

PADRÕES DE DISTRIBUIÇÃO HOTELEIRA NO PORTO NO FINAL DO SÉCULO XIX

Jorge Ricardo Pinto - FLUP / ISCET

Ana Lúcia Azevedo - UA

1. INTRODUÇÃO

No arranque de um dos mais conhecidos textos de Dickens - *A Tale of Two Cities*, o célebre autor inglês caracteriza o século XIX como “*o melhor de todos os tempos e (...) o pior de todos os tempos*”. Dickens falava-nos das profundas assimetrias que o mundo Ocidental de então produzia, entre a palpitante fúria tecnológica que levaria à invenção da fotografia, do automóvel ou do cinema e as depressivas condições de habitabilidade da população carenciada, pelas ruas de Londres, Manchester ou Leeds.

Mas essas disparidades notavam-se também noutros domínios como com as descobertas contínuas de vacinas e práticas terapêuticas eficazes, ao mesmo tempo que se assistia a um crescimento avassalador da mortalidade infantil e da insalubridade generalizada, ou na oposição entre um crescimento financeiro galopante de uma burguesia industrial ou comercial e a agudização da pobreza e da fome em guetos e bairros das classes necessitadas, “*onde se apilham camadas de gente, [e] é por via de regra um antro de imundície*” (Jorge, 1899: 152).

As cidades do Ocidente haviam-se enchido de gente vinda dos espaços rurais, próximos ou longínquos, à procura de emprego e de uma vida melhor. O comboio acelerou este fluxo, contrariando a velha máxima veiculada por Fontes Pereira de Melo, Ministro das Obras Públicas de Portugal em meados do século XIX e grande incentivador da introdução do caminho-de-ferro em Portugal, de que o comboio traria o progresso

para o interior rural. Este crescimento desmesurado das cidades litorais construiu desajustamentos internos, em espaços impreparados para uma tamanha procura de habitação. As soluções, mais espontâneas que planeadas, produziram desenlaces morfológicos muito distintos entre cidades europeias ou americanas, mas, no entanto, com consequências muito semelhantes: enorme crescimento demográfico, densificação populacional, proliferação de epidemias, elevadas taxas de mortalidade, forte crispação social e acelerada degradação do ambiente urbano.

Esta clivagem social e económica alimentou a segregação espacial entre classes e a criação de divisões agudas dentro das cidades de então. Por um lado, a emergência de um centro dinâmico de negócios e comércio, onde as lojas de qualidade superior e os bancos proliferavam, assim como novas áreas de moradia da burguesia, e por outro a criação de áreas de feição industrial, tanto no desenvolvimento de fábricas de maior ou menor dimensão, como no aparecimento de bairros industriais de cariz orgânico ou planeado (Choay, 1969).

Uma autêntica revolução nos transportes permitiu o desenvolvimento de uma nova economia, cada vez mais rápida e de longo alcance, em que negociantes, caixeiros- viajantes e estafetas circulavam de forma intensa no território, almejando diferentes mercados, procurando novos contactos e celebrando contractos para a compra e/ou venda de produtos inovadores ou de origem longínqua. Este movimento potenciou o aparecimento de estruturas de acomodação para

estes viajantes, que se moviam em busca de clientes e fornecedores, de sócios e de mão-de-obra, de oportunidades para a sua grande empresa ou para o seu pequeno negócio. Os factores de localização hoteleira, como forma de resposta a este público-alvo, estarão associados sobretudo, a partir de então, à rápida deslocação no território e à proximidade a bancos, ao comércio central e às actividades económicas em geral. Mas este foi também o tempo da descoberta da praia e das virtudes terapêuticas do iodo, por oposição ao anterior medo pela costa, vista como um lugar perigoso e de enorme tensão *“associated with pirates and smugglers, shipwrecks and places of invasion, whilst the sea itself was an unfathomable mystery, a home of monstrous creatures and a chaotic remnant of the Great Flood”* (Williams, 1998: 24), ou indesejável pelos nevoeiros e humidade. Os novos espaços de lazer junto ao mar permitiam também, para além das vantagens para a saúde, um afastamento conveniente dos perigos da cidade de partida, onde as epidemias e a tensão social que grassavam nos espaços da pobreza eram ameaças para uma classe endinheirada e poderosa que assim se juntava e partilhava os mesmos lugares, em práticas de lazer semelhantes, como o bilhar, a dança ou os jogos de cartas.

2. ABORDAGENS TEÓRICAS

Perante estas novas práticas e usos do espaço e sob esta movimentação veloz no território, as mudanças no espaço urbano eram inevitáveis. As cidades apetrecharam-se com novas infra-estruturas (vias de comunicação e saneamento, por exemplo) e fomentaram a criação e abertura de parques, jardins e outros espaços de lazer. O investimento privado em estruturas que hoje chamamos turísticas também se modificou quer em organização e ordenamento, quer em volume total. Estas alterações promoveram uma proto geografia do turismo para as cidades ocidentais, com o estudo da distribuição espacial dos hotéis, *“perhaps the only facet of the urban tourism product (...) of which tourists are virtually the sole consumers, and hotels are, in many ways, tourism’s most representative component*

in cities” (Shoval, 2006: 59), revelando que, de forma genérica, em particular nas cidades europeias, os hotéis concentravam-se tendencialmente nas proximidades do centro e junto dos principais elementos de cariz monumental.

Nos últimos cinquenta anos de pesquisa sobre este tema desenvolveram-se essencialmente dois modelos explicativos da localização intra-urbana de hotéis: um, baseado no tradicional modelo geográfico de uso do solo, em que o trabalho de Yokeno será pioneiro (Yokeno, 1968); e outro, aquele no qual assentará este trabalho, fundado na análise da evolução da cidade canónica e no desenvolvimento dos transportes (Shoval, 2006).

Perante esta metamorfose dos espaços de lazer Oitocentista, alguns autores têm mesmo defendido a emergência de uma área de características comerciais, designada por Recreational Business District (RBD), que é definido como *“the seasonally oriented linear aggregation of restaurants, various specialty food stands, candy stores, and a varied array of novelty and souvenir shops which cater to visitor’s leisurely shopping needs”* (Stansfield and Rickert, 1970: 215), que se distingue portanto das habituais funções comerciais do centro, ou Central Business District (CBD), por incluir um comércio especificamente voltado para o turista. Noutros casos, em particular no do turismo urbano de cariz cultural, Ashworth e de Haan (1985) e Ashworth e Turnbridge (1990) definiram o modelo de “cidade histórico-turística” que aponta para uma *“partial migration of the CBD and the emergence of a «tourist city» in a zone of overlap between the historic core and the contemporary CBD”* (Pearce, 1987: 149).

A alteração do padrão de distribuição hoteleira nas cidades ocorre sempre que se verificaram transformações significativas no uso do solo urbano, nomeadamente a propósito de uma expansão da área central ou do aparecimento de novos centros, potenciando especializações e novos *clusters* hoteleiros. Contudo, foi com a introdução e desenvolvimento de novos meios de transporte que o padrão significativamente se alterou, quer com a aglomeração hoteleira junto às estações de

caminho-de-ferro no século XIX, quer na nova oferta de acomodação junto a aeroportos e vias rápidas, já no século XX (Ashworth e Tunbridge, 1990).

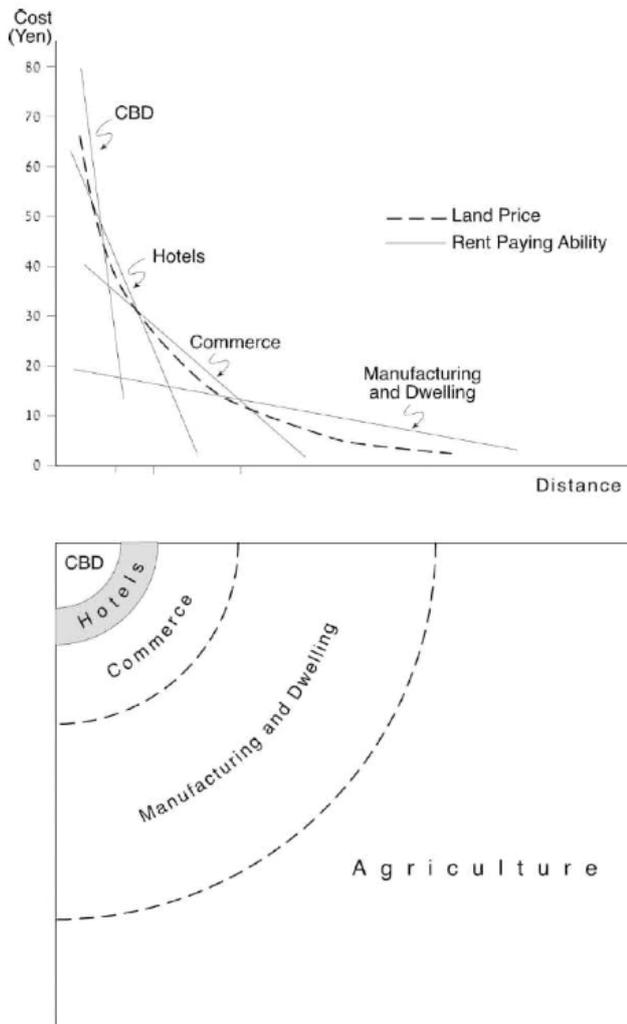


Fig. 1 – O modelo de Yokeno de localização hoteleira (Shoval, 2006).

Na essência, a maioria das áreas turísticas contemporâneas das grandes cidades europeias está estabelecida desde o século XIX, como o pioneiro estudo de Knoll (1988) comprova para a cidade alemã de Colónia. Numa tentativa de síntese, Ashworth aponta a existência de seis tipos de localização hoteleira, controlados por factores como o valor do solo, a acessibilidade e a perenidade funcional dos lugares ou, dito de outra forma, a inércia histórica do território (Shaw e Williams, 1994).

3. O PORTO NA SEGUNDA METADE DE XIX

Em meados do século XIX, a cidade do Porto não era muito diferente das demais cidades do Ocidente, ainda que naturalmente com um desenvolvimento industrial mais incipiente que, por exemplo, a generalidade das cidades inglesas e alemãs. Ainda assim, em 1866, o Porto era visto pelos autores nacionais como a “*Manchester portuguesa*” (Reis, 1866), numa altura em que a sua população rondaria os 87000 habitantes. Em 1864, o comboio chegaria às Devesas, do outro lado do Douro, mantendo-se o Porto sem caminho-de-ferro até 1875, devido sobretudo à difícil travessia do rio, apenas superada em 1877 pela abertura da Ponte Dona Maria, obra da Companhia Eiffel. Para além da frente fluvial, que esteve na génese da cidade, o Porto tinha desde a década de 30 desse século uma frente marítima, graças à anexação ao concelho do Porto do efémero e distante concelho de São João da Foz, separado do espaço urbano do Porto por extensos campos agrícolas, bouças e pequenos bosques.

O Porto de meados do século XIX pulsava na actual Rua do Infante D. Henrique, um verdadeiro mercado bolsista a céu aberto, onde negociantes de vários quadrantes se passeavam, comerciavam e estabeleciam relações. Entre eles destacavam-se os ingleses (e, por isso, na altura, a rua era conhecida como a rua dos Ingleses), cuja larga comunidade estava implantada predominantemente na parte ocidental da cidade, onde tinha mesmo um *club*, uma capela e um cemitério, e frequentava, lá longe, a Foz, para banhos e lazer. Mas se até meados do século de Oitocentos a vida económica e financeira da cidade se fixava na Rua dos Ingleses, a partir de então verificar-se-á uma deslocação das actividades para a parte alta da cidade, junto à actual Praça da Liberdade (então de D. Pedro IV). Aí, onde, em 1866, a estátua a D. Pedro será inaugurada, cresce um centro administrativo (a CMP ocupava um dos edifícios da praça desde 1816) e simbólico, e pelas divergentes ruas de 31 de Janeiro (na altura de Santo António) e dos Clérigos, o novo comércio de final de século, de produtos finos e luxuosos, de origem francesa ou do ultramar, expostos em vitrines iluminadas, fixar-se-á, constituindo o coração comercial da cidade da segunda metade do século (Fernandes, 1997).

Por esta altura, já a cidade do Porto recebia visitantes nacionais e internacionais, de alguns podendo dizer-se tratarem-se de turistas. Tal se justifica graças à sua posição de porto fluvial e marítimo, à tradicional relação mercantil do Porto com o estrangeiro ou à chegada e partida de negociantes conhecidos como Brasileiros de torna-viagem. Mas, acima de tudo, pela força do vinho do Porto que mantinha uma alargada comunidade britânica na cidade em negócios e que propagava o nome do Porto por muitos mercados, em particular os ingleses, numa altura em que, por exemplo, Thomas Cook já tinha criado “*his first European tours*” (Williams, 1998: 44). Talvez por isso não surpreenda que, entre os muitos guias turísticos que começam a surgir na Inglaterra, também surja um para Portugal, em 1856, editado pela John Murray, em Londres. Nesse guia em particular, o Porto merece 11 páginas e a definição de 5 itinerários, um dos quais para uma excursão a Leça, Matosinhos e Foz do Douro. A fig. 3 apresenta os outros 4 roteiros com a indicação dos elementos a contemplar em particular.



Fig. 2 – Esquema cartográfico com os 4 passeios no espaço urbano do Porto sugeridos em “A Handbook for Travellers in Portugal: With a Travelling Map”, de 1856.

As escolhas do guia são, como facilmente se poderá constatar, coincidentes com a maioria das escolhas contemporâneas de itinerários na cidade do Porto, apesar das profundas alterações do centro histórico e da Baixa portuense (nesta altura, ainda não existiam a Avenida dos Aliados, a Ponte D. Luís, a Rua

Mousinho da Silveira ou a Alfândega, por exemplo), corroborando com as já referidas conclusões de Knoll (1988) para a cidade de Colónia. Como principal diferença em relação aos espaços do turismo na cidade contemporânea, nota-se uma tendência natural para o passeio aos territórios ocupados pela comunidade britânica, mormente no terceiro itinerário com a visita ao excêntrico cemitério e igreja anglicana, bem como às quintas dos ingleses da rua de

Entre quintas. Contudo, ainda assim, um dos itinerários já propõe, por exemplo, a visita às caves do vinho do Porto, ainda que, naquela altura, com algumas condicionantes: “*We now enter Villa Nova, where the principal wine-merchants have their stores, and where there are at the present moment 80,000 pipes. It is necessary, of course, to come provided with an introduction to one of those gentlemen in order to be taken over their armazens*” (A Handbook for Travellers in Portugal, 1856: 140).

O guia refere apenas 3 hotéis a ter em conta, em que dois deles são dirigidos por membros da comunidade britânica: O English Hotel, de Mary Castro, na Rua da Reboleira, que é visto como “*neat and comfortable*” (A Handbook for Travellers in Portugal, 1856: 134) e a Hospedaria Inglesa, no n.º 83 da Rua do Calvário (actual Rua do Dr. Barbosa de Castro), que é avaliada como “*pretty good*” (A Handbook for Travellers in Portugal, 1856: 134). Contudo, o hotel escolhido, de onde estão definidas todas as partidas dos itinerários, é o Hotel do Comércio, tido como “*the best*” (A Handbook for Travellers in Portugal, 1856: 134), que ficava na Rua Nova dos Ingleses, na parte baixa da cidade.

4. A ESTRUTURA HOTELEIRA NO PORTO DA SEGUNDA METADE DE XIX

Note-se contudo que, apesar deste e de outros guias, estávamos ainda num início muito tímido de um processo que viria a desenvolver-se de forma acentuada ao longo da segunda metade do século XIX. Apenas dois anos antes da publicação do referido guia, o “Almanak portuense para o Anno de 1854-1855” referia a existência de apenas 9 hotéis na cidade do

Porto, numa altura em que “*quem chegava a um hotel, não pensava senão em tratar dos seus negócios. Não se viajava por gosto*” (Pimentel, 1893: 222).

Entre estes contava-se o já referido Hotel do Comércio que era, aliás, o único na parte baixa da cidade, junto ao rio. Os restantes situavam-se já na chamada Baixa portuense (que, na verdade, em termos topográficos, se situa na parte alta da cidade de então), nas praças de onde partiam as diligências para o Norte e interior do país – Batalha e Carlos Alberto – e no prolongamento das antigas estradas de saída da cidade.

Desta lista, destacam-se, particularmente, duas estruturas. Por um lado, o hotel Águia d’Ouro, que era, em conjunto com o restaurante e café nos pisos inferiores, um local de passagem obrigatório da elite cultural Oitocentista portuense, como Júlio Dinis ou Ramalho Ortigão; e a Hospedaria do Peixe, antiga Estalagem Real, que teve as suas origens na Praça Carlos Alberto, onde terá vivido Carlos Alberto da Sardenha, durante o seu exílio na cidade, mas que em 1854 estava situada no número 12 da Rua da Porta de Carros (que corresponde actualmente ao início da Rua de Sá da Bandeira). Da lista publicada no almanak não consta ainda nenhum hotel na Foz, apesar de esta receber já muitos banhistas da classe alta.



Fig. 3 - Localização aproximada dos hotéis no Porto em 1854 (Oliveira, 1854).

Dez anos depois, em 1864, o cenário é bastante diferente. Na Foz são agora mencionados 4 hotéis, dos quais se destaca o Mary Castro no número 24 da Rua das Motas, filial do “English Hotel” com o mesmo nome que existia na Rua da Reboleira, na parte antiga da cidade do Porto. Esta “pension-house”, como era

conhecida, veio a ser a acomodação preferida daqueles que, não tendo casa na Foz, desejavam passar uma temporada junto ao mar, por lazer ou por motivos de saúde. Ali se alojou Camilo Castelo Branco por diversas vezes, após 1879. Os restantes hotéis situavam-se num prolongamento da antiga estrada de ligação ao Porto, o chamado caminho velho, pelas Ruas de Nossa Senhora da Luz, pela Rua Central (actual Rua do Padre Luís Cabral) e, já muito próximo do mar, na Rua de São Bartolomeu, onde uma primeira casa de banhos quentes se viria a estabelecer.



Fig. 4 - Localização aproximada dos hotéis na Foz em 1864 (Oliveira, 1863).

No centro do Porto, a realidade também se alterou significativamente, uma vez que de 9 hotéis em 1854, a cidade passou a dispor de 25 apenas dez anos depois (o que também pode ser explicado pelo alargamento do conceito de hotel), sobressaindo a intensificação da Praça de Carlos Alberto (Bons Amigos, Boa Esperança, Leão d’Ouro e Comercio), onde em frente ao restaurante Caldos de Galinha parava a malaposta para Viana do Castelo, e da Batalha (Estrella do Norte, Sol, Estanislau, Europa, Águia d’Ouro e Nova Itália) como núcleos de concentração, a que somam algumas vias na proximidade como é o caso da Rua de Entreparedes ou de Cimo de Vila. Para além destas duas áreas, junto a “entradas na cidade”, assinala-se também um outro núcleo junto à antiga câmara municipal, quer na Rua de D. Pedro, onde se havia inaugurado o Hotel Francfort (demolido em 1916, aquando da abertura da Avenida dos Aliados), quer na nova Rua de Sá da Bandeira, onde a partir

desse ano passavam a chegar os *char-a-bancs* vindos da recém inaugurada estação das Devesas, término da linha do Norte.

Nos anos seguintes, verificar-se-á uma intensificação da presença hoteleira na Rua de Sá da Bandeira, justificada, por observadores da altura, pela sua centralidade, uma vez que ficava “*no coração da cidade, perto dos theatros, dos bancos, das casas de comércio, das repartições públicas, etc. Importa atender a esta circunstância*” (Pimentel, 1877: 66). Por outro lado, verifica-se também o aparecimento de dois novos hotéis na rua de São Lázaro, o Pomba d’Ouro e o Boa União, como provável resposta ao aparecimento da importante Nova Companhia de Viação Portuense, de Manuel Lopes Martins, sita na Rua de São Lázaro 405, onde se alugavam diligências e partiam carreiras regulares para Vila Real, Régua e Chaves.



Fig. 5 - Localização aproximada dos hotéis no Porto em 1864 (Oliveira 1863).

Dez anos depois, em 1874, o cenário hoteleiro no centro do Porto não era substancialmente diferente. Depois de alguns encerramentos e de novas aberturas, o número total de hotéis aumentou apenas em duas unidades, verificando-se no entanto uma densificação nas traseiras da Câmara Municipal (rua do Laranjal e de D. Pedro) e na Rua de Sá da Bandeira que, ao mesmo tempo, se expandia progressivamente para Norte e ia somando estruturas hoteleiras, aumentando de 2 para 5. A rua beneficiava, como Alberto Pimentel apontou, de enorme centralidade, para além de ser constituída por um edificado recente de qualidade elevada, bem como da presença da já referida estação de *char-a-bancs*. Na verdade, como

imagem paradigmática da importância dos transportes na organização territorial da hotelaria no Porto, o Hotel Estrela do Norte funcionava, já nesta altura, no piso superior da referida estação.

A construção do romântico jardim da Cordoaria e, sobretudo, a proximidade ao Palácio de Cristal, centro de lazer da classe média-alta da cidade, inaugurado a propósito da exposição internacional de 1865, ajudou a arrastar a hotelaria para ocidente, nomeadamente com a abertura do “Grand Hotel do Louvre”, na Rua do Rosário, tido como o melhor e de entre todos o mais caro, com a diária a 1500 réis (Pimentel, 1877). Alberto Pimentel viria mesmo a afirmar que “*antes de se fundar o Hotel do Louvre, não havia um que fosse bom, que tivesse as commodidades indispensáveis aos hospedes menos exigentes*” (Pimentel, 1893).

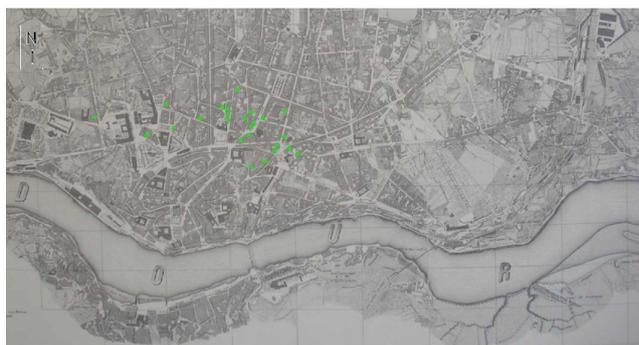


Fig. 6 - Localização aproximada dos hotéis no Porto em 1874 (Paiva, 1873).

Por esta altura, já a Foz era “*muito frequentada especialmente no tempo dos banhos*” (Pimentel, 1877: 60). Desde 1864, um novo hotel, a somar aos 4 que já existiam na Foz, tinha aberto junto ao mar, na Rua de São Bartolomeu, intensificando uma ocupação linear orientada pela principal atracção: o mar (Pearce, 1987). Nesse mesmo ano, o carril chegou à Foz através de uma linha que partia da Praça de Carlos Alberto e que desbravava caminho pela nova Avenida da Boavista (que estava ainda longe de terminada). Era o carro americano que corria sobre carris e era puxado por mulas e que, apenas 4 anos depois, em 1878, seria substituído nesta linha pelo “Vaporzinho” que, como o nome indica, revezava as mulas por uma máquina a vapor.

Por outro lado, aproveitando a nova alameda junto ao rio, tinha sido uns anos antes inaugurada uma outra linha de carril americano que fazia a ligação entre a Ribeira e a Foz, chamada de “linha de baixo” e que era operada por empresa que fazia concorrência à que corria na parte alta da cidade.



Fig. 7 - Localização aproximada dos hotéis na Foz em 1874 (Paiva, 1873).

A introdução destas novas estruturas de transporte, que radicalmente transfiguravam a chegada e partida de população a partir do Porto, foram, pelo menos numa fase inicial, um motor de desenvolvimento turístico para a Foz, como facilmente se constata pelo crescimento hoteleiro, que passa de 5 para 8 unidades entre 1874 e 1884. Entre estas, o Hotel Italiano é, à semelhança do já referido Hotel Estrela do Norte na Baixa Portuense, edificado nos pisos superiores de uma estação, no caso a do dito vaporzinho. A introdução desta linha criou naturalmente alterações morfológicas, entre as quais uma adaptação da clássica organização territorial em T, em que “*the stem of the T [is] the main street leading from the railway station to the promenade*” (Pearce, 1987:139). Neste período, entre 1874 e 1884, acentua-se ainda a densificação hoteleira junto ao mar, com mais uma estrutura na Rua de São Bartolomeu, que em conjunto com a Rua da Senhora da Luz, configuravam o Recreational Business District (RBD) da Foz nos finais do século XIX, e uma expansão para Norte, “*na estrada que conduz a Matosinhos*” (Pimentel, 1877: 61), com uma sucursal do afamado Grand Hotel do Louvre.



Fig. 8 - Localização aproximada dos hotéis no Porto em 1884 (Paiva, 1883).

Por sua vez, no centro do Porto, à medida que a população da cidade ia aumentando, o número de hotéis ia também se agigantando, passando nestes dez anos de 27 para 37 unidades hoteleiras, às quais o almanaque para 1884 soma ainda 7 hospedarias. A chegada massiva de população rural à cidade do Porto criou problemas habitacionais profundos que, pelo menos em parte, estas hospedarias pretendiam resolver, a par com outras soluções como o subaluguer, as casas de malta¹ ou a conhecida tipologia residencial conhecida como ilha². Não é, por isso, de estranhar que muitos hotéis e hospedarias sejam encontrados na parte mais antiga da cidade, contrariando a tendência que se verificava até então, uma vez que este é o período de maior migração com destino ao Porto. Estas estruturas situavam-se onde havia mercado, ou seja, onde a população vinda do mundo rural se aglomerava à procura de emprego, num processo semelhante ao definido por Burgess para a cidade de Chicago, em 1923, em que “*[the] urban land-use tended to display a zonal organization concentrically arrayed about the city centre*” (Carter, 1982: 170). Nesta situação, estão a hospedaria Hespanhola na Rua Chã, a hospedaria de São Sebastião na Rua Escura ou o Hotel de Portugal na Rua de Trás da Sé, para além de tantas outras hospedarias particulares, em locais como a Ribeira ou os Guindais.

1 “ (...) «*espaços acanhados onde dormem em pobres leitos, muito juntos, os operários das aldeias, ou os aguadeiros e outros serviçais*» - onde se aluga, por noite ou por semana, uma enxerga e um prego para pendurar a roupa” (Pereira, 1997: 79).

2 “*As ilhas são filas, por vezes com 100 metros de comprimento, de pequenas casas de um só piso, dispostas lado a lado ao longo de uma parcela ou construídas nos quintais das habitações da burguesia de classe média*” (Pinto, 2009: 230-231)

Contudo, a principal diferença para os momentos analisados anteriormente verifica-se na proximidade da estação de Campanhã, inaugurada num lugar relativamente periférico da cidade a 20 de Maio de 1875, com ligação à linha do Douro e à linha do Minho e, dois anos depois, à linha do Norte. Nove anos após a partida do primeiro comboio de Campanhã, a frente da estação estava repleta de hotéis que procuravam beneficiar da chegada volumosa de viajantes, num processo idêntico ao que se passava noutras cidades do Ocidente. Num espaço onde outrora era improvável a fixação de um único hotel, surgiam agora 5: o Hotel Amor à Pátria, o Hotel dos Caminhos de Ferro, a Hospedaria do Heroísmo, o Hotel Minho e Douro e o Hotel Lusitano, todos na rua da Estação. Contudo, este crescimento súbito verifica-se também na via de ligação à estação a partir da praça da Batalha, espécie de *hall* de entrada na cidade. Aí, e nas vias de ligação à Estação de Campanhã, de 4 hotéis em 1874, passa-se para 10: 4 na Praça da Batalha (Gibraltar, Portuense, Águia d'Ouro e Universal), 2 na Rua de Entreparedes (Mindello e Bragança), 3 na Rua de São Lázaro (Grande Hotel Vitória, Grande hotel Central e Hotel América) e o hotel Transmontano na Rua de Santo Ildefonso.

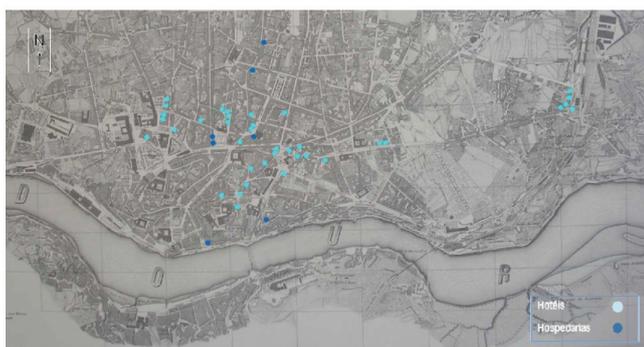


Fig. 9 - Localização aproximada dos hotéis no Porto em 1884 (Paiva, 1883).

Dez anos depois, em 1894, as tendências atrás verificadas mantêm-se, assim como o crescimento do número de hotéis que agora se cifram em 42 (e, novamente, 7 hospedarias particulares). Junto à estação de Pinheiro de Campanhã, os hotéis multiplicam-se e de 5 passam para 9, 7 na Rua da Estação e 2 na nova Rua de Pinto Bessa

(Hotel Lealdade e Hotel Pinto Bessa), que unia em linha recta e larga o largo da Estação com o adro da Igreja do Bonfim. Os 3 núcleos centrais mantinham-se fortes e em crescimento, em particular na proximidade do centro cívico, pela rua do Bonjardim e pela de Sá da Bandeira, onde anos antes havia sido inaugurado o Hotel Aliança que se dizia sucessor do Hotel Inglês de Mary Castro e se gabava da sua centralidade “*próximo dos cafés, theatros, e da estação central do caminho de ferro, com caminho americano pela porta, com excelentes commodos para viajantes e para hospedes permanentes, com magnífico serviço de mesa, por preços excessivamente módicos*” (Almanach das senhoras portuenses, 1886: 234). O anúncio reitera sobretudo as virtudes da centralidade do hotel e da sua acessibilidade, qualidades que obviamente partilha com a maioria dos hotéis da Baixa Portuense onde se verifica a maior concentração de hotéis nos 50 anos que compreendem o nosso estudo.

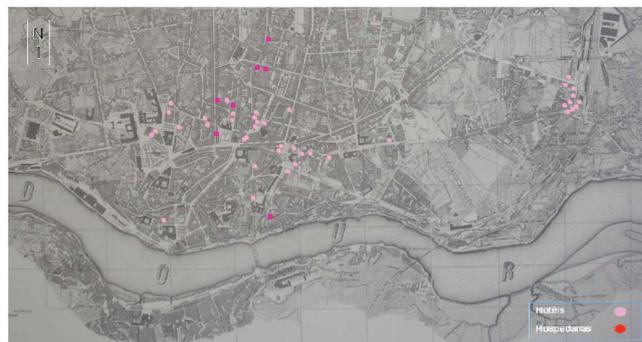


Fig. 10 - Localização aproximada dos hotéis no Porto em 1894 (Silva, 1893).

Na Foz, ao contrário do centro do Porto, o número de hotéis diminui, consequência provável da competição entre territórios, nomeadamente com as populares e socialmente diversificadas Granja, Leça da Palmeira e Póvoa do Varzim, e com a habituação aos transportes intra-urbanos pela população, que entretanto já não vê necessidade de estadia, quando a ligação de ida e volta à Foz se reduz a cerca de uma hora, menos de metade do que sucedia anteriormente à introdução do carril. Por outro lado, e apesar da construção de espaços de lazer como o 3 O texto refere-se à estação de chegada do char-a-bancs que permitia a ligação à estação das Devesas e que funcionava como estação central do Porto, antes da conclusão da travessia sobre o Douro.

Passeio Alegre concluído em 1888, a democratização das praias da Foz poderá ter conduzido as classes mais elevadas a procurarem outros destinos, ainda que, desde a primeira metade do século XIX, o calendário e o lugar para banhos entre classes sociais fosse diferente: a comunidade inglesa, a primeira a frequentar as praias para lazer, e a classe abastada portuense habitavam-na sobretudo durante o mês de Agosto / princípio de Setembro e concorriam às praias dos Ingleses e do Caneiro grande, enquanto que, “*no fim de Setembro, depois das vindimas, [costumavam] chegar à Foz as famílias do Douro, que [constituíam] uma família separada, e que [conservavam] toda a originalidade dos seus bons hábitos provincianos no meio da sociedade portuense*” (Pimentel, 1877: 60), ocupando preferencialmente a praia do Caneiro pequeno.



Fig. 11 - Localização aproximada dos hotéis na Foz em 1894 (Silva, 1893).

Esta tendência mantém-se, em boa verdade, já no início do século XX, mais propriamente em 1904. Continuam a ser apenas 5 hotéis listados no almanach comercial de 1904, onde curiosamente permanecem o Hotel da Boavista e o Mary Castro, fundados antes de 1864 e que continuariam, muito depois do período a que se refere este estudo, em actividade.⁴ Em termos de localização, saliente-se a rua de São Bartolomeu, que chegou a acolher 3 estruturas em 1884, e que, nesta altura, não albergava nenhum hotel. Na verdade, a importância da ligação à praia que tinha marcado a evolução do padrão de localização hoteleira na Foz do Douro, parecia ter desaparecido, sobressaindo agora a frente de rio e, sobretudo, a proximidade ao exótico jardim do Passeio Alegre. A análise cartográfica mostra que, à medida que o aglomerado urbano cresce

⁴ Na verdade, o Hotel da Boavista ainda está em actividade.

e se expandia, os hotéis concentravam-se num perímetro relativamente curto, numa esplanada virada a Sul, aparentemente valorizando o Sol em detrimento do mar.



Fig. 12 - Localização aproximada dos hotéis na Foz em 1904 (Silva, 1903).

No centro do Porto, e pela primeira vez neste período de 50 anos, dá-se uma redução, por sinal significativa, do número de hotéis (de 42 para 32) e, de forma mais singela, da quantidade total de hospedarias (de 7 para 6), a que não deverá ser estranho o aumento das exigências associadas à designação de hotel. Foi particularmente forte a diminuição de hotéis junto à estação de Campanhã que de 9 passam para apenas 4. A justificação para tal mudança prende-se também, no caso, com motivos relacionados com os transportes e a sua localização. A 7 de Novembro de 1896 chegava à central estação de São Bento, na baixa do Porto, o primeiro comboio, permitindo ao viajante, de então para diante, terminar a sua viagem no centro da cidade e não, lá longe, na excêntrica estação de Pinheiro de Campanhã. Com isso, quer a envolvente da estação, quer o território que a mediava ao centro do Porto, naturalmente se ressentiu, tanto na generalidade das actividades económicas e, por isso, também na hotelaria, como no seu desenvolvimento urbanístico (Pinto, 2007). Por outro lado, já no Plano de Melhoramentos de 1881, o então presidente da Câmara, José Augusto Coreia de Barros, alertava para a possibilidade de a cidade do Porto começar a sentir a ausência “*d’aquella população fluctuante com manifesto, e crescente prejuízo do seu commercio, e das suas indústrias*” (Barros, 1881: 5), por causa da chegada do caminho-de-ferro. Como o comboio permitia ao viajante uma circulação rápida e eficaz, este não veria, a

partir de então, nenhuma necessidade imperiosa em parar na cidade do Porto, a não ser que a cidade se tornasse verdadeiramente apelativa. É, aliás, nesse propósito que a vereação liderada pelo referido presidente aprova o Plano de Melhoramentos de 1881, como comprova o seu texto de abertura: *“melhorar de modo a excitar o desejo de sermos visitados, e a oferecer aos visitantes taes commodidades e conforto, que elles sejam naturalmente impellidos a prolongar e repetir as visitas”* (Barros, 1881: 5).

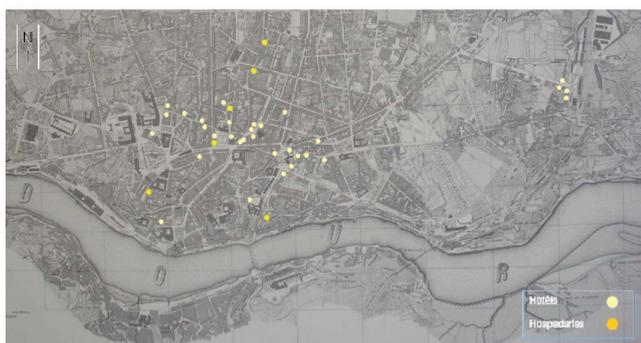


Fig. 13 - Localização aproximada dos hotéis no Porto em 1904 (Silva, 1903).

5. CONCLUSÃO

Esta aparente ausência de impacto da estação de São Bento na oferta hoteleira do centro urbano do Porto, serve também para relativizarmos a excessiva importância dos transportes enquanto factor de localização hoteleira. O presente texto, e tantos outros publicados a propósito de outras cidades, comprovam que os transportes e, sobretudo, a sua localização são absolutamente decisivos na organização interna das cidades e, em particular, nos padrões de distribuição hoteleira. Contudo, e ainda usando o exemplo da cidade do Porto, não nos poderemos esquecer que no ano de 1875 uma outra estação ferroviária havia sido inaugurada, na então Praça da Boavista. E, no entanto, em nenhum dos 6 levantamentos que realizamos para esta investigação, qualquer hotel surgiu nas proximidades ou num perímetro que possamos dizer de influência da estação de caminho de ferro para a Póvoa. Pese embora a sua importância relativa, sobretudo quando comparada à estação de Campanhã (tanto em volume total de utilizadores como em número absoluto de destinos), a verdade é que o impacto da sua implantação foi nulo relativamente à criação de unidades hoteleiras, implantação essa a que devemos juntar a vizinhança da estação central da

companhia de carril de ferro do Porto, situada quase paredes meias na referida Praça da Boavista.

Podemos por isso afirmar que, na cidade do Porto como noutras cidades europeias, apesar da importância decisiva da localização de estruturas de transportes como linhas, estradas, nós e estações (e mais recentemente aeroportos), os padrões de distribuição da oferta hoteleira não se regem apenas por esse factor de localização, mas também pela proximidade ao centro de negócios da cidade, ou de áreas de especial interesse turístico (como praia, centro histórico ou lugares de eventos). Na segunda metade do século XIX, e se exceptuarmos as consequências da construção da estação de

Campanhã que criou e destruiu uma concentração hoteleira em pouco espaço de tempo, a oferta hoteleira na cidade do Porto estruturou-se em 3 áreas, relativamente próximas, que cresceram em torno de antigos Rossios medievais, junto às portas da muralha gótica. No século XIX, os referidos rossios eram já praças, de onde ainda partiam as velhas e estruturais estradas de saída da cidade e onde chegava a malaposta e partiam caleches e diligências, ou se alugavam cavalos e compravam bilhetes para destinos, mais ou menos, longínquos.

Ou seja, para além dos factores já mencionados (associados aos transportes e à centralidade), a herança histórica foi também decisiva na forma como ajudou a construir a “baixa do Porto” e onde se verificou a maior concentração de hotéis, numa estrutura linear que unia os velhos rossios junto às portas da muralha medieval.

Na Foz, os factores de localização hoteleira vão-se alterando ao longo dos 50 anos de estudo. Inicialmente, os hotéis concentram-se na via principal de ligação à cidade do Porto, depois procuram o mar e dispõem-se em faixa junto a este e, no dealbar do século XX, é o novo jardim do Passeio Alegre, construído no lugar de uma praia fluvial onde os pescadores reparavam as suas redes e abrigavam os seus barcos, que atrai a hotelaria, entretanto acossada pelas apelativas praias vizinhas da Granja, de Espinho, de Leça ou da Póvoa, pela residência secundária, ou pela possibilidade de ir e vir de casa à praia, sem necessidade de alojamento pago.

6. FONTES E BIBLIOGRAFIA

FONTES CARTOGRÁFICAS

FERREIRA, Augusto Gerardo Teles (1992, 1ª edição 1892), *Edição Comemorativa do 1.º Centenário da Carta Topographica da Cidade do Porto*, Porto, Arquivo Histórico, Câmara Municipal do Porto.

Almanaques comerciais

Oliveira, A. (1854) *Almanach Portuense para o anno de 1854-1855*, Porto, Typographia António José da Silva Teixeira.

Oliveira, A. (1863) *Almanach Portuense para o anno de 1864*, Porto, Typographia António José da Silva Teixeira.

Paiva, A. (1873), *Almanak do Porto e seu Districto para 1874*, Porto, A.G.Vieira Paiva.

Paiva, A. (1883), *Almanak do Porto e seu Districto para 1884*, Porto, A.G.Vieira Paiva.

Paraízo, A. (1885), *Almanach das senhoras portuenses para 1886*, Porto, Livraria Portuense de Lopes & C.^a

Silva, J. (1893), *Almanak do Porto e seu districto para 1894*, Porto, J.J. Vieira da Silva.

Silva, J. (1903), *Almanak do Porto e seu districto para 1903*, Porto, J.J. Vieira da Silva.

Estatísticas

INE (recenseamentos gerais da população de 1864, 1878, 1890 e 1900)

BIBLIOGRAFIA

A Handbook for Travellers in Portugal: With a Travelling Map (1856) London, John Murray.

Alegria, M. (1990) *A Organização dos Transportes em Portugal (1850-1910)*, Lisboa, Centro de Estudos Geográficos.

Ashworth, G.; de Haan, T. (1985) *The Tourist Historic City: a model and initial application in Norwich, UK*, Groningen, University of Groningen.

Ashworth, G.; Tunbridge, J. (1990) *The Tourist-Historic City*, London, Belhavan.

Barros, J. (1881), *Plano de Melhoramentos da Cidade do Porto*, Porto, Typographia de António José da Silva Teixeira.

Basto, A. (1992, 1ª edição 1936), *A Foz Há 70 Anos*, Porto, O Progresso da Foz.

Carter, H. (1982), *The Study of Urban Geography*, London, Edward Arnold.

Carter, H. (1989), *An introduction to Urban Historical Geography*, London, Edward Arnold.

Carter, H.; Lewis, C. (1990), *An Urban Geography of England and Wales in the Nineteenth Century*, London, Edward Arnold.

Choay, F. (1969) *The Modern City: Planning in the 19th Century*, Planning and Cities, Nova Iorque, George Brazillier

Dinis, J. (1963, 1ªedição 1868), *Uma familia Inglesa*, Porto, Civilização.

Fernandes, J. (1987), *A Foz*, Porto, in “Revista da Faculdade de Letras – Geografia”, I série, Vol. III.

Fernandes, J. (1989), *A Foz: Entre o Rio, o Mar e a Cidade*, Porto, O Progresso da Foz.

Fernandes, J. (1997), *Porto – Cidade e Comércio*, Porto, Câmara Municipal do Porto

Jorge, R. (1899) *Demographia e Hygiene na Cidade do Porto*, Porto, Câmara Municipal do Porto.

Martins, L. (1989) *Banhistas de mar no século XIX*, Porto in “Revista da Faculdade de Letras – Geografia”, 1º série, Vol. V.

- Martins, L. (2004), *Espaços de Lazer e de Turismo no Noroeste de Portugal*, Porto, Edições Afrontamento.
- Pearce, D. (1987) *Tourism Today: a Geographical Analysis*, London, Longman.
- Pereira, G. (1997), *No Porto Romântico, com Camilo*, Porto, Casa Comum – Centro Cultural / O Progresso da Foz.
- Pimentel, A. (1877) *Guia do Viajante na cidade do Porto e seus Arrabaldes*, Porto, Costa Mesquita.
- Pimentel, A. (1893) *O Porto há trinta annos*, Porto, Livraria Universal.
- Pinto, J (2007) *O Porto Oriental no final do século XIX*, Porto, Edições Afrontamento.
- Pinto, J (2009) *Duas famílias de tecelões na geografia social do Porto Oitocentista*, in “Cadernos. Curso de Doutoramento em Geografia”, Porto, Universidade do Porto.
- Reis, H. (1984, 1ª edição 1866), *Apontamentos para a verdadeira história antiga e moderna da cidade do Porto*, Vol. I, Porto, Biblioteca Pública Municipal do Porto.
- Shaw, G.; Williams, A. (1991) *Critical Issues in Tourism: a Geographical Perspective*, Oxford, Blackwell.
- Shoval, N. (2006) *The Geography of Hotels in Cities: An Empirical Validation of a Forgotten Model*, *Tourism Geographies*, 8: 1, 56 — 75.
- Stansfield, C; Rickert, J. (1970) *The Recreational Business District*, *Journal of leisure research*, 2 (4), 213-225.
- Williams, S. (1998) *Tourism Geography*, London, Routledge.
- Yokeno, N. (1968) *La localisation de l'industrie touristique: application de l'analyse de Thunen-Weber*, *Cahiers du Tourisme*, C-9 (Aix-en-Provence: C. H. E. T.)

Sponsorship: O primeiro autor é bolsheiro de doutoramento da FCT.