residir na rua Almirante Reis nº60<sup>a</sup>, 4º andar, em Arroios<sup>3</sup>, num edifício executado por

---

<sup>1</sup> Nasceu às 5h da manhã no dia 6 de Abril.

<sup>2</sup> Morreu com problemas do fígado.

<sup>3</sup> Tinha como criada Maria Cidália, uma viúva da Guarda, que sabia ler e escrever.

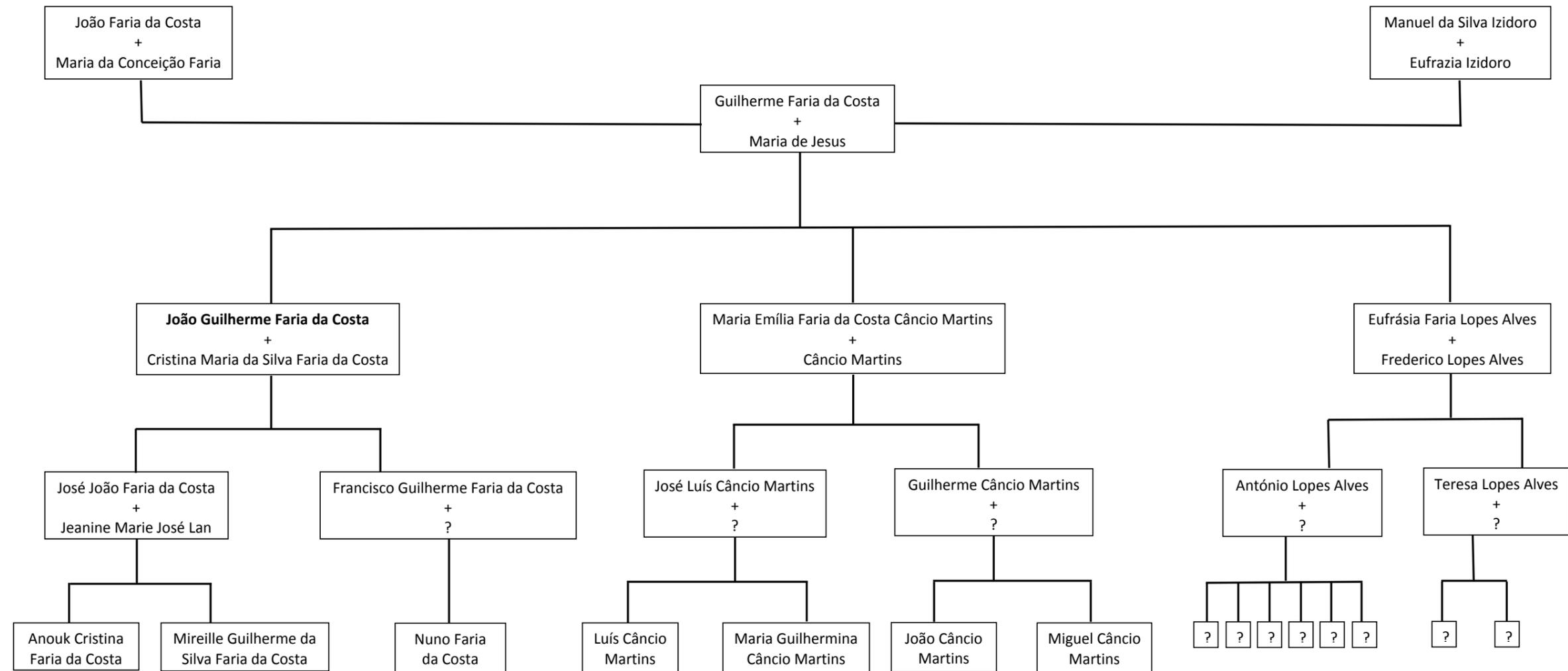


Fig. 12 - Árvore Genealógica da Família de João Guilherme Faria da Costa

Cassiano Branco, mas, anos mais tarde, projetou a sua própria moradia geminada em conjunto com um empreiteiro seu amigo, Carlos Rodrigues, no Restelo<sup>4</sup>.

João Guilherme Faria da Costa, “que tem tanto de valoroso quão de modesto” (Coelho, 1936, p.317), pertencia a uma família com princípios muito rígidos. De acordo com os pensamentos do bisavô, todos os elementos da família teriam que ter uma formação de trabalho físico, em que se usasse as mãos. Assim, Faria da Costa frequentou inicialmente a Escola Afonso Domingues, onde realizou um curso de carpintaria da construção civil, sendo a sua prova final a execução de peças de mobiliário<sup>5</sup>. Posteriormente, licenciou-se em Arquitetura na Escola de Belas Artes de Lisboa<sup>6</sup>, na qual, pelo seu mérito e empenho, ganhou um concurso, promovido pelo Ministro Duarte Pacheco. Este concurso tinha como prémio a oferta, por parte do Estado<sup>7</sup>, de uma bolsa de estudo para frequentar o ilustre Institut d’Urbanisme de l’Université de Paris (IUUP)<sup>8</sup>, que tinha como princípio base de aprendizagem o lema ‘observar - ver - decidir’<sup>9</sup>.

---

<sup>4</sup> Esta casa ainda pertence à família.

<sup>5</sup> Ainda hoje se encontram na posse da família.

<sup>6</sup> A sua passagem por Belas Artes foi bastante dinâmica, chegou mesmo a organizar banquetes com os colegas, conforme testemunhou Guilherme Câncio Martins.

<sup>7</sup> Quando estava no Instituto Superior Técnico, Duarte Pacheco declarou a necessidade de acabar com a contratação de professores estrangeiros e lança a ideia da existência de bolsas de estudo para que os estudantes portugueses pudessem ir para o estrangeiro especializar-se e posteriormente exercer a formação retida. Assim, o Decreto-Lei nº 13.717 de 2 de Junho de 1927 expressou a necessidade de disponibilizar bolsas de estudo para uma formação no estrangeiro dos alunos diplomados pelo Instituto Superior Técnico. Iniciativa que, por influência de De Gröer, foi alargada à Escola de Belas Artes de Lisboa, como testemunhado por Guilherme Câncio Martins.

<sup>8</sup> Na altura localizado no Institut d’Art e d’Archéologie de Paris (rue Michelet). O curso de urbanismo aqui lecionado possuía quatro formações essenciais: a evolução das cidades, lecionada por Marcel Poète; a organização social das cidades, orientada por Edouard Fuster (professor da Escola de França); a organização administrativa das cidades, instruída por Paul Etevenon (inspetor Geral dos Serviços de Habitação da Câmara de Seine) e substituído por Gaston Jèze (professor da Faculdade de Direito de Paris); e, por último, a arte urbana, doutrina professada por Léon Jaussely (arquitecto do Estado e professor na Escola de Belas Artes) e mais tarde por Jacques Gréber.

<sup>9</sup> Conforme testemunhou Guilherme Faria da Costa à autora deste trabalho.

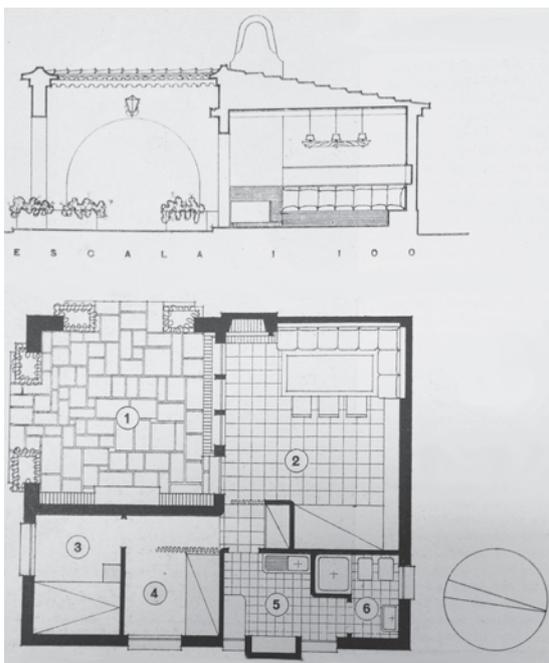


Fig. 13 - Planta Casa de Férias João Guilherme Faria da Costa



Fig. 14 - Fotografias da Casa de Férias João Guilherme Faria da Costa



Fig. 15 - Casa de Férias de João Guilherme Faria da Costa Modificada.



Fig. 16 - João G. Faria da Costa com os pais perto da Torre Eiffel, 1936

De entre os arquitetos, ou aspirantes a arquitetos que concorreram a esta bolsa, apenas João Guilherme Faria da Costa e Francisco Keil do Amaral (1910-1975) se destacaram. Contudo, só poderia haver um vencedor e, nesse ano, Faria da Costa ganha com a apresentação do projeto de uma habitação minimalista<sup>10</sup>.

Ao ganhar a bolsa para ir estudar a ciência urbanística em Paris, Faria da Costa não termina o curso de Arquitetura na sua totalidade. Nesta altura já havia concluído todas as cadeiras necessárias para a sua formação académica, mas ainda não tinha apresentado a prova de final de curso. Facto que impossibilitou a sua inscrição no Sindicato da Ordem dos Arquitetos e que justifica a relação pouco aprofundada com grande parte dos arquitetos da altura.

Uma vez em Paris, o jovem arquiteto, para além de ter sido discípulo de conceituados professores urbanistas, como Henri Prost (arquiteto-urbanista), Jacques Greber (arquiteto paisagista), Donat-Alfred Agache (arquiteto), Etienne De Gröer (arquiteto-urbanista), Marcel Poète (historiador), William Onalid (?<sup>11</sup>) e George Sebillé (arquiteto), também trabalhou nos ateliers de Etienne De Gröer e Donat-Alfred Agache. Durante a sua estadia em Paris, Faria da Costa teve a sorte de ganhar a lotaria. Com este prémio possibilita a ida dos pais à capital francesa<sup>12</sup> e dá início à construção da sua casa de fim-de-semana. Esta habitação resultaria da materialização do projeto que lhe havia possibilitado o seu estudo em Paris<sup>13</sup>. Mais tarde, Faria da Costa cede uma parte do terreno que lhe pertencia ao seu amigo Keil do Amaral, para que este construísse uma casa para si.

Como tese de final de curso desenvolveu uma proposta urbanística para a

---

<sup>10</sup> Esta moradia foi construída posteriormente, nos anos 30, em Sintra na praia das Maçãs, mais propriamente, no 'Bairro dos Arquitectos' com a função de casa de férias.

<sup>11</sup> Apesar desta referência não foi possível encontrar informação que comprovasse a existência desta individualidade, no entanto confirma-se a existência de M. William Oualid (1880-1942), jurista, que terá lecionado no IUP, como se pode ver no site do Institut d'Urbanisme de Paris de Val de Marne, e do qual terá sido diretor entre 1937-1940 como se pode constatar no mesmo site (<http://urbanisme.u-pec.fr/>).

<sup>12</sup> Na tentativa de animar a mãe que estava com uma perturbação desde o início da menopausa e que, anos mais tarde, acaba por se suicidar.

<sup>13</sup> Posteriormente esta casa foi modificada.



Figueira da Foz, intitulada “Plano de Arranjo, Embelezamento e Extensão da cidade da Figueira da Foz e sua Região” e orientada pelo arquiteto Georges Florentin Sébille (1879-1962)<sup>14</sup>, que também adotou a posição de presidente de júri na defesa da tese. A eleição de um orientador que simultaneamente fosse presidente do júri era uma prática recorrente no Instituto de Urbanismo e “revela-se fundamental na abordagem adotada” (d’Almeida, 2013, p.31) pelos aprendizes, uma vez que o seu trabalho acaba por refletir muitos dos pensamentos do seu orientador.

Com a defesa da tese, a 19 de Junho de 1937, Faria da Costa tornou-se urbanista, obtendo a classificação final de dezasseis valores, nota que, segundo o *Álbum Figueirense*, era “o mais elevado número de valores concedidos, entre tantos colegas seus de diversos países” (Coelho, 1936, p.316). Este documento, embora de índole académica, consiste num “testemunho valioso das teses defendidas pelo urbanista no período que antecede o seu regresso a Portugal” (Lôbo, 1995, p.159) e, apesar de ter por base os ensinamentos do Instituto de Urbanismo Francês, reflete a preferência de Faria da Costa pelo modelo da Cidade-Jardim, alimentada, muito provavelmente, por De Gröer.

O recém-urbanista regressa, então, a Portugal com “uma sólida formação universitária, (...) uma valiosa experiência cultural e política (...), caracterizado por intenso debate de ideias sociais, políticas e que iriam transformar o mundo” (Martins, 2006). Logo após a sua chegada, em Julho de 1937, surge o convite por parte da revista ‘Arquitectura’ para redigir um texto onde resumisse os princípios orientadores da sua tese na execução do plano urbanístico para a Figueira. Neste

---

<sup>14</sup> Segundo o site do instituto a primeira tese orientada por George Sebille foi a de Faria da Costa. Neste instituto orientou outras teses como as de Georges Lecompte, em 1937, Pierre Lauga, em 1938, David Moreira da Silva, em 1939, Dimo Serbesoff, em 1939, Maria Welsing, em 1940, e outras posteriores.

Apesar de estar referenciado em diversos documentos, inclusive no site do instituto, que Sebille foi orientador de Faria da Costa, de acordo com Guilherme Câncio Martins, quem orientou a tese foi M. William Qualid (ver nota 11). Apesar de Qualid ser jurista, nesta época o instituto de urbanismo funcionava associado à faculdade de direito, e tendo a tese de Faria da Costa grande índole regulamentar, pode-se ponderar que este facto seja verídico. Contudo, observa-se através da pouca bibliografia da tese que existe referência a um documento de Sebille e nenhuma menção a Qualid, o que leva a um paradoxo de pensamento.



Fig. 19 - Postal de De Gröer para Faria da Costa a informá-lo que havia sido convidado para leccionar no IUUP

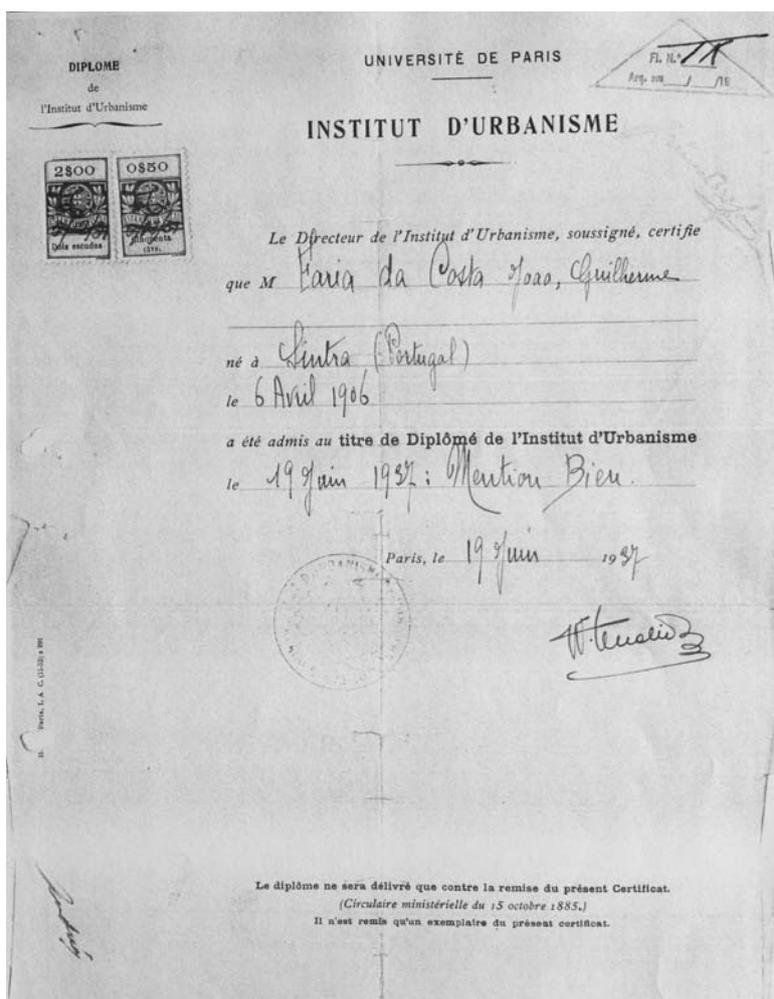


Fig. 20 - Diploma de Formação em Urbanismo de Faria da Costa

resumo, acaba por acusar as influências do urbanismo francês da época, que segundo Margarida Sousa Lôbo consiste num urbanismo semelhante ao alemão nos seus traçados “sinuosos e variados” e que lembra a ‘City Beautiful’ no desenho das praças de forma semicircular ou em ‘U’ de onde irradiam avenidas (Lôbo, 1995, p.159).

São estes os princípios que vão orientar a prática urbanística de Faria da Costa, “o primeiro urbanista português com formação moderna internacional” (Fernandes, 2006, p.43). Influências que o próprio reconhece em depoimento escrito:

*“A l’Institut d’Urbanisme de l’Université de Paris, et a tous ses dignes maitres, mes plus sinceres remerciements pour l’enseignement de leurs sciences incomparables, qui sera le guide le plus precieux de ma carriere.”*

*(Costa, s.d. b)*

De facto, a sua estadia em Paris será determinante para o seu modo de planear cidade. Mas, se na sua tese utiliza uma linguagem próxima à de Etienne Gröer, com quem trabalhou em Paris e fez amizade para a vida, nos seus estudos posteriores assiste-se a uma evolução destes princípios, aproximando-se da Cidade-Jardim inglesa e americana, que variam da utilizada por De Gröer no desenho das vias.

Aquando do retorno de Faria da Costa, Duarte Pacheco estava a tentar criar uma nova imagem urbanística associada à implementação do novo Regime. Deste modo, e de acordo com as condições da sua bolsa, a 17 de Janeiro de 1938, foi chamado a ingressar nos serviços técnicos da Câmara Municipal de Lisboa para a elaboração de estudos de urbanização e sua posterior concretização<sup>15</sup>.

<sup>15</sup> “No ofício nº82, dos serviços da Planta da Cidade e Expropriações, propondo a admissão, como assalariado, do Arquitecto Urbanista, Sr. Faria da Costa, para se proceder ao estudo de vários problemas de urbanização. Concorde. 17-1-1938.

Sobre a proposta do Director dos Serviços de Urbanização e Obras, que até à remodelação dos vencimentos que se encontra em estudo, seja arbitrado a êste Arquitecto o salário de Esc. 60\$00. Concorde. 26-1-1938.”

In Arquivo Municipal de Lisboa – Núcleo Arco do Cego, Processo Individual Nº 1657



Assim, o recém-urbanista, apenas com 33 anos e sem prática profissional, foi chamado para colaborar no planeamento de várias regiões do país.

Começou por fazer parte da jovem repartição da 'Direcção Geral dos Serviços de Urbanização e Obras'<sup>16</sup> exercendo a função de arquiteto-urbanista de 1º classe<sup>17</sup>, onde mais tarde se associam arquitetos e engenheiros conceituados, como o arquiteto Keil do Amaral<sup>18</sup>, o arquiteto Inácio Peres Fernandes (1910-1989), o arquiteto David Moreira da Silva (1909-2002), o arquiteto Francisco Silva Dias (1930) o engenheiro José Miranda de Vasconcellos, entre outros, e onde se desenvolveram vários planos urbanísticos, como o Plano Geral de Urbanização da Encosta da Ajuda (Bairro do Restelo) e o Plano da Zona Sul da Avenida Alferes Malheiro (Alvalade). Este grupo era constituído por profissionais com pouca experiência disciplinar e, por isso, é retratado nas conversas entre Keil e Faria da Costa como um grupo de “técnicos artistas” que são “encarregados de dar forma e expressão plástica à cidade” (Almeida, 2013, p.32). Disso é testemunho o depoimento de Keil do Amaral na revista *Arquitectura*:

*“Ainda hoje estou para saber ao certo quais os motivos que levaram o engenheiro Duarte Pacheco a recorrer com tanta frequência às “luzes” do arquitecto Faria da Costa e às minhas, quando da sua passagem pela presidência da Câmara Municipal de Lisboa. Éramos ainda uns rapazes crescidos, com mais irreverência do que experiência; mas para a apreciação ou a resolução de muitos dos problemas da cidade não deixava de nos chamar, de nos ouvir, ou de nos incumbir de tarefas para as quais, em verdade, nos faltava o arcaboiço técnico ou o calo profissional duma longa vida de trabalho nas matérias em causa”*

*Keil do Amaral, In Revista Arquitectura nº 142, p.57*

Faria da Costa, para além de desenvolver planos urbanísticos nesta repartição, tinha a função de iniciar a formação urbanística dos arquitetos com

<sup>16</sup> Primeiro gabinete de urbanização de Lisboa.

<sup>17</sup> Inscrito na câmara de Lisboa com o nº44.

<sup>18</sup> Destacou-se através do concurso executado em 1937 para o Pavilhão Internacional de Paris, onde fomentou um “modernismo temperado de tradição” (Tostões, 1997, p.524).



quem trabalhava, como é o caso de João António de Aguiar (1906-1974).

Apesar de não se poder inscrever na Ordem dos Arquitetos, este arquiteto-urbanista tinha autorização para desenvolver projetos de arquitetura na área de Lisboa. Em 8 de Novembro de 1941, pede autorização ao Presidente da Câmara para exercer esta profissão fora daquela área. Autorização que lhe é concedida<sup>19</sup>.

Por outro lado, os conhecimentos que havia adquirido em Paris proporcionaram-lhe o convite, em 1945, para lecionar na ESBAL. A 12 de Novembro de 1945, o arquiteto Luiz Andrade da Cunha (1893-1971), diretor daquela escola e professor da cadeira de ‘Pormenores de técnicas da construção’, pede autorização à Câmara para que Faria da Costa pudesse instruir os alunos a 16<sup>o</sup> cadeira, ‘Obras de Urbanismo’, “dependendo o envio desse pedido de informação solicitado a V. Exa (...) bem como o seu vencimento e horário de serviço” (Processo Individual Nº 1657). Não se sabe a resposta da Câmara, contudo a 17 de Novembro seguinte, Luiz Andrade Cunha responde à Câmara a solicitar uma justificação relativamente ao vencimento de Faria da Costa, tendo em conta as horas prestadas por este diariamente, “2.750\$00 mais suplementos em vigor e só presta serviço das 11 às 17h” (Processo Individual Nº 1657). Valor que parece um pouco insólito tendo em conta o valor acordado aquando da sua entrada nos serviços camarários, em 1938.

A 25 de Agosto de 1946, Faria da Costa passou a licença ilimitada nos serviços camarários e, a 26 de Fevereiro de 1948, pede a sua demissão<sup>20</sup> e passa a trabalhar em regime liberal, mas continua a realizar planos para o Estado.

---

<sup>19</sup> “João Guilherme Faria da Costa, Arquitecto Urbanista de 1<sup>o</sup> classe, em serviço na 1<sup>o</sup> Repartição (Urbanização e Expropriações), da Direcção dos Serviços de Urbanização e Obras, vem muito respeitosamente, requerer a V. Exa que se digne autoriza-lo a exercer a sua profissão de Arquitecto fôra da cidade de Lisboa e sem prejuízo para o Serviço Municipal”

In Arquivo Municipal de Lisboa – Núcleo Arco do Cego, Processo Individual Nº 1657

<sup>20</sup> “Exmo Senhor Presidente da Camara Municipal de Lisboa: João Guilherme Faria da Costa, casado, arquitecto urbanista de 1<sup>o</sup> classe da Camara Municipal de Lisboa, na situação de licença ilimitada, por motivos que são do conhecimento directo de V. Exa, vem muito respeitosamente pedir a sua demissão.”

In Arquivo Municipal de Lisboa – Núcleo Arco do Cego, Processo Individual Nº 1657



Fig. 21 - De Gröer e a sua esposa com Cristina Faria da Costa, seus filhos e sua criada.

É nesta condição que vai desenvolver os estudos de urbanização para a Zona a Sul da Estrada de Benfica (1953), o Plano de Remodelação da Baixa (1956) e o Plano de Urbanização da Zona do Alto do Parque Eduardo VII (1957)<sup>21</sup>, todos na zona de Lisboa.

Por volta da década de 40 a editora Cosmos convida De Gröer para escrever um pequeno livro sobre urbanismo. Devido às suas limitações no domínio da língua portuguesa, pede a Faria da Costa para realizar um texto para publicar<sup>22</sup>. Contudo, este nunca chega a ser terminado, ficando apenas por um esboço<sup>23</sup> (Anexo 1), devido ao desinteresse por parte de De Gröer em entregar o documento.

No ano de 1948 Faria da Costa participou no I Congresso Nacional de Arquitectura, com a função de tesoureiro. Função que exerceu apenas por obrigação, uma vez que era extremamente crítico em relação ao Sindicato Nacional dos Arquitectos, como declarou Guilherme Câncio Martins. Este congresso realizou-se no Instituto Superior Técnico, onde alguns arquitectos fizeram uma autocrítica à facilidade com que tinham aceite as imposições estilísticas da encomenda oficial, e salientaram a necessidade de se libertarem da cooperação ativa com o Regime e de responderem por si próprios e pelas suas opções. Posição que não se tinha tomado até à data porque o Estado, na região de Lisboa, era quase a única entidade que solicitava encomendas. Apesar da sua posição crítica em relação ao Sindicato, Faria da Costa pertencia à oposição, e por isso concordava com o tema debatido neste congresso.

Com a morte de Duarte Pacheco, em 1943, um dos principais apoiantes, dentro do aparelho de Estado, da classe dos arquitectos, o afastamento da classe ao Regime tornou-se mais evidente. Os arquitectos queriam fazer uma arquitectura moderna, rejeitando os cânones tradicionalistas a que o Estado Novo os estava

---

<sup>21</sup> Esta zona já tinha sofrido intervenção por parte de Keil do Amaral, em 1945.

<sup>22</sup> Tal como aconteceu com este texto, De Gröer passava muitos dos projetos que tinha em mãos a Faria da Costa.

<sup>23</sup> Faria da Costa tinha bastante dificuldade em escrever. “Dizia que tinha de fazer como o Keil, escrever um livro para praticar” (Martins, 2015).



Fig. 22 - Faria da Costa, De Gröer, o director da marinha e Paulo Cunha, aquando a realização do Plano de Urbanização do agrupamento, Caparica, Trafaria e Cova a Vapor

a submeter. E o Bairro de Alvalade e da Encosta da Ajuda foram dos primeiros exemplos do urbanismo moderno realizados em Portugal.

Enquanto urbanista, Faria da Costa realizou vários trabalhos. Até 1938, executou o plano da Faixa Marginal do Tejo, Moscavide e Vila Franca de Xira e o plano do Areeiro, este último sob a coordenação de Etienne Gröer. Ainda sob a coordenação deste urbanista, Faria da Costa concebeu o plano de Urbanização da Encosta da Ajuda (1938-40). Numa relação de cumplicidade, e não de superioridade, este arquitecto-urbanista trabalha, ainda, com Etienne Gröer nos planos de urbanização do Agrupamento Costa da Caparica, Trafaria e Cova do Vapor (1946-53), da Chamusca (1946-56), e da Figueira da Foz (1949).

Com Miguel Jacobetty Rosa concretizou o plano de Urbanização de Portalegre (1939-42), que apresenta uma dicotomia entre uma reorganização do tecido irregular existente e o seu remate com uma zona de habitação unifamiliar “com arruamentos sinuosos e impasses terminando em praceta”(Lôbo, 1995, p.163), e o plano de Urbanização do Funchal (1958-59). Porém, este urbanista, não ficou apenas pelos planos desenvolvidos com estas individualidades, também executou planos urbanísticos a título individual, como o Plano de Urbanização da Amadora (1944-47), o Plano de Urbanização do Casal de São José da Urca e Arranjos de Jardins (1946), o Plano da Costa da Caparica (1947), ou o plano de Remodelação da Baixa Pombalina (1949)<sup>24</sup>.

A dupla especialização deste arquiteto possibilitou-lhe assinar um vasto número de planos urbanísticos e projetos de habitação. Durante a sua atividade profissional destacou-se na condição de arquiteto, chegando mesmo a ganhar o prémio Valmor, mas foi com a especialização em urbanismo que se eternizou. De facto, e mesmo não sendo a sua grande paixão, foi o urbanismo que lhe concedeu créditos para se perpetuar na história, “talvez o maior urbanista português nestes últimos cinquenta anos” (Lamas, 2011, p.254). Faria da Costa não confiava os seus

---

<sup>24</sup> Muitos dos seus planos não vêm assinados por si, para que não fosse sempre o mesmo técnico a assinar os documentos. Contudo, pelo tipo de desenho e codificação dos planos, pode-se concluir quais lhe pertencem.



planos urbanísticos a ninguém. À semelhança de Robert Auzelle, ele via-os como uma ciência demasiado complexa, uma “corrida sem fundo” (Martins, 2015). Para além disso, achava que “o urbanismo era difícil de aparecer, falar, falar, ...não tem visibilidade, a realidade não existe, demora muito tempo” (Martins, 2015).

O seu grande fascínio residia em fazer arquitetura, mais precisamente no desenho, “adorava desenhar”<sup>25</sup>. Nesta área, Faria da Costa, desenvolveu vários projetos localizados maioritariamente na zona de Lisboa e Sintra. De facto, enquanto arquiteto desenvolveu várias obras, entre elas a casa na Praia das Maçãs (1930); o antigo Cinema Carlos Alberto, na Portela de Sintra; vários projetos de habitação económica no Bairro de Alvalade (em coautoria com Jacobetty Rosa); habitação coletiva para Sines (em coautoria com H. Ferreira). Mas foi com a moradia Queirós Pereira, nº23 na Av. do Restelo, em coautoria com Fernando Silva, que ganhou o galardão Prémio Valmor, em 1952<sup>26</sup>.

A comunicação não era o seu forte, mas no que toca à arte de fazer arquitetura e urbanismo gostava de discutir com os seus clientes. Apesar de aceitar o que lhe diziam, gostava sempre de impor a sua ideia<sup>27</sup>.

O facto de partilhar atelier com David Lopes e António Costa Maia, desde 1959 até à sua morte, levou-o a desenvolver vários projetos em conjunto com estes arquitetos. Com António Costa Maia o estudo para o Martim Moniz e o Plano de Remodelação da Baixa, e com David Lopes o projeto de várias unidades de

---

<sup>25</sup> Faria da Costa gostava muito daquilo que fazia. Quando estava a desenhar parecia que entrava noutra mundo, noutra dimensão. Segundo contou Guilherme Câncio Martins, um dia, na sua infância, quando o tio estava a desenhar, chegou ao pé dele e disse-lhe ‘Bom dia’, ao que não obteve resposta, tal era o seu empenho no desenho. Porém passado cerca de meia hora, virou-se para ele e perguntou ‘Então não se diz bom dia nem boa tarde?’.

<sup>26</sup> Jurí constituído por: Couto Martins (da Câmara Municipla de Lisboa), Paulino Montez (da Academia Nacional de Belas Artes), e Chorão Ramalho (do Sindicato Nacional dos Arquitetos).

<sup>27</sup> Segundo as memórias de Guilherme Câncio Martins, quando Faria da Costa apresentou o projeto urbano e arquitetónico para Sintra, a Câmara comunicou-lhe, em reunião, que gostava mais do pensamento que Keil apresentara. Perante estas palavras o arquiteto-urbanista ficou furioso e “até as folhas andaram pelo ar” (Martins, 2015).



habitação, como o edifício na Rua do Pau da Bandeira, nº24 ou o Edifício na Rua Passos Manuel, nº50-54.

Na verdade, e como testemunhou o seu sobrinho Guilherme Câncio Martins, o atelier de Faria da Costa situava-se no sótão de um edifício onde existiam outros ateliers, como o do Engenheiro Jorge Mesquita, com quem já havia trabalhado na execução do Plano para a Baixa de Lisboa e com quem mantinha, apesar da diferença de pisos, uma discussão permanente sobre vários temas de arquitetura e urbanismo.

Também os seus fins-de-semana eram cheios de debates. Faria da Costa, Keil do Amaral e Fernandes da Silva, enquanto petiscavam, “faziam a revolução do mundo da arquitetura e do urbanismo” (Martins, 2015), nas tardes de Domingo.

Como é possível constatar a vida de Faria da Costa era uma agitação permanente. E, apesar da sua personalidade temperamental, da sua dificuldade em receber críticas, na realização dos seus planos é possível verificar uma procura constante pelos melhores métodos a utilizar no território.



### **III. Uma tese de final de curso (1935-1937)**

O turismo figueirense assentou durante muitos anos na exploração da cura hélio-marítima, pois acreditava-se que a água do mar tinha poderes curativos<sup>1</sup>. Contudo nos finais do século XIX assiste-se uma mudança de comportamentos associados “à descoberta de novos usos do tempo” (Nunes, 2009, p.88), que gerou um impulso económico na cidade devido ao aparecimento das novas práticas balneares. Estas surgiram de uma alteração de condutas sociais, inicialmente apenas usufruídas pela elite social, como modo de afirmarem o seu poder, levando ao “aparecimento de uma nova tipologia urbana: a estância balnear” (Nunes, 2009, p.7), e conseqüentemente ao aparecimento de novos focos de urbanização ao longo da costa. Fenómeno impulsionado, nesta região em particular, com a chegada do caminho-de-ferro, em 1882.

Associado ao lazer balnear aparece a prática do jogo de fortuna lazer, “questão que atravessa a sociedade nas estâncias de banhos de caldas e de mar entre as elites nacionais, em meados do século XIX” (Nunes, 2009, p.117). Daí surgirem, por esta altura, vários casinos na Figueira, assim como teatros e outros

---

<sup>1</sup> O tratamento marítimo que os doentes procuravam na praia, era, segundo os autores Durant-Fardel e Le Bret, composto por três elementos distintos: a atmosfera marítima, a água do mar para uso interno e o banho do mar (Ortigão, 1968, p.115).



equipamentos lúdicos para o recreio dos veraneantes<sup>2</sup>. Outro hábito introduzido por este tipo de visitantes era passear por uma zona verde, aproveitando a sombra das árvores para descansar e conviver um pouco, o que também teve reflexos na evolução da cidade.

Com o tempo, a cidade foi reunindo condições para se impor não apenas como estância balnear da zona centro, mas também como destino de veraneio privilegiado de famílias abastadas do Alentejo e de Espanha. Esta praia começou, então, a destacar-se em Portugal, mas também no estrangeiro devido ao seu clima temperado do tipo mediterrânico, distinguindo-se de outras estâncias balneares internacionais, como Biarritz e Nice, pela sua amplitude térmica reduzida, vento moderado e exposição solar superior. Fatores que contribuíram para “se impor como zona de turismo estival” (Cascão, 2009, p.54) e ficar conhecida como a ‘Praia da Claridade’ ou a ‘Rainha das Praias de Portugal’.

O fácil acesso da povoação da Figueira da Foz relativamente aos restantes pontos do país e até mesmo à vizinha Espanha, em conjunto com a propaganda feita à cidade enquanto destino turístico de qualidade através de slogans como “não tem outro remédio senão vir à Figueira quem quiser ver a mais linda praia de banhos de Portugal” (Ortigão, s.d.), levou a um desenvolvimento acelerado do turismo nesta região. Contudo, e apesar de este território apresentar paisagens fascinantes, a falta de condições para receber a comunidade turista nesta região aumenta todos os anos, assim como a falta de condições sanitárias próprias a uma estância de cura e veraneio. Daí a escolha de Faria da Costa de eleger a Figueira da Foz como tema da sua tese de final de curso em Paris.

Este trabalho académico surge numa altura em que, em Portugal, se estava a iniciar a prática dos Planos Gerais de Urbanização e em que a experiência turística balnear começa a ganhar maior visibilidade, e como tal, esta cidade, assim como outras, carecia de infraestruturas que dessem resposta a esta nova forma

---

<sup>2</sup> Esta prática estava presente neste tipo de lazer porque os veraneantes apenas usufruíam da praia entre as 7h e as 10h da manhã, e precisavam de ocupar o resto do dia.



de passar os tempos livres e que, ao mesmo tempo, permitissem tirar partido das magníficas paisagens e potencialidades territoriais locais.

Na apresentação do seu projeto de tese, Faria da Costa descreve a Figueira como uma cidade muito bem interligada com o resto do país, mas cujo território sofreu uma expansão sem qualquer tipo de planeamento: “Il en est résulté un trace banal en damier, avec des rues étroits, sans une place, sans un jardin” (Costa, 1937a)<sup>3</sup>. Uma cidade com um crescimento “sem o sentido da previsão e apenas sob o influxo da especulação em terrenos” (Costa, 1937b, p.11), impulsionado primordialmente pelo comércio e secundariamente pelo turismo, que durante o Verão provocava situações precárias, como falta de alimentos e mau funcionamento de esgotos.

Tendo em vista a resolução destes problemas, o urbanista propõe um “l’étude complète de l’extension, d’aménagement dans toutes ses parties et de l’embellissement de la Ville de Figueira da Foz” (Costa, 1937a)<sup>4</sup>, de forma a tornar esta cidade num centro turístico de elevado potencial. Para isso, adota uma postura realista, imaginativa e adaptativa topograficamente, dando prioridade à ampliação e embelezamento do espaço público da cidade, não esquecendo os transportes e as infraestruturas necessárias para um bom funcionamento territorial. Assim, e para conseguir dar resposta a este estudo, o seu trabalho teria de contemplar “um relatório geral”, “um programa de servidões”, “um projecto de decisão do Presidente da Câmara”, “um relatório de saneamento, esgotos e água potável”, “um plano do estado actual, escala 1/5000”, “um plano geral de arranjo, extensão e embelezamento, à mesma escala”, “planos de pormenor em escala 1/2000” e “um plano de esgotos e águas potáveis em 1/5000” (Costa, 1937b, p.12).

Partindo destes pressupostos, o trabalho desenvolvido por Faria da Costa aborda, essencialmente, dois pontos centrais. O primeiro prende-se com a comunicação da Figueira da Foz ao resto do país, através da criação de uma rede

---

<sup>3</sup> “Um traçado trivial em xadrez, de ruas estreitas, sem uma praça, sem um jardim” (Costa, 1937b, p.11).

<sup>4</sup> Um estudo completo de expansão, arranjo de todas as partes e de embelezamento da cidade da Figueira da Foz



regional de vias articuladas com o restante território nacional e, em certos casos, com Espanha. O segundo consiste no desenho da cidade e dos equipamentos que esta dispõe para um correto funcionamento enquanto cidade de veraneio.

Com base na afirmação de Leus Durtain, que diz que o urbanismo é “uma sinfonia de técnicas que vai muito longe no espírito e no coração do homem” (Costa, s.d. a), e à semelhança do pensamento de Agache<sup>5</sup>, que defende que “un plan d’urbanisation se compose essentiellement d’une partie graphique dessinée à différentes échelles, d’un commentaire descriptif et d’une partie législative destinée à étayer et à rendre effective l’application des projets”<sup>6,7</sup>, Faria da Costa, ao efetuar a sua tese, divide o seu pensamento pelos seguintes capítulos: os componentes antropomórficos; o plano de arranjo, embelezamento e expansão; a regulamentação; e bibliografia, tendo sempre em conta as necessidades e usos da cidade e de “certas disposições das legislações estrangeiras amplamente provadas pela experiência” (Costa, s.d. a), que o autor assume não ter.

---

<sup>5</sup> “L’Urbanisme (...) est à la fois une science, un art et une philosophie; une science car il procède de l’étude méthodique des faits. Il faut avoir étudié les villes du passé, leurs caractéristiques, leur formation... Il s’agit ensuite de rechercher les causes de développement ou de malaise et enfin, après un travail précis d’analyse, il faut, dans une synthèse générale, prévoir les améliorations nécessaires pour le développement futur de la cité. Observation, classification, analyse et synthèse : voilà bien ce qui caractérise l’étude scientifique.” ... “Mais, si la science suffisait à résoudre l’Aménagement des villes, cette urbanisation se réduirait sans doute à un certain nombre de formules. Il n’en est pas ainsi. L’Urbanisme constitue également un Art, car l’intuition, l’imagination, et la composition jouent un rôle important dans son application: l’Urbaniste doit traduire en proportions, en volumes, en perspectives, en silhouettes, les différentes propositions suggérées par les ingénieurs, les économistes, les hygiénistes et les financiers.” ... “L’Urbanisme est aussi du domaine de la philosophie sociale. La ville, en effet cherche à réaliser plastiquement le cadre adéquat à l’existence d’une collectivité organisée; son rôle est de grouper autour du citoyen tout ce que l’organisation et le confort moderne ont inventé pour sa commodité, ceci en diminuant les frais généraux de cette existence en voisinage immédiat.”

Donat Alfred Agache, Congrès SFU de Strasbourg 1923

<sup>6</sup> Um plano de urbanização consiste essencialmente, numa parte gráfica desenhada em diferentes escalas, num comentário descritivo e numa parte legislativa, que tem o objetivo de apoiar e tornar a execução dos projetos mais eficaz.

<sup>7</sup> Palavras escritas na conclusão do plano para a Costa do Sol, dirigidas talvez pela sua consciência da necessidade do país em adquirir uma metodologia de base para planos de urbanização posteriores (Lobo, 2012, p.601)

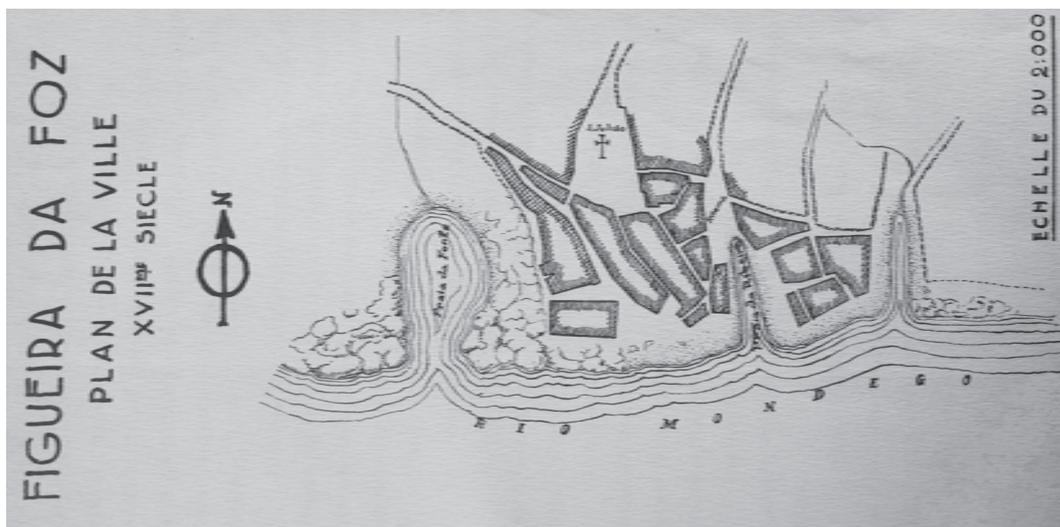


Fig. 23 - Planta Urbana da Figueira da Foz, século XVII



Fig. 24 - Planta Urbana da Figueira da Foz, século XIX

No entender de Faria da Costa “o architecto urbanista, antes de se pronunciar sobre a cidade, faz como um médico o estudo analítico dos antecedentes do indivíduo ou seja a sua história” (Costa, s.d. a). Por isso, o primeiro capítulo vai corresponder a uma abordagem que remonta aos primórdios da povoação figueirense e à sua evolução comercial e conseqüente expansão territorial. De seguida, tendo como base as aulas de Marcel Poète, faz uma inspeção de todos os elementos que influenciaram o desenvolvimento urbanístico da cidade. “Nous a particulièrement intéressé parce que nous avons tout de suite retrouvé avec une précision remarquable tous les phénomènes liés à la vie d’une cité que notre distingué maître nous a appris, à analyser lorsqu’il nous parlait des Villes du passé”<sup>8</sup> (Costa, 1937a, p.7). Assim, e apesar de não ter tido acesso a todos os documentos de que gostaria - “queríamos que o nosso estudo fosse ainda mais completo, mas falhou-nos o concurso de autoridades com quem contávamos” (Costa, 1937b, p.13) - conclui que a “Figueira da Foz avec son port, avec sa plage, dans un climat que nombre de villes placées géographiquement comme elle envieraient, -peut tout espérer de son avenir social et économique si elle le veut. Mais tout y est à organiser”<sup>9</sup> (Costa, 1937a, p.9). E afirma que é exatamente por esta razão que vai realizar um plano completo de arranjo, extensão e embelezamento para esta cidade, por forma a proporcionar-lhe um futuro melhor, com tudo aquilo que mais necessita, através de uma melhoria do seu traçado e da sua organização, sobre o plano atual e a sua expansão futura, centrando a sua energia “sous la devise écrite par le grand positiviste August Comte” “Prevoir pour pourvoir” (Costa, 1937a, p.9)<sup>10</sup>. Desta forma, prevê o alargamento da cidade para terrenos envolventes e delinea áreas distintas, nas quais os serviços são agrupados segundo a respetiva

<sup>8</sup> Interessa-nos particularmente porque descobrimos logo de seguida com uma precisão notável todos os fenómenos ligados à vida de uma cidade que, o nosso distinto mestre nos ensinou a analisar, quando nos falava das vilas do passado.

<sup>9</sup> A Figueira com o seu porto, a sua praia, a posição geográfica, - tem tudo para ser um centro social e económico se quiser, . Mas para isso ela tem que estar organizada.

<sup>10</sup> Sobre o lema escrito pelo grande positivista August Comte “Prever para prover” (Costa, 1937b, p.13).

Mois	Temperatura moyenne		Températures maxima et minima absolues								
	maxima	minima	1931	1932	1933	1934	1935				
Janv.	8,7	3,3	13,9	3,3	16	2	15	0,1	15	0	
Fevr.	9,3	5,2	13,1	5,2	16	4	15	2	17	3	
Mars	10,8	7,8	14,0	7,8	22	9	21	4	21	6	
Avril	12,8	8,8	12,8	8,8	25	8	19	6	22	6	
Mai	13,9	12,0	15,8	12,0	19	8	24	10	27	10	
Juin	16,5	14,2	18,9	14,2	25	13	26	11	25	13	
Juill.	17,4	13,9	21,0	13,9	26	14	29	11	21	12	
Août	18,5	17,6	22,0	17,6	29	14	33	13	34	13	
Sept.	17,9	11,9	21,9	11,9	29	10	31	9	25	10	
Octob.	14,6	10,7	17,9	10,7	25	8	22	8	23	6	
Nov.	10,6	6,3	13,8	6,3	21	6	22	4	19	4	
Déc.	9,1	5,4	12,5	5,4	17	6	16	3	19	0	
Température moyenne de l'année		13,3 (13,34)	Moyenne des maxima et minima		16,4			9,7			

Fig. 25 - Quadro Desenvolvido para o Estudo das Temperaturas Presentes na Figueira da Foz

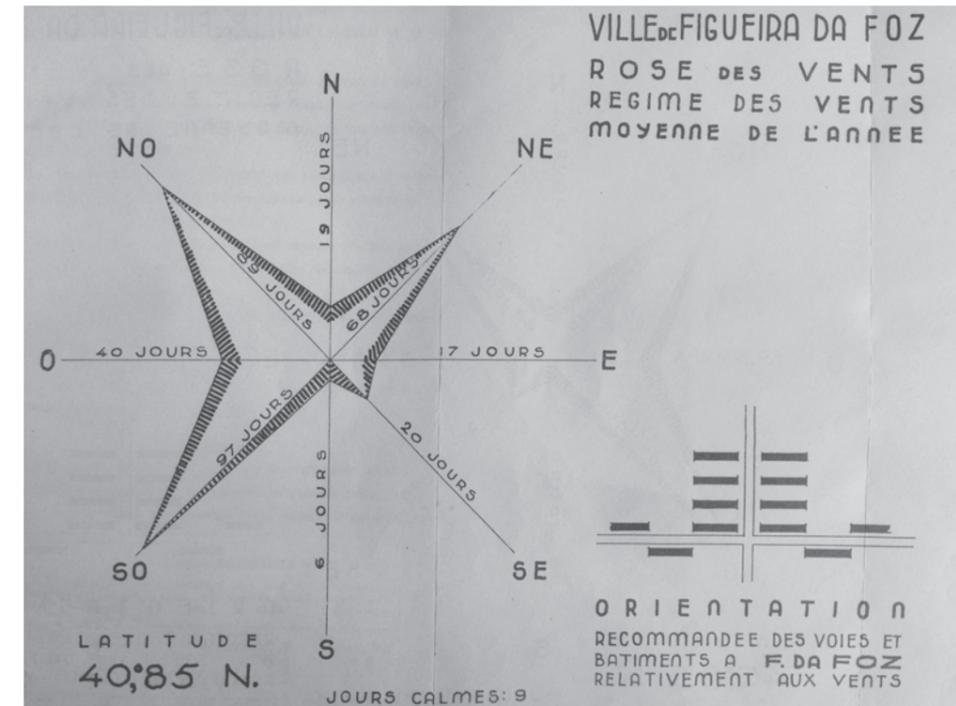


Fig. 26 - Estudo Sobre o Regime dos Ventos Presentes na Figueira da Foz

	Hiver	Printemps	Eté	Automne
	69,7	70,0	71,6	69,3
	67,7	67,3	74,7	67,3
	66,0	71,0	73,0	68,0
	73,3	88,6	68,7	69,0
	76,6	63,3	69,3	77,3
es	70,6	68,0	71,4	70,2

Fig. 27 - Quadro Desenvolvido para o Estudo Hidrogénico Presente na Figueira da Foz

função, sendo que todas as construções, independentemente da área a que pertencem, seguem regras de insolação, segurança e estética, com vista a satisfazer tanto as necessidades presentes como as futuras.

Com vista a compreender e conhecer melhor o território onde vai intervir e a sustentar as suas opções, Faria da Costa, à semelhança de Gréber, que defendia que a intervenção de um urbanista consiste num prolongamento do passado da cidade tendo em conta a sua realidade específica (Andersen, 2011, p.89), de Agache, que afirma que “Le Plan (de ville) est une oeuvre d’ensemble qui (...)a besoin d’être étudiée en fonction de données anthropogéographiques, économiques et sociales bien définies”<sup>11</sup> (Agache, 1923), e do seu mestre De Gröer, que declara que “un Plan d’Urbanisation n’est qu’un programme, et non pas un plan d’exécution”, e, por isso, deve ter em consideração todos os aspetos sociais, económicos e técnicos da região para que não se crie um plano utópico (Lobo, 2012, p.649), vai executar uma série de estudos preliminares. Começa por realizar um estudo sobre a constituição e relevo do solo, a ação da água nas margens do rio Mondego<sup>12</sup>, o regime climático da região e a evolução demografia da cidade. No penúltimo ponto, analisa a temperatura, o ar e o vento, e salienta a temperatura média da Figueira da Foz ao compará-la com estâncias balneares de excelência, como Cannes e Nice, que se destacam pelo seu clima. Para sublinhar e enaltecer as vantagens climatéricas desta cidade faz, ainda, referência ao Dr. Jacond que, segundo um estudo realizado, constatou que o grau hidrogénico ideal de uma cidade varia entre 70% a 80%. Compara este estudo com a realidade figueirense, que oscila entre os 55% e os 75% e, por isso, se encontra no limite indicado, classificando-se com um clima de *secura média*.

Incentivado pelo seu professor Edouard Fuster, que entendia que era através do estudo da demografia de uma determinada região que se poderia ver a sua salubridade, Faria da Costa vai estudar a evolução demográfica da Figueira da

---

<sup>11</sup> O Plano (de cidade) é uma obra de um todo que tem necessidade de ser estudada em função de dados antropogeográficos, económicos e sociais bem definidos.

<sup>12</sup> Desgaste das margens do rio, reflorestação e sedimentação no porto.



Fig. 28 - Fotografia de habitantes da Figueira da Foz



Fig. 29 - Cidade da Figueira da Foz antes da intervenção de Faria da Costa



Fig. 30 - Cidade da Figueira da Foz antes da intervenção de Faria da Costa

Foz, por forma a analisar vários parâmetros, como o crescimento da população fixa e flutuante, condições sanitárias e mortalidade. Desta análise conclui que o estado sanitário da população é aceitável e que a mortalidade é consideravelmente baixa, dados resultantes, segundo o autor, da cidade se situar num “local saudável por si próprio”, que “recebe constantemente o ar purificador do Oceano” (Costa, 1937b, p.15). Neste estudo, avalia, ainda, a situação económica da cidade, no passado e presente, tanto ao nível comercial<sup>13</sup>, como industrial<sup>14</sup>, contemplando os subúrbios da cidade com as atividades agrícolas, as árvores de fruto e o vinho. Após esta reflexão, Faria da Costa constata que estas atividades proporcionavam à cidade uma grande afluência de população, conferindo-lhe um carácter de centro económico.

De seguida, ao observar a realidade urbanística da cidade, o autor verifica que, apesar da Figueira se situar num local arejado e solarengo com uma topografia pouco acidentada, esta estava repleta de opções excêntricas e estranhas, resultantes de um planeamento ocasional, “donc une configuration sans homogeneité” (Costa, 1937a, p.28)<sup>15</sup>. A povoação encontrava-se dividida em bairros distintos, que não possuíam uma distribuição administrativa. Os principais bairros eram o Bairro de São Julião, o Bairro de Buarcos, o Bairro do Pinhal, o Bairro do Vale, o Bairro da Estação, e o Bairro Novo. Para além destes, dispunha de outros bairros de comunidades desfavorecidas. Em certas zonas existia uma zona central, mas esta encontrava-se desordenada e com limites estreitos provocados pelas propriedades rurais que, se prolongavam até quase ao centro da cidade. Em geral, a cidade apresenta uma distribuição urbanística caótica e a beleza proporcionada por certas ruas ou edifícios é desvalorizada pela pobreza e monotonia urbana circundante.

---

<sup>13</sup> Movimento do porto e ligações com o resto do país.

<sup>14</sup> Pesca, exploração de sal marinho, cal hidráulico, cimento, carvão, vidro, cerâmica, madeira e construção de barco.

<sup>15</sup> Esta cidade não tem um plano homogénio.



Ainda neste capítulo, o autor medita sobre o que considera serviços particulares e municipais. Declara que a cidade tem refletido um desenvolvimento contínuo, mas que a construção de habitação tem sido de iniciativa privada, que por ser insuficiente leva a uma sobrelotação dos bairros. Também os funerais e exibição de espetáculos são de ação privada. Já os edifícios referentes a escolas, bibliotecas, bombeiros e serviços públicos julga serem construções de iniciativa municipal.

A experiência mostra “que as cidades nunca possuem locais adequados para um edifício público, por não terem sabido reservá-lo com antecedência” (Costa, 1937b, p.20). Como esta cidade não é exceção à regra, o autor, verifica que ultimamente este aglomerado tem feito melhoras no que toca a serviços públicos, porém constata que estes estão servidos por ruas estreitas, sem acesso rápido. De facto, e apesar da Figueira da Foz apresentar uma boa rede de vias de acesso, as vias de circulação interior são insuficientes, ficando muitas vezes engarrafadas, ainda que o número de veículos *per capita* existente na altura, fosse reduzido.

No segundo capítulo, Faria da Costa deixa de lado a análise da região e da sua população e expõe as diretrizes que pretende aplicar nesta cidade e que considera primordiais para melhorar, consideravelmente, a vida da população local de uma forma social, artística e salubre.

Tendo em consideração os pensamentos e projetos elaborados pelos seus professores, Faria da Costa, por forma a proporcionar um bom funcionamento à cidade e à sua região, divide-a em zonas<sup>16</sup> e atribui a cada uma destas zonas atividades particulares. Partindo deste pensamento definiu oito zonas distintas: a zona comercial e de habitação coletiva, a zona de habitação coletiva e rendas baixas, zona de habitação individual e cidade jardim, zona industrial, zona do porto, zona agrícola ou rural, zona desportiva e a zona balnear, de recreio e

---

<sup>16</sup> O zonamento funcional era um dos dogmas urbanísticos do Movimento Moderno, que surge como reacção contra os problemas entre bairros de operários e as zonas fabris, poluentes no início do século (Costa, 2002, p.185).

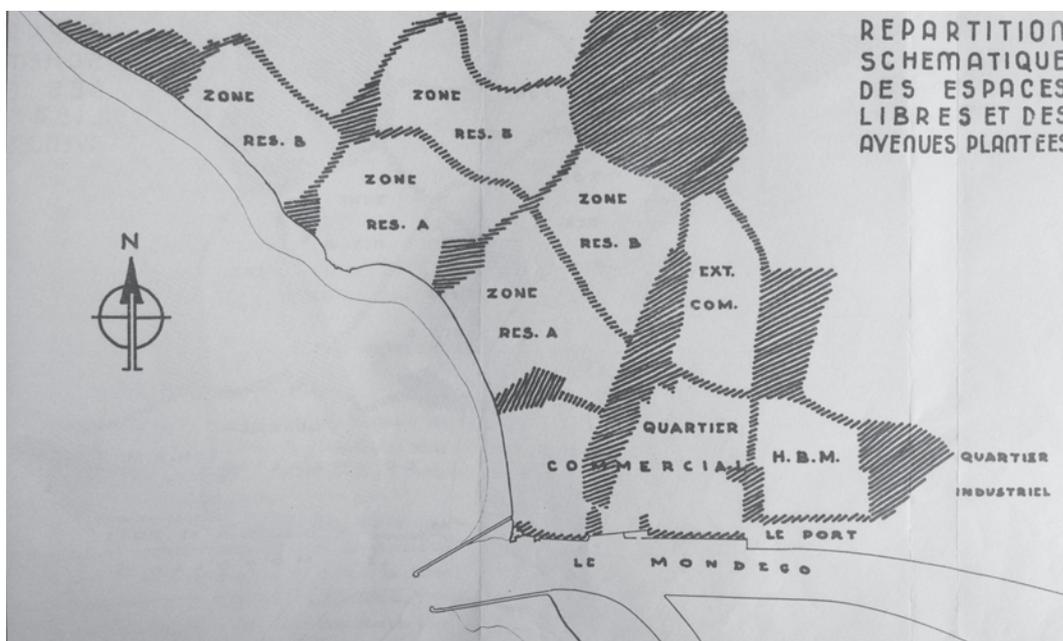


Fig. 31 - Repartição Esquemática dos Espaços Livres, João Guilherme Faria da Costa, 1937

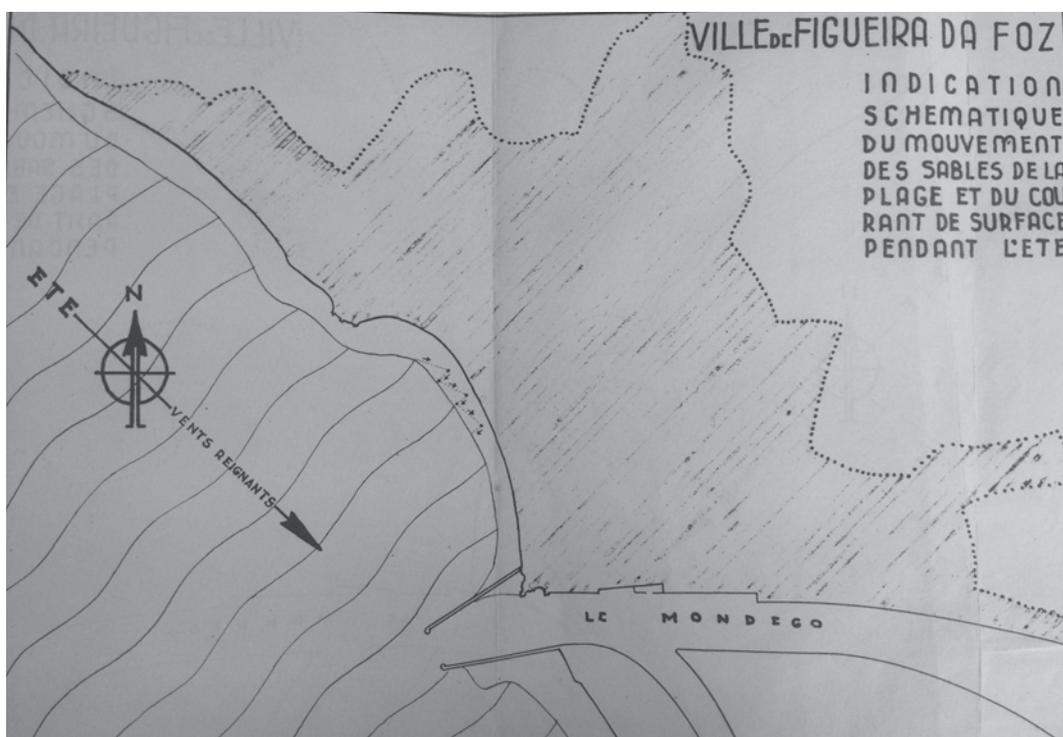


Fig. 32 - Indicação Esquemática do Movimento das Areias e das Correntes Durante o Verão, João Guilherme Faria da Costa, 1937

relaxamento. Paralelamente classifica e desenha as ruas e rotundas consoante a sua importância, de modo a localizar estrategicamente os edifícios públicos. Todas estas zonas desenvolvem-se dentro do perímetro delimitado pelo autor e expresso em desenho pela zona rural. Este conceito, que não era novo<sup>17</sup>, pretendia definir um limite que não deveria ser ultrapassado para que a região não perdesse a sua identidade e não se tornasse num subúrbio contínuo, tal como havia sido idealizado por Ebenezer Howard para as Cidades-Jardim (Lobo, 2012, p.618), ou por Burnham no seu plano para Chicago (Field, 2005).

Este modo de atuar forçava a pensar no território do ponto de vista funcional e organizativo, implementando a delimitação do espaço de intervenção e a criação de uma legislação própria para cada zona. De certa maneira a delimitação de zonas tinha como finalidade proporcionar um certo carácter a cada uma delas definido consoante a classe social a elas associado, de modo a “evitar que os bairros, que satisfazem a determinadas necessidades, sejam invadidos por construções que mudariam completamente seu carácter.” (Moreira, s.d., p.8). “A estrutura urbana resultava, assim, da distribuição das diferentes actividades e da população (consoante os seus rendimentos) por zonas, configurando um modelo de cidade - e, implicitamente, de sociedade – centralizador” (Lobo, 2012, p.595). Mas esta forma territorial de agir “é bem mais complexa do que um simples conjunto de regras que cria mecanicamente a cidade. Ela tem como finalidade moldar plasticamente a forma da cidade, ou seja, associar as funções e elementos da cidade com a estética e a forma urbana” (Moreira, s.d., p.8).

Como é acusado pelo autor, com base nos princípios defendidos pelo urbanismo moderno “o zoning é uma operação feita sobre um plano de cidade com o fim de atribuir a cada função e a cada indivíduo o seu justo lugar” (CIAM, 1941). Assim, idealiza para este território uma organização tendo em conta o aspeto geral da cidade, através da repartição em zonas consoante as atividades que ali

---

<sup>17</sup> Já no reinado de Elisabeth I se pronunciava uma preocupação com o limite de crescimento da cidade de Londres, que ficou expressa na Act of Parliament datada de 1532 (The history of the London green belt).



se vão desenvolver, e adota esta compartimentação territorial como base para desenvolver o resto do plano. De facto, este modo de planear a cidade influencia todo o plano, e também pode ser visto em planos desenvolvidos por Henri Prost (Fourcaut, 1994, p.171) e Agache<sup>18</sup> (Lobo, 2012, p.619), seus professores no Instituto de Alta Cultura em Paris, e por De Gröer<sup>19</sup> (Grande, 2002, p.128) (Patrícia d’Almeida, 2013, p.48) (Lobo, 2012, p.595), com quem estagiou em Paris. Este contraponto entre as palavras do autor e os estudos realizados por diversos autores leva-nos a pensar que Faria da Costa pode ter fundido o conceito instruído pelo movimento moderno com os princípios formais da Cidade-Jardim. É possível chegar a esta conclusão quando, ao se ter em conta as palavras enunciadas pelo autor, se observa e se sente nos seus desenhos uma tentativa de aproximação do campo à cidade, através da introdução de vários pequenos e grandes jardins dispostos por toda a malha urbana, como é possível observar no plano realizado na sua tese de final de curso. Porém, e apesar desta conclusão, também é possível assistir na sua repartição esquemática de espaços livres, a uma tentativa de reproduzir um plano à semelhança do que Haussman realizou para Paris, com uma intervenção que “concebe um conjunto de sistemas interconectados, nos quais se inclui uma

---

<sup>18</sup> “Le ZONING, c’est la répartition rationnelle des ‘besoins de la vie urbaine: l’habitation, le travail, la récréation et le sport’. Chaque zone doit avoir sa législation particulière adaptée aux besoins de sa fonction. Ainsi obtenons-nous le maximum de rendement et le minimum de pertes pour ‘tout le monde et c’est le seul moyen d’organiser le progrès d’une ville’. Le Zoning protège la propriété et tend plus à empêcher la dévalorisation de nombreux terrains qu’à pousser à la supervalorisation de quelques-uns”.

Cité d’après «la Remodelation d’une Capitale», de D.-Alf. AGACHE, 1932) AGACHE, Donat-Alfred, *Lisbonne-Urbanisation de la Région Ouest - Remodelation & Aménagement de la Costa do Sol*, Paris, 1936, p. 126. in tese de doutoramento da Arquiteta Susana Mexia Lobo, p.619.

<sup>19</sup> “O zonamento é mesmo a base do urbanismo. Consiste na divisão da área abrangida por um plano de urbanismo em zonas de diferente regulamentação. A regulamentação dum zona determina: 1.º - a afectação dos terrenos dum mesma zona, a uma mesma actividade (industria, comercio, habitação, etc.); 2.º - a taxa da utilização destes terrenos. Sem esta determinação precisa e tão pormenorizada quanto possível, não se pode esperar que a aplicação de quaisquer medidas de urbanismo possa ter êxito, pois que são, dum lado, o uso que se faz dum terreno e, por outro lado, a taxa da sua utilização (que traz logo consigo a noção de densidade) que constituem os elementos determinantes da concepção geral dos arruamentos (traçado, importância, carácter das vias) e da distribuição dos espaços livres.”

DE GRÖER, Etienne, *Plano Director de Lisboa*, Volume I, Lisboa, 1948, pp. 7-8 , in tese de doutoramento da Arquiteta Susana Mexia Lobo, p.640.



Fig. 33 - Ante-Projecto dos Melhoramentos da Zona Ocidental da Figueira da Foz, António Fonseca, 1915

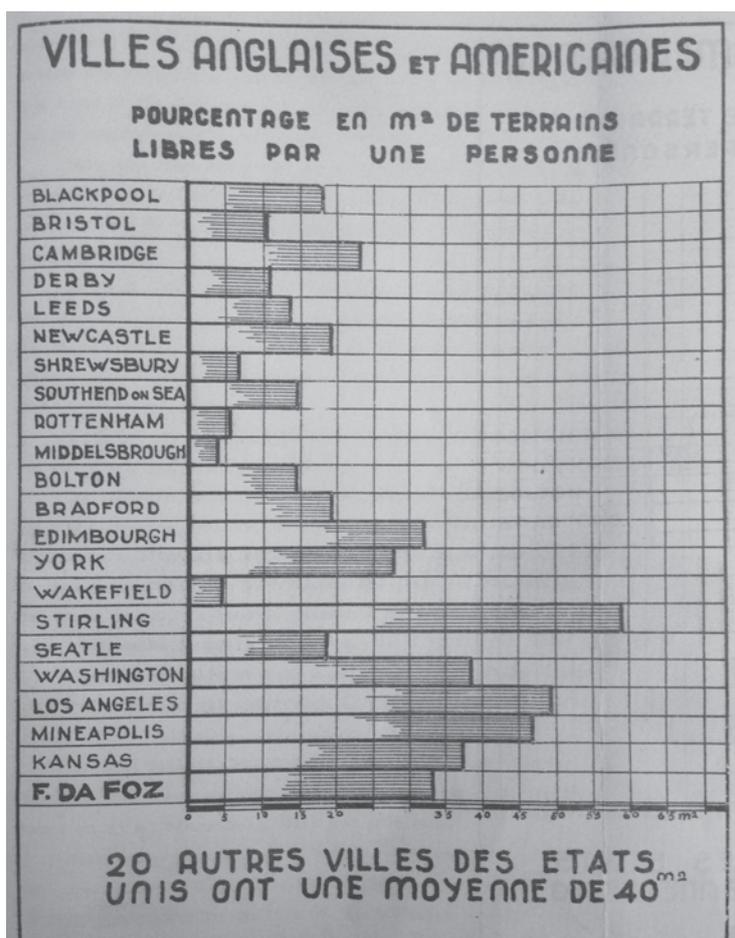


Fig. 34 - Estudo de Comparação de Espaços Livres Entre Várias Cidades, João Guilherme Faria da Costa, 1937

hierarquia de espaços verdes repartidos de forma homogénea por toda a cidade – bosques periurbanos, parques urbanos, jardins, praças arborizadas e boulevards” (Ottoni in Azevedo, 2013, p.43). Para além disso, é possível ver na proposta de Haussman a introdução de dois parques principais em zonas periféricas, ‘Bois de Boulogne’ e ‘Bois de Vincennes’. Facto que vai de encontro ao desenho concebido por Faria da Costa, apesar de um dos parques principais propostos se situar no interior do núcleo urbano. É possível, ainda, justificar a opção do arquiteto-urbanista, em desenhar este parque de maior dimensão no interior da cidade, se tivermos em conta o ante-projeto que havia sido desenvolvido anteriormente para a cidade da Figueira da Foz<sup>20</sup>.

Como o intuito de contrariar a falta de salubridade de algumas das construções existentes, o autor, vai ter em conta, no seu trabalho, a penetração de ar e luz na cidade, sem se esquecer dos ensinamentos de Gréber. Na sua perspetiva, decorar a cidade com vegetação e respeitar o seu carácter geral, ao mesmo tempo que se procura uma constante harmonia do conjunto é muito importante, não apenas do ponto de vista estético, mas também para um bom conforto moral e aprovação do plano pela população. “Nous voulons pour l’homme une vie saine dans une ville largement aérée où lui et ses enfants trouveront le soleil et les fleurs pour égayer le ‘home’, et les espaces nécessaires pour son délasserment, loin du bruit et de l’atmosphère de l’usine” (Costa, 1937a, p.36)<sup>21</sup>.

Faria da Costa prezava uma boa distribuição de terrenos livres na cidade, tendo sempre em conta a higiene, a estética e a sociabilidade, e por isso queria contrariar os valores negativos registados, decorrentes da inexistência de um

---

<sup>20</sup> Com a consciência de que a Figueira da Foz necessitava de se modernizar e valorizar, José da Silva Fonseca, com a função de Vice-Presidente, apresenta, em 1915, o *Ante-Projecto dos Melhoramentos da Zona Ocidental da Figueira da Foz*. Este havia sido executado pelo seu filho, António Ferreira Monteiro da Silva Fonseca, e propunha, essencialmente, a abertura de uma grande avenida arborizada na Vale das Abadias, que culminava com um parque desportivo a norte, a extensão da frente marginal entre a Figueira da Foz e Buarcos, uma via de circulação externa entre Buarcos e Tavadede, e uma rede de vias secundárias, colocadas perpendicularmente à avenida aberto no Vale das Abadias e que teriam a função de unir todo o território.

<sup>21</sup> Queremos proporcionar uma vida sã, arejada, onde as crianças veem o sol, as flores para alegrar a casa e os espaços necessárias para o seu desenvolvimento, sem o barulho e a atmosfera da fábrica.

<u>Terrains libres existants</u>	<u>Hectares.</u>
Jardin Municipal . . . . .	0,9
Place de l'Hôtel de Ville. .	0,05
Place Nova . . . . .	0,16
Place Velha etc. . . . .	0,14
	<hr/>
Total	1,25

Fig. 35 - Quadro de Indicação dos Espaços Livres Existentes Antes da Intervenção

Jardins et espaces libres à créer.

<u>Terrains libres</u>	<u>Hectares</u>
Parc des sports . . . . .	122,65
" du Val das Abadias . . .	44,92
" Champ de Courses . . . .	41,90
" du Casal do Rato . . . .	17,40
" " Pont du Galante. . . .	14,65
" " Val de Buarcos . . . .	14,60
" " Vais . . . . .	13,85
" de Vazzea de Tavarede. .	7,10
Jardin des Quais . . .	
Jardin de l'Eglise de S.Pierre..	
Squares à l'intérieur des ilots..	
	<hr/>
	Soit au total environ 300 hect.

Fig. 36 - Quadro dos Espaços Livres Idealizados para o Território

planeamento anterior. A cidade possuía um número muito reduzido de espaços públicos e o urbanista teria que salvaguardar no plano o espaço necessário para as zonas verdes imprescindíveis para obter um plano sã. Deste modo, e para a sua correta distribuição pela cidade, baseou-se em Unwin que, aquando da realização do seu último plano para Londres afirmava “les parties destinées à être bâties doivent être incrustées dans un fond général de terrains libres” (Costa, 1937, p.53)<sup>22</sup>, sem esquecer os princípios de Forrestier<sup>23</sup> e o exemplo da cidade Parisiense<sup>24</sup>, quando definiu a percentagem de espaço público necessário para a população prevista, de modo a evitar a sobrelotação dos parques e jardins e proporcionar uma vida saudável à população fixa e flutuante. Esta estratégia de controlo dos espaços livres também era utilizada por Agache, seu mestre, como podemos ver no plano executado para a Costa do Sol, onde “considera que ‘un bon equilibre entre les espaces construits et les espaces libres est necessaire pour tout ville ordonné’” (Lobo, 2012, p.600) e prevê uma média 20m<sup>2</sup> de espaço livre por habitante.

Tendo como base os princípios referidos, dividiu os terrenos livres em três categorias: parques e jardins, zonas de reserva de ar e zonas destinadas a construção de edifícios públicos; e adaptou normas para o distanciamento dos jardins e da zona desportiva aos quarteirões que servem - “cada jardim não esteja a mais de 400m do ponto mais afastado do Bairro a que dá serventia, nem os terrenos de desporto a mais de 1500m” (Costa, 1937b, p.19) - ao contrário do enumerado pelo Movimento Moderno que dizia que “a distribuição das construções para uso coletivo dependentes da habitação, é arbitrária” (CIAM, 1941).

O objetivo deste aspirante a urbanista era tentar contrariar os 0.41m<sup>2</sup> por habitante então registados, transformando-os em cerca de 33m<sup>2</sup> por habitante,

---

<sup>22</sup> “Os locais destinados a construção devem estar incorporados no fundo geral de terrenos livres” (Costa, 1937b, p.19).

<sup>23</sup> Defendia que eram necessários 30m<sup>2</sup> por habitante, e que a repartição destes espaços de forma harmoniosa era imprescindível.

<sup>24</sup> Exigia cerca de 17m<sup>2</sup> por habitante.

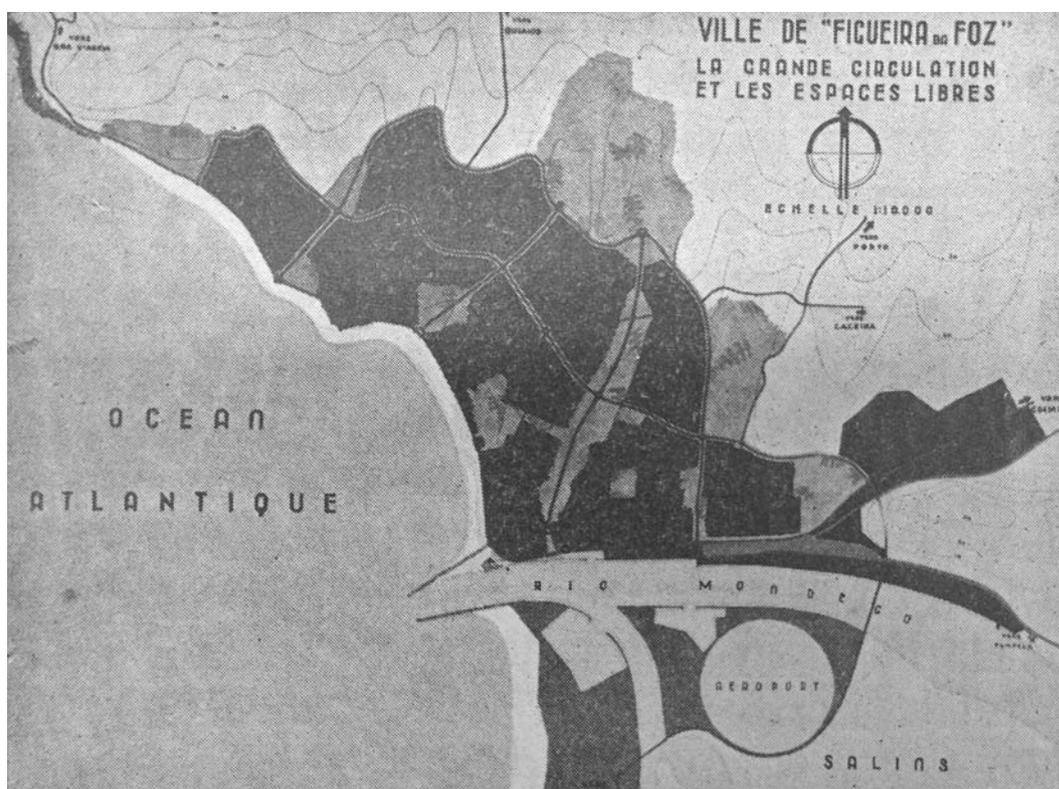


Fig. 37 - Esquema da Circulação e Espaços Livres, João Guilherme Faria da Costa, 1937

mas para isso era necessário encontrar 300 hectares de terreno livre. Para colocar em prática o que idealiza, escolhe terrenos situados, maioritariamente, em vales perpendiculares ao mar, ideais por serem baratos e, ainda, com baixo nível de construção. Apesar das normas de distância que o autor pretende estabelecer entre a habitação e o espaço verde, este não abdica de um grande espaço verde de passeio e desporto para a população residente e flutuante. Esta ideia talvez tenha tido inspiração nos parques projetados por Haussman em Paris, ou pode, eventualmente, ter sido apenas uma influência adquirida do seu mestre Agache<sup>25</sup>, uma vez que os planos projetados anteriormente para a Figueira, previam a existência de um parque no mesmo local, mas apenas com a função de servir como espaço de repouso e passeio para a população.

No que diz respeito à implantação dos edifícios, nas cidades não se encontram locais ideais para a construção de edifícios públicos, pelo facto de não se reservarem os terrenos necessários para esse efeito. Com vista a contrariar esta tendência, Faria da Costa vai planear e reservar os terrenos indispensáveis para este fim. O zonamento realizado pelo autor vai potenciar um plano com um maior controlo sobre o desenho e a classificação das ruas e cruzamentos tendo em conta a sua importância, por forma a localizar estrategicamente os edifícios públicos. Alega que estes devem ocupar 3% da superfície urbana total e devem estar situados de forma visível e a proporcionar um acesso cómodo a toda a população, pois eles são a marca da cidade por contribuírem para o seu embelezamento, organização urbana e expressão civil. Este pensamento entra em conformidade com o projeto executado por Agache para o Rio de Janeiro, onde se pode assistir a uma preocupação em “assegurar a existência dos elementos funcionais e alocá-los adequadamente na cidade” de modo “estabelecer uma rede de ruas para prover uma ligação rápida entre estes elementos” (Moreira, s.d., p.15), pois a sua localização tinha que ser bem estudada para que se enquadrassem na perspetiva geral da cidade.

---

<sup>25</sup> Podemos assistir à utilização desta técnica por parte de Agache no seu plano para a Costa do Sol (Lobo, 2012, p.617)

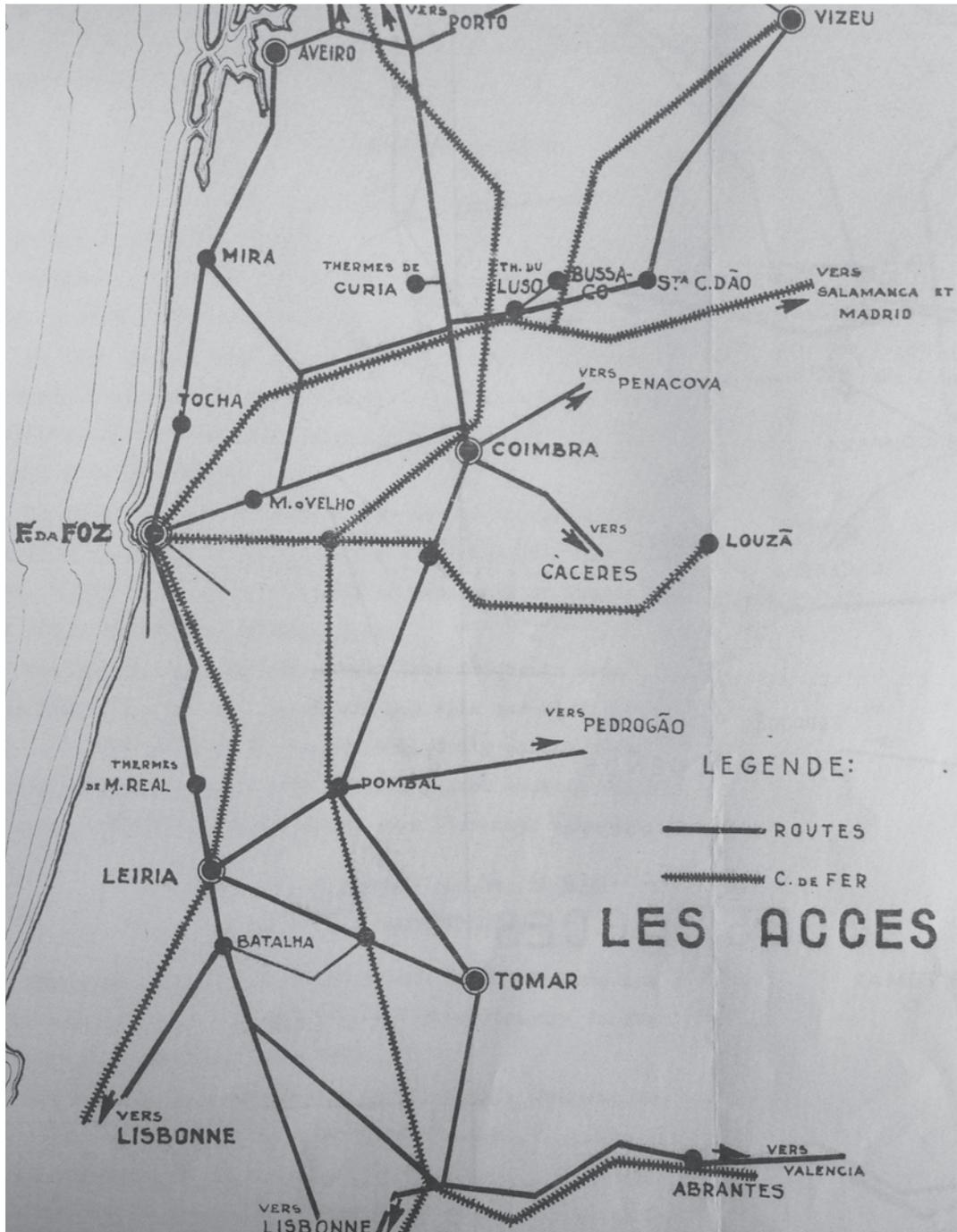


Fig. 38 - Rede de Comunicações Entre a Figueira da Foz e o Resto do País, João Guilherme Faria da Costa, 1937

Após a divisão do território em zonas, o arquiteto-urbanista vai passar para uma análise mais pormenorizada, enumerando os pontos essenciais, do seu ponto de vista, a tratar num plano para a Figueira da Foz. Para evitar o congestionamento e desconforto do aglomerado, começa por analisar a necessidade de criar uma porta principal para a cidade. Propõe a criação de uma praça intermodal que teria a função de fazer convergir e concentrar todos os transportes oriundos do resto do país e de países vizinhos. Ideia que possivelmente captou do plano de Burnham para Chicago (Baptista, 1999, p.109) ou do pensamento de Agache para o Rio de Janeiro. Enquanto Agache no seu plano para o Rio de Janeiro cria praças, em três zonas distintas, que teriam a função de receber e difundir o trânsito automóvel - “seis praças concentrariam as principais atividades na área central... estariam localizadas nos vértices desses triângulos e atuariam como importantes núcleos de recepção e irradiação do tráfego” (Moreira, s.d., p.9), Faria da Costa concebe apenas uma praça para exercer esta função. É, ainda, de notar que as escalas das cidades em questão são bastante distintas, e que possivelmente Faria da Costa só não executou mais que uma praça, como procedera Agache, porque a Figueira da Foz não o suportava.

Reflete, também, sobre a localização da linha de caminho-de-ferro, que na sua opinião se encontra bem localizada em relação à cidade e às vias que lhe dão acesso, porém apresenta-se inestética e insuficiente. Assim, propõe a demolição da estação existente e a sua reconstrução com ligeiras alterações, como a mudança de orientação e a divisão da estação de utentes e de mercadorias (mais perto do porto do que a de utentes). Nesta praça intermodal sugeria a introdução de uma estação rodoviária, um elemento novo para a cidade e que criava vantagens relativamente ao transporte ferroviário. Este novo recurso teria, na perspetiva do autor, um carácter essencial para a expansão da cidade, pois para além de melhorar a circulação entre a cidade e os subúrbios, também seria elementar para o transporte de mercadorias. Abordando, ainda, o sector dos transportes, mas desviando-se um pouco da praça intermodal, o autor, defende a inserção,



nesta cidade, de um novo tipo de transporte, o avião. Segundo Faria da Costa, este meio de transporte iria atingir, futuramente, a mesma importância que o caminho-de-ferro no século XIX. “L’aviation est appelée a jouer dans l’avenir, un rôle si important dans le développement des villes comme celui qui a joué le chemin de fer au XIX-me siècle”<sup>26</sup> (Costa, 1937a, p.45). Para materializar esta ideia elege a ilha da Morraceira como local ideal, que reúne todas as condições necessárias para a localização de um aeroporto, devido à sua proximidade com a cidade, por ser um terreno livre de construções e pela sua proximidade à água.

Para além da conexão dos acessos de circulação da cidade com o resto do país, também a circulação interna da cidade foi outra matéria que mereceu particular interesse por parte de Faria da Costa. Neste ponto, o autor aspira à construção de uma nova ponte para conectar a cidade à margem sul do Mondego. A existente, para além de ter elevada concentração de trânsito devido à passagem da estrada Porto-Lisboa, também estava sujeita a um elevado fluxo de cheias e consequente assoreamento do porto. A ponte proposta, situada a 1200 metros a nascente da atual, vinha combater estes problemas através do aumento da área portuária (visando a expansão futura) e da elevação em altura, que permitia o tráfico fluvial em qualquer maré, resguardando a cidade do congestionamento fluvial. Para além disto, esta ponte consistia num elemento fundamental para que a praça intermodal proposta funcionasse como elemento estrutural, conferindo facilidades ao tráfico automóvel pelo facto de ser independente e não se cruzar com a estrada Porto-Lisboa.

Ao analisar os acessos de circulação desta cidade, o autor constata que a rede rodoviária existente naquela região se encontra, no geral, bem distribuída e assegurada, à exceção das conexões entre as redes distritais e a aglomeração, sem a passagem pelo coração da cidade. Por essa razão, vai propor a concretização de vias externas por forma a melhorar a penetração e circulação rodoviária na

---

<sup>26</sup> A aviação vai ter, no futuro, um papel tão importante no desenvolvimento das cidades como aquele que o caminho de ferro teve no século XIX.

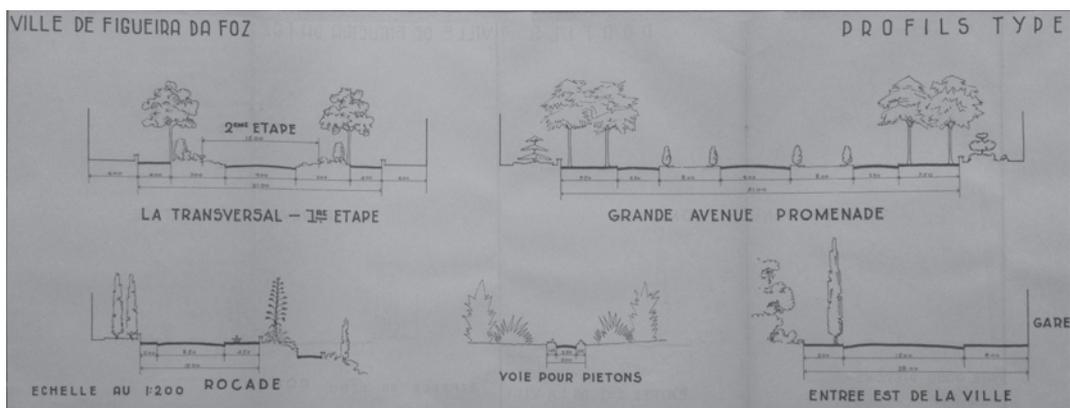


Fig. 39 - Perfis Tipo para a Figueira da Foz, João Guilherme Faria da Costa, 1937

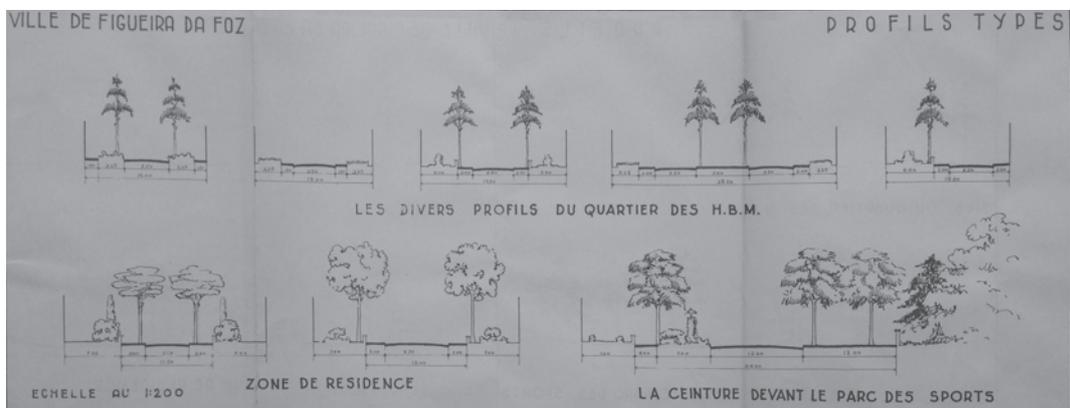


Fig. 40 - Perfis Tipo para a Figueira da Foz, João Guilherme Faria da Costa, 1937

cidade. Estratégia que já havia sido utilizada por Agache aquando a execução do plano da Costa do Sol (Lobo, 2012, p.615) e da realização de um plano para o Rio de Janeiro<sup>27</sup>.

Efetivamente, a fácil circulação dentro da cidade e nos seus subúrbios retém a atenção do urbanista, não apenas para desenvolver uma via com condições salubres, mas também para ter uma circulação normal e cómoda dentro da cidade, pois “o progresso dos meios de transporte contribui largamente para o desenvolvimento do turismo” (Costa, 1937b, p.17). Para a execução desta trabalhosa tarefa vai apropriar-se dos pensamentos de Gaston Monsarrat. Como nos foi possível constatar através da bibliografia desta tese, Faria da Costa consultou documentos redigidos por Monsarrat sobre as normas do urbanismo. Dentro deste conjunto normativo, estão implícitos os princípios que regiam a circulação. Estes são descritos detalhadamente consoante o carácter da rua e englobam todos os elementos adjacentes à via, como expropriações, execução de trabalhos, alinhamentos, arranjo das fachadas dos edifícios que fazem fronteira com a via, entre outros. Reflexões que serão acolhidas nos projetos urbanísticos realizados por Faria da Costa.

Na perspectiva do aspirante a urbanista, a circulação é fácil quando a largura das ruas é calculada de acordo com a população existente e de acordo com as condições monetárias do município. Deste modo, vai realizar uma rede viária que cumpra os requisitos da cidade atual e futura através da introdução de novas vias e a reformulação de outras, para além de proceder à sua classificação em duas categorias distintas - circulação e habitação - de modo a facilitar o seu reconhecimento e intervenção. Metodologia já executada por Agache para o plano da Costa do Sol e adotada na Carta de Atenas, onde se afirma que as vias de circulação devem ser “classificadas de acordo com a sua natureza e construídas em função dos veículos e das suas velocidades” (CIAM, 1941) e que as ruas necessitam

---

<sup>27</sup> Foi influenciado pelas ideias de Eugène Henárd para Paris e da sua vivência na cidade parisiense na época pós-Haussmann (Moreira, s.d., p.7).

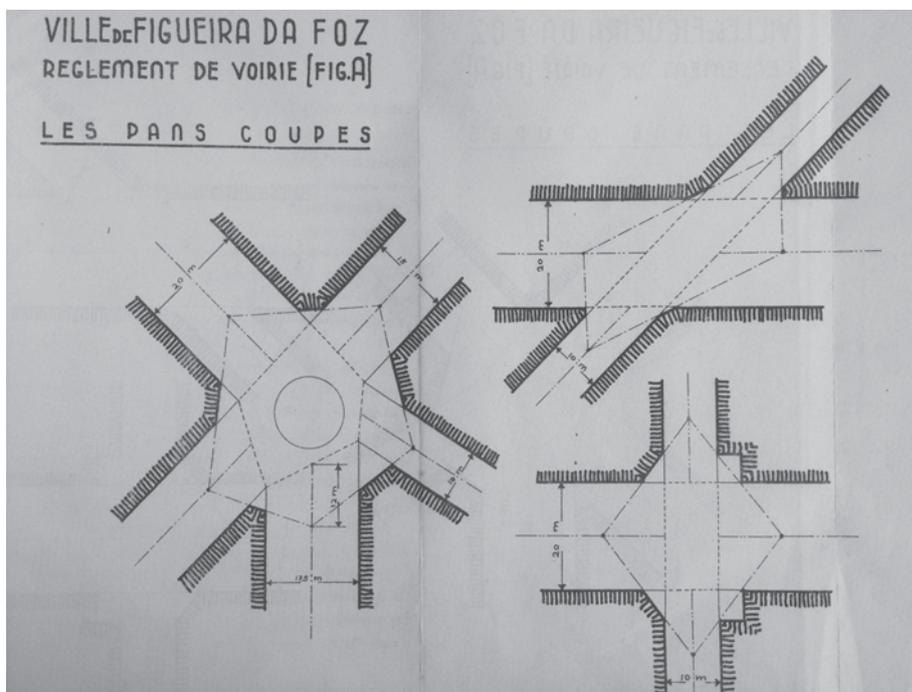


Fig. 41 - Desenho do Cruzamento de Duas ou Mais Avenidas, João Guilherme Faria da Costa, 1937

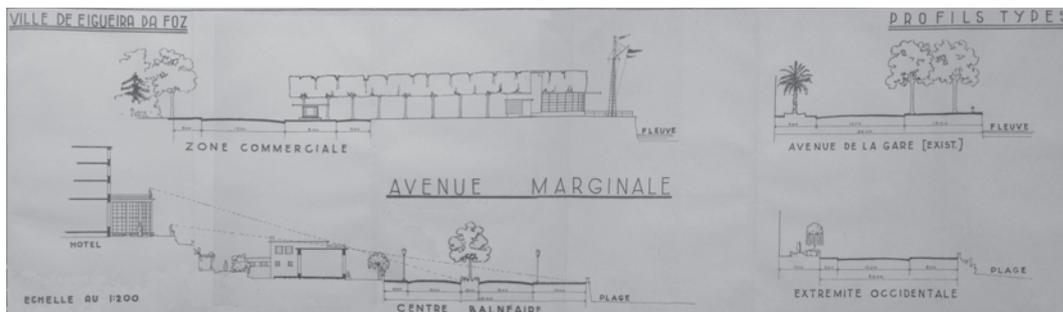


Fig. 42 - Perfis Tipo para a Avenida Marginal da Figueira da Foz, João Guilherme Faria da Costa, 1937

de ser “diferenciadas (...) conforme os seus fins” (CIAM, 1941). Faria da Costa admite que o desenvolvimento da rua pode exceder as suas expectativas e que, por isso, aplica técnicas de recuo de fachada e zonas de jardim para um possível alargamento futuro, sem que para isso se recorra a expropriações dispendiosas. De facto esta é a justificação apresentada pelo autor na execução da sua tese. Contudo esta intenção de criar vias-parque, mais conhecidas como *parkways*<sup>28</sup>, pode ter tido inspiração nos esquemas paisagísticos de Frederick Law Olmsted para cidades norte americanas, ter por base o plano de Agache para a cidade do Rio de Janeiro, ou ainda “corresponder a uma reinterpretação das propostas da Cidade-Jardim, de total separação entre a circulação pedonal e a circulação automóvel” (Costa, 2002, p.157) traçando uma rede viária mais orgânica e hierarquizada tendo em conta o nível de privacidade que pretendia, como já teria sido desenvolvido em Radburn por Henri Wright e Clarence Stein (Costa, 2002, p.157).

Segundo os princípios do urbanismo moderno, as vias teriam de ter no mínimo 15 metros entre fachadas para que a receção de luz, sol e ar fosse possível para os habitantes (Costa, 1937a, p.51). Com base neste princípio, o autor, tal como haveria feito Olmsted, idealiza três tipos de disposições de ruas possíveis, para ruas construídas de raiz, e programa melhoramentos para as ruas municipais existentes. Uma seriam alargadas e as outras iriam salvaguardar a futura expansão de tráfico, pois as existentes eram muito estreitas e a Avenida Marginal, futuramente, não teria capacidade para suportar o tráfico automóvel presente na região. Uma outra característica presente no desenho da circulação, desenvolvida pelo arquiteto-urbanista, são as praças ou outros acontecimentos, que surgem

---

<sup>28</sup> Os Parkways, introduzidos por Olmsted no final do século XIX, compreendiam inicialmente a separação entre percursos pedestres, de bicicletas, equestres e para carruagens. É só com a crescente motorização dos meios de transporte, no início do século seguinte, que se passa a equacionar a presença do automóvel. Em 1925, Olmsted define quatro tipos de vias que se podiam enquadrar nesta categoria: “the elongated park, or linear park, that possessed the landscape features of two parks it might connect; the ornamental street, designed to enhance property values; any thoroughfare with a more aesthetically pleasing appearance, in landscape sense, than an ordinary street; and a combination of a elongated park and landscape thoroughfare”. (Lobo, 2012, p.608,609).



Fig. 43 - Zona Balnear da Figueira da Foz Antes da Intervenção



Fig. 44 - Areal de Buarcos Antes da Intervenção

aquando o cruzamento de duas ou mais vias de maior relevância, como elementos que marcam esta ocorrência.

As intervenções na rede viária por parte de Faria da Costa para a Figueira da Foz dizem respeito à retificação e alargamento da Avenida Marginal<sup>29</sup> e da via transversal este-oeste que dá continuação à estrada Lisboa-Porto e que o autor define como “l'épine dorsale...de la Ville future” (Costa, 1937a, p.50)<sup>30</sup>, à criação de uma circular externa que atravessa a cidade desde a estação, passa pelos campos desportivos e termina na marginal ligando entre si diversos acessos; às ruas perpendiculares à marginal que passam pelo vale das Abadias e de Buarcos que estabelecem a ligação entre os bairros residenciais e os novos parques; e às vias de ligação com os subúrbios como é o caso da estrada do Pinhal. De todas as alterações viárias propostas, as que merecem particular destaque são o enorme *Boulevard* que se estende pela orla marítima, e se designa como Avenida Marginal, e a circular externa que, ao ligar vários pontos da cidade, vai tornar a circulação mais cômoda e evitar “a desordem que nasce hoje de acudir à avenida marginal todo o movimento” (Costa, 1937b, p.18). A criação de um grande *Boulevard* era um conceito que já teria sido utilizado por Burnham em Chicago e por Agache no seu plano para o Rio de Janeiro. De facto, Faria da Costa inspira-se no projeto de Chicago não apenas para a criação de uma *Boulevard*, mas em tudo a que a ela estava subjacente, como a criação de espaços adjacentes tanto no meio, como nos extremos da Avenida. O tratamento desta Avenida situada na zona balnear tinha bastante relevância no plano de Faria da Costa, pois era através das práticas balneares que a cidade visava a sua expansão futura.

Refletindo, finalmente, sobre a habitação, o autor aborda primordialmente o centro balnear, de recreio e relaxamento. Nesta zona, o seu objetivo era a elaboração de um núcleo que polarizava todos os equipamentos e funções, e tinha como finalidade reter e aliciar os veraneantes a explorar os restantes pontos

---

<sup>29</sup> “Satisfaz até certo ponto, mas apenas devido à fraca proporção de automóveis” (Costa, 1937b, p.16).

<sup>30</sup> A espinha dorsal....da cidade futura.

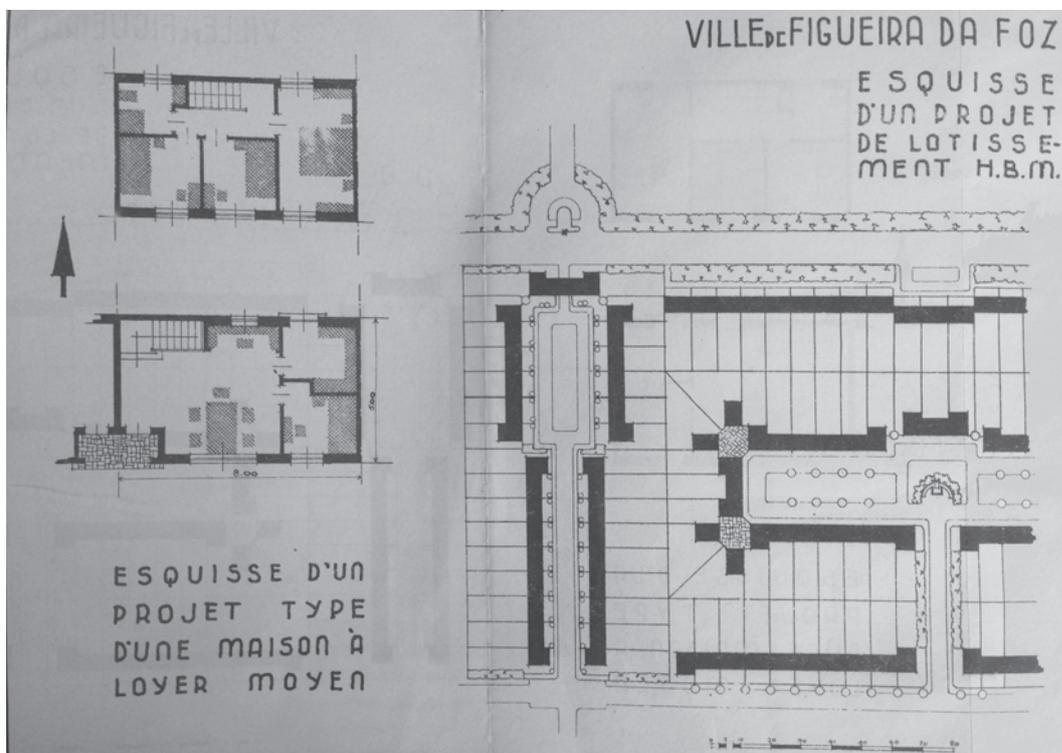


Fig. 45 - Esquisso de uma Habitação Tipo, João Guilherme Faria da Costa, 1937

da cidade. Este centro, localizado num quarteirão essencialmente reservado à população flutuante, atraía turistas pelo facto de centralizar uma magnífica praia rodeada de zonas bem equipadas para entretenimento, como casinos, teatros, cafés, e outras atividades lúdicas, dispostas ao longo de largas ruas previstas por Faria da Costa. Na verdade a localização deste centro não foi escolhida ao acaso, a sua proximidade à praia e a proteção natural contra os ventos do Norte, predominantes no Verão, entre outros fatores naturais, foram decisivos na escolha deste local. O vento é deveras um fator facilmente identificado no desenho deste núcleo central pela sua falta de esplanadas sobre o mar. Todas estas se encontravam em ruas perpendiculares, sendo a esplanada Silva Guimarães apenas uma configuração espacial que contrasta com a zona do areal (muito quente) e o sítio eleito para vislumbrar a paisagem marítima. O autor fala, ainda, na hipótese de edificar, nesta zona, perto da esplanada Silva Guimarães, um hotel ou um clube regional para incentivar o turismo. Hipótese que, como se verá uns anos mais tarde, acaba por ser concretizada com a construção do Grande Hotel da Figueira da Foz, projeto de Inácio Peres Fernandes, inaugurado a 28 de Junho de 1953.

Apesar de Faria da Costa pensar no espaço público de forma detalhada e cuidadosa, o desenvolvimento e preocupação com a zona residencial é também ressaltada na sua tese. Segundo a ciência urbanística vigente na época entendia-se que a habitação ideal era a casa unifamiliar com jardim, por ser o tipo de habitação que melhor respondia aos desejos de higiene, morais e aspirações sociais da população. Este facto não descora, no entanto, a possibilidade de existirem outros tipos de habitações mais económicas, uma vez que nem toda a população possuía os mesmos rendimentos.

Na zona destinada à habitação unifamiliar, Faria da Costa defendia e impunha normas que a dotassem de uma área ajardinada, na parte frontal das moradias<sup>31</sup>, que limitasse a área de construção e definisse a distância entre habitações. Já nas habitações coletivas a preocupação do urbanista centrava-

---

<sup>31</sup> A utilização de jardins privados era um conceito defendido por Gréber, seu professor em Paris.



se maioritariamente com a altura que estas construções poderiam assumir sem interferir com a salubridade do conjunto. Estes dois conceitos são difíceis de aplicar em cidades muito grandes devido à necessidade de uma maior rentabilização do terreno e conseqüente diminuição da salubridade, circulação e aspeto geral da cidade. Perante este facto, e com vista a salvaguardar a Figueira da Foz deste fenómeno cosmopolita, o autor vai utilizar uma regra prescrita, mas que continua a ser adotada por vários países do mundo, que limita a altura da construção consoante a largura da rua que a serve<sup>32</sup>. Esta norma, vinha subtilmente enunciada na Carta de Atenas, onde se lê que “o urbanismo é uma ciência a três dimensões e não a duas dimensões. É fazendo intervir o elemento altura que será dada não só solução às modernas circulações como aos lazeres, pelo aproveitamento dos espaços livres assim criados” (CIAM, 1941), e propunha resolver problemas, como a baixa luminosidade nos pisos inferiores, dificuldade de circulação e condições habitacionais deficientes.

A contrastar com o ponto anterior, o autor reflete sobre os bairros insalubres. A cidade não possuía nenhum ponto arqueológico de interesse relevante, mas o seu carácter pitoresco destacava-se com as suas casas de época, ruas antigas e por vezes tortuosas. Marca que, segundo o autor, devia ser respeitada. Do seu ponto de vista, era necessário proceder, nestas zonas, à sua remodelação e não à sua destruição. Deve-se preservar a cidade antiga porque ela tem “conjuntos dignos de serem observados e são, muitas vezes, o orgulho citadino e mesmo o de uma nação, como acontece com as cidades de: Nuremberga, Florença, Roma, Tomar, Évora, etc” (Costa, s.d.a). A destruição destas zonas só seria aceite no caso de a “sua conservação não implicar o sacrifício de populações mantidas em condições insalubres” (CIAM, 1941). Assim, apesar de salvaguardar o aspeto pitoresco da cidade, o autor argumenta que, sendo a Figueira da Foz uma cidade balnear, é fundamental que apresente um ambiente salubre e solarengo. Deste modo, numa tentativa de conciliar estes dois pensamentos, afirma que nestes quarteirões, serão

---

<sup>32</sup> A altura dos edifícios não podia exceder a largura da via.



tolerados, excepcionalmente e em certas zonas, edifícios que tenham altura igual a uma vez e meia a largura das ruas. Na restante área urbana é primordial, para o urbanista, que se respeitem os princípios iniciais, pois seria prejudicial aumentar a densidade populacional através da construção em altura.

Porém, ainda que pretenda preservar estas zonas pitorescas da cidade, admite que elas não foram pensadas para a era da máquina e, por essa razão, não estão habilitadas para responder à circulação automóvel, que no seu entender, também não era benéfica em zonas muito povoadas. Assim sendo, e devido à estreiteza das ruas, impõe normas que diminuam a passagem de carros, para evitar alargamentos de ruas, obras e expropriações dispendiosas. “Não devemos pois sonhar com criar em tais bairros, de vias sinuosas, artérias para circulação rápida; esta procurará outras soluções” (Costa, 1937b, p.18). Após esta análise, Faria da Costa, vai expor a sua proposta, de forma a melhorar o carácter destes aglomerados sem os destruir, recorrer a ampliações, ajustes ou inclinações causadas por expropriações caras. “Par contre c’est aux taudis et à leur misère qu’il faut nous attaquer, et c’est là où le problème se complique si l’on veut conserver en même temps le cachet et le pittoresque, qui évoquent parfois tout un passé historique plein de traditions” (Costa, 1937a, p.44)<sup>33</sup>. Assim, respeitando a malha existente, proíbe construções elevadas e propõe uma mudança de vivência dos pátios interiores dos quarteirões sem que se alterassem, nem as ruas, nem as fachadas dos prédios. Este modo de intervir através da “integração pontual de elementos construídos do passado (...) na nova forma urbana” é classificada como culturalista, e já teria sido utilizada por autores como Camillo Sitte, Ebenezer Howard, Raymond Unwin (Costa, 2002, p.146) e Haussman (Baptista, 1999, p.113) e mencionada na Carta de Atenas - “serão salvaguardados se forem a expressão de uma cultura anterior e se corresponderem a um interesse geral (CIAM, 1941) –

---

<sup>33</sup> É nas habitações insalubres e na sua miséria que é preciso intervir, e é aí que o problema se complica, caso se queira conservar o seu carácter pitoresco, que evoca, por vezes, todo um passado histórico cheio de tradições.



Fig. 46 - Plano Geral da Figueira da Foz, João Guilherme Faria da Costa, 1937

mas que o autor refere ser uma influência adquirida em outros países onde estes princípios já se aplicaram e demonstraram que é possível salvaguardar a higiene presente e futura destes locais. Tendo como base estes exemplos, vai instruir regras de alinhamento, altura e arquitetura nas construções futuras junto a estas zonas, por forma a não esconderem os vestígios do passado ou destruïrem a harmonia do conjunto, e introduzir medidas físicas, como o alargamento das vias de circulação e a diminuição das zonas insalubres escondidas por estes conjuntos.

Nesta cidade existem duas zonas históricas e pitorescas, a zona do S. Julião e a zona velha de Buarcos, e ambas comportam igrejas do século XVII e XVIII, casas velhas, habitação burguesa e piscatória. Para fazer compreender melhor os pressupostos referidos anteriormente, o autor dá o exemplo do Bairro de S. Julião, onde vai intervir de modo a preservar a harmonia do conjunto. Não toca no seu aspeto exterior, nem faz qualquer tipo de alteração nas ruas, sendo a sua intervenção implícita apenas na proibição de construções altas, na prevenção do aumento de população neste local, alegando que favorecia epidemias, e na criação de “um vasto pátio bem arejado onde a acção do sol se fará sentir” (Costa, 1937b, p.18).

Em relação aos monumentos e locais de interesse presentes na cidade, Faria da Costa tentou enaltece-los. Impôs, apenas, normas e alinhamentos para construções futuras, para salvaguardar a beleza dos monumentos das intervenções na cidade.

O último ponto abordado na tese de Faria da Costa, mas não menos importante, são as infra-estruturas. Para o autor, este ponto era tão relevante quanto o plano orientador desenvolvido para a cidade. De facto, o saneamento geral do aglomerado foi um aspeto que preocupou bastante o urbanista e que também era alvo da inquietação por parte do município desde tempos remotos. A Figueira da Foz possuía, desde a sua formação, este problema de difícil de solução pela sua complexidade e hesitação camarária aos sistemas propostos. Não obstante, com esta situação, o candidato a urbanista afirma ser necessário



assegurar a higiene e a salubridade, para que a cidade tivesse possibilidades de proliferar enquanto estância turística de veraneio. A água<sup>34</sup> consistia um bem essencial para fins individuais, coletivos e industriais e, por isso, era fundamental criar um novo programa para a sua captação e distribuição com o fim de resolver o problema da cidade. Por esta razão, procedeu à execução de normas que tratassem o saneamento geral deste município, de forma a abranger todas as funções indispensáveis para um salubre e bom funcionamento. Para a execução destas normas vai dividir o saneamento geral em: águas de alimentação, evacuação de águas usadas e pluviais, a remoção de lixos domésticos e outros.

A reforçar este pensamento, surge, por esta altura, um pensamento higienista que considera a água um bem essencial e indispensável para a saúde dos indivíduos, quer no seu uso direto<sup>35</sup>, quer no tratamento e estado da cidade. As águas de alimentação passaram a ser consideradas uma necessidade de higiene e conforto que foi imposta a todas as comunidades (Costa, 1937a, p.65). Mas esta necessidade não surgiu apenas dos pensamentos higienistas, mas também dos progressos que se sentiram na ciência e que possibilitaram o fácil reconhecimento de germes na água. Esta descoberta levou a que muitas fontes fossem consideradas impróprias para consumo e, por conseguinte, à diminuição de água disponível qualificada para as necessidades da população. A cidade da Figueira da Foz, como referido anteriormente, carecia de água potável e, na ótica do urbanista, era necessário satisfazer as necessidades urbanas atuais e as futuras. Daí o seu estudo calcular a quantidade de água necessária para os próximos 30/40 anos, tendo em conta o constante crescimento da cidade. Com a finalidade de calcular o consumo médio por dia e por habitante, Faria da Costa vai recorrer a diversos estudos que lhe permitem concluir que o consumo de água vai aumentando ao longo dos anos<sup>36</sup>. Para isso, propõe diversos sistemas de purificação da água, como

---

<sup>34</sup> A água desta cidade era calcária e alcalina.

<sup>35</sup> O consumo de água potável dos habitantes varia consoante a sua riqueza, sendo que as atividades de tempos livres frequentadas pela classe rica favorece o consumo de água.

<sup>36</sup> Prevê para 1970 um consumo de 265litros de água por cabeça e por habitante.



a filtração através da areia e a ozonização, e a localização de pelo menos mais dois reservatórios de água potável para conseguir dar resposta nas alturas de maior afluência turística.

Os higienistas defendiam que as cidades se deviam desenvolver e viver consoante as suas necessidades (Costa, 1937a, p.72), assim como assegurar funções de evacuação e eliminação de dejetos. Nesta cidade, as águas da chuva são um perigo porque não têm um sistema de evacuação, e o lixo doméstico, bem como outros resíduos são levados para um aterro público sem qualquer tipo de tratamento e, por isso, surge a necessidade da execução de um saneamento para a evacuação de cada um destes resíduos. Deste modo, e tendo em consideração os vários sistemas de saneamento existente, o urbanista vai propor dois sistemas para evacuação de águas, um esgoto unitário, onde as águas de todas as origens se juntam, e um outro esgoto, que separava as águas pluviais das restantes (utilizado, segundo o autor, nas cidades de Dieppe e Nevers). Ambos os sistemas, no entanto, apresentavam inconvenientes.

A rede da Figueira da Foz era constituída por redes de esgotos independentes, contruídos à medida das suas necessidades, que desaguavam nas águas do rio Mondego sem sofrerem qualquer tipo de tratamento anterior e que, por isso, provocavam mau odor e um aspeto deprimente na zona do porto. Com vista a solucionar este problema, Faria da Costa propõe a utilização da rede de esgotos existente para a evacuação das águas da chuva e a construção de uma nova rede para as águas sujas. O depósito mais vantajoso desta água suja, dada a localização da cidade, era por diluição na água do mar, porém, e de acordo com a “Royal Comission” para haver uma boa diluição, a proporção de água suja e água potável teria de ser 1/500, o que não era possível garantir neste caso. Assim, e de forma a evitar maus cheiros, aspetos desagradáveis e consequente contaminação da praia, caso não se conseguisse obter a proporção considerada necessária, o autor defende que a melhor sistema a adotar é a evacuação unitária para assim



facilitar a sua diluição. Já na zona onde vai haver uma separação de águas, o autor, propõe a ligação deste canal a uma bacia situada na zona norte da cidade.

A remoção de lixo e outros detritos é outro fator crucial para que a cidade funcione. Por isso, estes elementos eram recolhidos por carros que os transportam para um depósito de onde seriam retirados, após um ou dois anos, para a sua utilização como fertilizante na agricultura. Perante esta panorâmica a posição de Faria da Costa é muito objetiva. Concorde com o método utilizado na sua recolha, mas discorda quanto ao processo de transformação da matéria e alega que esta pode trazer problemas para a higiene pública. Com o objetivo de salvaguardar a higiene da cidade, defende a utilização de dois sistemas, a fermentação desenvolvida por Beccari ou Boggiano, utilizada no sul da França, e a inceneração, mas afirma que o processo mais vantajoso para a cidade é a inceneração, uma vez que esta demora 3h e a fermentação leva cerca de 25 a 30 dias.

O autor encerra a sua proposta a mencionar que “L’Urbanisme, cette science relativement récent, a dès sa naissance, montré le rôle importante qu’elle jouerait dans tout ce qui concourt aux progrès de l’humanité” (Costa, 1937a, p.87)<sup>37</sup>, e que o plano de arranjo, embelezamento e extensão que desenvolveu para a Figueira da Foz vem sustentar esta afirmação, por proporcionar à cidade e à sua região um desenvolvimento económico, social e populacional. Constata que embora estes planos reúnam todas as condições para o desenvolvimento da cidade em todas as vertentes, a sociedade atual, por vezes, não os aceita, mesmo sendo eles os principais beneficiários. Para além disso, verifica que a parte favorecida inviabiliza o projeto, por “interesses particulares, «igrejinhas», políticas” (Costa, 1937b, p.22), e prejudica o objectivo último do plano, porque o plano é um todo, e “la mutiler c’est la tuer” (Costa, 1937a, p.87)<sup>38</sup>. Este princípio terá sido retido pelo urbanista, em 1931, no Congresso Internacional de Urbanismo em Berlim, onde um célebre urbanista inglês afirma na abertura do congresso que “a teoria

---

<sup>37</sup> O urbanismo é uma ciência relativamente recente, mas que desde o seu nascimento tem desempenhado um papel importante no progresso da humanidade.

<sup>38</sup> Mutila-lo é matá-lo.



de que a multiplicidade de interesses privados não dirigidos deve conduzir, não se sabendo como, por um livre jogo, para um bem público e para um conjunto harmónico, está bem morta no século XIX” (Costa, s.d. a), e reforçado pela Carta de Atenas, onde se afirma que “o interesse privado será subordinado ao interesse colectivo” (CIAM, 1941). Também o seu professor Gréber defendia “o respeito dos direitos de colectividade, em detrimento dos interesses particulares” (Andersen, 2011, p.89).

Para complementar o seu pensamento, Faria da Costa explica que o plano consiste em reformas urgentes necessárias para arranjar a cidade presente, que se encontra num aspeto miserável devido a um crescimento casual, sem planeamento. Defende que as autoridades administrativas, municipais e governamentais é que possuem o dever de clarificar a população quanto ao interesse deste plano bem como a importância de não o modificarem - “ne touches pas à la charte” (Costa, 1937a, p.88), para que, assim, o plano consiga atingir o seu objetivo e possa conservar e melhorar o bem-estar da população. Para fundamentar este pensamento faz referência a Daniel Burnham, que previa despesas de 50% do orçamento para promoção e difusão do plano junto da população interessada<sup>39</sup>, e a urbanistas argentinos da época que proclamavam a necessidade de fazer o povo perceber o interesse do desenvolvimento racional da cidade e dos seus subúrbios, e como esta evolução pode influenciar a economia e a sociabilidade da cidade. “Sem esta compreensão, a execução do plano torna-se aleatória, senão de impossível realização” (Costa, s.d. a). Este pensamento também era partilhado por Donald Olsen, que afirma que “as cidades são uma arena na qual as intenções e as aspirações de seus habitantes, projectistas, elites culturais e políticas se encontram” (Moreira, s.d., p.19).

Antes de terminar o capítulo sobre a execução do plano que propõe, Faria da Costa não poderia deixar de explicar o porquê de ter escolhido a Figueira da Foz como objeto da sua tese. Para além de considerar um dever escolher uma cidade do

---

<sup>39</sup> Parte do sucesso deste plano resultou da divulgação feita sobre o mesmo.



seu país para a realização de um plano de arranjo, extensão e embelezamento, a sua escolha recaiu, dentro das variadas cidades existentes no país, sobre a Figueira da Foz, pela sua localização, pela sua praia, por a ter conhecido através de um amigo<sup>40</sup> que o fez perceber o quanto esta cidade era encantadora e pelo promissor futuro que lhe esperava se tivesse em seu poder “um plano de urbanização racionalmente estudado” (Costa, s.d. a). Esclarece que o plano elaborado apresenta um programa abrangente, várias previsões, traçados de projetos e outros aspetos que o autor oferece voluntariamente à cidade. E que apesar de consistir num trabalho teórico contém políticas de urbanismo que a Figueira da Foz e a sua região poderiam aplicar para melhorar o seu território. Defende-se de todas as acusações de que possa ser alvo devido a carências financeiras, afirmando que o plano que apresenta, salvo exceções, era para ser construído por etapas e à medida que a cidade crescesse. Assegura, ainda, que a Figueira da Foz tem em seu poder, a partir de então, os ensinamentos que ao serem aplicados consoante as suas necessidades e princípios urbanos, lhe podem proporcionar um futuro próspero. E acrescenta que, apesar de o ambicionar, não se importa se o plano não for concretizado até ao mais íntimo pormenor. O que importa é que foram aplicados os princípios urbanos que são indispensáveis e necessários ao desenvolvimento da cidade. “O essencial é fazer vingar o princípio educador” (Costa, 1937b, p.22). Finaliza a apresentação do plano agradecendo ao governo por lhe ter proporcionado estes ensinamentos através do ‘Instituto para a Alta Cultura’ e aos professores do Instituto de Urbanismo de Paris que lhe cederam afavelmente estes ensinamentos.

Concluída a apresentação do plano executado para a Figueira da Foz, Faria da Costa vai formular um novo capítulo onde propõe um regulamento para dar seguimento ao plano proposto. No seu entender era necessário adotar o método utilizado no território francês e pelos seus mestres do ‘Instituto para a Alta Cultura’. Este método consistia em criar um plano de arranjo, extensão e embelezamento

---

<sup>40</sup> Segundo testemunhou Guilherme Câncio Martins a escolha desta cidade está relacionada com a entrada de Faria da Costa para a Maçonaria. Conforme declarou foi o Presidente do Jornal de Sintra da altura que o aliciou a entrar para esta seita e que o levou a escolher a Figueira da Foz como tema de tese de final de curso.



de acordo com as necessidades urbanas da população tendo em conta o estudo e uma regulamentação que seja do interesse de toda a população<sup>41</sup>.

De facto, e de acordo com o exemplo Francês, para além de um plano de arranjo, extensão e embelezamento, estava prevista a elaboração de um regulamento que abordasse a higiene, arqueologia, estética, espaços livre, altura dos edifícios, distribuição e recolha de águas e descontaminação dos solos. Todos estes regulamentos seriam decretados pelo Presidente da Câmara e continham todas as medidas previstas para o plano e para o programa a ele inerente. Assim, tomando como base este procedimento, ao formular o regulamento do seu plano, Faria da Costa começa por mencionar os elementos que o Presidente da Câmara tem que pedir e as normas que tem que seguir para conceder autorização para futuras construções ou modificações em edifícios, sem nunca esquecer que estas devem estar sempre subjugadas aos princípios e alinhamentos do plano de urbanização elaborado para a cidade. O autor declara, ainda, que no caso dos terrenos para construção serem cortados pelos alinhamentos do plano, a parte correspondente, segundo o plano, ao espaço público devia ser doado ou comprado segundo o preço da lei de 31 de Dezembro de 1864. Após a verificação da viabilidade de construção de acordo com o plano e a sua aprovação, o construtor teria que cumprir uma série de requisitos de segurança, salubridade e circulação que seriam entregues juntamente com a licença. Aquando o término da obra, o Presidente teria, ainda, de enviar as autoridades competentes ao local, de forma a se assegurar de que todas as normas foram cumpridas.

Após esta análise e de aconselhar o Presidente da Câmara sobre o procedimento que este devia assumir, o autor, com vista a instruir em Portugal a prática de regulamentos e acentuar os princípios defendidos anteriormente, vai estabelecer um plano de regulamentos para acompanhar o plano de arranjo, extensão e embelezamento. Deste modo, com o objetivo de realizar habitações

---

<sup>41</sup> Em França, desde Março de 1919 que estava prevista a elaboração de planos para cidades com população superior a 10.000 habitantes.

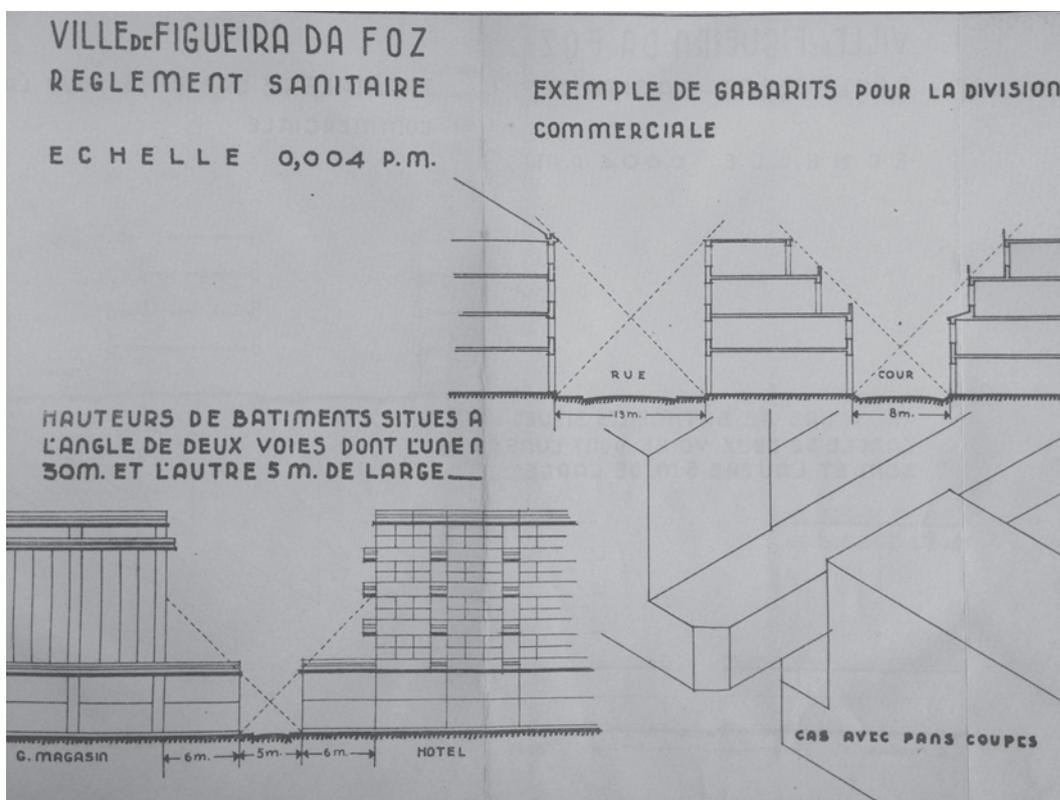


Fig. 47 - Relação Entre a Altura e a Largura das Ruas, João Guilherme Faria da Costa, 1937

salubres e garantir a saúde pública adapta a técnica do zonamento. Este é executado fisicamente através de vias e tem como principal função assegurar o carácter de cada zona e simplificar a distribuição territorial da cidade. Com a introdução de novas vias surge a necessidade da sua classificação consoante as características que apresentavam (comercial, de habitação e de circulação), manifestando-se, por consequência, a indispensabilidade de criar regras para os terrenos adjacentes a estas, de forma a assegurar a salubridade das habitações e uma boa saúde pública. Assim, reparte a Figueira da Foz por três zonas distintas: a zona central (dividida entre zona comercial e pitoresca), a zona residencial (que ocupa cerca de 85% da área da cidade e se encontra repartida entre habitação coletiva e individual) e a zona industrial (que concentra os edifícios industriais, o caminho de ferro e o porto), e cria normas específicas para cada uma destas zonas. Com a delimitação destas zonas e das vias necessárias para as servir surgem as normas associadas às construções que as rodeiam, bem como a introdução de novos alinhamentos. Efetivamente, as edificações e as vias tem uma relação direta, uma vez que a altura permitida para as construções está intimamente ligada à largura das ruas que as servem<sup>42</sup>. Por sua vez as habitações que circundam estas vias vão ter que responder a uma série de requisitos para que sejam consideradas salubres<sup>43</sup>, como é o caso do tratamento exterior, tanto nas fachadas em contacto com a rua, como nas viradas para os pátios. Os pátios, por sua vez, devem ser acessíveis, mantidos limpos e podem servir mais que um edifício, sendo que as dimensões não podem ser inferiores em nenhum lado do perímetro em relação à sua altura. Os pátios fechados são proibidos. Esta ideia de abertura dos pátios

---

<sup>42</sup> Na zona central os edifícios não podem ultrapassar 1,5 vezes em altura a largura da rua, na zona de habitação coletiva não pode ultrapassar 1 vez a largura da rua, na habitação individual não pode ultrapassar 0,5 vezes a largura da rua e na zona comercial não há limite de altura, mas o volume de construção será calculado com a proporção de  $5\text{m}^3/\text{m}^2$  de superfície. Caso os edifícios estejam em contacto com mais que uma rua, a altura pode ser deduzida a partir da rua mais larga.

<sup>43</sup> Arejadas, ventiladas e com boa exposição solar, com meios de evacuação de águas e matérias usadas, com umas paredes com espessura e material adequado a uma vivência sã, o solo em cima do qual se vai edificar deve apresentar características salubres, sem problemas de humidade.



interiores já teria sido executada de forma ligeiramente diferente em Amesterdão aquando a sua expansão nos anos 20/30. Mas, ao contrário do que aconteceu em Amesterdão, neste plano os pátios não são equipados, eram apenas abertos à circulação de população, criando, por sua vez, zonas de estar. Define-se, assim, um espaço semicolectivo sem qualquer tipo de tratamento especial, que fazia lembrar os quarteirões abertos utilizados nas edificações de GEHAG em Berlim, no ano 1926, lideradas por Bruno Taut (Costa, 2002, p.166). Pensa-se, no entanto, que esta influência derivou de Amesterdão, porque, em 1936, Keil do Amaral, no decorrer da construção do pavilhão de Portugal em Paris para a exposição de 1937, visitou a Holanda<sup>44</sup>.

Termina a sua regulamentação a mencionar que, no que diz respeito à higiene médica e à proliferação de doenças transmissíveis, mantém os regulamentos já existentes.

Com intuito de cumprir os princípios enunciados anteriormente, o autor cria regras para os edifícios consoante a zona em que se encontram inseridos. Porém, a zona que melhor vai executar estas regras é a de habitação unifamiliar, devido ao facto dos terrenos previstos para esta expansão serem rurais e possuírem um valor reduzido, fatores que potenciam o cumprimento destas regras.

Em suma, a tese de Faria da Costa transmite-nos que “L’avenir se prepare tous les jours”<sup>45</sup> (Costa, 1937a, p.90) e que “a Figueira tem o seu nas suas mãos e será o que ela tiver quotidianamente preparado” (Costa, 1937b, p.23).

---

<sup>44</sup> Em 1943 Keil do Amaral publicou um livro das obras visitadas na sua viagem.

<sup>45</sup> O futuro prepara-se todos os dias.



## IV. Uma evolução pós-parisiense

“Um Plano de Urbanização é funcionalmente um programa de trabalhos a realizar (...) mostra-nos o fim onde se pretende chegar e quando bem compreendido (...) fará reviver aquele interesse pela nossa terra que o egoísmo e a dureza (...) fêz desaparecer de todos nós” (Costa, 1946). Tem como objetivo definir, demarcar e calcular a evolução futura do território tendo em conta todos os fatores qualitativos indispensáveis para que a saúde, o trabalho, a instrução e o recreio adquiram características de uma civilização sã. Assim, “quando o sol entrar em todas as casas, as escolas forem claras e alegres, as ruas limpas e arborizadas, os jardins amplos e floridos, o aglomerado será formoso e feliz a sua população” (Costa, 1946). É este, segundo Faria da Costa, o último fim a atingir pelo plano de urbanização. E atingi-lo “é uma rude e trabalhosa tarefa” (Costa, 1946).

É a partir destes ideais que o primeiro urbanista português vai iniciar o seu percurso urbanístico pós-académico. Para melhor compreender as opções tomadas na Figueira da Foz, vai-se estudar os planos realizados por este arquiteto-urbanista em zonas marginais no período compreendido entre os dois planos realizados para aquela cidade balnear.



### Cascais (1940-1943)

Nesta vila, para proceder a um plano de urbanização, Faria da Costa divide a sua proposta em cinco categorias. A primeira corresponde a uma síntese histórica desta vila e as restantes à sua proposta para esta povoação.

No primeiro capítulo, o arquiteto-urbanista faz referência à história deste local e descreve-o como sendo uma vila antiquíssima que possuía um pequeno porto de pesca. Uma vila bastante pitoresca que se vai transformar, no decorrer do século XIX, numa zona balnear e de repouso, devido ao seu clima, beleza natural e à implementação de estradas que a interligavam ao resto do país. Mas não eram apenas estes fatores que potenciavam esta região enquanto destino turístico balnear, era necessário proceder a uma série de melhoramentos viários, hidráulicos e organizativos, para que esta transformação territorial fosse possível e se prolongasse por vários anos.

Ao olhar para o território da vila de Cascais afirma que a organização deste passa por resolver “conveniências gerais de descongestionamento do trânsito, de higiene e de estética urbana” (Costa, 1943, p.17), para o que seria fundamental propor nas vias mais importantes do plano o seu alargamento e nas vias irregulares, que se encontram dentro dos bairros insalubres, algumas correções. Assim sendo, a intervenção referente à rede de circulação viária consiste no aproveitamento da autoestrada e da estrada marginal, transformando-as nas duas “linhas fundamentais da urbanização metódica da vila” (Costa, 1943, p.9); na criação de uma via periférica, desde o “terminus da estrada de Sintra (...) até à ‘Boca do Inferno’” (Costa, 1943,p.10); na construção de vias transversais ou longitudinais; na correção das vias já existentes que fazem ligação com as linhas estruturantes da vila; na idealização de uma nova tipologia para os perfis transversais das novas ruas; e na execução de vias de pequena circulação que têm como finalidade a ligação entre bairros e a marcação do limite das zonas florestais, rurais ou de expansão futura da vila. Em todos os casos referidos, o urbanista adota larguras para as ruas

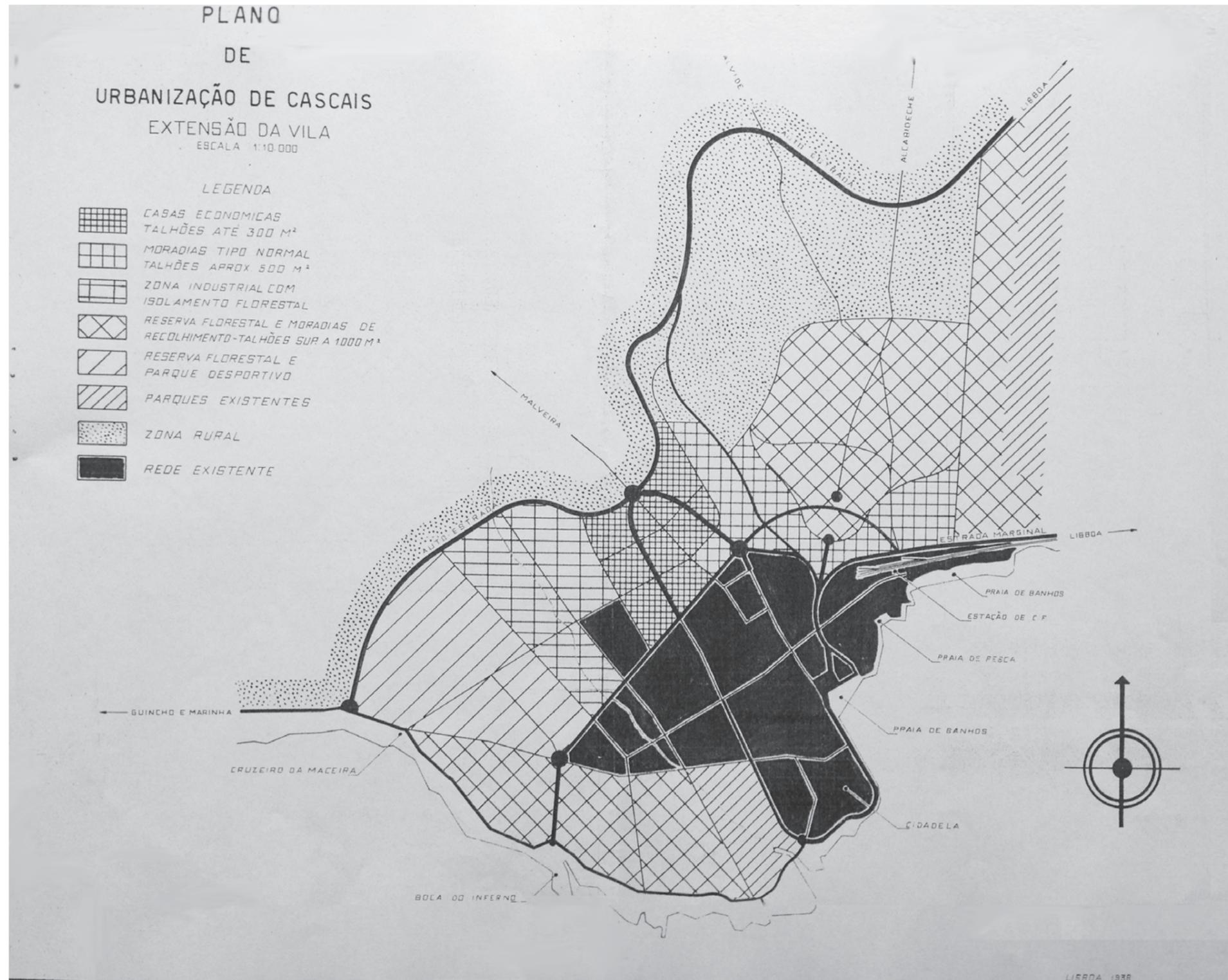


Fig. 49 - Urbanização da Vila de Cascais: Extensão da Vila de Cascais, João Guilherme Faria da Costa, 1938

consoante as suas funções. A autoestrada apresenta uma largura de 16 metros, 12 metros para a faixa de rodagem e 4 metros para os passeios laterais e bermas, enquanto as vias de circulação entre bairros ou limítrofes apresentam uma largura de 10 metros, correspondendo 7,5 metros à faixa de rodagem e 2,5 metros aos passeios laterais. Apesar de conceder as medidas que aplicaria no desenho das vias, Faria da Costa, neste plano, assim como em outros posteriores, não apresenta exemplos de perfis para a sua construção. Talvez esta situação derive do facto de o autor não sentir a necessidade de o fazer e achar que esses elementos são da responsabilidade das entidades municipais competentes, como enuncia no 'Programa' do plano de urbanização, de 1953, para a Figueira da Foz. Do seu ponto de vista apenas os elementos regulamentares é que asseguram a execução do plano e dão instruções às entidades competentes para a sua realização, pois os desenhos facilmente ficavam desatualizados.

Verifica-se, ainda, que a rede de circulação proposta para Cascais apresenta algumas diferenças em relação à executada por este urbanista na realização da sua tese de final de curso. Ao contrário do plano que elaborou para a Figueira da Foz, aqui o arquiteto-urbanista abandona, ainda que subtilmente, a ideia das vias orgânicas e sinuosas e opta pela utilização de vias mais direitas que favorecem a perspectiva.

De seguida aborda a extensão atual e futura que idealiza para a vila. As vias de circulação que apresenta no ponto anterior vão estabelecer setores e zonas consoante as "características naturais dos terrenos livres, ou pelas tendências da população, ou ainda pelas necessidades de valorização turística e balnear da vila de Cascais" (Costa, 1943, p.12). Na execução deste zonamento, o autor tem como objetivo juntar as construções que possuem as mesmas características numa ou mais zonas, de forma a não tornar a cidade caótica. Para isso, idealiza seis tipos de zonas: "bairros-jardins, para moradias isoladas do tipo normal", "bairros-económicos para casas dum só piso ou blocos de habitação", "zonas florestais e parques de moradias de luxo ou de maior recolhimento", "zona de instalações



industriais”, “zona dos campos desportivos com suas reservas florestais” e “zonas rurais e de construções agrícolas” (Costa, 1943, p.5 e 6), cada uma com a sua própria regulamentação. Esta sectorização torna-se distinta da realizada na sua tese de final de curso pela junção no mesmo sector das casas económicas com os blocos habitacionais. Talvez o autor tenha unido estas duas zonas por uma razão social, porém esta relação não é evidente, pois não volta a ser realizada em mais nenhum dos planos analisados neste trabalho.

No que diz respeito aos espaços livres, como é o caso do largo da Câmara Municipal ou da Praia da Conceição, defende ser primordial aplicar correções e alargamentos por forma a não prejudicar a salubridade e a estética urbana geral. Já no que se refere aos espaços verdes, constata-se uma despreocupação com a distância que os habitantes percorrem até ao parque mais perto. Essa distância apenas é assegurada na zona de moradias com terreno de cerca de 1000m<sup>2</sup>. Não se sabendo ao certo se isto acontece porque a distância a percorrer a qualquer um dos parques não justifica uma maior atenção, ou se o autor simplesmente esquece este fator temporariamente, uma vez que volta a ser abordado no plano da Costa da Caparica.

Para além disso, assiste-se a uma diferenciação dos resultados obtidos na união dos espaços verdes da cidade (*parkways*). Se na Figueira se pode assistir a uma intercomunicação harmoniosa e completa entre os parques verdes da cidade, em Cascais essa ligação entre os parques não é tão bem conseguida (não liga os parques todos).

Neste seguimento, o arquiteto-urbanista faz referência à altura das construções, definindo que “o número de pavimentos será estabelecido segundo características do sector” (Costa, 1943, p.15), aos recuos que estas devem assumir em relação à via que lhes dá acesso, à dimensão dos pátios e quintais e à área de terreno construído, estabelecendo que “a área ocupada por cada moradia, em qualquer dos sectores de extensão, não deverá exceder os 25% da área total” (Costa, 1943, p.14), entre outros aspetos, para que não se caia no erro de haver



grandes desequilíbrios territoriais. No que toca aos espaços livres dos quarteirões, ao contrário do que acontece no projeto realizado para a Figueira, propõe a construção de edifícios de índole pública, e afirma que todas estas intervenções estarão sempre sujeitas aos alinhamentos impostos pelo plano geral da vila. Se no seu primeiro projeto os quarteirões assumem uma posição mais semelhante às construções de GEHAG de Berlim, em que estes espaços eram semicolectivos e não sofriam nenhum tratamento especial, no plano de Cascais é possível assistirmos a um tratamento dos quarteirões, colocando-se numa posição mais próxima das conceções realizadas em Amesterdão nos anos 20/30.

A zona habitacional, coletiva e industrial adquire uma posição diferente daquela a que se assiste na Figueira da Foz. Em Cascais, a frente marginal de habitação coletiva idealizada para a Figueira da Foz dá lugar a uma marginal que privilegia a relação entre mar, floresta e habitação individual, com loteamentos de aproximadamente 1000m<sup>2</sup>. Já a zona industrial encontra-se enquadrada junto da zona das habitações, ao contrário do que acontece na Figueira, em que se assiste a um afastamento deste local em relação ao aglomerado.

Por último reflete sobre o embelezamento da vila. No seu entender a salubridade, a ordem e o equilíbrio implementados pelas medidas expressas nos pontos anteriores, de extensão e regulamentação, não são suficientes para proporcionar um satisfatório embelezamento da vila. Era necessário proceder ao tratamento dos novos espaços públicos, dos parques e jardins, existentes e projetados, e de outros locais agradáveis. Com vista a cumprir esta última intenção seleciona alguns locais onde pensa ser necessário intervir, como é o caso do novo Mercado Municipal, dos miradouros, da esplanada marginal, do parque desportivo, da Capitania e da Guarda-Fiscal.



### **Funchal (1943-1945)**

No ano de 1943, Faria da Costa foi convidado pelo Presidente da Câmara do Funchal para executar um plano de urbanização para a cidade. Perante esta situação o arquiteto-urbanista, com o objetivo de recolher os elementos indispensáveis para a sua execução e ter contacto com a vivência local, deslocou-se até à ilha da Madeira. Ao analisar as plantas existentes da cidade verifica que não seria possível utilizá-las como base para o seu estudo, uma vez que possuíam vários erros e ausências em relação ao existente. Perante este cenário, e na impossibilidade de conseguir realizar um plano urbanístico de forma consciente pela ausência e demora dos levantamentos topográficos, o Presidente da Câmara convida-o a executar, então, um estudo para a “Remodelação da Zona Marginal do Funchal” (Costa, 1945, p.2). Esta zona, para além de ser a parte da cidade que mais precisava de intervenção, apesar das obras que estavam a decorrer, era a que lhe permitia, ainda que com falta de precisão, “estudar soluções para os problemas mais prementes” (Costa, 1945, p.2) pela existência de plantas topográficas locais mais atualizadas e corrigidas.

Segundo Faria da Costa, este estudo, realizado no local, consistia, essencialmente, naquilo a que se podia chamar de uma “Rêde Geral de Circulação na Zona Marginal e Central da Cidade” (Costa, 1945, p.2), um dos elementos principais do “Plano de Arranjo, Embelezamento e Extensão” (Costa, 1945, p.2), focando fundamentalmente na remodelação desta zona através da resolução dos vários problemas da marginal, com base nas linhas de circulação principal desta zona.

Após explicar o modo de atuar sobre o território, o arquiteto-urbanista começa por analisar e elaborar a rede viária para a Avenida Marginal e para a Zona Central da Cidade, tendo como base os planos anteriores desenvolvidos para esta área. Ou seja, nesta intervenção o autor vai apenas completar e orientar aquilo que já tinha sido proposto para esta cidade. Constata que o Funchal carece de “artérias



Fig. 50 - Estudo de Remodelação da Zona Marginal do Funchal, João Guilherme Faria da Costa, 1945

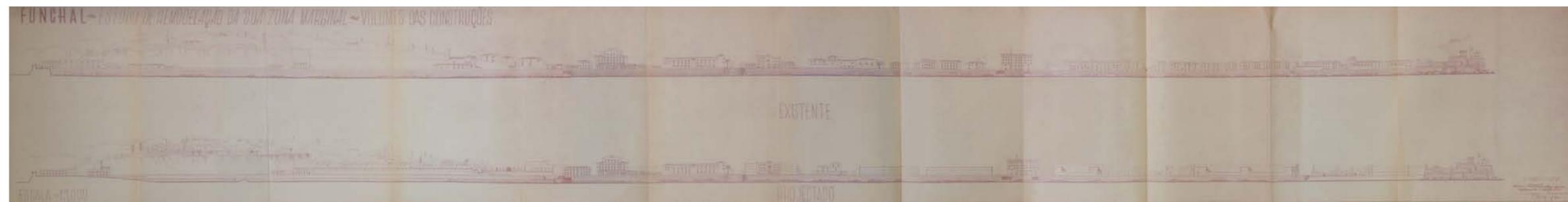


Fig. 51 - Perfis do Estudo de Remodelação do Funchal, João Guilherme Faria da Costa, 1945

que permitam a circulação transversal Nascente-Poente e (...) a penetração para o interior da cidade” (Costa, 1945, p.3), de forma a conferir à população e aos seus visitantes uma deslocação cómoda. Assim, na tentativa de resolver a relação com o interior da cidade, o autor vai proceder ao prolongamento da Avenida Marginal, das “Avenidas Mar e da Pontinha” (até ao Forte de S. Tiago), à criação de vias transversais a esta (Av. Infante e Dr. Manuel de Arriaga e seus prolongamentos para leste, rua da Carreira e seu prolongamento para nascente, Av. do Zarco, Ribeira de S. João, Sta Luzia e João Gomes), e à abertura de outras ruas de pequena circulação. Quando duas destas avenidas se cruzam surge “uma pequena placa de circulação” (Costa, 1945, p.25) de modo a criar uma zona de descompressão, conceito que também é utilizado em Cascais e na Figueira da Foz. Nestes planos anteriores foi possível verificar que estas ruas principais ligavam as principais zonas verdes do espaço urbano, algo que não nos é possível concluir neste plano por se cingir apenas à parte marginal e à sua relação com o interior histórico. Para além disso, nas vias propostas por Faria da Costa, pode-se assistir a uma continuidade do traçado aplicado nas vias do plano urbanístico de Cascais (abandono do traçado orgânico e sinuoso).

O prolongamento da Avenida Marginal é, segundo o autor do projeto, “das obras mais importantes a realizar na Cidade do Funchal sob o ponto de vista (...) da circulação, embelezamento, salubridade” (Costa, 1945, p.6). Esta avenida, para além de dar carácter à cidade, pela transformação de uma zona descaracterizada e suja numa artéria moderna, vinha estabelecer uma favorável ligação ao porto e facilitar a comunicação entre as diferentes zonas da cidade.

Apesar da sua intervenção se restringir a esta frente marginal e às suas conexões com o interior da cidade, Faria da Costa define esta Avenida como a “coluna vertebral de toda a circulação na cidade do Funchal” (Costa, 1945, p.14) desafogando a rua da Alfandega, rua de maior afluência de trânsito. À semelhança das suas intervenções anteriores, sente a necessidade de criar mais zonas verdes para a população, de alterar o local das empresas situadas na marginal, e propor



a edificação de blocos residenciais nos terrenos livres disponíveis na margem norte desta Avenida. Estes últimos, para além de proporcionarem uma valorização da marginal, também vinham combater a falta de locais para a instalação de serviços públicos e comerciais, presentes na cidade. Porém não faz qualquer tipo de referência para o caso de estas darem resposta às necessidades turísticas da região.

Ao longo desta marginal é possível assistir-se a uma junção dos princípios defendidos na Figueira da Foz e em Cascais. Se na marginal da Figueira, Faria da Costa opta por preencher a marginal de habitações coletivas e coloca as zonas verdes no interior, na marginal de Cascais faz exatamente o oposto, preenchendo a marginal de zonas verdes em que apenas era permitida a construção de moradias elevadas com um terreno com aproximadamente de 1000m<sup>2</sup>. Já no Funchal, faz uma espécie de divisão da marginal. De um lado, define uma zona com habitações coletivas independentes, na sua topologia e morfologia, e, do outro, a uma zona de passeio bastante arborizada. No entanto permanece a dúvida se este parque fez parte da sua proposta, ou se foi apenas uma pré-existência respeitada.

Ainda na marginal, é possível assistir à utilização de uma zona verde que tem como função a separação entre zona comercial e a zona de circulação automóvel, que o autor descreve como sendo “de grande interesse” (Costa, 1945, p.14). Nesta avenida, para além destes espaços, nas zonas habitáveis, e sempre que seja possível, devia-se salvaguardar uma zona ajardinada na parte frontal da casa para o caso de se sentir necessidade futura em alargar a via de circulação.

No ponto seguinte o arquiteto-urbanista foca a resolução de problemas locais. Tenta implementar soluções que evitem “destruições em massa” (Costa, 1945, p.5) e toma medidas para a valorização dos edifícios públicos e privados com características arquitetónicas que enaltecem a cidade - “um grupo de construções ali existentes em breve será demolida pela Camara Municipal o que virá desafogar a Catedral e permitir a construção de uma pequena placa arborizada definindo sentidos de circulação” (Costa, 1945, p.22) -, sem nunca se esquecer de cumprir

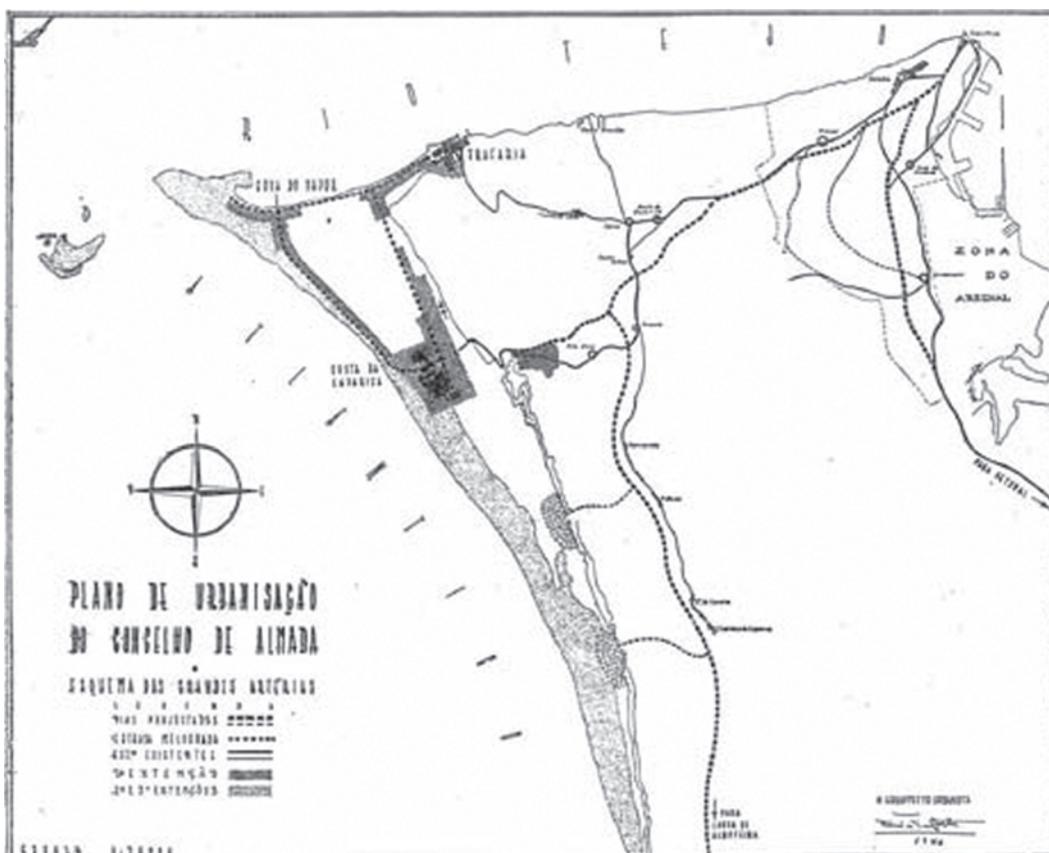


Fig. 52 - Plano de Urbanização do Concelho de Almada, João Guilherme Faria da Costa, 1946

com os alinhamentos implementados pelo plano. Com esta atitude presente, analisa individualmente cada rua onde vai intervir, descreve pormenorizadamente as normas que lhes pretende aplicar e complementa as suas ideias através da execução de perfis transversais das ruas. A intervenção “não sendo perfeita tem certo cunho pitoresco e é, pelo menos, viável pois no estudo desta solução teve-se sempre em vista a possibilidade de realização” (Costa, 1945, p.22), procedendo-se apenas à destruição dos edifícios que pusessem em causa a salubridade comum da população.

Neste plano assiste-se a uma maior preocupação com o acesso à zona existente através da marginal, algo que não acontece nos planos para cidades marginais efetuados anteriormente, em que existe uma real preocupação em dar resposta às exigências balneares.

Apesar de não ter conseguido executar um plano de urbanização na sua íntegra, o arquiteto-urbanista integra, neste plano, um conjunto de regulamentos que estabelecem grande parte dos princípios orientadores para a cidade conseguir ter uma evolução positiva sobre o território.

### **Costa da Caparica (1946-1948)**

O plano de urbanização para a Costa da Caparica, da autoria de Faria da Costa, surge integrado no plano de urbanização do Conselho de Almada, elaborado por Faria da Costa e de De Gröer. De facto, na execução deste plano geral para a região de Almada, o primeiro urbanista português teria ficado encarregue de estudar os aglomerados da Costa da Caparica, Trafaria e Cova a Vapor. Estes núcleos populacionais, apesar de formarem um conjunto, são estudados de forma independente, sendo que “o primeiro a avançar seria o da Costa da Caparica, confirmando o protagonismo que este antigo núcleo piscatório assume no panorama do concelho” (Lobo, 2012, p.969). No núcleo urbano da Costa da



Caparica, Faria da Costa idealiza um plano policêntrico, onde várias comunidades dependiam desta zona central.

Numa primeira fase, o arquiteto-urbanista analisa a região e os seus problemas. No seu entender, a Costa da Caparica é “o exemplo mais frizante da desordem urbana no nosso país” (Costa, 1946). Um território, que tal como outros, teria sido alvo de um crescimento repentino sem plano pré-concebido, “agravado pela falta de contrôle por parte do Município e por uma ausência absoluta de espírito colectivo” (Costa, 1946). Ao analisar mais pormenorizadamente este aglomerado, o autor vai estudar as condições em que vivem os habitantes e visitantes da Costa da Caparica, para assim poder compreender e determinar as suas necessidades. Começa por verificar que a cidade não possui um sistema de recolha de lixo, nem qualquer tipo de rede de esgotos. O lixo era despejado num buraco na areia, que só era tapado quando estava cheio, provocando naquela zona uma epidemia de moscas. No que toca ao sistema adotado pela cidade para a libertação de dejetos, este consistia num poço negro aberto na areia até ao nível aquífero. Sistema pouco higiénico se pensarmos que o abastecimento de águas era igualmente inexistente e feito através de poços abertos na areia junto aos esgotos.

“Os arruamentos são caóticos” (Costa, 1947, p.5). Apenas duas ruas se encontram pavimentadas. As restantes “por serem de areia, impossíveis de limpar, estavam transformadas (...) em autênticas montureiras” (Costa, 1946). As vedações que separavam a rua das edificações eram variadas, “chegando-se até ao arame farpado” (Costa, 1946). A ocupação dos terrenos varia entre 70% e 90%, e por vezes a distância das construções ao “terreno do vizinho no caso de haver janelas chega a ter menos de 50 cm” (Costa, 1946). Também o desejo dos habitantes de explorar o negócio do alojamento na altura do Verão, para aqueles que por motivo de saúde ou de repouso procuravam esta estância, levou os proprietários a improvisar e a criar situações de salubridade inconcebíveis. Perante a desordem de todo este território, o arquiteto-urbanista acaba a sua análise e reflexão a salientar



que o único fator que salvaguarda a Costa da Caparica, enquanto estância balnear, é o seu clima esplendido.

Com vista a melhorar consideravelmente as condições habitáveis desta região, Faria da Costa idealiza uma série de intervenções a que a Costa da Caparica se deveria submeter para atingir um ambiente são. Para isso, começa por afirmar que “um plano de urbanização deve, fundamentalmente, determinar os limites definitivos do aglomerado e prever, para essas dimensões, todo o seu apetrechamento urbano” (Costa, 1946). Assim, defende que caso, futuramente, o espaço determinado pelo urbanista para a expansão da cidade não fosse suficiente, a população se deve estender para aglomerados satélites implementados ao longo da costa, para sul, e não quebrar com os limites definidos pelo plano de urbanização.

Após um estudo sobre os espaços verdes necessários para uma vida saudável e para uma adequada distribuição das residências necessárias, o autor conclui que a densidade média a aplicar na Costa da Caparica seria de sessenta habitantes por metro quadrado, e que as densidades variavam consoante o tipo de construção prevista: zona operária, com 15,5 hectares/125habitantes; zona de habitação coletiva, com 24 hectares/200habitantes; zona de moradias, com 78 hectares/60habitantes; zona central existente, com 14 hectares/130habitantes; extensão linear, com 25 hectares/60habitantes; e extensão satélite, com 25 hectares/60habitantes.

A zona antiga da Costa da Caparica encontrava-se dividida em três zonas de habitação: a velha zona dos pescadores, a Quinta de Santo António e o Bairro do Convento. Estas duas últimas zonas, “apesar de recentes, revelam uma absoluta falta de consciência na sua disposição e aproveitamento” (Costa, 1947, p.6). No entanto, e apesar destas suas palavras, quando confrontado com o estado deplorável de toda a zona construída, a atitude adotada pelo arquiteto-urbanista é a de preservar o existente, fazendo apenas reajustamentos, pois afirma ser

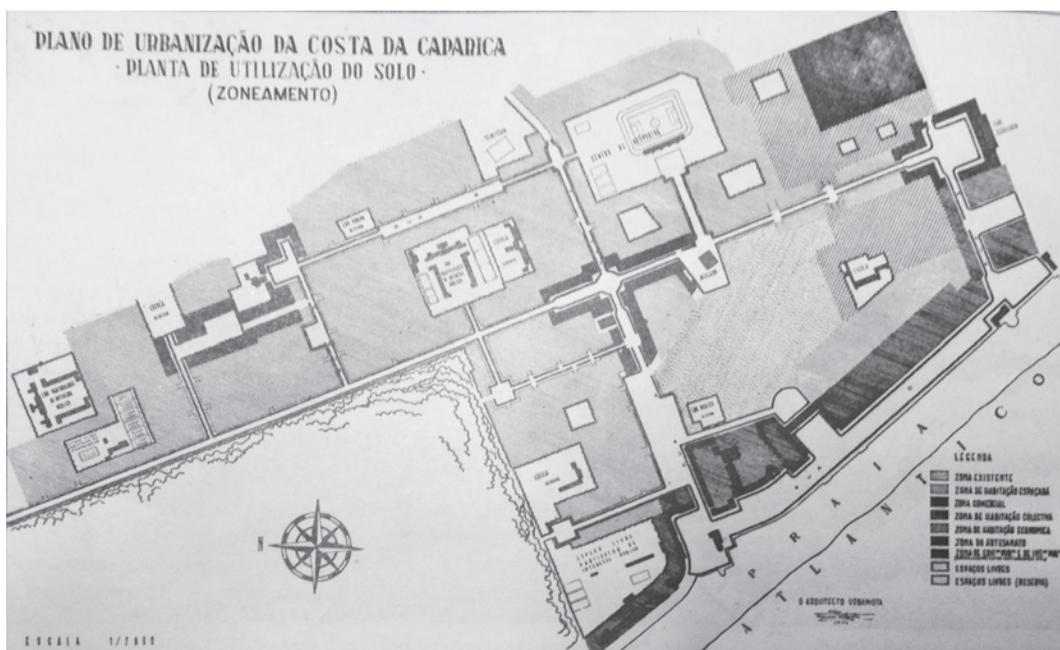


Fig. 53 - Planta de Utilização do Solo e do Cruisé no Plano da Costa da Caparica, João Guilherme Faria da Costa, 1947

inconcebível monetariamente proceder à sua demolição total, como se pode ver através deste testemunho:

*“Deste modo, qualquer parcela do plano pode realizar-se com inteira independência do existente, deixando-se ao tempo o reajustamento sempre necessário quando se projecta novo sobre velho e, com mais forte razão, quando esse velho é aquilo que se vê na Costa da Caparica”*

*(Costa, 1947, p.5)*

Assim, e em função destas três zonas, vai traçar a “clássica ‘croisée’ Norte/Sul - Nascente/Poente” (Costa, 1946)<sup>1</sup>, e projetar no seu cruzamento um novo centro comercial, elemento que não havia sido pensado para mais nenhum dos planos marginais realizados. Estas duas avenidas assumem o papel organizador da cidade, enquanto as restantes artérias projetadas teriam apenas a função de circulação local, à exceção da Avenida Marginal que, por ser um ponto de concentração de população e de acesso à mata e à praia, assume um carácter diferente.

Ao longo da Avenida Marginal proposta, o autor localiza a zona lúdica da cidade, que tem como objetivo atrair turistas. Escolha que o autor não aplica na execução da marginal figueirense, talvez pelo facto de não querer descentralizar o centro turístico já existente aquando da realização do plano. Nesta zona marginal, aproveita os terrenos livres disponíveis para projetar uma nova zona habitacional coletiva com blocos perpendiculares à mesma, de modo a orientar melhor os edifícios e a evitar a criação de uma “muralha que separaria toda a povoação da praia” (Costa, 1947, p.6). Característica que não entra em concordância com o plano de Cascais, mas que se assemelha ao da Figueira da Foz e ao do Funchal. Mas se sobre as habitações coletivas projetadas para a Figueira da Foz não nos são fornecidos dados sobre as características destas edificações, segundo a arquiteta Susana Lobo é possível assistir-se a uma diferença entre o tratamento das marginais

---

<sup>1</sup> Esquema que nos remete para a proposta apresentada pelo mesmo autor, um ano antes, para o Plano de Urbanização da Zona Sul da Avenida Alferes Malheiro” (Lobo, 2012, p.973).



Fig. 54 - Plano de Urbanização da Costa da Caparica, João Guilherme Faria da Costa, 1946

do Funchal e da Costa da Caparica. Esta última região adota um sistema de blocos construídos em altura posicionados perpendicularmente à via, à semelhança do que idealiza no seu estudo da zona marginal para a cidade do Funchal. Este modo de preenchimento da Avenida Marginal, com o mesmo tipo de habitação, diferencia-se nas duas situações por vários motivos. Enquanto na Costa da Caparica a edificação da Avenida Marginal estava dependente de iniciativa privada e da sua capacidade empreendedora, no Funchal esta iniciativa estava sob a responsabilidade dos serviços municipais, uma vez que os edifícios lá implementados representavam o poder local. No que toca ao desenho dos edifícios também é possível assistirmos a diferenças. No Funchal os edifícios são independentes, tanto na sua tipologia, como morfologia, enquanto na Costa da Caparica existe apenas um único bloco que se repete, garantindo assim, a coerência da intervenção. A relação que os volumes têm com o território em que estão inseridos é igualmente diferente. No caso do Funchal, o autor preocupou-se com a percussão da cidade desde as embarcações que chegavam à baía, e por isso interessava-lhe a construção de uma fachada monumental que conferisse um certo carácter à marginal, daí a sua opção em desenhar uma frente contínua de blocos ao longo de toda a Avenida, ao contrário do que acontecia na Costa da Caparica, onde Faria da Costa se preocupa em que a linha de construção junto à praia não constitua uma barreira para o resto do aglomerado e, por isso, coloca os edifícios perpendiculares à via e cria espaços ajardinados nos seus intervalos, segundo os pressupostos do urbanismo moderno (Lobo, 2012, p.983).

Apesar de todos os fatores que se enunciou anteriormente, ao se olhar de uma perspetiva geral para esta marginal sente-se uma grande semelhança com a projetada para o Funchal, por ambas possuírem uma zona de habitação coletiva e outra zona de espaço arborizado.

No topo da artéria norte-sul localizou a gare rodoviária com dois objetivos bem definidos, evitar que o eixo se estende-se indeterminadamente e concentrar, o mais possível, a população flutuante nesta zona. Este edifício encontrava-se

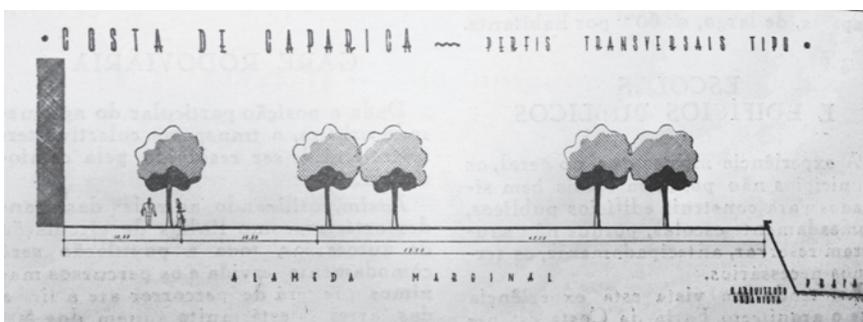


Fig. 55 - Perfil Marginal Tipo da Costa da Caparica, João Guilherme Faria da Costa, 1947

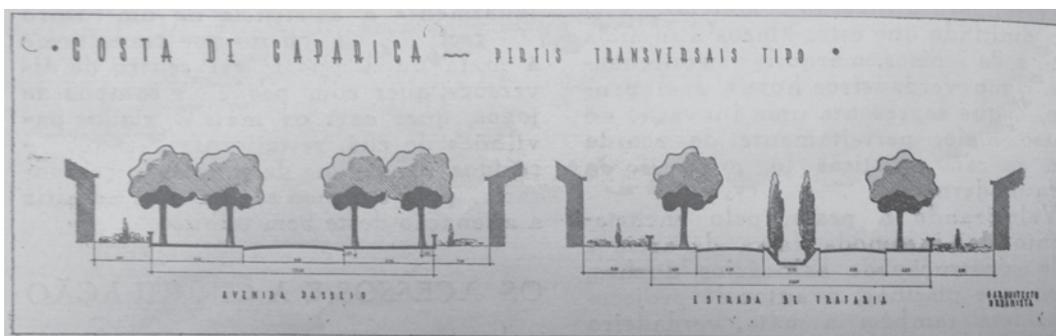


Fig. 56 - Perfis Tipo de Estradas interiores do Plano de Urbanização da Costa da Caparica João Guilherme Faria da Costa, 1947

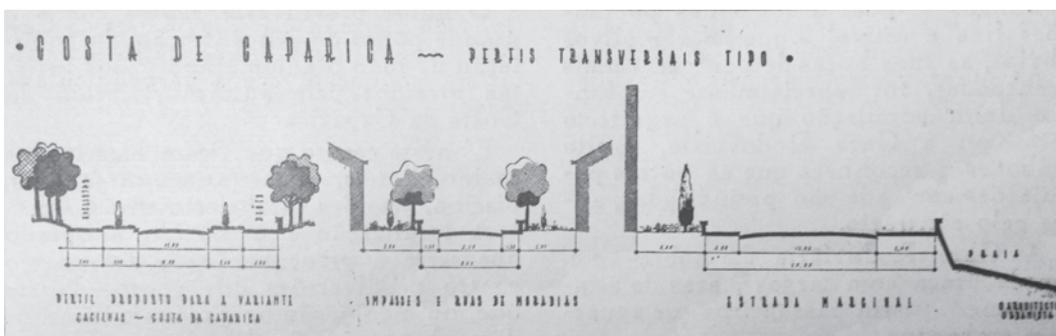


Fig. 57 - Vários Perfis Tipo para o Plano da Costa da Caparica, João Guilherme Faria da Costa, 1947

inserido numa praça espaçosa, com estacionamento, e possuía condições para receber futuramente o meio de transporte aéreo, tentando reproduzir, assim, o modelo da praça intermodal utilizado no plano da Figueira da Foz. Nos terrenos em redor desta, Faria da Costa propõe a arborização e a criação de um bairro de pescadores, que se encontra separado da zona artesanal e operária por uma área desportiva.

Todas as artérias presentes no desenho, sejam elas principais ou secundárias, são desenhadas de maneira a não sujeitar o município a futuras expropriações dispendiosas. O traçado adotado neste plano é completamente o oposto do aplicado na Figueira da Foz, em 1937. Na Caparica é completamente abandonada a ideia de ruas orgânicas e sinuosas, e são adotados os princípios da cidade jardim americana, com vias retas, à exceção de uma zona habitacional localizada um pouco à parte do plano principal. Ainda relativamente às vias criadas neste plano, verifica-se a inexistência de uma via de circular externa, utilizada nos planos da Figueira e Cascais, onde Faria da Costa utiliza esta via para proporcionar uma melhor circulação do tráfego automóvel sem que para isso fosse necessária a entrada no interior da cidade. Pensa-se que esta via não aparece neste plano por não se ter sentido necessidade de introduzi-la, uma vez que se tinha aplicado o sistema de vias 'croiséé'.

Os espaços livres são um ponto com bastante importância para o autor. A Mata Nacional confere a este aglomerado todo o espaço público livre que considera necessário para uma vida sã. Porém, esta povoação apresenta características especiais onde a vida ao ar livre é crucial, e, como tal, seria necessário, segundo o autor, introduzir "alamedas, passeios, jardins de bairro, numa distribuição de espaços livres que evitem grandes deslocções" (Costa, 1946). Esta necessidade de criar espaços livres a uma curta distância, levou a que as intenções do plano ultrapassassem em larga escala o espaço público necessário e considerado essencial para uma vida salubre, sendo superior aos 60m<sup>2</sup> por habitante.



Ao nível dos edifícios públicos, Faria da Costa prevê a construção de vários grupos escolares e de um núcleo comercial, salvaguarda vários espaços que dariam resposta à construção de edifícios públicos, numa possível expansão futura, e procede à deslocação do cemitério para o exterior do núcleo urbano, sendo o espaço que ocupou, transformado num parque público. Para além destas intervenções, programa a inserção de uma piscina e de uma praia para crianças, que a seu ver seriam elementos fundamentais de atração turística. A praia para as crianças, para além de reunir todas as condições da praia natural, teria a vantagem de ser mais segura. A piscina seria um elemento essencial para aprendizagem da natação e propícia para servir atividades e festas náuticas. Por último, e com uma grande relevância no projeto por ser indispensável para uma vida sã, aparece o centro de desportos dotado de variados campos de diferentes modalidades. Durante a execução do plano, o arquiteto-urbanista sentiu, ainda, a necessidade de criar uma zona para a localização de campos de férias, uma vez que a instalação de tendas na Mata Nacional era constante. Aqui, o autor entende que as colónias de férias se deviam instalar na periferia da Mata Nacional, na Extensão Linear, para que, desta forma, não criassem parcelas naquela mancha verde. Nesta Extensão Linear, para além da localização das colónias de férias, o autor possibilita a construção de habitações particulares pontuais e de hotéis, cuja ligação à praia seria assegurada ao longo de toda a sua extensão.

No que diz respeito aos tipos de habitação presentes neste território, verifica-se uma predominância, nunca perdida no desenrolar dos vários planos urbanísticos, da habitação unifamiliar. Este tipo de habitação para além de ser defendida por Faria da Costa, também se ajustava à imagem idealizada pelo regime conservador Salazarista. O interior dos quarteirões resultantes das edificações é outro ponto que é tratado com algum cuidado pelo autor. Neste plano, abandona a tipologia adotada em Cascais e recupera os conceitos utilizados para o desenho deste espaço no plano da Figueira da Foz.



Por último, reflete sobre a idealização da inserção de hotéis populares. Nem todos os veraneantes tinham a possibilidade de pagar hotéis caros e, por isso, acabavam por se alojar em pensões que possuíam falta de condições de higiene e comodidade. Com a intenção de combater esta situação, o autor pensa em reservar uma área para concretizar esta ideia através da construção de pavilhões de quartos, bem iluminados e arejados, que se ligavam a um pavilhão principal onde se instalariam os serviços comuns.

No final, Faria da Costa faz uma pequena reflexão sobre cada um dos elementos que propõe na execução do plano e sobre o atraso do nosso país relativamente à inserção de esgotos e outras infraestruturas que permitem ao território adquirir um aspeto higiénico. De facto, em Portugal só eram aplicadas medidas para a construção destas estruturas quando alguma localidade aparentasse um estado deplorável. Ao contrário do que acontecia em Inglaterra, em que o Estado emprestava dinheiro aos municípios para tomarem este tipo de iniciativas de interesse coletivo. “A nossa politica municipal está sob este aspecto, num atraso que confrange e a que só a inteligente e clara visão de Duarte Pacheco soube fazer frente” (Costa, 1946).

Em suma, da leitura destes projetos pode constatar-se que a metodologia adotada pelo arquiteto-urbanista para a elaboração dos Planos Gerais de Urbanização é sempre a mesma – análise, zonamento, vias, habitação, regulamentação. No entanto, embora a base processual seja idêntica, os conceitos urbanísticos utilizados variam. Verifica-se uma insatisfação e uma incessante procura pelos melhores métodos a aplicar, que no caso específico dos planos analisados para cidades marginais é traduzida pela utilização de diferentes interpretações da avenida marginal ou pelo tratamento que é conferido ao interior dos quarteirões. Dentro desta variedade de conceitos verifica-se uma forte influência dos pressupostos da Cidade Jardim e do Movimento Moderno, que por vezes aparecem fundidos. E, ainda que exista uma constante pesquisa sobre a



melhor forma de atuar nestas zonas, também se observa ao longo da análise uma adaptação à evolução de estância balnear. Exemplo disso é a apologia da habitação unifamiliar que vai dando lugar à habitação coletiva.



## **V. Uma nova intervenção para a Figueira da Foz (1949-1953)**

### **O Plano**

A 12 de Abril de 1949, a Câmara Municipal da Figueira da Foz assina um contrato com o arquiteto-urbanista João Guilherme Faria da Costa para a elaboração de um plano de urbanização para a cidade. A escolha do urbanista foi isenta de concurso, previsto pelo Decreto-Lei n.º 33.921 de 5 de Setembro de 1944, por se considerar que Faria da Costa seria a pessoa mais indicada para a elaboração deste estudo, uma vez que já estava familiarizado com o território devido à tese desenvolvida no Instituto de Alta Cultura de Paris.

A necessidade de um plano de urbanização para aquela cidade é despoletada pelo processo de expansão repentina e sem qualquer orientação urbana que havia determinado a evolução do aglomerado sob o impulso do turismo. As novas construções orientavam-se por alinhamentos antigos, ocupando terrenos que viriam a ser necessários para a correção e alargamento futuro das vias. Por outro lado, construía-se sem se respeitar as características gerais da zona envolvente, o que havia conduzido a uma crescente deturpação estética do núcleo



urbano existente. A consciência de que “a Figueira não podia ‘adormecer à sombra dos louros colhidos pelos dotes excepcionais que herdou da natureza pródiga’, antes deveria ‘tratar de acresce-los com novas maravilhas’ que engrinaldassem ‘a sua coroa de rainha das praias portuguesas’” (Cascão, 2009, p.264), tornava “absolutamente inadiável que a Figueira chamasse técnicos de urbanização de competência inequívoca” (Cândido Costa Pinto, Jornal-Reclamo, 20.1.1940, p.4).

*“Um plano de urbanização não é um luxo; é uma prevenção inteligente. Não é um adorno efêmero; é uma necessidade vital. Não é uma vaidade ociosa; é a instituição de um método essencial e soberano cuja obediência se tornaria dogmática, cuja obediência imporá a interesses particulares o interesse geral da terra (...) tornando-a incomparavelmente mais atraente, acolhedora, apreciável. (...) É inaceitável que a Figueira despreze (...) esta condição primária da sua felicidade estética futura.”*

*(Pinto, 1940, p.4)*

Mas, apesar de ser do parecer público que a Figueira da Foz se devia orientar por práticas modernas, como disso eram exemplos os projetos para a construção do Grande Hotel da Figueira da Foz e da Piscina-Praia na Avenida Marginal, esta não se devia tornar igual a todas as cidades modernas. Devia “modernizar-se sem perder as suas características, antes aproveitando-as melhor”. (Pinto, 1940, p.4).

Nesse sentido, antes de proceder à execução do plano, o arquiteto-urbanista vai realizar um “Inquerito”<sup>1</sup>. Este documento tinha o objetivo de compilar os problemas que a cidade apresentava, na perspectiva dos seus habitantes, de forma a tornar o estudo desta região o mais completo possível. Na ideia de Faria da Costa “o urbanismo não é mais do que o coordenador dos esforços conjugados de toda a colectividade para um único fim – criar um aglomerado urbano são” (Costa, 1949).

---

<sup>1</sup> Consistia na cedência de informação, por parte da população, de elementos de evolução histórica, evolução económica (comercial, industrial e agrícola), condições geológicas, condições meteorológicas, circulação e transportes, população e habitações, serviços públicos e esgotos, instalações e zonas de interesse público, ou ainda informações sobre outros elementos que não estejam mencionados no inquérito mas que constituam um papel importante para a cidade.

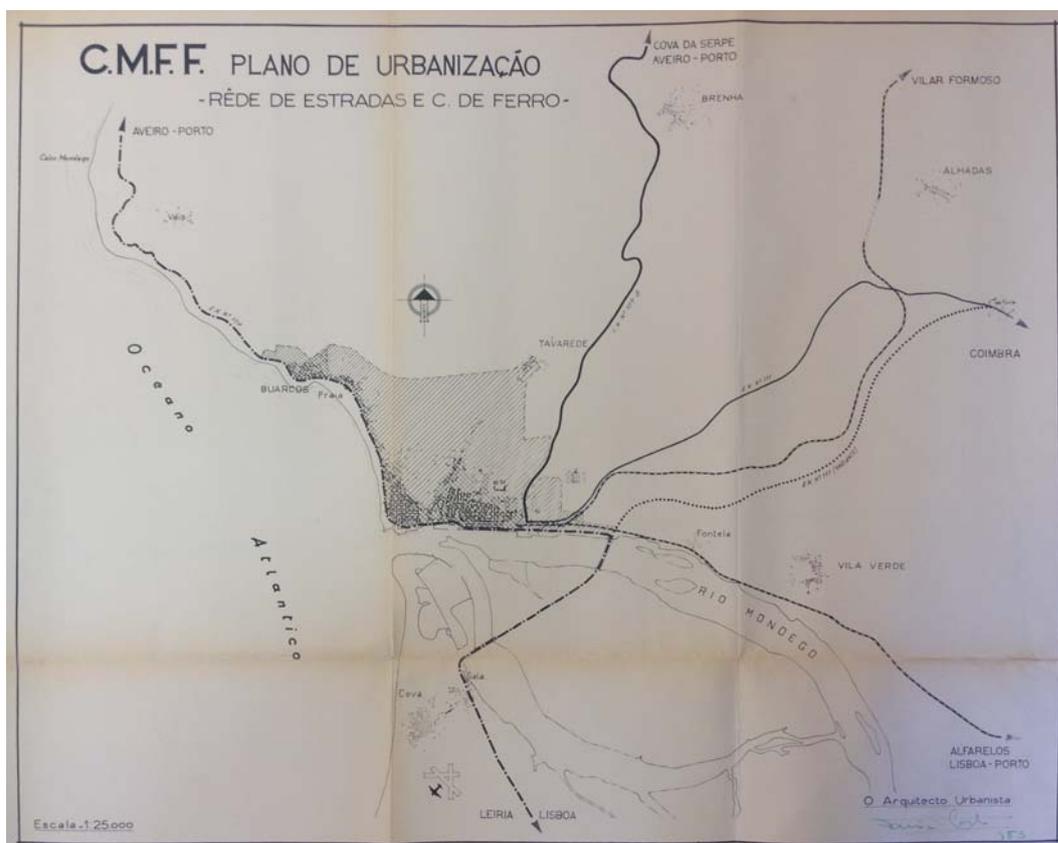


Fig. 58 - Limite Estabelecido para o Plano de Urbanização da Figueira da Foz, João Guilherme Faria da Costa, 1953

E acrescenta, que é através do estudo profundo da região, e descobrindo as suas necessidades, que se poderá executar um plano que satisfaça o desenvolvimento futuro da Figueira da Foz.

Porém, e apesar do entusiasmo, só no ano de 1953 é que o plano de urbanização para a Figueira da Foz, ou melhor dizendo, o protótipo dele, foi entregue ao município. Na verdade, o arquiteto-urbanista só entregou o projeto que se propôs desenvolver, e de que já haveria sido pago, devido à insistência e pressão de que tinha sido alvo por parte da Câmara.

Na apresentação desta intervenção, Faria da Costa começa por descrever o programa que propõe para a execução do plano de urbanização para a Figueira. Refere que na sua realização vai proceder à elaboração de desenhos, à escala 1/5.000 e 1/10.000, que englobem as linhas diretrizes de um plano para a cidade e seus aglomerados, de Buarcos e Tavadede, e de uma parte escrita, que os descreva e explique as suas propostas.

Para a conceção destes estudos o autor teve em conta algumas intervenções já previstas para a cidade, como a rede viária existente e projetada pela Junta Autónoma de Estradas, o anteprojecto para a ampliação da linha de caminho-de-ferro, realizado pelos Serviços de Exploração da C.P., a primeira parte dos melhoramentos previstos para o estuário, barra e porto do rio Mondego, e a área ocupada pelos serviços militares e a sua possível ampliação. Contudo, e apesar da sua preocupação em estudar e respeitar estes planos, o autor tem noção que nenhuma destas intervenções constitui um condicionamento inerente ao território onde vai atuar, pois todas as propostas referidas anteriormente, à exceção da que faz alusão ao porto, não se encontravam ainda aprovadas pelas entidades superiores. Atitude semelhante à que tinha adotado no plano urbanístico para o Funchal. Ainda assim, neste plano da Figueira não resiste à tentação de adotar um olhar crítico perante estas intervenções e de discordar com a ampliação projetada para a Estação dos Caminhos-de-ferro, por não permitir que as ligações rodoviárias se procedessem de uma forma eficaz e cómoda.



Para além das intervenções previstas para a cidade, o autor assume ter tido em consideração outros dados sobre a história e a realidade do local. A tendência do desenvolvimento da cidade, a taxa de crescimento da população fixa, o possível crescimento da população flutuante, a incidência de ventos nesta região e a densidade de habitação presentes no território foram fatores que também assumiram relevância no planeamento da Figueira da Foz. Para o cálculo da população fixa realiza um quadro que mostra o crescimento da cidade ao longo dos anos, enquanto no que diz respeito à população banhista afirma ser impossível calcular a afluência para os próximos anos, uma vez que esta depende de vários fatores. Nesta impossibilidade, e com o objetivo de salvaguardar a cidade de qualquer tipo de afluência desmedida, engloba no perímetro do plano de urbanização zonas de reserva para conseguir dar resposta a uma situação limite. Esta vontade de delimitar o território é uma característica que se mantém presente nos planos de Faria da Costa desde a sua formação.

Como é também recorrente nos planos urbanos executados por Faria da Costa, o território a planear é sectorizado em zonas. Após esta abordagem aos fenómenos territoriais e à sua fragmentação, o arquiteto-urbanista vai apresentar o plano propriamente dito, de uma forma bastante sucinta, através de artigos que se encontram divididos por categorias consoante as zonas.

Começa por explicar o que, a seu ver, é um plano de arranjo e extensão, e clarifica quais os elementos que o compõem. De seguida, faz alusão aos desenhos que vai projetar e esclarece que neles vão estar expressos as reservas arborizadas, marcados os locais para futuros edifícios públicos, praças, espaços públicos, etc., e define as características das novas ruas e daquelas a que se propõe modificar. No que diz respeito às edificações, define que todas as construções futuramente realizadas, sejam elas públicas ou privadas, têm que respeitar e se sujeitar ao programa do plano de urbanização. Sequencialmente, enumera os pontos essenciais onde vai intervir. Salienta que vai executar um plano geral e, portanto, todos os pormenores necessários para o avanço deste plano não serão

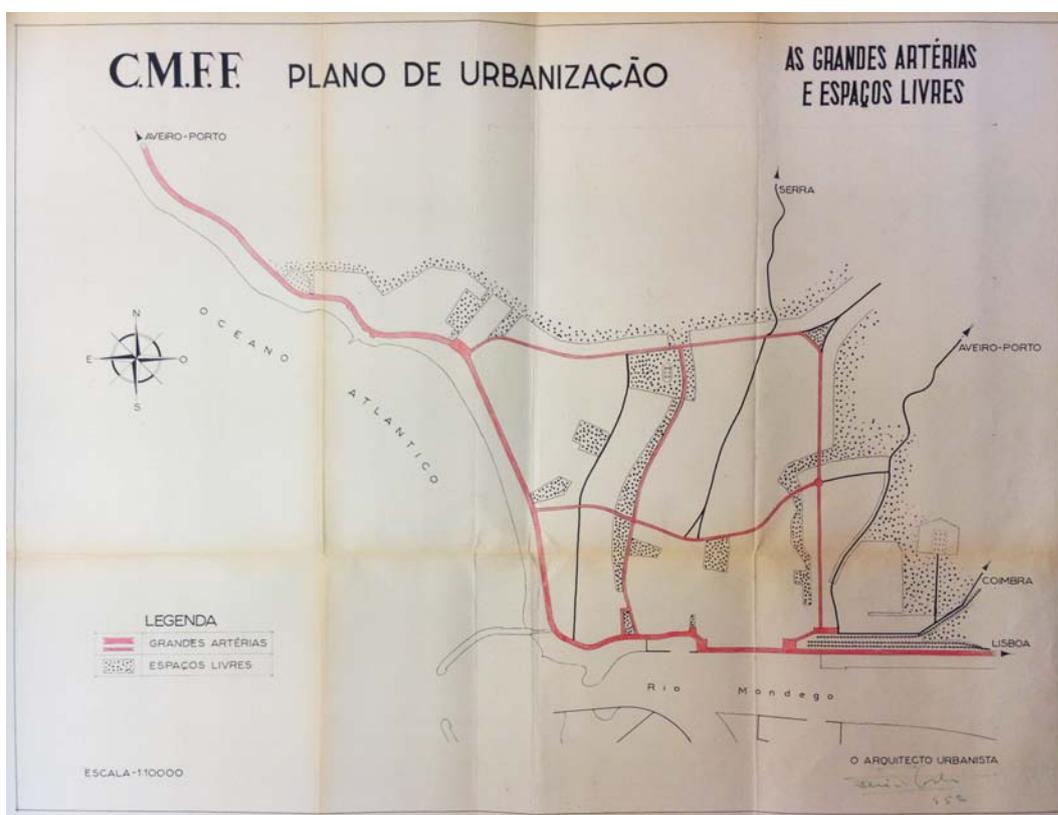


Fig. 59 - As Grandes Artérias e os Espaços Livres do Plano de Urbanização da Figueira da Foz, João Guilherme Faria da Costa, 1953

da sua responsabilidade mas ficarão ao encargo dos Serviços Técnicos Municipais. Esta justificação parece pouco plausível, uma vez que estes elementos já teriam sido desenvolvidos por Faria da Costa no seu plano de final de curso e, até mais recentemente, no plano da Costa da Caparica.

No ponto seguinte, começa por abordar os princípios que aplicou ao território figueirense. Estabelece os limites do perímetro urbano e esclarece que o município não tem obrigação de garantir os serviços públicos de água, eletricidade e esgotos nas áreas exteriores ao seu limite. Dentro deste limite o autor vai proceder a um zonamento. Assim, divide o território em oito zonas: existente de habitação coletiva; extensão de habitação coletiva; habitação individual; habitação média; habitação económica; industrial; desporto e recreio; e rural. Estas zonas são delimitadas no plano por intermédio de vias que são classificadas consoante a função que servem.

No que diz respeito às vias que delimitam este zonamento, vão ser tratadas de acordo com a sua classificação, sendo que as vias principais, à semelhança do que acontece no primeiro plano idealizado para a Figueira da Foz, têm o cuidado de unir praticamente todas as zonas verdes. Uma destas vias principais, a transversal, parte o território figueirense em dois e tenta, de acordo com o idealizado no primeiro plano, ser a ‘espinha dorsal’ desta região. A Avenida Marginal apresenta um carácter diferente das marginais de Cascais, Funchal e Costa da Caparica. Uma vez que já estava praticamente construída com habitação coletiva, acaba por se assemelhar ao projeto urbanístico desenvolvido em Paris, mas com a diferença de tentar introduzir, o mais possível, espaços verdes ao longo da extensão marginal, e não renegá-los.

As características do traçado geral que estas vias assumem são semelhantes às que Faria da Costa desenvolve para o plano de Cascais. Ao contrário do que desenvolve em 1937 para esta cidade, em que adota um traçado sinuoso e orgânico, e para o seu plano marginal da Costa da Caparica, um traçado reto e

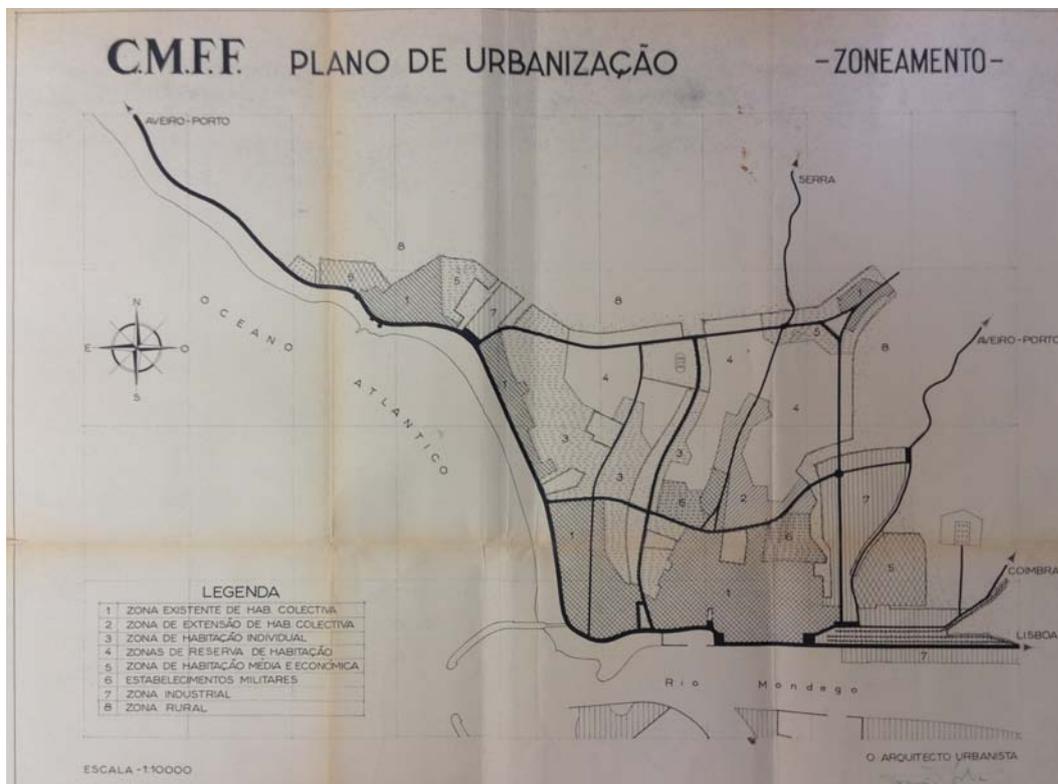


Fig. 60 - Zonamento Idealizado para o Plano de Urbanização da Figueira da Foz, João Guilherme Faria da Costa, 1953

rígido, aqui o arquiteto-urbanista defende a utilização de um traçado que se situa entre o orgânico e o ortogonal.

No seguimento da divisão territorial proposta, vai elaborar normas para implementar em cada uma das zonas definidas. Começa por mencionar a zona de habitação coletiva e comercial. Esta zona, ao contrário do que se verifica nos restantes planos estudados é a que assume maior relevância no plano figueirense<sup>2</sup>. Aqui, são toleradas construções destinadas a habitação, comércio, e/ou indústria artesanal não tóxica, perigosa e insalubre. No que toca à construção dos edifícios propriamente ditos, estes podiam posicionar-se em linha no plano marginal da via pública, não devendo ultrapassar os 12 metros de profundidade, salvo o plano indicasse o contrário. Deviam apresentar as empenas visíveis bem arrançadas; a altura das construções nunca podia ultrapassar os quinze metros e nunca ser superior ao nível permitido calculado através da largura da rua. Não era permitida a construção dentro dos quarteirões, pátios ou espaços livres. No caso do rés-do-chão do edifício se cingir apenas ao uso comercial ou industrial, seria permitida a ocupação total do terreno se os serviços municipais não o achassem prejudicial. Com as normas impostas para esta zona, o arquiteto-urbanista demonstra a sua preocupação com a expansão futura da cidade e a influência que recebera de De Gröer, salvaguardando um espaço ajardinado na frente das construções para um possível alargamento das vias, sem se ter de recorrer a expropriações caras. Para além disso, revela a sua preocupação com a salubridade de toda a população, com a implementação de normas em altura, profundidade e tratamento de fachadas. Apesar de todas as normas impostas nesta zona, Faria da Costa refere que os edifícios já construídos que não cumpram o imposto podiam ser mantidos, salvo certos casos limites de insalubridade.

Debruçando-se, de seguida, sobre os princípios que deviam reger a habitação individual, começa por mencionar que nesta zona apenas em casos especiais seria permitida a construção de prédios, pensões, escolas, ou outro

---

<sup>2</sup> Facto que, possivelmente, deriva de um novo modo de olhar e viver a estância balnear.



equipamento público ou privado. As indústrias presentes nesta zona, se tiverem condições, podem ser mantidas mas não ampliadas, e após a sua deslocação, o terreno só poderá ser utilizado para habitação individual. Posteriormente, enumera as condições que no seu entender são essenciais para as construções realizadas nesta área. O lote para uma habitação não podia ser inferior a 800m<sup>2</sup> e a sua largura sobre o arruamento teria de ter no mínimo 20 metros, salvo nos casos em que os lotes já existam e não apresentem uma área inferior a 400m<sup>2</sup>. Deste modo, e apesar de o terreno apresentar uma grande área disponível, as edificações para habitação só podiam ocupar 20% do lote e as garagens 5%, sendo necessária uma parte do terreno disponível para o recuo, de pelo menos 5m, das construções em relação à via pública. A distância entre moradias é outro fator que o autor tem em conta. Estas deviam estar afastadas com uma largura igual à altura do edifício e nunca com uma distância inferior a 7 metros, e, lateralmente, deviam assumir uma distância igual ou superior a metade da altura da fachada. Nos casos em que estes valores não fossem possíveis de cumprir, a moradia devia restringir-se ao rés-do-chão. Contudo, e independentemente do caso, defende que todas as fachadas, incluindo anexos, devem ser tratadas em harmonia.

Ao se centrar no último tipo de habitação, a zona média e económica, idealiza os princípios diretores que a vão reger. Nesta zona seriam autorizadas construções de casas económicas, moradias isoladas e casas geminadas, que por terem características próprias não era possível antecipar uma regulamentação precisa. No caso das moradias isoladas e geminadas seriam aplicadas as normas da habitação individual, à exceção dos limites de distância a construções vizinhas e à percentagem de ocupação do terreno (25%), e à área mínima (350m<sup>2</sup>) que o terreno dispõe, nunca esquecendo de resguardar os requisitos mínimos de sanidade.

Conforme idealiza nos planos urbanísticos já estudados, com exceção do plano de Cascais, os quarteirões resultantes no interior das edificações são abertos e pretende-se que sejam vivenciados pela população, tal como acontece

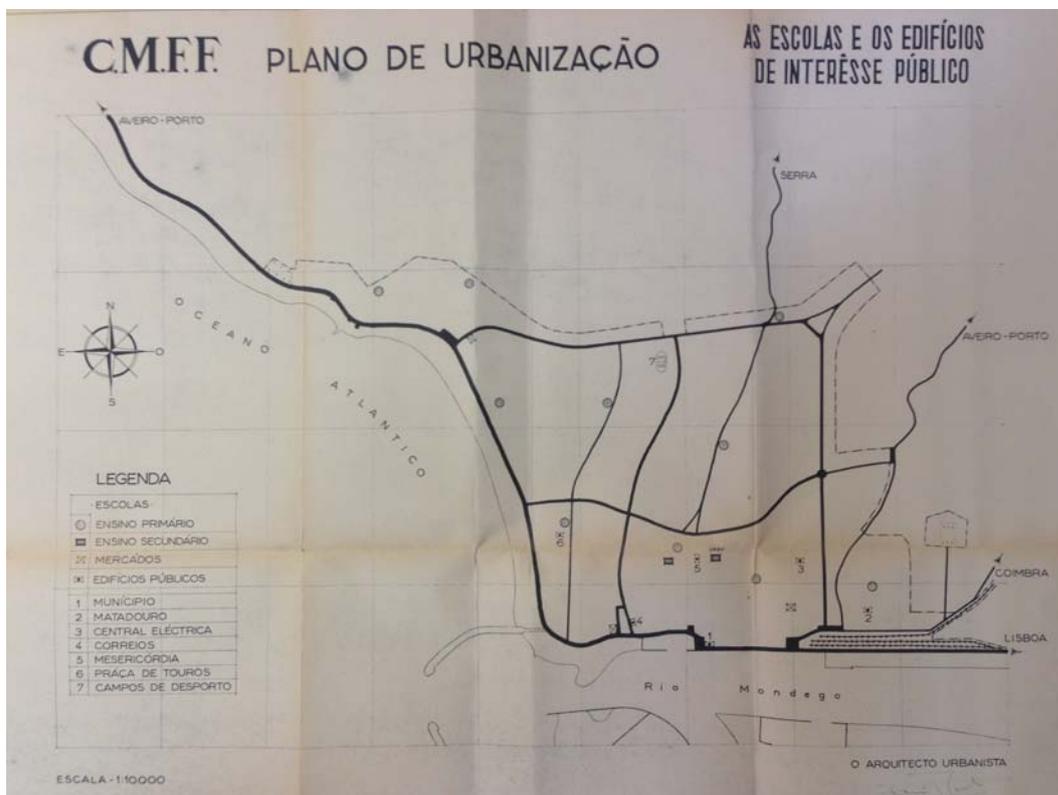


Fig. 61 - Localização dos Edifícios Públicos no Plano de Urbanização da Figueira da Foz, João Guilherme Faria da Costa, 1953

nas edificações de GEHAG em Berlim. Desejava-se com esta medida terminar com as zonas sombrias e insalubres que apenas eram usufruídas pelos moradores dos respetivos quarteirões.

Na área correspondente à zona industrial apenas seriam permitidas construções de instalações industriais, à exceção de moradias de trabalhadores cuja permanência fosse necessária, sendo que estas deviam assumir uma distância de pelo menos 10 metros em relação ao bloco industrial. No que toca à ocupação territorial, altura, distanciamento de vias, etc, as regras são bastante claras. As construções industriais não podem ultrapassar os 5m<sup>3</sup> por metro quadrado do lote. Assim sendo, o que ganham em altura perdem em superfície. Para além deste requisito, as construções tinham que estar dotadas de pátios, espaços livres, zona de estacionamento e zona de cargas e descargas, e deviam estar afastadas da via pública os mesmos metros que tivessem em altura. Outro dado importante a reter nestas zonas é que as construções de fábricas aqui realizadas tinham de estar separadas da via pública por uma zona arborizada devidamente tratada, de modo a salvaguardar o mínimo de salubridade aos utilizadores da via. Assim, em comparação com os planos que foram analisados anteriormente, Faria da Costa mantém os regulamentos que regem este tipo de construção, mas no que toca à sua localização é possível presenciarmos alterações. Se no plano de 1937 para a Figueira da Foz se pode assistir a um isolamento da zona industrial relativamente à área de construção habitacional, no plano de 1953, assim como no plano de Cascais, podemos observar uma inserção da indústria na malha urbana. Opção que não se percebe, quando se tem em conta que Faria da Costa era defensor de um afastamento deste tipo de construções do aglomerado, pois afirmava que os fumos das fábricas iriam alastrar-se até à cidade, e, para mais, em reconhecidas estâncias turístico-balneares como a Figueira da Foz e Cascais.

Em relação aos espaços públicos verdes propostos, e tendo em consideração o plano de 1937 para a mesma cidade, estes diminuíram consideravelmente, ao

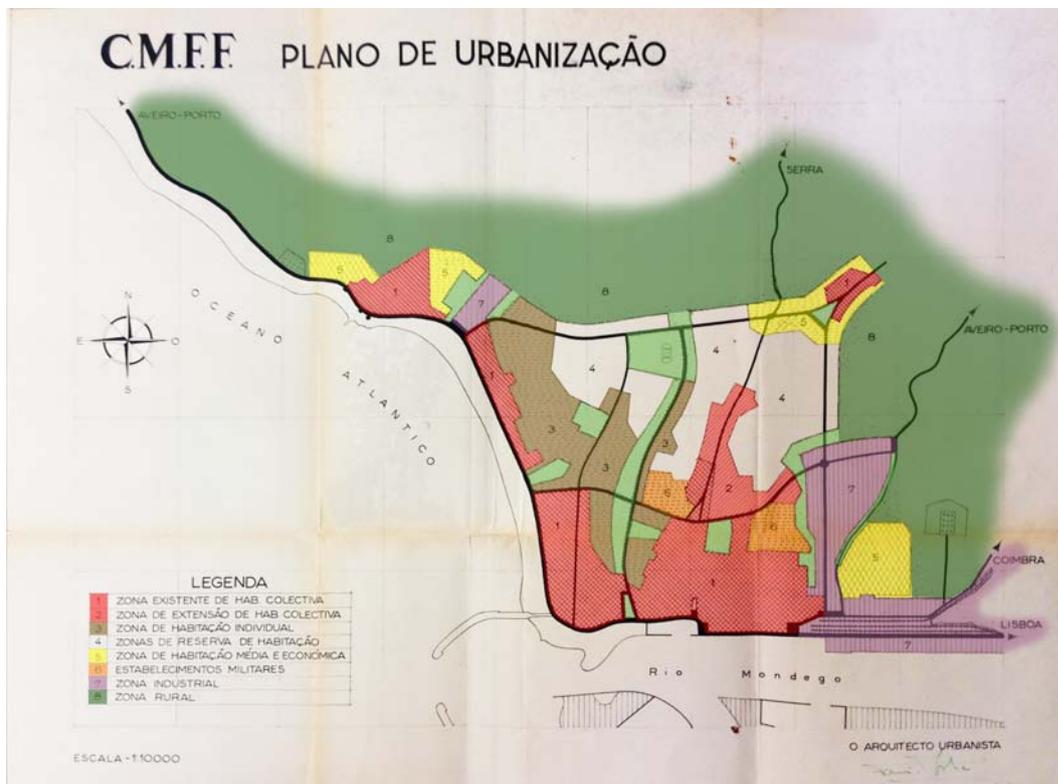


Fig. 62 - Divisão do Plano da Figueira da Foz de 1953 por sectores, imagem adaptada segundo as normas transcritas pelo autor

contrário do que se verifica no Plano para a Costa da Caparica, em que o autor propõe um excesso de área verde relativamente ao que se pensa necessário.

A finalizar esta análise, aborda a zona rural. Destinada fundamentalmente à exploração agrícola, habitação de trabalhadores rurais e artesãos, e possivelmente a construções industriais, possui regras particulares. As construções de exploração agrícola não apresentam limite de área de construção nem altura mínima. Já as habitações associadas não podem ocupar mais de 2% do terreno para a sua construção e nunca ultrapassar os 100m<sup>2</sup>, e só podem ter rés-do-chão. Quanto às moradias que não estão ligadas a explorações agrícolas, só serão autorizadas se o terreno tiver pelo menos 5000m<sup>2</sup> e não traga encargos ao município. Contudo, e qualquer que seja o tipo de construção, não deve estar junto aos limites idealizados pelo plano, para que não haja deturpação da cintura verde em volta da cidade, e este aglomerado não se transforme num território sem limites.

No capítulo seguinte enumera as regras comuns a todas as zonas. Declara que a construção de vias privadas será autorizada caso haja uma apreciação positiva por parte dos serviços técnicos municipais e estas se rejam pelas mesmas normas das vias públicas. O recuo que as construções apresentam ao longo da via deve ser ajardinado e não servir para qualquer outro fim. Este deve ser vedado com um muro, com um máximo de 1metro de altura, a separá-lo da via pública. No que diz respeito às saliências e reentrâncias das construções estas não se devem afastar do alinhamento mais que 30cm, e não serão autorizadas se a construção depender destes elementos para atingir a metragem necessária. No caso de os terrenos de uma determinada zona não cumprirem os requisitos enumerados nos pontos anteriores estes ficarão inaptos a qualquer tipo de edificação, salvo parecer favorável das entidades municipais competentes. Para além destas normas de construção, o autor faz, ainda, referência a regras de construção e localização de chaminés, de construção de escadas, entre outras.

Por último, Faria da Costa aborda a questão das construções em propriedade pública. Relativamente às obras fortificadas ou militares, bem como



o seu alargamento, teriam sempre que ter, na sua opinião, parecer favorável por parte das entidades municipais. Relativamente aos edifícios públicos ou privados sobre terreno de propriedade pública ou similares como passeios, faixas de rodagem, etc, as obras seriam autorizadas consoante o parecer repartição técnica responsável.

### **A Crítica**

Entregue a proposta pelo arquiteto-urbanista Faria da Costa, a Câmara sentiu-se lesada com o incumprimento do acordo que tinha previamente estabelecido. O contrato elaborado entre as entidades mencionadas visava a concretização de um 'Programa' antes da realização do plano para a cidade, que deveria ser acompanhado de uma memória descritiva e justificativa onde o autor apresentava os seus inquéritos e estudos, de forma a demonstrar as necessidades regionais da população e o caminho que o plano, desenvolvido em seguida, iria tomar. Contudo, este acordo não foi cumprido, sendo apenas entregues os desenhos e o documento descrito anteriormente, o que deu aso a várias críticas por parte das entidades municipais.

Como é possível constatar no artigo do Jornal "O Figueirense" de 5 de Setembro de 1959 (Anexo 2), João Guilherme Faria da Costa, após inúmeras insistências por parte do município, não entregou os estudos e os inquéritos a que se havia proposto no contrato. Os elementos apresentados apenas consistiam num quadro pintado a cores, no qual indica o zonamento, os equipamentos públicos, as artérias principais e secundárias e os espaços livres; em quatro desenhos esquemáticos a uma escala mais abrangente, a rede de estradas e de caminho-de-ferro, as grandes artérias e espaços livres, os edifícios de interesse coletivo e o zonamento; e uma parte escrita, que consiste num preâmbulo e num programa composto por 57 artigos.



Diante dos documentos entregues o município reage criticando o arquiteto-urbanista por ter resolvido um problema antes de o enunciar. A seu ver, Faria da Costa limitou-se a apresentar os estudos mais avançados da sua análise, não mencionando os factos que o levaram a tomar determinadas decisões, sendo “impossível fazer uma apreciação fundamentada do seu trabalho” (Câmara Municipal da Figueira da Foz, 1953). Como é referido na crítica ao plano, esta análise era “essencialmente orientada no sentido de se apurar todas as causas nacionais, regionais ou locais que interfiram ou possam interferir no desenvolvimento da vida do aglomerado e modo como actuam”, sendo estes fatores considerados como peças fundamentais para compreender as opções assumidas pelo autor.

A posição crítica do município vai mais ao pormenor. Analisa o pensamento do arquiteto em relação aos projetos planeados, até à data, para a cidade e a sua posição relativamente aos mesmos. Porém, lembra que, para além destes projetos, o autor assume ter em conta outros elementos base, como ‘a taxa de crescimento da população fixa’, ‘o provável aumento da população banhista’, ‘o regime e frequência de ventos’ e ‘a densidade de habitação’; mas não explicita como é que estes fatores influenciaram o plano. No entanto, a crítica ao plano não se fica por aqui. O parecer que a câmara apresentou relativamente ao programa exposto foi muito desfavorável. A seu ver as áreas estavam mal distribuídas, o plano apresentava-se incompleto e o arquiteto-urbanista tinha a ousadia de incumbir os Serviços Técnicos Municipais de cumprirem a sua função de desenhar os perfis das vias, algo inaceitável do ponto de vista camarário.

Ao realizar um estudo de previsão da população fixa e banhista, Faria da Costa determina, no preâmbulo, 150 hectares para a população fixa e 152 hectares para a população banhista. Contudo, ao se comparar a informação escrita com os desenhos apresentados pelo autor, chega-se à conclusão que não existe uma concordância entre as áreas apresentadas (Câmara Municipal da Figueira da Foz, 1953).



Para além destas áreas, o arquiteto-urbanista salvaguarda uma percentagem para algumas zonas caso a evolução da cidade exceda as suas expectativas e seja necessária uma expansão, algo que há vista do concelho parece razoável.

Ao analisar os artigos constituídos pelo programa, a câmara faz observações a alguns deles. No primeiro artigo são indicados os vários elementos que constituem o plano apresentado e referidos elementos complementares, que forneceram as indicações necessárias para alterar ou criar novas ruas. “Ora, realmente, nenhuma característica de ruas, a criar ou a modificar, são definidas” (Câmara Municipal da Figueira da Foz, 1953). No terceiro artigo, o autor refere que os alinhamentos, nivelamentos e reajustamentos de propriedades, “serão estabelecidos segundo regulamentos a elaborar pelos Serviços Técnicos Municipais” (Câmara Municipal da Figueira da Foz, 1953), facto criticado pela câmara por dois motivos: primeiro, porque até agora o que foi apresentado foi um mero programa e não um plano e, segundo, porque do contrato realizado entre o urbanista e a câmara depreende-se que todos estes aspetos são da responsabilidade do urbanista e não dos Serviços Técnicos Municipais. Por último, a Câmara alega que os restantes artigos que constituem o programa são muito gerais e que poderiam corresponder à cidade da Figueira da Foz como a outra cidade com carácter semelhante.

Os desenhos apresentados por João Guilherme Faria da Costa também foram alvo de uma dura crítica. O município começa por examinar o sistema viário. Este encontrava-se dividido, pelo autor, em artérias principais e secundárias, consoante a frequência de trânsito. Mas que segundo o ponto de vista camarário parece incompleto, uma vez que a estas artérias faltam ‘diagonais’ para proporcionar uma circulação eficaz e “capaz de servir toda a zona interessada” (Câmara Municipal da Figueira da Foz, 1953). Contudo, não é apenas este aspeto que está a falhar no sistema viário idealizado. Também o tratamento da Avenida Marginal, da circular externa e das artérias secundárias foram alvo de discórdia. A Avenida Marginal, do ponto de vista camarário, devia “evitar a série de curvas a que obriga a conservação da doca a qual não tem, parece-nos, valôr de qualquer



espécie” (Câmara Municipal da Figueira da Foz, 1953). A via de cintura externa, foi uma boa solução para resolver o problema de circulação, porém ela não cumpre na totalidade a sua função porque não envolve todo o perímetro urbano. Quanto às ruas secundárias, a câmara apenas crítica a conceção da Rua Joaquim Sotto Mayor e da Rua do Pinhal. Para esta rua o urbanista não apresentou nenhuma solução, talvez pelo grande desentendimento entre Faria da Costa e a Câmara relativamente ao carácter a adotar. Enquanto o autor queria conferir a esta rua um carácter de circulação, dando continuidade à Rua da Liberdade, à luz do que havia sido realizado na sua tese, o município defendia que esta devia assumir um carácter natural habitável, uma vez que não tinha condições para se tornar numa avenida de circulação principal. Quanto à outra rua secundária, a Rua do Pinhal, segundo o município encontrava-se bem localizada, pecando apenas por não se prolongar até à Avenida Marginal.

Porém a crítica da câmara não se vai cingir apenas à posição do autor em relação às artérias desenvolvidas. O espaço livre também foi alvo deste parecer. Se excluirmos as zonas de reserva, industrial, estabelecimentos militares, praças e artérias, a distribuição das zonas verdes ocupa apenas 15% das áreas urbanizadas e a urbanizar. O que “é indiscutivelmente muito pouco” (Câmara Municipal da Figueira da Foz, 1953), em relação à população prevista no programa. Neste plano o autor salvaguarda, assim, 12.5m<sup>2</sup>/hab para a população fixa que se transforma em 8.4m<sup>2</sup>/hab quando o território fica sujeito à população flutuante. Valores muito inferiores ao defendido pela sua tese de final de curso (33m<sup>2</sup>/hab). Para além deste cálculo deficiente, a câmara alega ainda que estes espaços para além de serem insuficientes encontram-se mal distribuídos.

Também as escolas e os edifícios de interesse público não ficaram imunes a esta crítica. Para além dos edifícios propostos se apresentarem em diferente número nos dois desenhos apresentados a diferentes escalas, existem outros aspetos que não ficaram bem explícitos. Em primeiro lugar, no desenho do plano não se encontra nenhuma estação rodoviária, “tam importante elemento no plano



de uma cidade” (Câmara Municipal da Figueira da Foz, 1953). Em segundo lugar, a localização dos mercados não é a melhor, tendo em conta as zonas que vão servir.

Por último, a câmara aborda o zonamento elaborado pelo arquiteto-urbanista. No seu entender a distribuição das zonas tinha sido realizada de uma forma desequilibrada. A área destinada à construção de habitações unifamiliares ocupava cerca de 50% dos terrenos a urbanizar, e as restantes áreas, todas juntas, os outros 50%, sendo a área destinada à construção média e económica muito reduzida. Este facto é justificado se se associar o tipo de habitação defendida com o modelo de estância balnear vigente na altura. Outro grande erro cometido por este plano, segundo parecer camarário, na edificação das habitações individuais era estas virarem ‘as costas ao mar’, como teria feito o Bairro Novo, e havia sido bastante criticado.

Ao terminar esta dura crítica, a câmara menciona que o programa do urbanista não é apenas constituído por estes aspetos negativos e que o resto da conceção lhe parece bem executada. Porém, antes de terminar refere uma polémica que se desenrolou no decorrer deste trabalho. Uns anos antes, teria havido uma discussão sobre a edificação, ou não, de uma fábrica de cimento, e muitas foram as opiniões contra e a favor, localizando-se o arquiteto-urbanista contra, alegando que “a construção da fábrica era um crime de lesa-cidade porque o local onde se queria implementa-la era a zona natural de expansão do aglomerado e ainda porque os fumos (...) acabariam, de vez, com o ‘céu azul’ da Figueira da Foz”. Porém, e apesar destas opiniões, a fábrica foi construída com uma distância de mais de um quilómetro do perímetro previsto para o aglomerado, e o céu continua azul. Assim sendo, para além de não ter introduzido aspetos negativos, a fábrica trouxe vários benefícios à cidade, “mas não vem a propósito cita-los aqui” (Câmara Municipal da Figueira da Foz, 1953).

Com este pequeno parêntese acrescentado por parte da Câmara à crítica realizada ao plano, em conjunto com as opções de Faria da Costa para o território figueirense em 1953, pode-se verificar um certo arrependimento por parte do



urbanista relativamente à posição que tinha assumido em relação à fábrica. Ao contrário do que defendia uns anos antes, na elaboração deste plano verifica-se a inserção da zona industrial, ainda que separada por vegetação, no aglomerado urbano.

### **O legado de Faria da Costa**

Com a insatisfação por parte da Câmara da Figueira da Foz relativamente ao plano apresentado por Faria da Costa e com o território figueirense a necessitar de uma urgente intervenção, surge uma nova tentativa de elaborar um plano urbanístico para a cidade. É neste contexto que o engenheiro Antão de Almeida Garrett é convidado para realizar um novo estudo, com o objetivo de promover esta cidade enquanto destino turístico, o desenvolvimento da atividade económica do porto e favorecer a produção industrial na região.

Ao se analisar o plano proposto por este engenheiro verifica-se a existência de vários pontos semelhantes aos utilizados no plano de Faria da Costa. Tal como o arquiteto-urbanista no plano antecedente, Antão Almeida Garrett defende que para a elaboração de um plano urbano era necessário o estudo exaustivo do território e das necessidades dos seus habitantes: “qualquer plano de urbanização dum aglomerado urbano deve integrar-se nas diretivas da ordenação regional de que faz parte” (Garrett, 1961, p.7). Nesse sentido, faz um levantamento exaustivo dos elementos que compõem a região - terreno, clima, situação geográfica, solo, vegetação, vento, pressão atmosférica, temperatura, humidade, pluviosidade e exposição solar.

Após esta análise, Garrett apresenta a sua proposta, propriamente dita. Numa primeira abordagem ao plano, verifica-se que, apesar de propor um sistema viário composto e alargado, a área de intervenção, numa primeira fase, é inferior à idealizada, no plano anterior, por Faria da Costa.

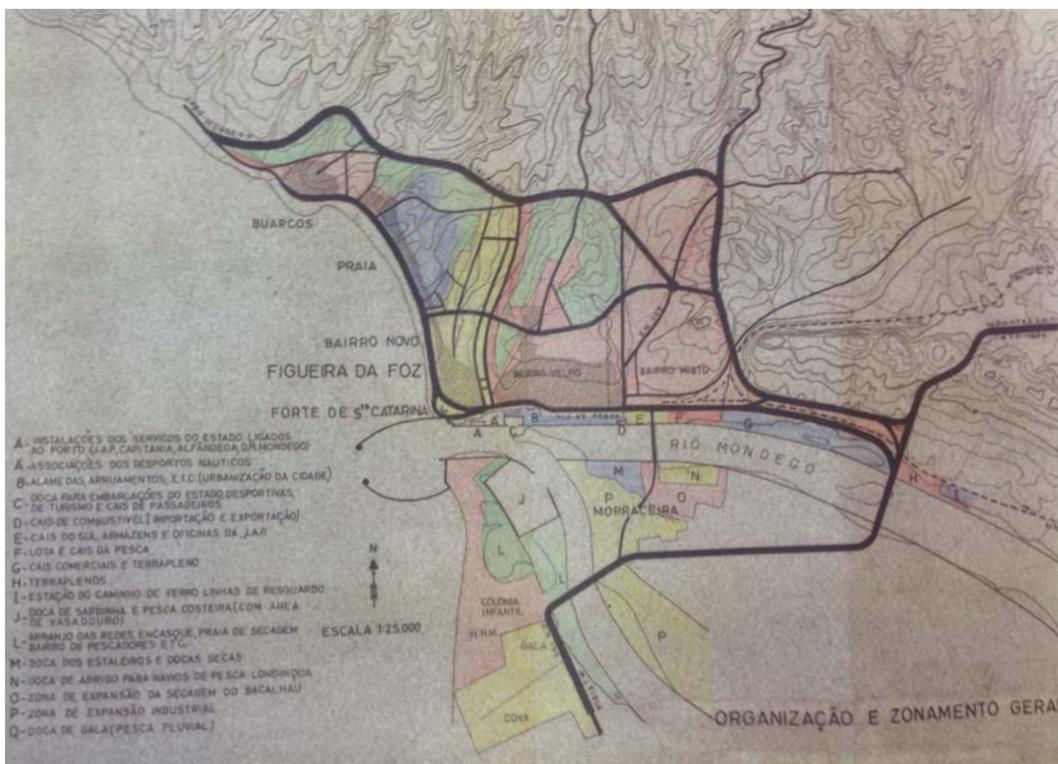


Fig. 63 - Organização e Zonamento Geral, Antão Almeida Garrett, 1961

Seguidamente aborda a rede viária da cidade e a que a ligava ao resto do país. Nesta sua abordagem assiste-se, à semelhança do que Faria da Costa tinha idealizado, à criação de uma circular externa a ligar Tavadede a Buarcos e desenha uma grande via E-O cortando a malha urbana a meio, com a diferença de, neste plano, esta assumir a função de delimitar a zona de expansão prevista na primeira fase do plano urbanístico. Outra via que corta o território é o eixo N-S, a acompanhar o vale das Abadias. Este eixo é em tudo semelhante ao presente no plano de Faria da Costa – um grande espaço verde que remata num centro desportivo a norte.

A praça intermodal, introduzida no sistema viário de Garrett, foi outro elemento que derivou do plano anterior desenvolvido pelo 1º urbanista português. Tal como no plano de 1953, verifica-se a presença, na parte posterior da estação, de um nó para onde convergem todos os meios de transporte chegados à cidade, do qual se faz a distribuição para o trânsito local. Ao projetar o sistema viário, Garrett não podia deixar de refletir um pouco sobre a gare ferroviária, e conforme Faria da Costa, solicita uma revisão do projeto proposto pela C.P. uns anos antes, reformulando a sua localização e instalações.

Em concordância com o pensamento de Faria da Costa, a Avenida Marginal assume, neste plano, um papel de destaque – “urbanisticamente, a Marginal é precisa” (Garrett, 1961, p.143). Devido às obras que estavam a ser realizadas no porto, Garrett, por considerar o prolongamento desta zona “muito delicado” (Garrett, 1961, p.142), não teve a ousadia de assumir uma única solução. Contudo, numa das opções que considera, constata-se uma racionalização desta Avenida Marginal, em tudo idêntica à desenvolvida por Faria da Costa. Esta tinha o inconveniente de, para além de se tornar bastante dispendiosa e demorada, implicar a destruição de algumas casas da zona piscatória, mas teria a vantagem de, nesta zona, ocorrer uma espécie de renovação local, e, conseqüentemente, uma diminuição de locais insalubres.

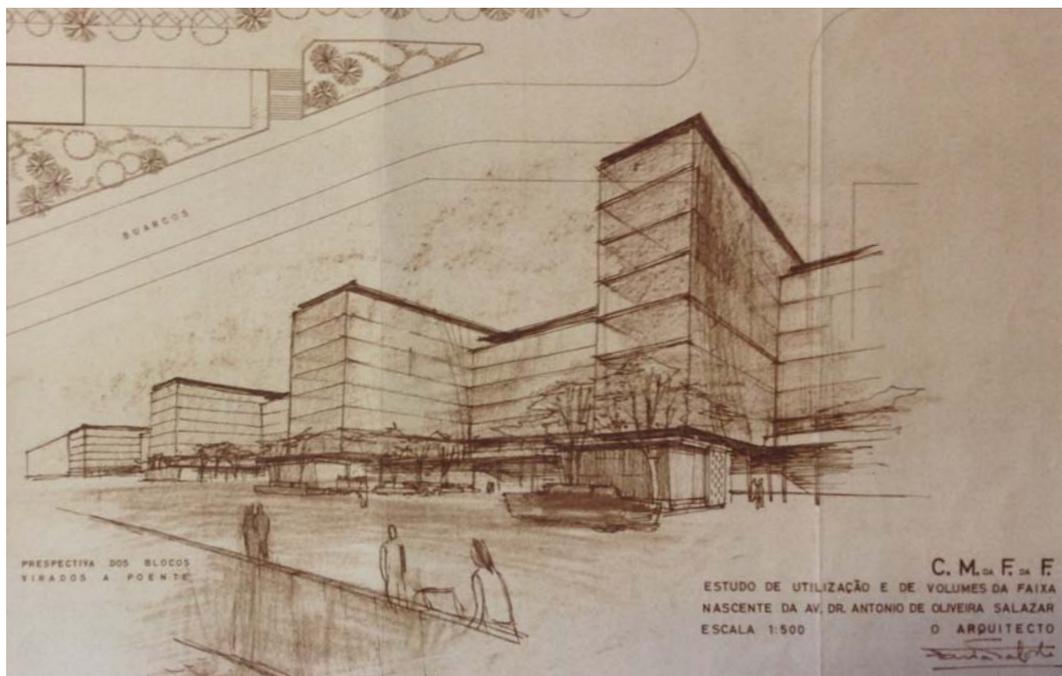


Fig. 64 - Perspectiva das Construções Idealizadas para a Avenida Marginal, João Guilherme Faria da Costa, 1961

Garrett defende que, independentemente da opção escolhida para a marginal, esteticamente, “ao longo da Avenida não deverá haver uma constância de tratamento, pois ficaria monótona se a bordejassem edifícios todos da mesma altura” (Garrett, 1961, p.144). Esta extensão marginal é repartida pelo engenheiro em três zonas: a compreendida entre o Forte de Santa Catarina e a Ponte Galante, em que aceitou o projeto habitacional efetuado por Faria da Costa que havia sido aprovado (edifícios em pente)<sup>3</sup>; a situada entre a Ponte Galante e Buarcos, em que propunha uma zona comercial com cafés e restaurantes; e uma última zona que seria a extensão da área piscatória de Buarcos.

Ao se centrar na habitação que pretende propor procede a uma divisão do território por setores: Unidade Residencial de Buarcos-Praia, Unidade Residencial da Figueira e o Bairro da Morraceira, Cova e Gala; e em cada um destes sectores concretiza uma subdivisão em zonas, referindo os melhoramentos e acrescentos correspondentes a cada uma delas. Porém, e apesar de ter utilizado dados estatísticos para repartir corretamente a população, existe uma negação ao conceito utilizado anteriormente por Faria da Costa (divisão das classes sociais em zonas distintas). Verifica-se assim, uma tentativa de mistura das várias classes económicas nos mesmos quarteirões, introduzindo, neste território, o conceito de unidade de vizinhança, já utilizado no seu plano para o Porto (Lôbo, 1995, p.208). Apesar do tratamento destas zonas diferir neste aspeto, assemelha-se quando se pensa no tratamento utilizado para as áreas de expansão. Uma amplificação territorial de baixa densidade com vegetação circundante, refletindo preocupações estéticas e salubres da região. De seguida, e em conformidade com Faria da

---

<sup>3</sup> O projeto apresentado por Faria da Costa para a Marginal da Figueira da Foz a Março de 1961, tem como objetivo levar a cabo uma intervenção de iniciativa privada. Do seu ponto de vista a solução ideal passaria apenas pela execução de blocos perpendiculares à Avenida Marginal, mas esta solução não seria viável economicamente, por isso propõe também blocos paralelos. Defende que a área a urbanizar seria plana e estaria assente sobre pilotis, salvo os topos virados a poente onde se localizariam lojas e stands. Os restantes pisos seriam destinados à habitação e a atividades comerciais que fossem acordadas pela vizinhança. Na implementação destes blocos defende que eles devem sobressair pela variedade e não pela monotonia, não pretende dar a esta marginal um “aspeto muralha” (Costa, 1961), sendo a arborização um aspeto crucial para valorizar esta zona.



Costa e as exigências impostas pelos Planos Gerais de Urbanização, dá início aos regulamentos que iam reger o plano.

Assim, através deste breve confronto entre planos, pode-se concluir que, embora muitos dos planos efetuados por João Guilherme Faria da Costa não tenham sido realizados na sua íntegra, no caso da Figueira da Foz estes não caem no esquecimento quando se pensa em executar um novo plano para a cidade.



## VI. Considerações Finais

Esta dissertação tem como objetivo estimular uma reflexão sobre a evolução dos princípios utilizados por João Guilherme Faria da Costa nos primeiros anos da sua carreira, mais propriamente entre os planos desenvolvidos para a Figueira da Foz. Essa reflexão levou a algumas conclusões que, no entanto, não se assumem como irrefutáveis, mas pretendem conduzir ao conhecimento da vida e obra, do primeiro arquiteto-urbanista português. Contudo, e apesar disso, esta análise não pretende consumar uma síntese geral do percurso de Faria da Costa, mas sim refletir sobre a evolução do seu pensamento na transição da teoria para a prática, e na sua procura pela forma mais correta de responder às necessidades destas zonas.

Após a análise, e posterior identificação, dos traçados utilizados nos vários planos abordados ao longo desta tese, é possível reconhecer facilmente uma evolução, ou melhor, uma procura constante de novos métodos por parte deste arquiteto-urbanista português. Se no início da sua carreira se pode assistir a uma intervenção em tudo semelhante à reproduzida por De Gröer, no seu modelo policêntrico de cidade-jardim, na sua estrutura viária hierarquizada orgânica, baixa



densidade e preferência por habitações unifamiliares, nos planos subsequentes verifica-se um afastamento do modelo defendido pelo urbanista polaco, o desenho das vias, e conseqüente da malha, torna-se mais regular, e a casa unifamiliar vai sendo gradualmente substituída por habitação coletiva.

Ao analisar os planos a uma escala geral é possível ver que elemento orientador de todos os planos, o zonamento, não é realizado na sua totalidade no Plano de Urbanização de Cascais. Neste aglomerado, Faria da Costa, optou por agregar as casas económicas e os prédios na mesma zona. Algo que não foi executado em mais nenhum dos planos estudados.

Ainda no que diz respeito ao zonamento é possível assistir-se a uma evolução na divisão do território. Este progresso torna-se evidente no Plano da Costa da Caparica, onde a habitação unifamiliar, apesar de continuar a imperar e se ajustar à imagem idealizada pelo regime conservador Salazarista, é reduzida (ocupa cerca de 43% da área residencial). A contrapor com esta área aparece a zona residencial coletiva a ocupar um terço da área destinada às moradias, mas que, ainda assim, tem uma capacidade de alojamento superior à das habitações unifamiliares. Fenómeno então pouco usual neste tipo de estâncias turísticas.

Os elementos resultantes desta divisão do território através do zonamento, as vias, só foram caracterizadas em alguns destes planos de urbanização. Se no plano da Figueira de 1937 e no plano da Costa da Caparica, Faria da Costa executou exemplos de perfis para a construção destas vias, nos restantes planos isso não se verifica. Talvez esta situação derive do facto de o autor não sentir a necessidade de o fazer e achar que esses elementos são da responsabilidade das entidades municipais competentes, como enuncia no 'Programa' do plano de urbanização de 1953 para a Figueira da Foz. No seu entender apenas os elementos regulamentares é que asseguram a execução do plano e dão instruções para a sua realização. Os desenhos facilmente ficavam desatualizados.

Apesar desta diferente posição relativamente aos elementos entregues, as vias são sempre pensadas de forma a introduzir alguma vegetação que separe o



peão do automóvel ou das zonas menos salubres. Facto que nos leva a afirmar que esta solução tenta buscar os ideais da cidade-jardim e do urbanismo moderno. Para além deste conceito que é constante em todos os planos estudados também se constata que é comum a utilização de uma ou mais vias que assegurem a circulação no interior da cidade, embora de carácter diferente, para além da Avenida Marginal. Na tese de final de curso assiste-se à utilização de traçados sinuosos e orgânicos, que depois vão evoluindo para traçados mais regulares, alcançando o seu expoente máximo no Plano da Costa da Caparica, onde se pode assistir a um plano bastante regular e racional, à exceção de uma zona um pouco deslocada do resto do plano, que aparece quase como uma necessidade de quebrar a rigidez de todo projeto. Esta forma de intervir no território é logo abandonada no plano da Figueira da Foz de 1953. Ainda dentro da temática das vias é possível verificar existência, quase contínua nos vários planos, de uma circular externa. Esta surge por influência de Agache e tem como principal objetivo proporcionar à cidade uma melhor circulação do tráfico automóvel sem que para isso fosse necessária a entrada no interior da cidade. É utilizada pelo autor em quase todos os seus planos, à exceção do plano para a Costa da Caparica, talvez, pela utilização do sistema de vias 'croisé' introduzido neste aglomerado.

No sistema viário de alguns dos Planos Gerais de Urbanização analisados surge, também, o conceito da praça intermodal. Esta começa a ser utilizada pelo autor na sua tese de final de curso, mas logo é abandonada no plano de Cascais, onde já não é possível assistir à sua utilização para gerir a chegada e partida de população e mercadorias à cidade. Mas, se no plano do Funchal não é possível haver conclusões quanto à utilização ou não desta técnica, no Plano da Costa da Caparica ela volta a aparecer e permanece no plano de 1953 para a Figueira da Foz, transmitindo a ideia de que na perspetiva do autor este elemento era essencial para que a cidade funcionasse.

Outra via que recebe particular atenção por parte do autor é a Avenida Marginal. O cuidado demonstrado na sua caracterização é um dos fatores de



concordância e discordância entre os planos analisados. Concordância no sentido em que este arquiteto-urbanista demonstra um particular interesse no tratamento desta zona, talvez pela relevância que o turismo balnear assume nesta altura, e de discordância relativamente ao modo como aborda o desenho desta artéria. Na verdade, e como é possível assistir na análise aos planos não há uma abordagem fixa relativamente ao tratamento da marginal. Se na sua tese de final de curso adota uma solução fortemente construída que estabelece uma relação com a panorâmica marítima, no plano seguinte, para Cascais, cria uma marginal o mais natural possível, em que apenas são permitidas construções pontuais. Poderíamos pensar que esta opção resulta apenas da transição da teoria para a prática, mas o plano do Funchal vem contrariar essa ideia com a criação de uma marginal edificada que funciona como uma espécie de fortaleza, ainda que articulada com a preservação nesta zona de um jardim. A solução de marginal presente na ilha da Madeira aparece de forma idêntica no plano da Costa da Caparica, apesar dos edifícios assumirem um outro conceito, e volta a perder-se no plano realizado para a Figueira da Foz, em 1953, no qual não se verifica a existência de qualquer zona verde. Permanece assim a dúvida de qual seria o melhor modelo de marginal a adotar segundo os ideais de Faria da Costa.

O tratamento que o autor confere aos edifícios marginais da Costa da Caparica volta a estar presente na proposta de urbanização para a Marginal da Figueira da Foz, de 1961. Aqui, o autor propõe uma repetição de blocos que são distribuídos perpendicularmente ao longo da Marginal. Algo que não havia sido proposto no plano de 1953 para a Figueira da Foz, apesar de por esta altura se começar a assistir a uma mudança na forma de estar nos destinos turísticos, em que a casa de férias individual e com espaço ajardinado é gradualmente substituída por apartamentos. De facto, a construção em altura na marginal, aquando o plano de 1953, apenas é sugerida pelo autor através da possibilidade de edificação de um hotel perto da esplanada Silva Guimarães.



O local destinado à zona turística, elemento bastante relevante para a caracterização de todas estas cidades, é outro fator que não tem um carácter uniforme nas propostas do urbanista. Se no Funchal não temos percepção onde se situaria esta zona, nas outras cidades é enunciado pelo autor a escolha do local mais indicado para o veraneio. Na Figueira o local escolhido foi uma zona mais resguardada do mar, enquanto na Costa da Caparica a zona selecionada foi ao longo da Marginal Oceânica. Porém a escolha destes locais não foi feita ao acaso, e em tudo dependeu das condições climáticas que a cidade proporcionava, ou seja, podemos concluir que para o urbanista não existem soluções fixas, mas que “cada caso é um caso”, adoptando-se para cada situação específica a localização mais conveniente.

Também o interior dos quarteirões resultantes das edificações é outro tema abordado pelo arquiteto-urbanista em todos estes planos. Vai buscar esta influência à expansão dos anos 20/30 de Amesterdão e às edificações de GEHAG de Berlim. Mas se o seu primeiro projeto é mais semelhante às construções de Berlim, em que os quarteirões eram apenas semicolectivos e não sofriam nenhum tratamento especial, no plano de Cascais é possível assistirmos a um aproveitamento destes espaços, ficando assim, mais próximo das conceções realizadas em Amesterdão. Execução que certamente ficou àquem daquilo que tinha idealizado, uma vez que nos planos posteriores a este voltou a assemelhar-se às construções realizadas em Berlim.

O espaço verde foi outro aspeto ponderado. Na perspetiva do autor, o espaço verde necessário para que a população pudesse tirar o máximo partido do território de uma forma saudável vai-se alterando ao longo dos planos executados. E se, por um lado, se pode pensar que esta alteração de valores se deveu a características territoriais presentes em cada região, este pensamento deixa de fazer sentido quando comparamos os dois planos executados para a Figueira da Foz. De facto, se no plano de 1937 Faria da Costa defende a necessidade de 33m<sup>2</sup>/habitante, no plano de 1953 o autor assume que apenas é necessário 12.5m<sup>2</sup>/

PLANOS ELEMENTOS	Plano Figueira da Foz (1937)	Plano Cascais (1943)	Plano Marginal do Funchal (1945)	Plano Costa da Caparica (1946)	Plano Figueira da Foz (1953)
Análise do local	X	X	X	X	X
Inquérito				X	X
Zonamento	X	X		X	X
Hierarquização de vias	X	X	X	X	X
Perfis das vias de circulação	X			X	
Habituação	X	X	X	X	X
Regulamento	X	X			X

Fig. 65 - Quadro dos Elementos Entregues em Cada Plano

habitante para a população fixa e 8.4m<sup>2</sup>/habitante se contarmos com a população flutuante.

Quanto aos restantes aspetos não mencionados nesta conclusão nem no decorrer dos capítulos, pensa-se que se mantiveram relativamente constantes e uniformes durante a execução dos planos estudados. Porém gostar-se-ia, ainda, de mencionar que o modo de atuar no território por parte de Faria da Costa se mantém constante no decorrer dos seus planos. A sua linha de pensamento começa em perceber a história, assim como as condições geográficas e habitacionais do local e só depois passa para uma ação territorial. Principia a sua ação com a divisão do território em zonas e com a criação de uma rede viária hierarquizada, aos quais sucedem os restantes elementos e a respetiva regulamentação, no final.

Em suma, e passando para uma visão centrada apenas na evolução territorial da Figueira da Foz entre 1937 e 1953, verifica-se que apesar do arquiteto se basear no primeiro plano para a execução do segundo, existe uma grande evolução relativamente ao traçado das vias e uma redução da área ocupada pelas zonas verdes. Para além disto, é importante ressaltar, ainda, a posição que este arquiteto-urbanista assumiu perante o segundo plano realizado para a Figueira da Foz, em que o autor aparenta não estar seguro das normas que enumera, uma vez que deixa quase todas serem quebradas, caso os serviços técnicos municipais o entendam favorável. Se, por um lado, esta abordagem reflete uma maior consciencialização por parte de Faria da Costa da necessidade dos planos de urbanização serem mais flexíveis na sua elaboração e posterior implementação, até pela introdução, presente no segundo plano para a Figueira da Foz, da componente do Inquérito na análise do território existente, por outro levanta uma grande questão. Será que o autor não pensou que também estes serviços podiam encaminhar o plano segundo os seus próprios interesses? Porque apenas refere como ameaça os interesses privados?

Outra questão importante nesta avaliação final da atuação do arquiteto-urbanista é a escolha da cidade da Figueira da Foz como tema para a tese de final



de curso. Apesar de o autor referenciar que a escolheu por lhe ter sido mostrada por um amigo, e o seu sobrinho ter testemunhado que a eleição recaiu sobre esta cidade devido à sua entrada para a maçonaria, não se pode deixar de verificar que a escolha de um local na zona centro do país é deveras interessante uma vez que em Portugal, até ao momento, apenas tinham sido elaborados dois planos Gerais de Urbanização, precisamente para zonas de costa, um para o Norte do país (Praia do Cabedelo, em 1934) e outro para o Sul (Praia da Rocha, em 1935).

Por último, não se pode deixar de mencionar que, através da realização deste estudo, para além de se conseguir perceber melhor a evolução que a ação urbanística de Faria da Costa sofreu ao longo do seu percurso profissional, foi possível verificar que nos ideais urbanísticos deste arquiteto-urbanista existe uma fusão de conceitos, que é alcançada através de uma investigação e experimentação constantes. Assim, Faria da Costa consegue, através do conhecimento de diferentes modelos, construir ideias próprias, explorando a perceção de que “a inovação está nas novas sínteses ainda por fazer” (Costa, 2002, p.182). E é esta capacidade de manipulação de modelos importados para construir novas sínteses que, segundo Margarida Souza Lôbo, distingue a produção urbanística e arquitetónica portuguesas do século XX.



## VII. Bibliografia

ACCIAIUOLI, M. (1991). Os anos 40 em Portugal: o país, o regime e as artes: “restauração” e “celebração”. Lisboa.

AMARAL, F. K. (1973). Revista Arquitectura. Planeamento. Design. Construção. Equipamento, nº142

ANDERSEN, T. [et al.] (2011). Jacques Gréber : urbanista e arquitecto de jardins. Fundação Serralves

AZEVEDO, I. T. T. (2013). Os Jardins da Cidade: do jardim privado aos espaços verdes enquanto elementos estruturantes do espaço urbano. Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura, Universidade de Coimbra, Portugal.

BAPTISTA, T. C. (1999). Da Figueira à Foz - Evolução e fusão das duas cidades da Foz do Mondego. Prova Final de Arquitectura, Universidade de Coimbra, Portugal.

CASCÃO, R. (2009). Monografia da freguesia de S. Julião da Figueira da Foz. Freguesia de S. Julião.

CÂMARA MUNICIPAL DA FIGUEIRA DA FOZ. (1953). Informação ao ‘programa’ do plano de urbanização da cidade da Figueira da Foz.



COELHO, J. (1936, Junho/Julho). A Urbanização da Figueira. Album Figueirense.

CIAM. (1941). La Ville fonctionnelle. Revista Arquitectura, 20-32, 38,39, 44.

COSTA, J. G. F. (1948). Casa de Férias no Rodizio. Revista Arquitectura, nº22.

COSTA, J. A. e Sampaio e Melo, A. (1991). Dicionário de Língua Portuguesa. 6ª Edição. Porto: Porto Editora

COSTA, J. G. F. (1937a). Plan d'aménagement d'embellissement et d'extension de la ville de Figueira da Foz et sa region. Tese de final de curso, Institut d'urbanisme, Paris.

COSTA, J. G. F. (1937b). Uma tese admirável do arquitecto-urbanista João Faria da Costa. Arquitectura Portuguesa nº31, pp.11-23.

COSTA, J. G. F. (s.d.a). Texto para um livro do Arq. Faria da Costa. Texto cedido por Guilherme Câncio Martins

COSTA, J. G. F. (s.d.b) Texto cedido por Guilherme Câncio Martins.

COSTA, J. G. F. (1949, Julho 2). Urbanização da Figueira da Foz. Notícias da Figueira, pp.1-2.

COSTA, J. G. F. (1943). Plano de Urbanização de Cascais. Disponível no espólio de João Guilherme Faria da Costa, localizado no Forte de Sacavém.

COSTA, J. G. F. (1945). Remodelação da Frente Marginal. Disponível no espólio de João Guilherme Faria da Costa, localizado no Forte de Sacavém.

COSTA, J. G. F. (1946). Análise do território da Costa da Caparica. Disponível no espólio de João Guilherme Faria da Costa, localizado no Forte de Sacavém.

COSTA, J. G. F. (1947). Plano de Urbanização da Costa da Caparica. Disponível no espólio de João Guilherme Faria da Costa, localizado no Forte de Sacavém.

COSTA, J. G. F. (1947). Plano de Urbanização da Costa da Caparica. Revista Arquitectura N.º 13, Lisboa, pp. 3-13

COSTA, J. G. F. (1953). Plano de Urbanização da Figueira da Foz. Disponível na Câmara da Figueira da Foz



COSTA, J. P. (2002). Bairro de Alvalade, um paradigma no urbanismo português. Lisboa: Livros Horizonte: Faculdade de Arquitectura UTL.

COSTA, S. V. (2012). O país a régua e esquadro: urbanismo, arquitectura e memória na obra pública de Duarte Pacheco. 1ª Edição. Lisboa: IST Press

d'ALMEIDA, P. B. da V. B. (2013). Bairro(s) do Restelo, Panorama Urbanístico e Arquitectónico. Tese de Doutoramento em História da Arte Contemporânea, Universidade Nova de Lisboa, Portugal.

FERNANDES, J. M. (2006, Abril 22). Faria da Costa: 100 anos. Expresso: Lisboa.

FOURCAUT, A. (1994). La Ville divisée: les ségrégations urbaines en question : France XVIIIe-Xxe. Paris: Creaphis

GARRETT, A. A. (1961) Plano de Urbanização da Figueira da Foz. Disponível na Câmara Municipal da Figueira da Foz.

GRANDE, N. (2002). O verdadeiro mapa do universo. Uma leitura diacrónica da cidade portuguesa. Coimbra: EDARQ - Edições do Departamento de Arquitectura.

LAMAS, J. M. R. G. (2011). Morfologia Urbana e Desenho da Cidade. 6ª Edição. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, Serviço de Educação e Bolsas.

LÔBO, M. S. (1995). Planos de Urbanização: A Época de Duarte Pacheco. (2ª edição) Porto : FAUP

LOBO, S. L. M. (2012). Arquitectura e Turismo: Planos e Projectos. As Cenografias do Lazer na Costa Portuguesa. Da 1.ª República à Democracia. Tese de Doutoramento em Arquitectura, Universidade de Coimbra, Portugal

MARTINS, G. C., comunicação pessoal, Junho 8, 2015

MARTINS, G. C. (2006). Comemoração do centenário do Arquitecto-Urbanista João Guilherme Faria da Costa.

MENDES, P. F. (2012, Fevereiro). Pioneiro do Urbanismo, João Faria da Costa. *Arquitectura & Construção*, 71, pp.78-81.



NUNES, C. M. de F. A. (2009). Figueira da Foz (1930-1960): Apontamentos sobre o Turismo Balnear. Dissertação de Mestrado. Universidade de Coimbra, Portugal.

O PLANO DE URBANIZAÇÃO DA FIGUEIRA (1945, Janeiro, 27). O Figueirense, p.1.

OLIVEIRA, A. S. (1959, Setembro, 5). Câmara Municipal. O Figueirense, p.1.

PINTO, C. C. (1940, Janeiro, 20). Urgência de um Plano de Urbanização. Jornal-Reclamo, 209, p.4.

PINTO, C. C. (1940, Janeiro, 27). Valorizemos o que é Nosso; Recusaremos o Alheio. Jornal-Reclamo, 210, p.4.

PINTO, C. C. (1940, Fevereiro, 3). Examinemos as Nossas Possibilidades. Jornal-Reclamo, 211, p.4.

PINTO, C. C. (1940, Fevereiro, 10). Duas Notas e Conclusão. Jornal-Reclamo, 212, p.4.

PORTAS, N. (1970). O Efémero Modernismo, (p.705-729) in Bruno Zevi, História da Arquitectura Moderna, pp.705-729 (vol.2). Lisboa: Arcádia

PROCESSO INDIVIDUAL Nº 1657. (vários anos). In Arquivo Municipal de Lisboa – Núcleo Arco do Cego.

RABANY, C. (1911) Traité pratique de la voirie vicinale rurale et urbaine. Volume I e II Paris: Berger-Levrault.

TOSTÕES, A. (1995). Arquitectura Portuguesa do século XX, in Paulo Pereira, História da Arte Portuguesa, pp. 507-591 (vol. 3). Lisboa: Círculo de Leitores.

TOSTÕES, A. (1997). Os Verdes Anos na Arquitectura Portuguesa dos Anos 50. 2ª Edição. Porto: FAUP.

### **Fontes Eletrónicas**

AGACHE, D. A. (1923). Les Activites de la SFU de 1911 a nos Jours. Acesso em 27 de Abril de 2015, disponível em <http://www.urbanistes.com/historique-sfu-4.html>



COSTA, N. F. (2009). João Guilherme Faria da Costa. Acesso em 15 de Dezembro de 2014, disponível em <http://fariadacosta.no.sapo.pt/>

FARIA DA COSTA. (s.d.) Acesso em 23 de Setembro de 2014, disponível em <http://home.fa.utl.pt/~camarinhas/faria.html>

FIELD, Cynthia R. (2005). Burnham Plan. Acesso em 13 de Maio de 2015, disponível em <http://www.encyclopedia.chicagohistory.org/pages/191.html>

INSTITUT d'URBANISME de PARIS. Acedido em várias datas, disponível em <http://urbanisme.u-pec.fr/>

INSTITUTO SUPERIOR TÉCNICO. Acedido a 27 de Maio de 2015, disponível em: <http://narq.tecnico.ulisboa.pt/narq-on-line/acervo-documental/duarte-jose-pacheco-djp/>

MOREIRA, Fernando Diniz. (s.d.). Reflexões em Torno do Plano Agache para o Rio de Janeiro. Acesso em 12 de Fevereiro de 2015, disponível em <http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/rbeur/article/view/184/168>

ORTIGÃO, Ramalho. As Farpas, crónicas de jornal. Acesso em 17 de Janeiro de 2015, disponível em: <http://www.luso-livros.net/Livro/farpas/>

ORTIGÃO, Ramalho.(1876). As Praias de Portugal. Acesso em 12 de Julho de 2014, disponível em: <https://archive.org/details/aspraiasdeportu00pimegoog>

SIPA. Acedido em várias datas, disponível em: <http://www.monumentos.pt/>

TERENO, P. (2013). João Guilherme Faria da Costa. Acesso em 23 de Setembro de 2014, disponível em [http://www.monumentos.pt/Site/APP\\_PagesUser/Entity.aspx?id=a34edeeb-1d22-4f8b-ae46-368811ee28df](http://www.monumentos.pt/Site/APP_PagesUser/Entity.aspx?id=a34edeeb-1d22-4f8b-ae46-368811ee28df)

THE HISTORY OF THE LONDON GREEN BELT. Acesso em 24 de Junho de 2015, disponível em <http://www.londongreenbeltcouncil.org.uk/lgbc%20website/pdf/THE%20HISTORY%20OF%20THE%20LONDON%20GREEN%20BELT.pdf>



**Fonte de Imagens**

Fig.1 - LÔBO, M. S. (1995). Planos de Urbanização: A Época de Duarte Pacheco. (2ª edição) Porto: FAUP, p.21

Fig.2 - LÔBO, M. S. (1995). Planos de Urbanização: A Época de Duarte Pacheco. (2ª edição) Porto: FAUP, p.20

Fig.3 - LÔBO, M. S. (1995). Planos de Urbanização: A Época de Duarte Pacheco. (2ª edição) Porto: FAUP, p.24

Fig.4 - LÔBO, M. S. (1995). Planos de Urbanização: A Época de Duarte Pacheco. (2ª edição) Porto: FAUP, p.24

Fig.5 - LÔBO, M. S. (1995). Planos de Urbanização: A Época de Duarte Pacheco. (2ª edição) Porto: FAUP, p.58

Fig.6 - LÔBO, M. S. (1995). Planos de Urbanização: A Época de Duarte Pacheco. (2ª edição) Porto: FAUP, p.114

Fig.7 - LÔBO, M. S. (1995). Planos de Urbanização: A Época de Duarte Pacheco. (2ª edição) Porto: FAUP, p.125

Fig.8 - LÔBO, M. S. (1995). Planos de Urbanização: A Época de Duarte Pacheco. (2ª edição) Porto: FAUP, p.127

Fig.9 - LÔBO, M. S. (1995). Planos de Urbanização: A Época de Duarte Pacheco. (2ª edição) Porto: FAUP, p.90

Fig.10 - LÔBO, M. S. (1995). Planos de Urbanização: A Época de Duarte Pacheco. (2ª edição) Porto: FAUP, p.91

Fig.11 - Fotografia cedida por Guilherme Câncio Martins

Fig.12 - Árvore realizada de acordo com a comunicação pessoal feita a Guilherme Câncio Martins, Junho 8, 2015

Fig.13 - COSTA, J. G. F. (1948). Casa de Férias no Rodizio. Revista Arquitectura, nº22

Fig.14 - COSTA, J. G. F. (1948). Casa de Férias no Rodizio. Revista Arquitectura, nº22

Fig.15 - <http://www.monumentos.pt/>. Acesso a 14 de Abril de 2015

Fig.16 - Fotografia cedida por Guilherme Câncio Martins



Fig.17 - Digitalização cedida por José Mayorga, responsável dos fundos históricos do IUP

Fig.18 - Digitalização cedida por José Mayorga, responsável dos fundos históricos do IUP

Fig.19 - Fotografia cedida por Guilherme Câncio Martins

Fig.20 - PROCESSO INDIVIDUAL Nº 1657. (vários anos). In Arquivo Municipal de Lisboa – Núcleo Arco do Cego.

Fig.21 - Fotografia cedida por Guilherme Câncio Martins

Fig.22 - Fotografia cedida por Guilherme Câncio Martins

Fig.23 - COSTA, J. G. F. (1937). Plan d'aménagement d'embellissement et d'extension de la ville de Figueira da Foz et sa region, Portugal

Fig.24 - COSTA, J. G. F. (1937). Plan d'aménagement d'embellissement et d'extension de la ville de Figueira da Foz et sa region, Portugal

Fig.25 - COSTA, J. G. F. (1937). Plan d'aménagement d'embellissement et d'extension de la ville de Figueira da Foz et sa region, Portugal

Fig.26 - COSTA, J. G. F. (1937). Plan d'aménagement d'embellissement et d'extension de la ville de Figueira da Foz et sa region, Portugal

Fig.27 - COSTA, J. G. F. (1937). Plan d'aménagement d'embellissement et d'extension de la ville de Figueira da Foz et sa region, Portugal

Fig.28 - COSTA, J. G. F. (1937). Plan d'aménagement d'embellissement et d'extension de la ville de Figueira da Foz et sa region, Portugal

Fig.29 - COSTA, J. G. F. (1937). Plan d'aménagement d'embellissement et d'extension de la ville de Figueira da Foz et sa region, Portugal

Fig.30 - COSTA, J. G. F. (1937). Plan d'aménagement d'embellissement et d'extension de la ville de Figueira da Foz et sa region, Portugal

Fig.31 - COSTA, J. G. F. (1937). Plan d'aménagement d'embellissement et d'extension de la ville de Figueira da Foz et sa region, Portugal

Fig.32 - COSTA, J. G. F. (1937). Plan d'aménagement d'embellissement et d'extension de la ville de Figueira da Foz et sa region, Portugal



- Fig.33 - LOBO, S. L. M. (2012). *Arquitectura e Turismo: Planos e Projectos. As Cenografias do Lazer na Costa Portuguesa. Da 1.ª República à Democracia*. Tese de Doutoramento em Arquitectura, Universidade de Coimbra, Portugal
- Fig.34 - COSTA, J. G. F. (1937). *Plan d'aménagement d'embellissement et d'extension de la ville de Figueira da Foz et sa region, Portugal*
- Fig.35 - COSTA, J. G. F. (1937). *Plan d'aménagement d'embellissement et d'extension de la ville de Figueira da Foz et sa region, Portugal*
- Fig.36 - COSTA, J. G. F. (1937). *Plan d'aménagement d'embellissement et d'extension de la ville de Figueira da Foz et sa region, Portugal*
- Fig.37 - COSTA, J. G. F. (1937b). *Uma tese admirável do arquitecto-urbanista João Faria da Costa. Arquitectura Portuguesa nº31*
- Fig.38 - COSTA, J. G. F. (1937). *Plan d'aménagement d'embellissement et d'extension de la ville de Figueira da Foz et sa region, Portugal*
- Fig.39 - COSTA, J. G. F. (1937). *Plan d'aménagement d'embellissement et d'extension de la ville de Figueira da Foz et sa region, Portugal*
- Fig.40 - COSTA, J. G. F. (1937). *Plan d'aménagement d'embellissement et d'extension de la ville de Figueira da Foz et sa region, Portugal*
- Fig.41 - COSTA, J. G. F. (1937). *Plan d'aménagement d'embellissement et d'extension de la ville de Figueira da Foz et sa region, Portugal*
- Fig.42 - COSTA, J. G. F. (1937). *Plan d'aménagement d'embellissement et d'extension de la ville de Figueira da Foz et sa region, Portugal*
- Fig.43 - COSTA, J. G. F. (1937). *Plan d'aménagement d'embellissement et d'extension de la ville de Figueira da Foz et sa region, Portugal*
- Fig.44 - COSTA, J. G. F. (1937). *Plan d'aménagement d'embellissement et d'extension de la ville de Figueira da Foz et sa region, Portugal*
- Fig.45 - COSTA, J. G. F. (1937). *Plan d'aménagement d'embellissement et d'extension de la ville de Figueira da Foz et sa region, Portugal*
- Fig.46 - Fotografia cedida por Guilherme Câncio Martins



Fig.47 - COSTA, J. G. F. (1937). Plan d'aménagement d'embellissement et d'extension de la ville de Figueira da Foz et sa region, Portugal

Fig.48 - COSTA, J. G. F. (1943). Plano de Urbanização de Cascais. Disponível no espólio de João Guilherme Faria da Costa, localizado no Forte de Sacavém

Fig.49 - COSTA, J. G. F. (1943). Plano de Urbanização de Cascais. Disponível no espólio de João Guilherme Faria da Costa, localizado no Forte de Sacavém

Fig.50 - COSTA, J. G. F. (1945). Remodelação da Frente Marginal. Disponível no espólio de João Guilherme Faria da Costa, localizado no Forte de Sacavém

Fig.51 - COSTA, J. G. F. (1945). Remodelação da Frente Marginal. Disponível no espólio de João Guilherme Faria da Costa, localizado no Forte de Sacavém

Fig.52 - LOBO, S. L. M. (2012). Arquitectura e Turismo: Planos e Projectos. As Cenografias do Lazer na Costa Portuguesa. Da 1.ª República à Democracia. Tese de Doutoramento em Arquitectura, Universidade de Coimbra, Portugal

Fig.53 - COSTA, J. G. F. (1947). Plano de Urbanização da Costa da Caparica. Revista Arquitectura N.º 13

Fig.54 - COSTA, J. G. F. (1947). Plano de Urbanização da Costa da Caparica. Revista Arquitectura N.º 13

Fig.55 - COSTA, J. G. F. (1947). Plano de Urbanização da Costa da Caparica. Revista Arquitectura N.º 13

Fig.56 - COSTA, J. G. F. (1947). Plano de Urbanização da Costa da Caparica. Revista Arquitectura N.º 13

Fig.57 - COSTA, J. G. F. (1947). Plano de Urbanização da Costa da Caparica. Revista Arquitectura N.º 13

Fig.58 - COSTA, J. G. F. (1953). Plano de Urbanização da Figueira da Foz. Disponível na Câmara da Figueira da Foz

Fig.59 - COSTA, J. G. F. (1953). Plano de Urbanização da Figueira da Foz. Disponível na Câmara da Figueira da Foz

Fig.60 - COSTA, J. G. F. (1953). Plano de Urbanização da Figueira da Foz. Disponível na Câmara da Figueira da Foz



Fig.61 - COSTA, J. G. F. (1953). Plano de Urbanização da Figueira da Foz. Disponível na Câmara da Figueira da Foz

Fig.62 - Desenho recreado pela autora desta investigação tendo em conta as normas escritas por João Guilherme Faria da Costa

Fig.63 - Garrett, A. A. (1961) Plano de Urbanização da Figueira da Foz. Disponível na Câmara Municipal da Figueira da Foz.

Fig.64 – Costa, J. G. F. (1961) Estudo de Utilização e de Volumes da Faixa Nascente da Avenida António de Oliveira Salazar. Disponível na Câmara Municipal da Figueira da Foz.

Fig.65 – Quadro criado pela autora da investigação



## **IX. Anexos**



## Anexo 1 - Texto para um livro para a editora Cosmos

Pag 1 - O urbanismo é muito antigo nas suas origens pois que o vamos encontrar na Antiguidade Egípcia, Chinesa ou Grega, onde se constituíram cidades cujo plano tinha sido inteiramente estudado e muitas vezes realizado numa só etapa.

As cidades de Palmyra, Éfeso, Antioquia, Alexandria, etc, que ficaram célebres na História e nos anais da Arte são elementos de urbanização sistemática.

Todavia, o que nós hoje chamamos urbanismo é um conjunto de elementos de tal maneira complexos e tão diferentes daqueles que formavam o programa urbano de outros tempos que podemos considerar como qualquer coisa inteiramente nova, nascida do desejo de reagir contra o desenvolvimento desordenado das cidades do século XIX cuja causa fundamental teve a sua origem na revolução industrial.

O fenómeno da concentração urbana é um fenómeno de todos os tempos que, com caracteres diferentes, marcou sempre a tendência da raça humana a agrupar-se. Este fenómeno tomou um desenvolvimento particular durante o curso da segunda metade do século passado que viu

Pag 2 - desenvolver-se a grande indústria e organizar-se o regime capitalista.

As cidades tornam-se não só os principais centros de consumo, como ainda adquirem a função de mercados de trabalho e é nas suas proximidades e mesmo dentro delas que se vêm intalar grandes indústrias que rapidamente se desenvolvem provocando uma crise de mão de obra que tem como consequência final uma emigração do campo para a cidade, cujos resultados se fizeram logo sentir nas casas super habitadas, nos bairros de lata, enfim, em todo um cortejo de misérias que por muito tempo ainda será, infelizmente, o triste aspecto das cidades no século em que vivemos.

A título de exemplo vejamos: em 1880, o número de cidades de mais de 100.000 habitantes passou na Europa de 25 a 202. Em 1850, a Inglaterra tinha 11 cidades de mais do que 100.000 habitantes, a Alemanha 6 e a França 4. Em 1880, estes diferentes países tinham respectivamente 27, 14 e 10 ; em 1913, 50, 47 e 15.

A percentagem de habitantes vivendo em cidades de mais do que 10.000 habitantes passou na Inglaterra de 70 em 1800 a 262 em 1880 e a 364 em 1926. Na Alemanha, no decurso do mesmo período, passou de 10 a 70 e 238.

Pag 3 - Na Holanda de 70 a 121 e 241. De Portugal não me foi possível obter números mas está-nos bem presente que aqui não foi estranho este fenómeno.

Este êxodo suscita a especulação da propriedade que atingiu o seu auge, favorecida pelo princípio do deixa fazer e as cidades desenvolveram-se sem nenhuma regra, onde cada proprietário utiliza o seu terreno segundo as linhas que melhor lhe convêm, mirando o seu único interesse ou onde o levava a sua fantasia e, muitas vezes, a única razão atendida era a de realizar um plano aproveitando ao máximo a superfície construída com um mínimo de despesa em detrimento do bem estar e da hierarquia dos habitantes. (Bairro Novo).

No discurso de inauguração do Congresso Internacional de Urbanismo (Berlim 1931), um célebre urbanista inglês exprimiu-se assim: “a teoria de que uma multiplicidade de interesses privados não dirigidos deve conduzir, não se sabendo como, por um livre jogo, para um bem público e para um conjunto harmónico, está bem morta no século XIX.

Nós urbanistas procuramos um arranjo geral que tornaria eficaz a indústria e o comércio e ao mesmo tempo tornaria possível para todos os habitantes uma vida mais sã, cultural e feliz.

Pag 4 - O urbanismo actual é pois uma ciência de organização social das cidades, cuja finalidade é o bem estar dos habitantes. Para organizar uma cidade é necessário analisar a vida dessa mesma cidade e é dessa análise que nos aparecem os problemas técnicos a resolver como sejam a circulação, ventilação, iluminação, saneamento, etc,etc.

O urbanismo é pois uma ciência técnica. É evitente que a solução dos problemas técnicos não é ainda tudo, porque uma cidade que tendo resolvido todos os problemas que lhe tragam uma vida sã e cómoda mas se o seu urbanista for despido de um certo sentido artístico e arquitectural, o seu plano muito racional pode, na execução, trair as suas melhores intenções e a cidade tornar-se-ia pesada e feia nos seus aspectos, se ele não tiver em mente, ao traçar as suas praças e avenidas uma visão de conjunto e, estabelecendo regulamentos que determinam os volumes de construção e distribuição das massas de verdura, criando assim uma cidade de agradável fisionomia, complemento indispensável para o bem estar moral das populações.

É preciso que uma cidade sã e cómoda não seja feia, porque uma cidade pesada e feia suscita fealdades morais. De uma cidade harmoniosa e bela não precisamos de falar nas suas vantagens

Pag 5 - A beleza paga.

1º É necessario por consequencia higiene e comodidade mas também que o urbanista tenha em conta o aspecto artistico para criar uma cidade sã, cómoda e harmónica.

2º Como se realiza um plano. Um plano de extensão e emblezamento, não poderá ser criado nem realizado se na tiver uma série de leis que lhe sejam adequadas.

Em Portugal, a legislação sobre este vasto assunto, é muito deficiente pois que em matéria de urbanização sistemática, o unico exemplo é o da Lisboa Pombalina feito nas circunstâncias que conhecemos, embora já com uma larga visão do futuro, tem os defeitos de uma época anterior (Pasteur, Edison Ford, Taylor etc), enfim uma visão de uma epoca medieva ao serviço das exigências da vida actual. Depois nada mais se fez e daí, o desconhecimento de uma serie de precauções a tomar e que só num plano de conjunto tendo em vista a vida moderna se poderá apreciar e verificar o quanto é necessário um ensaio que modifique as leis e se criem outras.

Pag 6 - Impõe-se por consequência a necessidade de se criar um código de urbanismo baseado nos nossos usos e necessidades, completado por certas disposições das legislações estrangeiras amplamente provadas pela experiencia que a nós nos falta e que viriam verificar as nossa aglomerações urbanas dando-lhes um novo élan.

Na elaboração do plano da Figueira da Foz damos a sugestão de um regulamento de urbanismo que nós reconhecemos como indispensável para a 1ª etapa dos trabalhos a realizar, discutindo-o e sugeitando-o à aprovação dos poderes centrais para que seja dada a força de lei necessária a uma obra de que a Figueira da Foz será o 1º exemplo em Portugal para um legítimo orgulho seu.

Para um melhor compreensão do caminho por nós seguido neste estudo servir-nos-eemos da imagem que alguém deu comparando a cidade a um ser vivo que evolui e se transforma, reagindo e sentindo quando esses órgãos são mais ou menos atingidos.

Definindo e comparando esses órgãos temos:

- Nas vias de comunicação o sistema arterial do ser vivo
- Nos parques e jardins os pulmões
- Nos mercados o estômago
- Nas redes telefónicas e eléctricas o sistema nervoso
- Nos esgotos os intestinos

Pag 7 - O Arquitecto Urbanista não é mais do que um clínico geral das cidades e onde a especialidade daqueles que mais particularmente se dedicam a cada um desses órgãos são os indispensáveis colaboradores, tais como: higienistas, estomatologistas, engenheiros, economistas, comercialistas etc.

O Urbanismo é como muito bem disse Leuc Durtain – “ uma sinfonia de técnicas que vai muito longe no espírito e no coração do homem”. O Arquitecto Urbanista, antes de se pronunciar sobre a cidade, faz como um médico o estudo analítico dos antecedentes do indivíduo ou seja a sua história.

Começa por estudar quais as razões porque a aglomeração, se fixou numa parte determinada do território. Ora essas razões poderão ser de ordens variadas: umas de ordem geográfica, outras de ordem defensiva, económica, religiosa, etc.

Assim, na Figueira da Foz é a razão de ordem económica que determina o seu nascimento, muito embora Tavaride fosse o seu berço, nascido por razões de ordem defensiva, era um couto fronteiriço na era da conquista cristã, quando as fronteiras do reino que nascia sofriam no seu traçado as fortunas das lutas com os infiéis. Mas logo que estas progrediram para o Sul o valor militar

Pag 8 - de Tavaride deixa de existir e teria desaparecido com o couto de Ermide a NNO de Buarcos, se um novo factor económico de ordem económica não tivesse intervenido – o comércio.

Esta nova actividade suplementar facilitada pelo Mondego, única via de comunicação realmente segura, numa época em que as estradas quase não existiam, cria novas exigências, outros hábitos que é necessário satisfazer e é o Rio que determina toda essa actividade que não cessa de aumentar. A sua acção faz-se sentir no desenvolvimento da região e a repercussão dessa actividade é não só nacional como internacional.

O porto da Figueira da Foz é chamado a satisfazer às exigências sempre crescentes do progresso e da civilização e o seu desenvolvimento está relacionado com a cidade e a história ao seu porto. Tanto que assim é, tem a Figueira da Foz uma prova e se, as suas consequências não foram mais graves é porque ela tem possibilidades enormes de vitalidade com que a Natureza a favoreceu, e só assim se explica porque o açoreamento do porto não lhe foi fatal. Desaparecido o porto, é a praia o factor que ocupa a actividade comercial dos seus habitantes, compensando até certo ponto a perda sofrida.

Tem a Figueira da Foz na sua história uma dura lição

Pag 9 - de consequências graves para a sua economia e que novamente se fará sentir na praia, se não forem tomadas as devidas precauções. As belezas e as condições naturais são elementos de primazia para o desenvolvimento e riqueza de uma região, mas estas não bastam se não intervier nelas uma acção coordenada e inteligente da parte dos seus habitantes e que, justiça é reconhecê-lo, o povo da Figueira da Foz é cheio de qualidades e amor bairrista.

É pois ao urbanista que pertence tornar este desenvolvimento possível e é então que se observam os interesses e os movimentos de uma população que polarizam à volta de um plano director ao qual eles mesmo irão dar vida, logo que o espírito desse plano for compreendido e cuja finalidade é o bem estar moral e material de toda a comunidade.

A Figueira da Foz, com o seu porto e a sua praia, num clima que muitas cidades situadas geograficamente como ela, desejariam, pode tudo esperar do seu futuro social e económico, se assim quiser.

Um plano de urbanização impõe-se portanto, não só sobre o arranjo da cidade actual e seu apetrachamento às exigências da vida moderna como também a sua extensão e principalmente daquela parte destinada à população flutuante.

Pag 10 – não esquecendo nunca que o sucesso desta extensão será tanto maior quanto maior for o contacto com a cidade que esta população habita a maior parte do ano.

É pela razão de todas as observações que acabamos de fazer que nós procuramos no nosso trabalho estabelecer um plano completo de arranjo e extensão no desejo de a conduzir para um mundo melhor, procurando no seu traçado e organização tudo o que lhe falta, colocando os nossos esforços sob a divisa de Augusto Comte “Prevoir pour pouvoir”.

Como complemento ao estudo histórico são os dados estatísticos, demográficos e climatológicos, elementos importantes que determinam as conclusões indispensáveis para a elaboração de um projecto de plano. O diagrama dos recenseamentos da população permite-nos traçar uma curva que prolongada nos deixa prever a população futura da cidade nestes 50 anos, período de tempo geralmente adoptado para a sua ligação.

Nos recenseamentos da Figueira da Foz, as estatísticas não começaram senão a partir do ano de 1890 e os números acusados foram de:

1890 – 5676 hab

1900 – 6221 hab

1911 – 6926 hab

1990 – 8219 hab

Pag 13 – É a partir de 1919 que Buarcos aparece pela primeira vez no recenseamento da população como fazendo parte da Figueira da Foz, mas na realidade Buarcos há muito fazia parte dela, senão administrativamente pelo menos de facto; porque a vida de Buarcos estava muito intimamente ligada à vida da Figueira da Foz. Assim se juntarmos as populações da Figueira da Foz e Buarcos em 1930 teremos:  $8213+6540=14\ 573$ .

Segundo os recenseamentos atrás mencionados desde 1890 a 1930, observamos que a progressão é constante e a sua média é de 1,0125%.

Creemos não praticar um erro enorme se considerarmos a mesma progressão para Buarcos e assim obteremos para o conjunto da população em 1936 o número de 15 821 hab, tomada a média de 15 821 hab, tomada a média de 1,0125% atrás indicada, o que nos 50 anos previstos dará o número de 35 380 habitantes.

Se observarmos que este número é baseado no período que coincide justamente com a perda gradual do porto, nós podemos estimar que uma vez que o porto tenha readquirido a sua actividade pela terminação dos trabalhos em curso, é de esperar que, pela importância da região que ele serve, o aumento da população terá um acréscimo enorme e facilmente atingirá os 45 000 hab em 1986.

### População flutuante

Não há estatísticas respeitando a esta população. Para estabelecer um número servimo-nos das estatísticas de consumo de leite, carne, água e transportes em comum.

Pag 14 - Constatamos que essas estatísticas aumentam consideravelmente no Verão. Tendo em linha de conta que os veraneantes e os turistas têm em geral meios pecuniários mais elevados do que a população sedentária, cremos não exagerar ainda se a calcularmos em 15 000 hab. Ora estas estatísticas progridem cada ano de uma forma constante; portanto se lhe aplicarmos o coeficiente achado para a população sedentária, a população flutuante atingirá em 1986 o número de 35 000 hab, número este que é baixo se a municipalidade puser em prática a realização dos problemas de urbanização que sugerimos no nosso estudo, e ela facilmente atingirá, estamos convencidos, o número de 40 a 45 000 hab.

Deste modo, no período previsto de 50 anos, a população total da Figueira da Foz será, na época de Verão, de 85 000 a 90 000 almas.

É este, a nosso ver, o ponto de partida para o estudo dos problemas de interesse geral e de que entre outros os serviços municipalizados têm a exploração.

Feitas estas considerações sobre a demografia, passaremos ao estudo dos dados climatológicos e geográficos.

Os dados climatológicos e geográficos permitir-nos-ão o traçado de uma rosa dos ventos que nos trará as direcções em que estes são dominantes e, por consequência, o critério a seguir para o traçado das novas ruas e a disposição dos bairros industriais em relação à cidade.

Pag 15 - A humidade, a temperatura e a luz solar têm também um papel importante no traçado das vias de circulação.

Nos estudos ultimamente realizados, as conclusões mais favoráveis à orientação das casas de habitação e de trabalho é a do Sul por ser a mais quente no Inverno e a mais fresca no Verão, preferível à orientação Oeste e Este.

Enfim, os dados climatológicos são de uma grande importância para o estudo do plano. A Figueira da Foz é sobre estes aspectos privilegiada. Das conclusões a que pude chegar com os dados climatológicos fornecidos pelo boletim publicado pela Comissão de Turismo, estes são dos mais interessantes e lisongeiros para a Figueira da Foz. Senão observemos a diferença máxima entre as temperaturas médias de Inverno e de Verão de 1931 a 1935 atinge raramente a média de 22º,2, enquanto que a média constatada frequentemente em Cannes, Nice e Pom (?) são respectivamente de 22º,23,2 e 48º e estas são estâncias climáticas por excelência.

As médias para cada estação são interessantes de comparar com as estâncias bastante célebres pela doçura do seu clima.

	Inv	Prim.	Verão	Outono	
F.Foz	9.40	10.50	17.40	14.70	
Arcachou		5.87	12.60	20.44	14.41
Mentou	9.43	14.66	23.26	16.96	

No que respeita ao estudo hipométrico do ar, as médias muito embora regulares, colocam o clima da região da Figueira na classe dos climas de meia seca, oscilando entre 50 e 75%

Pag. 16 - e é entre 70 e 80% que segundo a opinião do Dr. Jacoud devem estar os limites desejáveis da humidade relativa.

No entanto, segundo a opinião do Dr. Celestino Maria, de cujo interessante e completo trabalho não me foi possível utilizar pelo grande atraso com que me chegou às mãos, é que o boletim está neste capítulo errado e parece que com intenção por se supor que a verdade prejudicaria uma boa publicidade. Só assim se compreendendo pela nota ao baixo do quadro de que o posto meteorológico de Sta. Catarina nas proximidades do mar justifica esses coeficientes de humidade, naturalmente por lhes parecer que eram ainda excessivos.

Após o estudo histórico, as condições climatéricas e demográficas, impõe-se o estudo analítico da cidade actual. É baseado sobre o passado e o presente que o arquitecto urbanista pode prever o futuro da cidade. As suas razões de ser, o seu clima, a raça e usos da população, a prosperidade e a decadência da cidade através dos tempos é que formam a sua personalidade. É naturalmente o dever do arquitecto urbanista melhorar ao máximo o estado actual da cidade, mas com a máxima prudência e respeito pela sua individualidade porque doutra maneira criaria uma cidade standard que aborreceria e fatigaria não só os seus habitantes como os turistas.

Pag 17 - Todos aqueles que tenham viajado um pouco conhecem o prazer que se tem, pela diversidade dos povos e das cidades que se visitam. Se a cidade é antiga tem nos seus diferentes bairros, monumentos, grupos de edifícios, etc, conjuntos dignos de serem observados e são, muitas vezes, o orgulho cidadão e mesmo o de uma nação, como acontece com as cidades de: Nuremberga, Florença, Roma, Tomar, Évora, etc.

A Figueira da Foz é sob este aspecto assaz pobre, mas de maneira nenhuma o que possui a envergonha, para que se pretenda mascarar o que é simples e pobre mas digno. E se o que existe é pobre sob o ponto de vista da arte e do urbanismo, uma razão muito mais forte teriam os figueirenses de hoje, porque nós hoje não somos mais do que o passado de amanhã

Se a parte velha da cidade não apresenta um grau de interesse arqueológico, ela tem contudo um carácter pitoresco pelas suas ruas estreitas e tortuosas e as suas casas sem apresentarem um carácter verdadeiramente arquitectural das épocas passadas, tem contudo um certo cachet que é preciso respeitar e por consequência não devemos pensar em criar neste bairro de ruas sinuosas e estreitas, uma circulação de grande velocidade, porque para esta nós encontrámos outra solução: - Melhorar sem revolucionar – e teremos a dupla vantagem de não destruir o carácter particular destes velhos bairros. Pelo contrário, é aos casebres e à sua miséria que precisamos de atacar. É lá que o problema se complica para o urbanista, e contudo a solução

Pag 18 - não é impossível.

Se examinarmos o que se tem feito nos diferentes países para a solução deste problema, constatamos que se pode perfeitamente repetir o passado, numa larga medida, sem prejudicar sob o ponto de vista da higiene, o presente e o futuro.

Por outro lado, à estreiteza das ruas que não modificamos previu-se uma regulamentação que não permitirá nesta parte velha da cidade, elevadas construções que transformariam estas ruas em verdadeiros poços, sem ar e sem luz.

Há ainda, entre outros, assuntos que o urbanista deve analisar e que são: os serviços públicos e o seu equipamento técnico como sejam o sistema de esgotos, o abastecimento de água potável, a recolha e tratamento de lixo, a limpeza e regas da via pública, etc.

Os serviços sociais como: hospitais, hospícios e asilos, devem formar na cidade futura um conjunto lógico e facilmente acessível a cada habitação. Alguns ainda envelhecem bastante rapidamente, pela evolução da ciência e daí a necessidade de prever as transformações, o deslocamento e a modernização.

Pag 19 - Acabados de estabelecer os estudos preliminares que acabamos de focar, entraremos nas directrizes seguidas para a elaboração do plano da Figueira da Foz.

O princípio básico do urbanismo moderno, entrando em linha de conta com o “facido” geral é uma repartição geral em zonas agrupando em cada uma delas um género de actividade em particularidade que lhes sejam especificamente apropriadas, de maneira tal a que essa zona possa desenvolver-se plena e normalmente. Esta repartição racional constitui o “toning” e condiciona todo um plano de urbanização.

Estudámos o plano de remodelação da Figueira da Foz tendo em linha de conta o seguinte:

- 1º A especialização relativa aos bairros consoante estes são reservados mais particularmente, seja ao comércio, à indústria, à habitação colectiva ou à habitação individual
- 2º A classificação das estradas e das ruas segundo o tráfico especial, ao qual elas são mais ou menos afectadas
- 3º Distribuição lógicados centros de abastecimento, dos edifícios público, etc.

Os pontos essenciais do plano que nos mereceram particular atenção e de cujas repercussões favoráveis pela solução adoptada, muito beneficiava o desenvolvimento do cidadão são:

Pag 20

- I – A gare do caminho de ferro
- II – A auto-gare
- III – A nova ponte
- IV – O centro balnear e de recreio
- V- Os acessos e a circulação
- VI – Os bairros insalubres
- VII – O aeroporto
- VIII – Os espaços livres e as reservas para os edifícios públicos
- IX- A habitação nova
- X – A conservação dos sítios pitorescos e monumentos urbanos.

No saneamento geral estudamos a solução e tratamos este assunto pelos seguintes capítulos:

- 1º Águas de alimentação
- 2º Evacuação das águas usadas e pluviais
- 3º Recolha e tratamento de lixos.

E para terminar ler-vos-ei ainda a conclusão da minha tese.

O urbanismo, esra ciência relativamente recente, tem, desde o seu início, mostrado o papel importante que ela tem e com a qual concorre para o progresso da humanidade.

Um plano de arranjo e extensão é de uma maneira geral , o estatuto que vai permitir a uma cidade e á sua região, favorecer o seu desenvolvimento

Pag 21 – económico e espalhar o bem social no meio da sua população. Mas este estatuto não é sempre aceite de bom grado por aqueles que são precisamente os beneficiados por estas disposições.

Os interesses particulares, as “coterias” até mesmo a política, não deixam de realizar nem o seu espírito nem a sua letra, entrando em jogo e vindo a dificultar a aplicação do estatuto, emendando-o e utilizando-o; ora o estatuto é um todo: mutilá-lo é matá-lo.

Alguns, protestando a falta de meios financeiros suficientes, declaram que as disposições tomadas são impraticáveis. Uns e outros não compreendem que um plano de arranjo e extensão é um programa de conjunto, onde a realização, à parte as reformas urgentes para remediar um estado presente, muitas vezes deplorável, será feito por etapas de 10 anos, durante um período de 40 a 50 anos, segundo as necessidades previstas pelo plano e que vão nascendo à medida que a cidade prospera, seguindo a impulsão dada muitas vezes pelo próprio plano nos arranjos e nos melhoramentos por ele concebidos.

É então que devem intervir as autoridades administrativas, municipais e mesmo governamentais, para fazer compreender a todos que é necessário fazer uma política urbana de interesse geral, ter a inteligência para colaborar numa obra comum, são estas as verdadeiras necessidades.

Pag 22 – Não modifiquem o estatuto, devem dizer as autoridades, pois é ele que vai conservar, melhorar tudo o que a vossa cidade possui já, onde vós viveis todos os dias, onde vós dizeis que é agradável viver e vos conduzirá ao bem estar e prosperidade que ambicionais.

A necessidade desta intervenção dos poderes públicos tem sido compreendida por todos os Estados desejosos de trazer aos eu país condições de vida sãs num meio são.

Na América, em Chicago, por exemplo, o urbanista D.H. Burnham fez votar uma verba para os estudos do plano de arranjo e extensão, prevendo 50% de verba votada para as despesas de publicidade e vulgarização à população.

Esta publicidade foi feita à maneira americana: conferências, folhetos e artigos de imprensa. Por outro lado bruchuras foram impressas para distribuição nas escolas, explicando aos futuros cidadãos e cidadãs, as vantagens que resultariam para a cidade de Chicago, a realização do plano, afim de que mais tarde pudessem ajudar a defender.

Ultimamente, os urbanistas argentinos publicaram folhetos destinados a serem distribuídos profusamente em todos os meios. Nestes folhetos faz-se a comparação de um maneira simples mas clara, acompanhada de gravuras sugestivas, mostrando o que são as cidades que não possuem planos de urbanização e aquelas que os têm.

Pag 23 – Estamos certos que estes processos de tão larga envergadura e de tão frutíferos resultados não podem ser empregados por toda a parte.

Cada um fará o que for possível, segundo os seus meios. Mas o essencial é que o princípio educador seja um facto, muito embora se trate de cidades modestas que o aplicarão segundo as suas possibilidades, tais como: ciclos de conferências pelos funcionários municipais, imagens simples por meio de cartazes, planos expostos na Câmara, etc. etc – os meios económicos eficazes são numerosos.

É preciso fazer compreender ao público que o seu interesse está directamente ligado ao desenvolvimento racional da cidade e da sua região, principalmente sob o ponto de vista urbano que condicionará em seguida o desenvolvimento económico.

Sem esta compreensão, a execução do plano torna-se aliatória, senão de impossível realização. Considerámos como um dever nosso tomar como assunto dos estudos, no Instituto de Urbanismo da Universidade de Paris, o plano de arranjo e extensão de uma cidade no nosso país.

Escolhemos a Figueira da Foz porque um amigo comum nos fez conhecê-la e logo compreender o que esta encantadora cidade, situada num quadro risonho, à beira do Oceano, na embocadura de um rio, com uma praia ideal, poderia vir a ser no futuro se possuísse um plano de urbanização racionalmente estudados.

O trabalho que fizemos é teórico. No entanto, ele representa uma política de urbanização que a Figueira da Foz pode perfeitamente aplicar. Oferecemo-lo de boa vontade. Tal como ele é, desde já, um programa de conjunto que, nas suas linhas gerais deve ser respeitado antes de mais nada. As modificações de detalhe serão determinadas no decurso de estudos mais profundos, ainda indispensáveis, logo que se trate de lhe dar uma execução.

Pode muito bem ser que, certas previsões, certos traçados do projecto não sejam realizados ou sejam substituídos por outros, se novos factores imprevisíveis vierem modificar algumas das condições do problema presente.

Mas, seja como fôr, o que importa é que desde já sejam aplicados os princípios do programa de legislação urbana, que faz parte do nosso projecto de arranjo e extensão e do qual ele é o complemento necessário e indispensável.

O futuro prepara-se hoje.

A Figueira da Foz tem o seu entre mãos e este dependerá dos cuidados empregados na sua preparação quotidiana.

Não fazemos senão votos pela sua prosperidade. Se ela adoptar uma verdadeira política urbana conforme às suas necessidades e conforme aos princípios do urbanismo, postos em prática no nosso trabalho, nós não podemos senão aplaudi-la e desejar que o seu exemplo seja seguido por todas as cidades do nosso belo País, para sua grande Glória!

Tenho dito.



## Anexo 2 - Jornal “O Figueirense”

No jornal ‘O Figueirense’, na publicação de 5 de Setembro de 1959, é possível ler uma declaração realizada pelo Sr. Dr. António Sotero de Oliveira sobre a prestação do urbanista João Guilherme Faria da Costa neste plano:

### 1- Período de 12 de Abril de 1949 a 6 de Julho de 1953

a) O contrato para a elaboração do Plano de Urbanização foi assinado em 12 de Abril de 1949 e o Senhor Arquitecto:

-assumiu o compromisso de apresentar o ante-plano, oito meses após a entrega dos elementos definitivos na condição terceira contratada e o plano definitivo quatro meses contados da data em que, pela Câmara, lhe fosse comunicada a aprovação daquele ante-plano; -recebeu a importância de Esc.56.000\$00.

b) Em 8 de Junho de 1949 e depois de duas vezes instado para que o fizesse, o Senhor Arquitecto pede à Câmara que lhe sejam fornecidos os elementos que julgou necessários à execução do seu trabalho, os quais lhe foram enviados sete dias após.

c) Cerca de um ano depois e em consequência de novas e variadas instâncias – em 29 de Maio de 1950 – o Senhor Arquitecto, que devia ter entregue já o ante-plano, solicita novos elementos para o seu estudo, os quais lhe são entregues passados onze dias.

d) Constantemente solicitado para dizer alguma coisa acerca do ante-plano, o Senhor Arquitecto, em carta sem data recebida a 15 de Março de 1951 – mais outro ano decorrido! – pede que lhe sejam fornecidas várias plantas as quais lhe foram enviadas, logo que se obtiveram, em 8 de Maio de 1951

e) Em 8 de Junho de 1951 a Câmara dá reconhecimento ao Senhor Arquitecto de que a Repartição de Estudos de Urbanização, da Direcção Geral de Urbanização, fixará até 28 de Fevereiro seguinte o prazo para entrega do ante-plano e opinava no sentido de, findo aquele prazo e não tendo sido cumprido o imposto, se rescindir o contrato.

f) Em 23 de Outubro de 1951 o Senhor Arquitecto responde finalmente aos constantes pedidos de informações sobre o andamento dos trabalhos do Plano, para dizer que não lhe têm sido fornecidos os elementos de que necessita para os seus estudos (todos os elementos pelo Senhor Arquitecto pedidos à Câmara lhe foram enviados), em especial os referentes à rede de estradas, à estação de caminho-de-ferro, às obras do porto norte do Mondego; e para pedir mais cartas da cidade!

g) A Câmara continua a insistir constantemente com o Senhor Arquitecto que, em 11 de Junho de 1953, - ultrapassado o prazo imposto pela Direcção de Urbanismo e a data de 15 de Março de 1953 que ele próprio fixara – “lamenta sinceramente o atraso na entrega do seu trabalho, do qual atraso – diz – não é totalmente culpado” e promete entregar o ante-plano, inadiavelmente, até 5 de Julho de 1953.

h) Em 6 de Julho de 1953 o Senhor Arquitecto envia efectivamente à Câmara qualquer coisa que designou por ‘programa do plano’, informando que julga poder fazer a entrega do ante-plano (do famigerado ante-plano) num prazo não superior a três meses, contados da data da aprovação daquele elemento de estudo.

i) Neste longo período de quatro anos e três meses foram enviados ao Senhor Arquitecto, solicitando o seu trabalho, nada menos do que trinta e cinco officios e telegramas (é impossível mencionar os pedidos pessoais e por telefone), obtendo-se num total de cinco respostas, em cada uma das quais o Senhor Arquitecto pedia mais uns tantos elementos de estudo além dos que anteriormente havia solicitado... Foram-lhe pedidos ainda, no mesmo período, através de vinte e três officios, vinte e seis pareceres diversos. O Senhor Arquitecto dignou-se responder por dezassete vezes.

2- Período de 6 de Julho de 1953 a 29 de Junho de 1954

a) O “Programa” enviado pelo Senhor Arquitecto, informado pela Repartição Técnica Municipal e pela Direcção de Urbanização do Distrito, foi submetido à apreciação do Conselho Superior de Obras Públicas, o qual foi de parecer “que o programa apresentado para servir de base ao ante-plano de urbanização da Figueira da Foz, carece de ser devidamente completado com todos os elementos necessários de apreciação que resultem do inquérito normalmente organizado pelos urbanistas para este fim”. Tal parecer foi homologado por Sua Excelência o Ministro das Obras Públicas em 12 de Maio de 1954, o que a Câmara comunicou ao Senhor Arquitecto em 29 de Junho de 1954.

b) Aquele Conselho Superior fixou também o novo prazo para a execução do Plano – o terceiro prazo fixado além do que já fixara o contrato – o qual deveria estar concluído até ao dia 31 de Dezembro de 1955.

c) E o assunto do Plano de Urbanização da cidade regressou portanto – decorridos cinco anos e dois meses – aos precisos termos em que se encontrava à data da assinatura do contrato.

d) Em 14 de Julho de 1954 o Senhor Arquitecto informa a Câmara da necessidade que tem de responder a alguns aspetos focados pelo Conselho Superior de Obras Públicas o que, até à data, ainda não fez.

e) Neste período de tempo são pedidos ao Senhor Arquitecto sete pareceres diversos: Responde três, como sempre tarde.

3- a) Durante este período de tempo o Senhor Arquitecto fez, a pedido da Câmara: - um plano parcial da zona das Abadias, Ponte Galante e Avenida Salazar: uma planta à escala 1/1000 e duas perspectivas- 3desenhos;

- o arranjo urbanístico da zona do Tribunal: planta indicativa um desenho;

- o estudo do possível aproveitamento dos terrenos da praia de banhos na hipótese do seu alongamento por virtude das obras do porto – um desenho.

b) Quanto à execução do Plano de Urbanização;

- sua Excelência o Ministro das Obras Públicas, por seu despacho de 30 de Outubro de 1957 relativo à localização do Tribunal, marca o fim desse ano de 1957 como limite para a entrega do Plano de Urbanização – o que imediatamente se comunica ao Senhor Arquitecto que não se mostra grandemente impressionado;

- com efeito, só em 4 de Janeiro de 1958, ultrapassado mais este prazo fixado, o Senhor Arquitecto se resolve a dizer que: “conta entregar o ante-plano de urbanização da Figueira da Foz até meados do próximo mês de Março”; e, escusado seria acrescentar, o Senhor Arquitecto, uma vez mais, não cumpriu.

- a Câmara não deixa, depois daquela data, de frequentemente insistir pela entrega muitas vezes prometida do Plano; e em virtude de não obter, sequer, resposta aos seus officios, deliberou – 18 de Agosto de 1958 – notificar o Senhor Arquitecto para, no prazo de oito

dias, informar sobre o andamento do trabalho que lhe fora incumbido, comunicando-lhe também que procederá judicialmente se os seus interesses não forem rapidamente atendidos.

Os oito dias passaram e em 13 de Setembro de 1958 a Câmara recebe a carta a que um jornal local deu já publicidade e na qual se acaba por solicitar mais elementos de estudo e se promete entregar o ante-plano trinta dias após o envio desses elementos.

- em Março do ano corrente os nossos elementos pedidos são entregues, pessoalmente, pelo Senhor Engenheiro-Chefe da Repartição Técnica Municipal

Os trinta dias passam, e outros trinta e mais umas tantas vezes trinta. E o Senhor Arquitecto continua a faltar ao que tantas, tantas vezes tem prometido...

c) Ao Senhor Arquitecto, neste período, têm sido pedidos alguns pareceres sobre vários assuntos. Tem respondido, quando lhe apraz, a alguns.

4- É esta a sucinta história do Plano de Urbanização da cidade, nestes dez anos que decorreram depois da data de assinatura do contrato.

Suponho que lhe deve ser dada a publicidade conveniente, de modo a esclarecer, a quem interesse, as dúvidas que poderão ter sido levantadas pela entrevista em hora infeliz concedida pelo Senhor Arquitecto Faria da Costa.

E será tempo também de a Câmara tomar, para com aquele Senhor, uma atitude enérgica que acabe com tal estado de coisas.

Figueira da Foz, 22 de Agosto de 1959  
O Vereador, Dr. António Sotero de Oliveira



### **Anexo 3 - Documentos arquitetónicos e urbanísticos produzidos por Faria da Costa**

(lista feita de acordo com a base de dados disponibilizada pelo Forte de Sacavém)

#### Projetos

- 1930-1935 - Projeto na Avenida do Atlântico, 180, Praia das Maçãs, Sintra
- 1934 - Igreja de Nossa Senhora de Fátima, Lisboa
- 1938 - Plano da Faixa Marginal do Tejo, Moscavide a Vila Franca de Xira/Seixal ao Montijo
- 1938 - Plano do Bairro do Areeiro, Lisboa
- 1938 - Plano de Arranjo e Extensão da Vila de Alcobaça
- 1938-1940 - Plano Geral de Urbanização da Encosta da Ajuda, Lisboa
- 1939 - Arranjo da Praia de Carcavelos, Lisboa
- 1939 - Projeto da Avenida dos Palheiros, Avenida Nova, Guimarães
- 1939-1942 - Plano de Urbanização de Portalegre
- 1939-1945 - Bairro de Casas Económicas do Vale de Alcântara, Lisboa
- 1940 - Estrada Marginal, acesso ao Estádio, Lisboa
- 1940 - Urbanização de Cascais; Estrada Marginal de Cascais
- 1940-1943 - Estrada Marginal Paço D'Arcos, Lisboa
- 1941 - Projeto de uma casa de rendimento que a firma Manuel Lisboa Limitada deseja construir no seu terreno situado na Avenida António Augusto de Aguiar freguesia de São Sebastião da Pedreira, Lisboa
- 1941 - Projeto de arranjo de um jardim para o Exm<sup>o</sup> Senhor Carlos Ribeiro Ferreira
- 1942-1945 - Urbanização do local para o novo edifício dos Paços do Concelho de Figueiró dos Vinhos
- 1943 - Projeto da casa que o Exm<sup>o</sup> Senhor Jacques Manoel Pinto pretende fazer na Quinta das Lindas em Barcarena, concelho de Oeiras
- 1943 - Memória descritiva e justificativa dos grupos de cabines-balneários para a praia de Carcavelos, junto à escadaria que existe no topo da Avenida construída sobre a antiga Estrada do Junqueiro
- 1943 - Projeto de uma moradia a construir no talhão nº 5 dos terrenos pertencentes à firma "Sivel"
- 1943-1944 - Projeto de Ampliação da Câmara Municipal de Sintra
- 1944 - Projeto de arranjo do jardim e comuns de Jaime Alves Barata, na Quinta de São Sebastião, em Belas
- 1944 - Edifícios na Rua dos Jerónimos, n.ºs 6-14, Lisboa: autor do projeto de construção.
- 1944-1945 - Projeto duma moradia que o Exm<sup>o</sup> Senhor João Lopes da Silva pretende construir no sítio do Torrão, Trafaria
- 1944-1945 - Projeto de uma habitação de caseiro e anexos que o Exm<sup>o</sup> Senhor Ewald Mickley pretende construir no sítio do Torrão, Trafaria
- 1944-1945 - Projeto de um restaurante esplanada que a firma Menezes e Peral Ld<sup>a</sup>. Pretende construir no terreno que possui na Praia das Maçãs

- 1944-1946 - Projeto de arruamento nos terrenos dos herdeiros de José Antunes dos Santos, Praia das Maçãs
- 1944-1947 - Plano de urbanização da Amadora
- 1944-1948 - Projeto dum cinema que a firma “ Sintra Cinema Lda “ pretende construir no terreno que possui na Portela, freguesia de Santa Maria, Sintra
- 1944-1952 - Centro de Aviação Naval de Lisboa no Montijo: Caserna das Praças
- 1945 - Câmara Municipal do Funchal: arranjo da Praça do Infante, Monumento ao Infante, Fonte Decorativa
- 1945 - Remodelação do Teatro-Cine Luiza Todi
- 1945 - Projeto das instalações para a sede da Companhia Colonial de Navegação
- 1945 - Centro de Aviação Naval de Lisboa no Montijo: refeitório das Praças
- 1945 - Centro de Aviação Naval de Lisboa: messe dos oficiais
- 1945 - Projeto de casa a construir no lote nº 4 da Quinta do Arrabalde em Sintra
- 1946 - Projeto de uma casa de rendimento que o Senhor Francisco da Silva Ventura pretende construir no seu terreno sito no Bairro da Portela em Sintra
- 1946 - Projeto de um prédio que os Exm<sup>os</sup> Senhores José Lopes Baeta e irmão pretendem construir no terreno que possuem sito na Avenida Heliodoro Salgado, em Sintra
- 1946 - Casas para pobres - Litoral: Tipos A, B e C [Câmara Municipal de Pombal]
- 1946 - Quartel de Infantaria 1, Amadora, Lisboa
- 1946 - Projeto do Edifício da Capitania do Porto do Funchal
- 1946 - Projeto de um campo de jogos que a Junta Central das Casas dos Pescadores pretende mandar construir na Costa da Caparica, concelho de Almada, distrito de Setúbal
- 1946 - Bairro dos Pescadores da Costa da Caparica: planeamento do bairro; projeto de casas económicas
- 1946 - Plano de Urbanização do Casal de São José da Urca e Arranjos de Jardins, Sintra
- 1946-1947 - Plano de arranjo e de urbanização da Vila de Coruche
- 1947 - Viana do Castelo, Monte de Santa Luzia: projeto para a conclusão do templo monumento, Viana do Castelo
- 1947 - Bairro Económico do Vale Escuro: plano de urbanização, Lisboa, São João
- 1947 - Bairro Económico do Vale Escuro: projeto de casas tipo das classes B, C, D, Lisboa, São João
- 1947-1949 - Projeto das novas instalações da Serralharia Camões a construir na Travessa da Reboleira, freguesia da Amadora, concelho de Oeiras
- 1948 - Projeto de obras de ampliação e adaptação da Sede da Companhia Colonial de Navegação, na Rua da Prata, 32
- 1948 - Plano de Urbanização da Vila do Pombal: projeto de um Bairro para Famílias Pobres
- 1948 - Projeto de alteração e ampliação que o Arquiteto Faria da Costa pretende construir na sua casa sito no Rodizio, Praia das Maçãs
- 1948 - Projeto de alterações do prédio a construir no lote nº 46 da Rua 20, da zona a Sul da Avenida Alferes Malheiro, pertencente a Manuel Pedro, Henrique Ferreira, António dos Santos e Abílio Serra
- 1948 - Projeto de moradias na Encosta da Ajuda
- 1948-1949 - Projeto das alterações que a Exm<sup>a</sup> Senhora D. Maria Adelaide Veiga de Campos Henriques de Albuquerque, pretende levar a efeito no prédio sito na Rua de Castilho nº 54, Lisboa

- 1948-1950 - Projetos de prédios sito em Alvalade, freguesia do Campo Grande
- 1948-1950 - Projeto de alterações do prédio a construir no lote nº 35 do conjunto da zona a Sul da Avenida Alferes Malheiro, sítio de Alvalade, pertencente a Jorge Veríssimo Duarte
- 1948-1953 - Projeto dum bloco destinado à habitação, garagem e estação de serviço que a “ Administração Civil de Imobiliários, Lda. “ pretende construir no seu terreno da Alameda das Linhas de Torres
- 1948-1953 - Plano de Urbanização da Figueira da Foz
- 1949 - Exª Senhora D. Maria Helena Henriques de Sousa Xavier, Avenida Cinco de Outubro, nº 10, 5º dtº, Lisboa: Projeto da moradia que pretende construir no seu terreno sito na Praceta I da Rua V da Encosta da Ajuda, lote nº 61
- 1949 - Zona comercial a Sul da Avenida Alferes Malheiro: sítio de Alvalade, freguesia do Campo Grande, lotes nº 37 e 38
- 1949 - Câmara Municipal de Almada: projeto do prédio de rendimento Tipo IV a construir na Rua I, lote nº 28
- 1949 - Câmara Municipal de Almada: projeto do prédio de rendimento tipo IV a construir na Rua I, lote nº 27
- 1949 - Projeto de moradia para quatro famílias que o Sr. João Jorge Doroteia deseja fazer no seu terreno sito no Algueirão
- 1949-1952 - Projeto de um bairro de casas económicas a construir na Amadora
- 1949-1955 - Piscina na Praia das Maçãs
- 1950 - Projeto de ampliação que o Exmº Senhor Antero Pinto pretende efetuar na sua moradia sita na Rua 32-A, lote 18, (Bairro de Alvalade), freguesia da Charneca, em Lisboa
- 1950 - Moradia a construir no Bairro de Alvalade, na Avenida Santa Joana Princesa, lote nº 13 destinada ao sócio nº 617, Dr. Augusto Frederico da Silveira Machado
- 1950 - Moradia a construir no Bairro de Alvalade, na Avenida Santa Joana Princesa, lote nº 4 destinada ao sócio nº 1247, Dr. Mário Botelho Gonçalves
- 1950-1951 - Projeto de uma barbearia sita na Rua do Comércio nº 6, Lisboa
- 1950-1952 - Moradia a construir no Bairro de Alvalade na Rua 32-A, lote nº 15 destinada ao sócio nº 3294, Sr. Carlos Rafael Ribeiro Ramos Gutierrez
- 1951-1952 - Metropolitano de Lisboa: Estação Rossio; Restauradores; Socorro; Socorro-Intendente; Praça da Figueira-Socorro
- 1951-1954 - Projeto do Edifício da Alfândega do Funchal
- 1952 - Casa na Avenida do Restelo, n.ºs 23-23 A, Lisboa
- 1952-1955 - Projeto de uma moradia que o Exmº Senhor Artur Lopes Nunes pretende construir no terreno que possui, situado nos lotes nº 35 e 38 da Avenida Jorge V, tornejando para a Rua “ A “ da Quinta do Junqueiro, em Carcavelos, concelho de Cascais
- 1952-1957 - Alfândega do Funchal: anteprojecto; projeto de instalação elétrica
- 1953 - Projeto da moradia a construir no talhão nº 66 da Rua F da Quinta do Junqueiro, em Carcavelos
- 1953 - Projeto da moradia a construir no talhão nº 12 da Rua B da Quinta do Junqueiro, em Carcavelos
- 1953 - Casa na Avenida do Restelo, n.º 8, Lisboa
- 1953-1956 - Projeto de uma moradia a construir nos lotes 31, 32, sítios na Avenida do Restelo, tornejando para a Rua D. Francisco de Almeida

1953-1956 - Projeto de uma moradia a construir no lote nº 40, sito na Avenida do Restelo, tornejando para a Rua de Alcolena no Bairro residencial da Encosta da Ajuda

1953-1959 - Projeto do prédio de rendimento, que o Exmº Senhor Guilherme Nunes Coelho pretende construir no seu terreno, sito na Rua de Campolide, nº 305, freguesia de Campolide, em Lisboa

1954 - Projeto de uma moradia que a Companhia das Roças Plateau e Milagrosa, com sede na Rua de Victor Cordon, nº 24, 1º dtº, em Lisboa, pretende construir no terreno que possui, sito no lote nº 107 da Quinta do Junqueiro, em Carcavelos, concelho de Cascais.

1954 - Projeto para um pequeno imóvel habitacional a construir na Rua de D. João de Castro, junto ao nº 19, freguesia da Ajuda

1954 - Projeto final do prédio de rendimento, que o Exmº Senhor Diamantino Francisco Tojal pretende construir na Rua Alto do Carvalhão, em Lisboa

1954-1955 - Projeto do prédio de rendimento que o Exmº Senhor José Ferreira Maia pretende mandar construir no terreno que possui, situado na rua projetada (à Rua António Feijó), Lote "B", freguesia de Benfica, em Lisboa

1954-1955 - Projeto de substituição ao inicial do bloco de habitação e agência bancária que o Banco Pinto e Sotto Mayor pretende construir no lote nº 2 da Avenida D. Afonso Henriques, adquirido em hasta pública à Câmara Municipal de Almada

1955 - Projeto das alterações que Martinho Lda pretende levar a efeito na entrada das suas instalações em construção na Estrada de Benfica, nº 382 A, Lisboa

1955 - Quinta do Junqueiro, S.A.R.L.: projeto da moradia a construir no talhão 6 e 45, em Carcavelos

1955 - Projeto de um bairro de casas económicas na Quinta do Caliça, na Amadora, concelho de Oeiras

1955 - Projeto de um prédio de rendimento que o Exmº Sr. Benigno João Alves Faria pretende construir no seu terreno situado na Rua da Piedade, nº 38, em Algés, concelho de Oeiras

1955 - Projeto de uma moradia que o Exmº Senhor José Feliciano de Almeida Martinho pretende construir no seu terreno sito nas Marinhas-Banzão, freguesia de Colares, concelho de Sintra

1955 - Projeto de uma moradia que o Exmº Senhor Dr. Mário Botelho Gonçalves pretende mandar construir no seu terreno sito no Alto do Lagoal, lote nº 3, em Caxias, concelho de Oeiras

1955 - Projeto de uma moradia geminada que a Sociedade "Quinta do Junqueiro" S.A.R.L. pretende mandar construir no seu terreno situado no lote nº 45 da Rua E da Quinta do Junqueiro em Carcavelos

1955 - Projeto de uma moradia que o Emº Senhor Jorge Veríssimo Duarte, pretende mandar construir no seu terreno sito no lugar de Montemor, freguesia e concelho de Loures

1955-1956 - Projeto da ampliação e alterações que se pretendem levar a efeito na moradia sita na Alameda das Linhas de Torres, nº 235, em Lisboa, freguesia do Lumiar

1955-1957 - Projeto do prédio de rendimento, que os Exmºs Senhores Manuel dos Santos Pereira Sampaio e Silvério Lourenço pretendem mandar construir no terreno que possuem, sito na Rua do Arco do Chafariz das Terras, nº 15, freguesia da Lapa, em Lisboa

1955-1958 - Projeto do prédio de rendimento que os Exmºs Senhores Manuel dos Santos Pereira Sampaio e Silvério Lourenço pretendem mandar construir no terreno que possuem, sito na Rua da Bandeira, nº 24, 24 A, freguesia da Lapa, em Lisboa

1956 - Praia de Carcavelos: Projeto do conjunto de cabines e restaurante

- 1956-1957 - Projeto de arranjo de um jardim para o Exm<sup>o</sup> Senhor Carlos Ribeiro Ferreira
- 1956-1958 - Projeto da moradia que o Exm<sup>o</sup> Senhor José Sabido pretende mandar construir no seu terreno, situado na Rua dos Voluntários da República em Paço de Arcos, Oeiras, Lisboa
- 1956-1958 - Projeto do prédio de rendimento que os Exm<sup>os</sup>. Senhores Augusto Joaquim Silveira e Manuel Joaquim Silveira pretendem construir, no terreno que possuem situado na Estrada das Amoreiras, nº 108, em Lisboa
- 1956-1958 - Projeto final do prédio de rendimento construído na Rua Marquês da Fronteira, junto ao nº 175, freguesia de São Mamede, em Lisboa
- 1956-1959 - Projeto de um posto de abastecimento de gasolina na Praia das Mações
- 1957 - Projeto do prédio de rendimento, que a Exm<sup>a</sup> Senhora D. Irlanda Antunes dos Santos Duarte Domingos, pretende mandar construir no terreno que possui, sito na Rua do Arco do Carvalhão, nº 46 e 46 A, freguesia de Santa Isabel, em Lisboa
- 1957 - Clube Naval do Funchal
- 1957 - Projeto da zona comercial e de habitação coletiva do Bairro da Quinta do Junqueiro em Carcavelos, concelho de Cascais
- 1957-1958 - Alterações ao projeto de ampliação das instalações da empresa de camionagem “ Henrique Leonardo Mota, Lda. “ em Guerreiros freguesia e concelho de Loures
- 1957-1958 - Projeto de uma moradia que a Sociedade Nacional de Fomento imobiliário pretende mandar construir para o sócio nº 82, Exm<sup>a</sup> Senhora D. Maria das Neves Ribeiro Ramos Gutierrez, no lote nº 6 da Avenida Costa Pinto, Bairro da Atalaia, em Cascais
- 1957-1959 - Projeto final da moradia construída no lote nº 409 da zona de proteção à Igreja de São João de Brito, no Bairro de Alvalade, em Lisboa
- 1957-1959 - Projeto de alterações finais do prédio de rendimento que a Exm<sup>a</sup> Senhora D. Palmira Rodrigues Gonzalez Teixeira mandou construir no seu terreno situado na Rua Padre António Vieira junto ao nº 28, tornejando para a Rua Rodrigo da Fonseca freguesia de São Sebastião da Pedreira, em Lisboa
- 1957-1959 - Projeto final do prédio de rendimento construído na Rua Passos Manuel, nºs 50 a 54, freguesia de Arroios, Lisboa
- 1958-1960 - Projetos de obras de alteração no prédio do Exm<sup>o</sup>. Senhor António Baptista, sito na Avenida Almirante Reis, nº 45, em Lisboa
- 1958 - Projeto do prédio de rendimento que os Exm<sup>os</sup> Senhores Lúcio da Costa Teles, Augusto Joaquim Silveira e Laurindo Rodrigues pretendem construir no terreno que possuem sito na Rua Bartolomeu Dias, nº 106 e 108, em Lisboa
- 1958 - Projeto do Palco-coreto para o Jardim de D. Amélia no Funchal
- 1958-1959 - Projeto das alterações finais, efetuadas na moradia construída no lote nº 413 da zona de proteção à Igreja de São João de Brito, freguesia da Charneca, em Lisboa
- 1958-1959 - Prédios de rendimento a construir na zona comercial da Quinta do Junqueiro em Carcavelos
- 1958-1960 - Projeto do Restaurante em Carcavelos
- 1959 - Projeto de um Motel [ANGOL - Sociedade de Lubrificantes e Combustíveis S.A.R.L. - Luanda]
- 1959 - Projeto final da moradia e casa de arrumos que o Exm<sup>o</sup> Senhor José Sabido possui no seu terreno, lote 1, sito em Paço d’Arcos
- 1960 - Projeto do Quartel da Guarda Fiscal do Funchal: peças escritas

1966-1967 - Prédio de rendimento na Avenida Duque d'Àvila e Marques de Tomar: projeto arquitetónico e caderno de encargos

s.d. - Bloco de construções na Rua dos Jerónimos, talhão nº 2

s.d. - Projeto de um prédio de rendimento que os Senhores José Lopes Baêta e irmão pretendem construir no terreno que possuem sito na Avenida Heliodoro Salgado em Sintra

s.d. - Projeto de casa que o Senhor Alfredo da Silva Ventura deseja fazer no seu terreno sito na Rua José Elias Garcia, Sintra

s.d. - Projeto das moradias dos magistrados

s.d. - Projeto Prédio de rendimento na Rua das Furnas, lote 423, prédio C

s.d. - Prédio na Rua Passos Manuel, 66

s.d. - C.U.F.: projeto de uma clínica

s.d. - Projeto de alterações que o Sr. Luís Filipe da Silva Ramos pretende mandar fazer na sua Moradia situada na Rua do Sacramento à Lapa, nº 27

s.d. - Projeto da moradia que o Exmº Senhor Dr. Ayres de Sousa pretende construir no terreno que possui na Avenida C D do Bairro da Encosta da Ajuda

s.d. - Projeto de uma vivenda que o Senhor Arquiteto Faria da Costa pretende construir no talhão nº 13 do Bairro Florestal do Casal do Alto, Mercês, Meleças, Baratã

## Anteprojecto

1940 - Plano de remodelação da Baixa

1944-1945 - Vivendas para zona urbanizada da Praia de Santo Amaro

1945 - Anteprojecto dos edifícios para o Posto Clínico Central, Secção de Limpeza Urbana e Quartel de Bombeiros

1946-1953 - Anteprojecto do Tribunal da Comarcã do Funchal

1947 - Planos de urbanização do Vale Escuro e Bairro da Cooperativa Lisbonense dos Chauffeurs

1947 - Anteprojecto e projeto de um restaurante esplanada a construir na Quinta da Boa Viagem à Cruz Quebrada

1947-1954 - Bairro Económico da Encosta da Ajuda: anteprojecto: plano de urbanização

1948-1949 - Anteprojecto do mercado para a zona a sul da avenida Alferes Malheiro, sítio de Alvalade

1950-1952 - Anteprojecto da construção da sede principal da firma de Construções Civis " Carlos Eduardo Rodrigues " na zona da Junqueira, junto à Travessa da Praia; Alterações ao anteprojecto, Lisboa

1951 - Anteprojecto de Arranjo da Praça da Figueira

1951 - Plano de Remodelação da Baixa: anteprojecto

1954 - Anteprojecto da moradia geminada que a sociedade " Quinta do Junqueiro ", S.A. R.L. pretende mandar construir no seu terreno, situado no lote nº 8 da Rua " B " da Quinta do Junqueiro em Carcavelos, concelho de Cascais

1954 - Anteprojecto para a piscina ao ar livre a construir a poente do Tamariz, Estoril

1954-1955 - Anteprojecto do Cine " A B C " que o Exmº Senhor José Ferreira Maia deseja construir no terreno que possui, situado na Rua projetada, junto à Rua Cândido de Figueiredo, em Lisboa

1955 - Anteprojecto de prédios de rendimento que o senhor João dos Santos Beco, pretende construir no seu terreno sito na Rua de D. Diniz nºs 20 e 22 tornejando para a Rua da Arrábida freguesia de Santa Isabel

1955-1958 - Anteprojecto de três prédios de rendimento que a firma F. H. D'Oliveira pretende mandar construir no terreno que possui, situado na Rua dos Lusíadas nºs 4 a 14, freguesia de Alcântara, em Lisboa

1956 - Comissariado Geral de Portugal para a Exposição Universal e Internacional de Bruxelas de 1958: elementos concurso anteprojecto pavilhão

1958 - Anteprojecto do Bloco a construir na Rua do Aljube tornejando para a Rua João de Tavira, destinado a estabelecimentos comerciais no 1º piso e a Hotel-Pensão nos pisos restantes

1958 - Anteprojecto do Bloco a construir na Rua do Aljube tornejando para a Rua João de Tavira, destinado a estabelecimentos comerciais no 1º piso e a Hotel-Pensão nos pisos restantes

1959-1960 - Anteprojecto do Quartel da Guarda Fiscal, Funchal

1960 - Blocos de Habitação para o terreno situado na Cruz Quebrada entre a Avenida Ivens e a Rua Policarpo Anjos pertencente ao Sr. Manuel dos Santos Pereira Sampaio: anteprojecto

s.d. - Unidade de Vizinhança, Santo Amaro, Concelho de Almada: Anteplano de Urbanização

s.d. - Unidade Residencial de Carnide

s.d. - Plano de Remodelação da Baixa: anteprojecto

s.d. - Anteplano de urbanização de Vila Franca de Xira

## Estudo

1940-1943 - Estrada Marginal Lisboa - Cascais: anteprojetos, projetos, arranjos urbanos e pormenores de diversas zonas da Estrada Marginal Lisboa - Cascais

1941 - Bases para a elaboração do projeto do novo mercado de Belém

1944 - Plano de urbanização de Amadora, concelho de Oeiras

1945 - Estudo de remodelação da Zona Marginal da Cidade do Funchal

1945-1950 - Cooperativa de Moradias Económicas, Bairro de Alvalade

1946 - Estudos de Trânsito da Baixa: Cais do Sodré e Avenida 24 de Julho

1946 - Plano de Urbanização de São José da Urca, freguesia de Colares, concelho de Sintra

1946-1955 - Plano de Urbanização do Agrupamento Costa da Caparica, Trafaria, Cova do

## Vapor

1946-1956 - Elementos para o estudo do Plano de Urbanização da Vila da Chamusca

1947 - Plano de Urbanização das instalações que a Sociedade Algodoeira de Portugal pretende construir na Colónia de Moçambique, circunscrição civil de Chimoio, próximo da Vila Pery

1947 - Estudo da ligação da Avenida 24 de Julho à Praça do Comércio

1947 - Projeto de uma moradia que o Senhor José Augusto Martinho, pretende mandar construir na Quinta da Condessa da Póvoa, à Estrada de Benfica

1950 - Estudo de retificação do Largo do Rato da 1ª Repartição e de trânsito da Repartição de Trânsito, Lisboa

1953 - Estudo de alargamento das Ruas de São Bento e da Escola Politécnica pelo Arquitecto Faria da Costa, Lisboa

1953 - Plano de Urbanização da Costa da Caparica

1955 - Costa da Caparica: extensão residencial do Bairro de Santo António a Poente da estrada nacional nº 79 - 2ª

1956 - Estudo do arranjo urbanístico da zona a Norte do Parque Eduardo VII

1957-1959 - Estudo da zona de proteção à Igreja de São João de Brito;

1958 - Comissão para o Estudo da Localização da Ponte sobre o braço norte do Rio Mondego na Figueira da Foz na Estrada Nacional 109: Relatório; Plano de alinhamentos da travessia da Gala pela Estrada Nacional 109

1958-1959 - Urbanização de Luanda

s.d. - Memória descritiva: zona parcial compreendida entre a Praça dos Restauradores, o Rossio e o Largo do Intendente

s.d. - Estudo de um conjunto residencial a nascente da Avenida D na zona dos Novos Edifícios Universitários, Lisboa

s.d. - Urbanização da zona Norte do Parque Eduardo VII

s.d. - Estudo da valorização turística da Praia das Maças

s.d. - Arranjo dos terrenos situados a Norte da Estrada Marginal e a Poente do Parque de Santo Amaro de Oeiras

s.d. - Estudo da zona marginal: Praça do Comércio - Cais do Sodré

s.d. - Monumento Funerário ao Doutor Desire Cambournac, Sintra