

O TURISMO NO PORTO NA SEGUNDA METADE DO SÉCULO XIX

Guias e Relatos de Viagem

Dissertação para obtenção de Grau de Mestre em Turismo e
Desenvolvimento de Negócios

Orientador: Professor Doutor Jorge Ricardo Pinto

Eva Albite Antero da Luz e Silva
evaalbitesilva@gmail.com

Porto, Dezembro/2021

Agradecimentos:

Se tenho oportunidade de agradecer, de alguma forma às pessoas da minha vida e deixar escrito para perpetuar no tempo, aqui vai:

À Família e amigos, que sem eles não sou nada!

Um sincero e sentido obrigada ao meu orientador e professor Jorge Ricardo Pinto, que para mim é uma verdadeira inspiração, enquanto professor, investigador, escritor e ser humano. Com quem tive e tenho o privilégio de tanto aprender. Por toda a paciência, disponibilidade, palavras de motivação, conselhos, confiança e por me inculcar este gosto e admiração que tanto tem pela nossa cidade e fazer-me ver o Porto, com outros olhos e noutra dimensão.

Ao meu marido, Olavo Silva, porque nunca desistiu de mim, por nunca duvidar das minhas capacidades e por querer que eu seja sempre mais e melhor. Pela sua insistência e persistência e pela força que tanto o caracteriza e me inspira, dia após dia.

À minha mãe, Eduarda Antero, porque foi com a ajuda dela que me tornei na mulher que sou hoje e por todo o esforço que fez no passado, em busca de uma vida melhor para as duas.

Ao ISCET, por me dar a oportunidade de terminar um ciclo da minha vida, por me ter permitido conhecer pessoas, que de alguma forma mudaram o meu rumo e pela experiência e formação prestada.

E, por fim, à minha avó Maria Albertina Vieira, “Dona” a pessoa que me despertou o “bichinho” do Porto e da história e que levou com ela uma parte de mim mas deixou-me com uma parte dela.

A todos, sem exceção, um muito obrigada.

PORTUCALE

*“Junto do rio olargo amuralhado
contempla as águas com profundo gozo,
torres critãs, românico traçado
e o castro ao de cima, rude e pedregoso.*

*Um coração que bata compassado
lembra batendo o velho burgo ansioso.
Oscila sobre as águas em repouso.*

*Chamou-se Portucale o burgo antigo.
À flor das ondas, a cismar consigo,
é terra ainda e já pertence ao mar!
Nasceu depois um reino pequenino
E porque herdou do burgo o seu destino,
Tomou-lhe o nome, ao ir-se baptizar.”*

(António Sardinha, 1888-1925 in Basto, s.d.:110)

“ Não há nada tão divertido, tão alegre, tão variado como o viajar; nada há porém tão arriscado, tão cheio de perigos e de contrariedades, como fazer uma viagem. “

(Pimentel, 1877: 64)

Índice:

Agradecimentos:	1
Índice:	4
Índice de Figuras:.....	6
Lista de siglas e acrónimos	7
1.Introdução	8
1.1 - Justificação e objetivos	8
1.2 - Objetivo da Investigação.....	8
1.3 - Metodologia	9
1.4 - Estrutura do Trabalho	10
2.O Desenvolvimento Histórico do Turismo	12
2.1 - Dos primórdios à construção do turismo moderno	12
2.2 - Panorama Histórico do Turismo em Portugal – O reflexo das tendências turísticas oitocentistas	20
3. O Porto no fim da monarquia.....	26
3.1 - Uma cidade em crescimento	26
3.2 - As transformações no espaço urbano.....	28
3.3 - Habitação	30
3.4 - As grandes infraestruturas.....	30
3.5 - A prática balnear	31
3.6 - A nova avenida	32
3.7 - As várias faces da cidade	32
3.8 - Os transportes.....	33
3.8.1 – A mobilidade intraurbana	33
3.8.2 – O comboio	34
4. O Turismo no Porto no século XIX	37

4.1 – Os guias e os relatos de viagem	37
4.2 - Os elementos de atratividade turística	45
4.3 - Os Transportes vistos pelo turista	48
4.4 - Hotéis	48
4.5 - Dificuldades e limitações	51
5. Itinerário Turístico Oitocentista	55
5.1 - Estudo e Perspetiva dos Itinerários Turísticos e o Turismo Cultural.....	55
5.2 - Os Itinerários e os seus impactos	58
5.3 - Proposta de Itinerário “O Porto turístico de oitocentos”.....	61
6. Considerações finais	73
Bibliografia	74
Webgrafia:.....	84
Anexos:	86

Índice de Figuras:

FIGURE 1 REPRODUÇÃO DA PLANTA DE GEORGE BALCK, 1813	29
FIGURE 2 A ENSEADA DE SÃO JOÃO DA FOZ ANTES DE 1870	32
FIGURE 3 CONSTRUÇÃO DA PONTE MARIA PIA, 30 DE JUNHO DE 1877.....	35
FIGURE 4 PALÁCIO DE CRISTAL PORTUENSE : EXPOSIÇÃO INTERNACIONAL PORTUGUESA DE 1865	40
FIGURE 5 VISTA PANORÂMICA DO RIO DOURO ANOS 40 SÉCULO XIX	44
FIGURE 6 HOTEL FRANCFORT	50
FIGURE 7 PANORÂMICA DO PORTO E GAIA EM FINAIS DO SÉCULO XIX.....	62
FIGURE 7 IMAGEM DO ITINERÁRIO “O PORTO TURÍSTICO DE OITOCENTOS”	72

Lista de siglas e acrónimos

ISCET – Instituto Superior de Ciências Empresariais e Turismo

CHIP – Cultural Heritage Identity in Porto

INE – Instituto Nacional de Estatística

PENT – Plano Estratégico Nacional do Turismo

s.d. – Sem data

A.H.M.P. – Arquivo Histórico Municipal do Porto

B.M.P. – Bibliotecas Municipais do Porto

BPMP – Biblioteca Pública Municipal do Porto

GM – Gabinete do Município

UNESCO – Organização das Nações Unidas para Educação, a Ciência e a Cultura

OMT – Organização Mundial de Turismo

CIIC - Comissão Científica Internacional de Itinerários Culturais

ICOMOS - Internacional Council of Monuments and Sites

1.Introdução

1.1 - Justificação e objetivos

A escolha do tema é resultado de duas paixões que tenho: atividade turística e a cidade do Porto. No final da minha licenciatura, fiz o meu estágio curricular como investigadora júnior no CHIP (Culture, Heritage, Identity in Porto), projeto de investigação do ISCET. Ali, entre 2011 a 2013 trabalhámos no âmbito do património classificado da cidade do Porto, com o objetivo de criar uma base de dados com o percurso histórico de edifícios classificados ou em vias de classificação patrimonial, como forma de produzir conteúdos para a dinamização de itinerários turísticos pelo Porto, dando a conhecer novas facetas da cidade. Neste contexto, durante o estágio, foram encontradas várias lacunas no que concerne ao estudo dos recursos turísticos da cidade de Oitocentos, assim como a ausência de análises à prática turística nos primórdios da atividade no Porto.

Assim, definida esta lacuna, definimos o período temporal que será alvo da nossa análise e que compreende a segunda metade do século XIX e o início do século XX, até à criação da Repartição do Turismo, em 1911, quando, de certa forma, se dá a institucionalização do turismo. Neste período, a cidade fervilhava, com transformações urbanísticas constantes. Abrem-se ruas, constroem-se edifícios, e a cidade alarga-se, graças a uma nova estrutura social, filha da revolução liberal e o do desenvolvimento industrial e dos transportes. Serão criadas novas áreas de lazer e novas tendências, promovendo o arranque e o desenvolvimento inicial da prática do turismo. Esta atividade fica gravada em muitas páginas de relatos de viagem, numa expressão típica do Romantismo, mas também em muitos guias de viagem, cuja publicação se multiplica, à medida que a procura turística vai crescendo também.

1.2 - Objetivo da Investigação

Este trabalho tem como objetivo principal compreender a dinâmica turística do Porto, nos primórdios do turismo moderno, na transição do séc. XIX para o século XX. Para atingir esse objetivo, foi necessário reunir alguns testemunhos dos viajantes que passaram pelo Porto. Aí, partimos para a descoberta e identificação dos recursos turístico que a cidade tinha e que prendiam a atenção do viajante oitocentista, assim como a oferta de apoio à atividade

turística(hotéis, restaurantes, transportes,...) para construir uma leitura mais completa da organização da indústria turística no final do século XIX. Assim, o trabalho pretende analisar a cidade do Porto na transição do século XIX para o século XX, compreendendo o papel do turismo, a imagem da cidade do viajante e a transformação na oferta de serviços de turismo na cidade.

1.3 - Metodologia

A metodologia adotada no trabalho dependeu inicialmente da pesquisa de informação e bibliografia. Este processo concentrou-se essencialmente nas seguintes etapas:

- 1) Consulta de uma bibliografia diversificada que inclui guias e relatos de viagem anteriores a 1911, assim como a bibliografia sobre história do turismo e bibliografia portuense. Para a prossecução desta etapa foram consultados vários acervos documentais, destacando-se em particular a Biblioteca Pública Municipal do Porto e a Biblioteca Almeida Garrett. Para além da consulta a bibliografia em suporte de papel, foram também consultados muitos documentos online, tendo sido utilizado em particular o “Google play Books” para organizar a informação, tirar notas e proceder ao registo bibliográfico.
- 2) Foram também levantados os dados relativos à oferta de alojamento e restauração de diversos anos entre 1850 e 1911. Nesse sentido, foram consultados almanaques, anuários industriais e comerciais e vários periódicos. Entre estes, tiveram especial destaque o “Jornal do Porto”, totalmente disponível online pela Biblioteca Nacional, ou o jornal “O Comércio do Porto”, que está disponível para consulta em papel na Biblioteca da Faculdade de Letras da Universidade do Porto. A consulta dos guias e relatos de viagem foi efetuada com base em editoras ou autores de prestígio, viajantes do século XIX, de forma a entender a cidade e perceber as preferências e as maiores dificuldades do turista, durante a sua estadia.
- 3) Foi também consultada cartografia da época para poder compreender as diferenças de toponímia e a evolução urbana da cidade do Porto. Para este desígnio, foi feito um levantamento cartográfico no Arquivo Histórico do Porto, tanto em suporte digital como em consulta presencial na Casa do Infante. Foram ainda consultadas outras “instituições de memória” (Abreu, 1998: 77) da cidade, como o Arquivo Distrital do Porto.

- 4) Paralelamente, foi consultado um conjunto de documentos com informação secundária com interesse para a investigação, nomeadamente, artigos, revistas, jornais, sites de turismo, sites sobre o Porto, sites de turismo do Porto, e ainda consulta de alguns dados estatísticos no INE e na Pordata.

Por fim, foi efetuado trabalho de campo, com base no levantamento prévio efetuado, de modo a planear o percurso, contrastando o relato de guias e livros de viagem com os elementos presentes ou ausentes no território. O itinerário foi construído através do recurso ao Google Earth para a marcação de pontos no espaço e a inserção de informação relativa a cada ponto.

1.4 - Estrutura do Trabalho

O presente trabalho encontra-se dividido em quatro partes, para além deste capítulo inicial com a justificação, objetivos e metodologia do trabalho (capítulo 1) e de um capítulo com considerações finais (capítulo 6).

No capítulo 2 foi analisado o percurso histórico do turismo no mundo, até ao início do século XX, sendo dado particular destaque à transformação profunda nos espaços urbanos e de lazer, na massificação das viagens, o aparecimento das agências de viagens, a multiplicação de guias de viagem, a expansão dos estabelecimentos hoteleiros e o início do gozo de dias de férias, fruto da industrialização e da revolução dos transportes.

No capítulo 3 faz-se um retrato do Porto na segunda metade do século XIX, para que se possa compreender o destino do ponto de vista infraestrutural, social e cultural. Para tal, é analisada a influência do crescimento demográfico sobre a expansão do território ou o efeito dos transportes sobre a organização espacial. Este capítulo tem como objetivo entender a dinâmica da cidade e o crescimento urbano, de forma a compreender o processo da evolução da atividade turística no período oitocentista.

O capítulo 4 dedica-se a analisar a oferta e a procura turística no Porto de Oitocentos, através do recurso a almanaques, periódicos da época, bibliografia e cartografia, permitindo construir um retrato da dinâmica turística no Porto, da segunda metade do século XIX.

Por fim, no capítulo 5, foi realizado um itinerário como proposta de projeto, que pretende ir ao encontro do tema e período em estudo. O itinerário simula o percurso de um turista no Porto

no final do século XIX, uma vez que permite a passagem por um conjunto de monumentos e património edificado que consta dos roteiros e guias mencionados pelos viajantes de então, evocando também outro tipo de recursos integrantes no sistema turístico, como hotéis ou variadas soluções de transporte, entre outros, resultando daí um percurso diferente dos itinerários convencionais. Em virtude dos critérios mencionados, para efetuar o percurso, foi produzido o trabalho *in loco* para entender a viabilidade destes critérios, assim como as limitações encontradas.

2.O Desenvolvimento Histórico do Turismo

2.1 - Dos primórdios à construção do turismo moderno

“Entre as condições humanas é comum a de gostar-se de movimentos e de mudança. Viajar, parece-me útil porque o espírito terá nisso um contínuo exercício ao encontrar coisas novas e desconhecidas.” (Montaigne in Licínio Cunha, 2006: 128)

Desde tempos remotos que as viagens e o turismo fazem parte do quotidiano do ser humano. A curiosidade pelo novo, o espírito de aventura ou questões de carácter religioso fizeram, desde cedo, o homem movimentar-se em busca de experiências: *“o peregrino em romaria por lugares santos; o mercador em busca de novos produtos e clientes; o conquistador que almeja expandir seus domínios e riquezas; o aventureiro disposto a experiências exóticas; o explorador antevendo descobertas”* (Barbosa & Leitão:2005: 7). Como refere Licínio Cunha, o turismo pode ser avaliado em três fases distintas de evolução: a idade clássica, desde os primórdios da civilização até ao início do século XVIII; a idade moderna, do século XVIII até ao século XIX; e a idade contemporânea, do século XIX aos finais do século XX (Cunha, 2006: 1). No entanto, alguns autores apontam mais uma fase à evolução do turismo: a idade da globalização, dos finais do século XX à atualidade.

Estudar a história do turismo é estudar o desenvolvimento histórico das sociedades: as transformações urbanísticas, a economia e o progresso social. Não se pode declarar que a história do turismo seja exclusiva a este setor. Braudel afirma que *“ (...) una historia del turismo no deja de ser una historia total del mundo, pero vista desde cierto observatorio, el de la turismología”* (Beltrami, 2011: 37). É essencialmente a partir do segundo quartel do século XIX que o mundo ocidental vai deparar-se com inúmeras transformações económicas, sociais e tecnológicas que dão origem à explosão de movimentos populares, ao progresso das infraestruturas, à criação de dias de descanso semanal, ao aumento dos salários e ao direito a férias. Neste sentido, com uma maior duração do tempo livre, um maior rendimento e a facilidade em transportes e deslocações, viajar torna-se popular entre todas as classes sociais. Espaços como as estâncias termais, *“espacios de saúde pública”* (Martins L. S., 2004: 53), as

estâncias balneares, como locais terapêuticos e climatéricos, e as viagens de repouso e lazer ganham notoriedade a partir do século XIX.

É na idade do neolítico, com os primeiros passos na agricultura e com a domesticação dos animais, que surgiu o sedentarismo e a criação das primeiras povoações. Como tal, a defesa e manutenção desses espaços era essencial para a sobrevivência das populações. Com o desenvolvimento da atividade produtiva, derivada do aparecimento da agricultura, vão despontar as viagens de ida e volta, as deslocações dos indivíduos em busca de métodos produtivos ou comerciais e o retorno dos mesmos às suas residências. É com o aparecimento destes intercâmbios comerciais que os Fenícios ganham notoriedade no campo das viagens. “... *el pueblo más antiguo de mercaderes que conocemos en la historia, siendo a causa de su posición geográfica un pueblo especialmente dotado para comportarse como intermediarios comerciales*” (Norval, 2004: 11 in Beltrami, 2010: 49). Esta antiga civilização viaja para o mar Mediterrâneo, na descoberta de novos horizontes, e implementam a cultura comercial marítima.

Com o crescimento espacial das comunidades sedentárias e dos seus meios de produção, criaram-se áreas densificadas, em que a sociedade foi-se especializando em funções diversas, gerando um primitivo ordenamento do território e do trabalho. O comércio passa a ser a fonte de riqueza económica e social das localidades, desenvolvendo-se diversos polos comerciais, culturais e religiosos. Estes intercâmbios comerciais vão fomentar acomodações, onde os viajantes pudessem pernoitar. É desta forma que nascem os primitivos albergues.

Os egípcios tiveram um papel fundamental na incrementação da viagem pelo conhecimento. Os templos, as pirâmides e as suas tradições fascinaram muitos dos comerciantes e forasteiros que visitavam o Egipto. Mas foi essencialmente a forma ordenada das suas viagens marítimas, as rotas comerciais, que marcaram a sua passagem pelo mundo das viagens e turismo.

Porém, são os gregos, com o culto do corpo, a organização de eventos de carácter desportivo e religioso e com o seu modo hospitaleiro, que se destacam no papel do turismo. É na Grécia Antiga, em 776 a. C., que surge o berço do desporto, em Olímpia, dando origem aos Jogos Olímpicos. Competições atléticas em homenagem aos deuses, que se realizavam apenas de 4 em 4 anos no mesmo local, mobilizando muita gente para assistir ao maior evento da época. Foi este evento que provocou a “trégua sagrada”, a interrupção das guerras, antes, durante e depois dos jogos, com o objetivo de fomentar as viagens em paz. O conceito de hospitalidade nasce com os gregos, uma vez que, segundo a tradição local, Zeus protegia os viajantes e os

desamparados, e o povo grego acolhia os forasteiros, dando-lhes um local para pernoitar e comida. As viagens exercidas, de caráter comercial ou por outros motivos, levaram os gregos a criar estruturas que fossem de encontro às necessidades dos estrangeiros: *“En Grecia, entre el año 1000 y el 500 a. c. se hicieron acuerdos entre estados para realizar intercambios comerciales en los que se contempló la apertura dealojamientos libres para comerciantes. Algunos de estos antiguos estados griegos construyeron hospederías estatales en los que los peregrinos comían y se alojaban libremente”* (Norval,2004: 64 in Beltrami, 2010:95).

Os romanos, para além do Império, tiveram uma influência profunda na história do turismo: *“(…) ninguno de los historiadores en turismo niega la relevancia de la civilización romana en el desarrollo histórico del fenómeno”* (Beltrami, 2010: 105). Foram os romanos que vincularam as viagens sazonais e de lazer e promoveram o desenvolvimento de programas repletos e organizados, com o objetivo de entreter o povo através de espetáculos e atividades como: corridas de cavalos, organizadas nos Circos (Beltrami, 2011), as feiras, onde animais da mesma espécie ou de espécies diferentes se confrontavam num recinto, os combates entre gladiadores e a caça. O descanso e o repouso tomaram parte dos costumes romanos, como tal, foram criadas as villas, casas de recreio construídas fora do centro das cidades. Estas villas eram os retiros temporários dos homens da cidade que se deslocavam em busca de repouso e de lugares benéficos para a saúde.

A hospitalidade foi também uma prática adotada pelo Império Romano, por influência dos gregos. Com o progressivo aumento do território romano, houve a necessidade de construir vias terrestres que acompanhassem o crescimento do império e do tráfego comercial e, por sua vez, locais de acolhimento espalhados por todo o território que hospedassem os viajantes. Os albergues foram a solução mais comum, contudo, não granjeavam de boa reputação devido à má qualidade das instalações, à falta de higiene e de segurança. No entanto, os albergues não foram o único recurso para dar assistência aos viajantes. Junto às principais estradas encontravam-se os estabelecimentos comerciais “thermopolia”. Estes estabelecimentos, vendiam bebidas e comidas já preparadas e quentes, para consumir no local ou durante o caminho.

O fim do Império, em meados do século V, diminuiu muito o fluxo dos movimentos no território, essencialmente devido à instabilidade bélica e à diminuição da população urbana, uma vez que as cidades eram o alvo principal dos ataques bárbaros, traduzindo-se em mortes e pilhagens.

Ergue-se, desta forma, uma nova era para as viagens e para formas primitivas de turismo: a Idade Média. Depois de um período inicial, normalmente designado por Alta Idade Média, em que as viagens eram reduzidas, excetuando por motivos associados a conflitos e invasões, a partir da viragem do Milénio, arrancou uma nova fase de recrudescimento comercial.

Com a força da Igreja em expansão pela Europa e com o crescimento do cristianismo, multiplicaram-se as peregrinações religiosas: “*El lema de los peregrinos cristianos en todo el mundo era: “En Palestina, Jerusalén; en Italia, Roma, y en España, Santiago”*. Y se afirmaba que aquel que tuviese la entereza para visitar las tres santas ciudades tenía asegurada la salvación de su alma” (Khatchikian, 2000:61 in Beltrami, 2010 : 207).

Entre os séculos XI e XIII, surgem as cruzadas, expedições militares-religiosas que tinham como propósito recuperar o Santo Sepulcro para a Cristandade. Estas viagens favoreceram o progresso comercial, a troca de ideias e o contacto por parte da elite guerreira europeia com um conjunto de produtos raros ou nunca vistos no ocidente. A partir do século XII, alguns destinos, como catedrais e estruturas ligadas à ciência, ganham notoriedade e os mosteiros e abadias dedicam-se ao abrigo e alimentação dos viajantes, bem como, de forma privada, os albergues e estalagens: “*muitas vezes, é a partir destes albergues e estalagens que surgem dinâmicas comerciais, postos de correio e até práticas religiosas, aproveitando o fluxo da estrada e o encontro à mesa*” (Pinto, 2019: 2), o que, por vezes, originava a criação de núcleos urbanos.

Em Portugal na Idade Média, as viagens são feitas em prol do desenvolvimento e exploração das atividades comerciais, na aquisição de novos territórios e na manifestação de novos rituais e costumes por parte da população. Até dada altura, na Alta Idade Média, os forasteiros teriam que se alojar em casas particulares, uma vez que não existiam outros tipos de hospedagem. Todos os que casas com boas condições eram obrigados a acolher em sua casa: os viajantes, o rei e a sua corte, o exército e os presos. Uma vez que muito dos hóspedes abusavam da hospitalidade forçada, surgem os “*estaus*”, estalagens que, a partir de então, passam a ser o local de recolhimento de quem se deslocava.

No campo da hospitalidade, foram implementadas por toda a Europa novas medidas de alojamento. Para além das casas privadas e mosteiros, com o aumento do comércio e o desenrolar das peregrinações, foram criados novos alojamentos nas cidades: “*el aumento del flujo de viajeros, que encontraba sus causas en el aumento de los intercambios comerciales,*

produjo que dentro de las ciudades se edificaran albergues, posadas y fondas, que acabaron por ser el punto de reunión de los mercaderes” (Beltrami, 2010: 220).

Em 1282, foi criado, em Florença, o Grémio das Hospedagens, grupo de empresários na área do alojamento, com o objetivo de ajudar e defender interesses em comum. No ano de 1407, observa-se ainda que as pessoas que exploravam estes centros de alojamento tinham a obrigação legal de registar os hóspedes num livro (Beltrami, 2011: 220).

Ainda no mesmo período, popularizam-se as feiras, locais públicos onde se comercializavam diversos tipos de bens, e que eram realizadas esporadicamente. Estes grandes mercados criaram relações sólidas com as viagens, uma vez que as feiras de maior dimensão realizadas nas cidades mobilizavam nacionais e estrangeiros a participar. Desta forma, era essencial a criação de uma oferta de serviços destinada à chegada dos estrangeiros, nomeadamente: tabernas, albergues e pousadas. Ainda assim, são os hospitais que têm um lugar de destaque na Idade Média, uma vez que estavam concentrados nas cidades de grande dimensão e acolhiam mendigos, peregrinos e doentes.

Os séculos, XIV e XV vão-se destacar pela implementação das hospedarias e albergues por todo o território nacional, onde era possível os viajantes pernoitarem, por uma determinada quantia de dinheiro: “ *embora existissem pelo país estau do rei e dos senhores, nomeadamente nas cidades mais importantes, a maior parte das hospedarias quatrocentistas eram devidas à iniciativa dos concelhos e, principalmente, à dos particulares*”. (...) (Gonçalves, 1968). As hospedarias traziam vantagens para a povoação, uma vez que as casas particulares não eram vandalizadas e adquiriam alguma rentabilidade para o concelho; contrariamente, os viajantes, que até então tinham estadia gratuita, passaram a pagar a permanência nos locais. Neste período saiu igualmente um decreto que penalizava com multa ou prisão os viajantes que não efetuassem o pagamento pela estada, ao mesmo tempo que o hospedeiro tinha que proporcionar provisões, acomodação e segurança aos visitantes.

Na transição para a Idade Moderna, intensificou-se a produção artística e científica na Europa. A busca pelo conhecimento, da arte, da história e da arquitetura foram os cânones do Renascimento. Viajar passou a fazer parte dos movimentos culturais levados pela ambição renascentista. Florença e Roma despontaram como centros de efervescência cultural, levando os estudantes abastados e os cientistas a viajarem em direção a estes núcleos culturais para somarem conhecimento, nomeadamente a uma vasta rede de universidades, um pouco por toda a Europa.

O nome hotel, designação de hospedagem, tem a sua primeira definição no século XVI, em França, referindo-se aos palácios urbanos, locais de alojamento da corte do rei. Posteriormente, esta denominação foi adotada pelos responsáveis dos alojamentos, na altura em que se construíram estabelecimentos destinados a alojar viajantes para pernoitar, ou para aqueles que precisassem de alojamento por um maior período de tempo. A hotelaria acompanha as novas tendências e, a pouco e pouco, converte-se ao que hoje em dia designamos de hotel.

Curiosamente, é em Portugal que figura o primeiro Hotel da Península Ibérica, o Hotel Lawrence, fundado em 1764. O Hotel Lawrence, localizado em Sintra, foi mandado construir pela família inglesa que lhe dá o nome - os Lawrence. Este espaço ocupa um lugar na história portuguesa, quer por ter sido pioneiro, quer pela longa história que transporta, quer ainda por ter acolhido vários viajantes conhecidos durante a sua estada por Sintra. O edifício, com características de uma casa senhorial e um ambiente romântico, foi a “casa” de várias personalidades ilustres do século XIX, desde estrangeiros como: Lord Byron aos Portugueses afamados: Alexandre Herculano, Camilo Castelo Branco, Eça de Queirós, Bulhão Pato, Ramalho Ortigão e muitos outros, que marcaram a sua passagem por este espaço. Após as várias fases de crescimento que o espaço foi enfrentando ao longo dos anos, atualmente o hotel encontra-se ativo, é um hotel de charme de categoria de 5 estrelas e encontra-se em perfeita harmonia com a contemporaneidade (Pinto, 2019).

Cruges: A Lawrence onde é? Na serra? – perguntou ele com a ideia repentina de ficar ali um mês naquele paraíso. [...] (Eça de Queiroz, Maias, 1888: 222)

Já o *Grand Tour* surge um pouco antes, no século XVII, no ímpeto das viagens educativas pela Europa, cujo objetivo era a formação cultural e experiência pessoal dos jovens aristocratas ingleses. “*ora, estudar Horácio e Virgílio, as obras de artes e os sítios antigos por eles descritos era uma coisa, agora vê-los e experienciá-los pessoalmente era algo que ultrapassava qualquer conteúdo acadêmico, algo muito além do que qualquer tutor poderia ensinar pois a experiência não pode ser ensinada, apenas vivida. Despontava assim o Grand Tour.*” (Diego e Cardozo, 2018: 22). De modo a completar a respetiva formação, os jovens abastados iniciavam uma viagem, de 1 a 5 anos, pelas principais cidades da Europa, acompanhados por um mentor (e, por vezes, uma vasta comitiva), que os conduzia e ensinava.

Existiam três tipos de viagens do *Grand Tour*. A primeira era a vocacional, a viagem daria seguimento a uma carreira, normalmente, em cargos diplomáticos, públicos ou militares. A segunda seria realizada pelos jacobinos, viajantes ligados às artes e descobertas científicas. A

terceira era uma junção das duas viagens anteriores, uma vez que o viajante, além de aspirar a uma carreira, alimentava o gosto pelas artes e invenções científicas. (Reis & Cardozo, 2018)

No entanto, é no século XVIII que desabrocha o *Grand Tourist*, “*viajante amante da cultura dos antigos e de seus monumentos, com um gosto exacerbado por ruínas que beirava a obsessão e uma inclinação inusitada para contemplar paisagens com seu olhar armado no enquadramento de amplas vistas panorâmicas, compostas segundo um idioma permeado por valores estéticos sublimes*” (Salgueiro, 2002: 291). Este tipo de viajante não viajava por obrigação, fé ou necessidade, mas por amar a cultura e viajar por prazer. É com o Grand Tour que surge a “obsessão” de documentar as viagens, fosse através de relatos, artigos, diários ou gravuras. E é nesse seguimento que surgem inúmeros guias de viagens com os relatos e experiências vividas pelos autores, como Dr Thomas Nugent¹ ou Karl Baedeker². É com a ascensão da classe média, na participação dos Grand Tours, que será alterada a natureza destas viagens, que passam a ser em menos tempo e com uma vertente mais cultural, pelo menos até à chegada de Thomas Cook.

Entre o século XVIII e o início do século XIX, desenvolve-se um crescente reconhecimento das propriedades medicinais das águas termais, pese embora esta prática tivesse tido já uma enorme importância no período do Império Romano. Os “Spas” tornam-se populares devido às suas águas com propriedades minerais curativas, originando a exploração de fontes termais por vários países da Europa. No entanto, estes espaços deixam de ser apenas para tratamento de doenças e passam a ser frequentados por pessoas saudáveis, da alta sociedade, para manter o “*social Status*”. Esta nova mudança social vai alterar o conceito destes espaços: “*...changing the spas into what we would today term holiday resorts rather watering places.*” (Holloway e Humpreys, 2016: 31). As localidades termais passam a ser o centro da vida social da alta sociedade, em cafés, restaurantes, casinos, enfim um largo leque de espaços de entretenimento para os visitantes. Por outro lado, as localidades com estâncias termais ganham notabilidade em Portugal e criam-se os hotéis das termas.

A preocupação com a saúde tornou-se na nova moda do século XIX e o termalismo surge como um novo estilo de vida. Ainda assim, as estâncias balneares e de recreio, “*acopladas sobre velhas aldeias de pescadores*” (Saraiva, 2003: 313) e a “*expressão palácio-hotel*” (Saraiva, 2003: 314) são a conquista da mudança rápida e intensa, na conceção de novos hábitos, gostos,

¹ The Grand Tour, 1749

² A primeira publicação é feita em 1839, seguindo-se várias publicações em destaque a de 1898 “*Spain and Portugal Handbook For Travellers*”

gerando os novos consumos. Estas mutações foram decisivas na abertura do caminho da liberdade e para a integração do romantismo como um novo modo de vida. “*Em Lisboa , «era difícil alguém distrair-se de Abril a Outubro» e as Caldas conciliavam tudo: «mudança de ares, exercício ameno, banhos, copinho, entretenimento, vita nuova»*” (Machado, 1875, in Cunha 2010: 142). Em Inglaterra, a procura das águas termais pelas classes trabalhadoras, a partir de meados do século XIX, vai originar uma alteração do perfil das estâncias termais e originar, mais tarde, o declínio deste destino.

Porém, é com a descoberta dos benefícios da água do mar para a saúde que emergem os banhos no mar e a procura pela costa. Esta prática surge com as referências médicas do uso da água do mar para a cura de algumas enfermidades e desenvolve-se com a construção de um ambiente social selecionado para as elites. Em Inglaterra, após o estudo e publicação do Dr. Richard Russell ³ acerca dos benefícios para a saúde que as propriedades da água do mar tinham, desperta o interesse da população na procura pela linha da costa. No entanto, a distância e a falta de acessos para estas áreas impossibilitaram a classe trabalhadora de usufruir das mesmas. Para um londrino, uma ida à costa demorava cerca de 2 dias de viagem até Brighton, para além de todos os custos inerentes a esta viagem que correspondiam a 6 semanas de pagamentos para as classes trabalhadoras. É com a chegada do século XIX que surge o barco a vapor, o que, para além de reduzir o tempo de viagem, ainda reduziu os custos de transporte, de Londres para as costas mais próximas. Com a introdução destes serviços por toda a Inglaterra e pela Europa continental, estabelecem-se várias rotas que dão acesso às costas europeias e estima-se que nos anos vinte do século XIX, levem cerca de 150 000 ingleses a deslocar-se para as zonas costeiras de França ou Itália. (Holloway & Humphreys , 2016: 34)

À semelhança de Inglaterra, o desenvolvimento do litoral português deve-se: às novas tendências pelos banhos de mar, à expansão das linhas férreas, às iniciativas e reduções de tarifas por parte das companhias de ferro e à fuga das grandes cidades pelas classes mais abastadas. A emergência deste novo significado não só tem a ver com a descoberta dos benefícios da água do mar, como da atribuição social ao conjunto de práticas iniciadas pela aristocracia e a família real, que foram a referência para a restante sociedade, tornando-se quase obrigatório à elite marcar presença nas épocas de maior afluência, de forma a exibir a sua posição social. O crescente interesse pelos banhos de mar, particularmente na altura de Verão,

³ “*A dissertation on the use of sea water in diseases of the glands, particulaly the scurvy, jaundice, King’s evil, leprosy and the glandular consumption*” (Richard Russel in Holloway e Humphreys, 2016 :33)

leva à crescente urbanização de várias regiões do litoral, implementado infraestruturas de apoio como alojamentos, restauração e conseqüentemente um conjunto de melhoramentos associados: *“valorizado e procurado pelo homem moderno, na era pós-industrialização, enquanto «paisagem natural», o litoral foi sendo paradoxalmente «domesticado e civilizado», de forma a garantir as necessidades de culturalização”* (Helena Machado in Freitas, 2010: 42).

2.2 - Panorama Histórico do Turismo em Portugal – O reflexo das tendências turísticas oitocentistas

Com a entrada do século XIX e a ascensão da revolução industrial por toda a Europa, que conduz à deslocação desenfreada da população do campo para as cidades industriais, à procura de melhores condições de vida. As cidades transformam-se em autênticas chaminés poeirentas, onde abunda a poluição, miséria e a conflitualidade social. A expansão da economia, construída em novas relações laborais, conduziu também a uma crescente exploração dos trabalhadores. E, conseqüentemente, devido às más condições de trabalho, excesso de horas e a ordenados baixos, originaram contestação social e a necessidade reajustes nos direitos dos trabalhadores. A pouco e pouco, durante o século XIX, produziram-se acertos nas horas de trabalho, no direito a pausas e a férias, sendo mais tardiamente remuneradas.

Portugal só vê nascer esse processo, essencialmente a partir da segunda metade do século XIX, no período da regeneração de Fontes Pereira de Melo. O pensamento regenerador assentava na recuperação e expansão económica e na criação de um vasto programa de vias de comunicação e de edificação pelo país, levando à sua modernização.

A chegada do comboio vai impulsionar o desenvolvimento do turismo. A primeira linha de comboio surgiu, em Inglaterra, em 1825, entre a cidade de Stockton e Darlington. Inicialmente, estas linhas tinham como propósito servir os centros industriais e portuários de Inglaterra, transportando mercadorias, homens de negócios e pessoas de classe média. Num período mais tardio, Portugal adotará o comboio como combate à estagnação económica e à precariedade das vias de comunicação, assim como fator de progresso: *“sem estradas, os frutos e objetos da industria são quase perdidos, porque o transporte excede muitas vezes o preço das mercadorias”* (Fernandes Tomás citado in Hermano Saraiva, 2003: 311). Assim sendo, em 1856, desabrocha o primeiro troço do caminho de ferro entre Lisboa e Carregado, seguindo-se

um longo período de progresso da linha ferroviária: “*principais ou secundários todos estes eixos contribuíram para melhorar as acessibilidades e foram determinantes na formação para o lazer e turismo...*” (Barros, 2015: 32)

Os caminhos de ferro em Portugal tiveram um grande impacto na mobilidade da população, permitindo fazer viagens com maior distância em menos tempo. E são precisamente os homens dos caminhos de ferro, nomeadamente, Leonildo de Mendonça e Costa⁴, que percebem a importância dos transportes para o turismo, “*sector responsável por uma verdadeira revolução nos transportes terrestres, alterando conceitos de espaço e tempo e visto na época como símbolo do progresso*” (Ribeiro, Elói, 2006: 28).

Em 1844, foi publicada uma lei que obrigava as companhias férreas inglesas, a transportar as classes trabalhadoras e irrompe um novo mercado: as viagens de curta duração. Por um lado, esta alteração originará o desenvolvimento de excursões organizadas nos comboios regulares, por outro, as excursões eram realizadas em comboios especiais fretados para as excursões em massa. O impulsionador das viagens organizadas foi Thomas Cook⁵. Este tipo de serviço incrementará as viagens de lazer para a costa litoral e originará a criação de bilhetes com desconto para vários dias de viagem, fim-de-semana e para jornadas mais longas. Em 1855, Cook alarga o seu leque de viagens para o continente europeu organizando os primeiros “*inclusive tours*”. Entre as várias estratégias criadas por Cook, foi o cuidado em antecipar os problemas e dificuldades e a atenção ao detalhe, ao contactar diretamente com hotéis, caminhos de ferro e serviços de viagens dos respetivos países, para garantir o melhor serviço e os preços mais vantajosos, que fez o sucesso do seu negócio. A fórmula de Cook renovou a ideia de turismo no mundo e incentivou à criação da empresa de serviços de transporte, American Express, pelos empresários, Henry Wells e Willian Fargo. As suas ideias inovadoras fomentaram o desenvolvimento do turismo moderno, a criação de viagens organizadas em grupo, os pacotes turísticos e legou a possibilidade de todos os estratos sociais poderem viajar, o que até então, só era exequível para os endinheirados. (Barros, 2015)

Se Thomas Cook foi o “pai do turismo moderno” (Barros, 2015), em Portugal, podemos definir que a agência de viagens Abreu foi a protagonista no desenvolvimento deste setor. É igualmente neste período que desponta uma atividade intermediária de compra, venda e

⁴ “*Para ele viajar era como doença, um vício que se iniciava com o desejo de viajar até Madrid, depois Paris, depois Londres sem nunca ficar saciado*” (Matos, Ribeiro, Bernardo, 2009: 3). Leonildo Mendonça e Costa vai ter um papel fundamental no desenvolvimento do turismo em Portugal com a promoção da Sociedade Propaganda de Portugal.

⁵ “*Um jovem missionário baptista, ganhava o epíteto de pai do turismo moderno*” (Barros, 2015: 17)

promoção de viagens. Fundada em 1840 pelo Sr. Bernardo de Abreu⁶, na cidade do Porto, mais propriamente na Rua do Loureiro. Tinha o objetivo de vender viagens de comboio e acompanhar o surto de migração que se fazia sentir no Norte do país, através da venda de viagens marítimas e na assistência aos emigrantes, “*nomeadamente a que se fazia das regiões setentrionais do país com saída pela barra do Douro, mas também pelo porto de Lisboa*” (Sousa e Pereira, 2015: 20). Foi a primeira agência de viagens a funcionar no mundo, e é, por isso, a mais antiga do mundo e a agência que mais balcões tem em Portugal.

Um ano igualmente marcante desenvolvimento do turismo em Portugal é o ano de 1888, quando nasce a Gazeta dos Caminhos de Ferro que tem como principal objetivo a partilha de informação dos mais variados temas desde “*horários, mapas da rede ferroviária, tarifas, balanços e mapas estatísticos do tráfego dos caminhos-de-ferro portugueses*” (Ribeiro, Elói, 2006: 28). Ao longo dos anos, a Gazeta vai solidificando a sua posição e desenvolvendo artigos de carácter turístico, com títulos como: “*notas de viagem, viagens em terra alheia, Propaganda de Portugal, viagens no país, excursões no país, página artística, páginas de turismo, Portugal turístico, Portugal paiz de turismo, crónicas de viagem e, em vários artigos soltos, cuja denominação continha as palavras de origem ou turismo, hotelaria, excursionismo*” (Ribeiro, Elói, 2006: 31).

Devido ao grande investimento económico para a construção das infraestruturas ferroviárias, a maior preocupação das companhias que exploravam o caminho de ferro era o retorno de capital em larga escala. Por esse motivo, as companhias passam a apresentar uma gama variada de tarifas para períodos como os fins-de-semana, dias festivos, épocas sazonais, e para locais como as praias, termas ou regiões com monumentos, paisagens e eventos, para atrair o máximo de viajantes possíveis. É com o comboio que se multiplicam os guias de viagem, que continham informação prática sobre valores de bilhetes, alojamento, itinerários, restaurantes, monumentos e distância entre locais. Os guias de viagem tornaram-se populares e, para além da informação geral prática, passam a ser mais apelativos ao conter imagens, mapas e gravuras de locais pitorescos.

Já no final do século XIX, Portugal encontrava-se a viver um período de grandes desequilíbrios, tanto a nível económico, com o endividamento externo e o baixo défice orçamental; como político, com o ultimato inglês, em 1890, com a quebra da Monarquia Constitucional e a

⁶ Bernardo Luís Vieira de Abreu que, segundo veicula a tradição familiar, cedo emigrou para o Brasil, desenvolvendo aí atividades empresariais, como tantos “brasileiros de torna-viagem”.

emergência do republicanismo; como ainda, social e cultural, pela mudança dos hábitos da população e pelas alterações artísticas. É neste panorama repressivo que os portugueses passam a ver o turismo como a “tábua” de salvação dos problemas pelos quais o país atravessava. O jornalista Mariano de Carvalho refere mesmo que “*dava o turismo como panaceia para alguns dos males que economicamente Portugal padecia*” (Pina, 1988: 9).

É, de facto, nesta fase de mal estar que Portugal descobre a importância do turismo como peça fundamental, tanto no âmbito da criação de receitas como na exploração de outras atividades e riquezas. O turismo era agora a nova voz de comando de Portugal, pelo menos em determinados setores mais esclarecidos da sociedade. Trabalhar sobre as qualidades e capacidades do país foi o primeiro passo para criar um modelo atrativo de Portugal e atrair potenciais turistas. No entanto, para acompanhar o desenvolvimento da atividade, era necessário dotar o país de: infraestruturas, vias de comunicação e equipamentos; apagar a má imagem que Portugal tinha no estrangeiro, devido à dívida externa, e reestruturar os estabelecimentos de alojamento que se encontravam em situação precária como refere José Ataíde, primeiro diretor da Repartição de turismo: “*Os hotéis eram péssimos, e todos eles figuravam no index do Baedeker como indesejáveis*” (Pina, 1988: 11).

Como tal, foi criada uma base estratégica que fizesse sobressair os pontos fortes do país, ao mesmo tempo que pretendia combater as suas imperfeições, aos olhos dos estrangeiros. A estratégia assentava em aproveitar a posição estratégica do país sobre a “testa” do Atlântico, captando para o porto de Lisboa as grandes rotas marítimas entre a América e Europa, favorecendo a costa portuguesa e a criação de uma rede orgânica e funcional sobre os sistemas e recursos ligados ao turismo: “*Carecemos de valorizar o nosso território, a nossa natureza, as nossas paisagens, o nosso sol - se me é permitido dizê-lo, atraindo o estrangeiro*” (Sebastião de Magalhães Lima in Pina, 1988: 11).

Paulatinamente, o turismo assume-se como um elemento preponderante para o que pode vir a ser Portugal. O advogado, jornalista, político e escritor Sebastião de Magalhães Lima dirá mesmo que “*do seu desenvolvimento depende o nosso futuro*” (Pina, 1988: 11) e Henri Martinet, arquiteto responsável por vários projetos para estâncias balneares europeias e pelo plano para o Estoril de 1914, escreverá, sensivelmente na mesma altura, que “*Portugal virá a ser um dos primeiros países do turismo*” (citado in Cunha, 2010: 131).

Levado pela “corrente turística”, o ferroviário e viajado Leonildo Mendonça e Costa apresenta um projeto, em 1899, ao Diário de Notícias, que consistia em congregar o bem-estar do país,

ao mesmo tempo que se aproveitavam as suas capacidades, utilizando o turismo como fio condutor do conceito. A ideia do projeto é concretizada sete anos mais tarde, a 23 de janeiro de 1906, altura em que é publicada, na primeira página do Diário de Notícias, a promoção de um projeto para o turismo em Portugal, que conquista adeptos de imediato. Para este fim, Mendonça e Costa convoca uma reunião a 28 de fevereiro de 1906, à qual compareceram figuras ilustres portuguesas como: o príncipe Luís Filipe, Magalhães Lima, Alfredo da Cunha, Fernando de Sousa, Manuel Emygdio da Silva entre outros, que naquele dia, por unanimidade, decidem criar a Sociedade Propaganda de Portugal.

Formava-se um grupo de 73 sócios, de todas as condições, com ideais e costumes distintos, mas unidos pelo patriotismo, com o lema “Pro Patria Omnia”(Tudo pela Pátria), e pelo desenvolvimento do turismo, como fonte de intercâmbio de ideias e de promoção das virtudes do país. Como Mendonça e Costa referiu, nesta proposta evitava-se a política e a religião: “*é preciso evitar a política, essa não teria entrada e os grandes políticos teriam que despir essa qualidade para entrar no novo grémio, sem se lhes impedir que, à saída, vestissem de novo esse sobretudo*” (Pina, 1988: 13).

Das várias ações que a Sociedade encetou, as que se constituíram de maior importância foram no desenvolvimento das ligações ferroviárias com a Europa e viagens marítimas transatlânticas. Lançando pela primeira vez cartazes de propaganda de forma planeada, resultando desta iniciativa o primeiro cartaz lançado pela Sociedade em 1907 “*Portugal, the shortest way between America and Europe*”, os sucessivos cartazes fizeram jus ao nome da sociedade, desenvolvendo uma vasta ação interna e externa sobre as potencialidades de Portugal.

Em 1909, com a filiação de Portugal à organização Franco Espanhola (que se passa a designar Federação Franco Hispano Portuguesa), Portugal consegue trazer para o si a organização do IV Congresso Internacional de Turismo, em 1911. É durante o decorrer do congresso realizado em Portugal, para além de muitas outras conclusões e recomendações apresentadas durante o congresso, que o governo português decidiu institucionalizar o turismo, criando um organismo nacional, espécie de Secretaria de Estado, para a promoção do país.

Portanto, é fundamentalmente a partir da segunda metade do século XIX, que as primeiras formas do turismo moderno ganham forma. As profundas alterações sociais, económicas, tecnológicas e industriais que se viveram neste período deram origem à criação de infraestruturas, às férias de lazer e recreação e posteriormente às férias pagas, alargando as

viagens a todos os estratos sociais, transformando o turismo num fenómeno de massas. Está claro que a revolução industrial e tecnológica foram os veículos de desenvolvimento dos movimentos turísticos durante este período e que se alastraram para um processo de massificação. É o despoletar da revolução dos transportes que permite viajar distâncias mais longas em menos tempo, mas não só, os transportes, em particular o comboio, são os maiores “responsáveis” pela difusão das viagens para todos os estratos sociais que vão fomentar as transformações urbanas, decorrentes dos movimentos sociais, para áreas como o litoral e estâncias termais. O litoral, que inicialmente é procurado por virtudes terapêuticas, vai-se transformando a pouco e pouco em estâncias balneares, como na Figueira da Foz ou na Granja, e as termas, em estâncias termais, como na Curia ou em Vidago. O turismo, que até então era apenas para as classes abastadas e com propósitos comerciais, terapêuticos, religiosos e educacionais, passa a ser acessível a todos e com o conceito de lazer e de recreação. É um período em que se aprende a valorizar o território português, com o lançamento de guias de viagem e gazetas que fazem referência às “maravilhas” de Portugal, com a proliferação das primeiras agências de viagem, nomeadamente a Abreu. No entanto, é com a Sociedade Propaganda de Portugal que a imagem de Portugal será projetada no exterior como destino turístico. E finalmente é no ano de 1911, durante o IV Congresso Internacional de Turismo, organizado em Portugal, que o novo governo republicano, menos de um ano depois da queda da monarquia, decide institucionalizar o turismo com a criação da Repartição do Turismo e do Conselho de Turismo, a estrutura pública de promoção do turismo.

3. O Porto no fim da monarquia

3.1 - Uma cidade em crescimento

O Porto do século XIX foi palco de várias iniciativas políticas, de transformações urbanísticas, sociais e culturais que transformaram o desenho da cidade e criaram novos comportamentos e valores na população. O início do século XIX foi um período de instabilidade política, a cidade assistiu à invasão das tropas napoleónicas e resistiu às forças absolutistas. Na sequência deste período conturbado, nasce uma nova era de renovação urbanística e de mudança na mentalidade social. Com o fervilhar do progresso, a atividade comercial e industrial alastraram e transformaram a fisionomia da cidade.

A partir da segunda metade do século XIX, a cidade do liberalismo regista profundas mudanças no meio urbano. Ergue-se uma nova ordem nos espaços e um novo estilo de vida. Com o aumento populacional, a cidade alarga-se para a periferia, o centro urbano sofre obras de melhoramentos e podemos dizer que, em sentido figurado, surgem duas cidades diferentes “(...) por um lado, a cidade operária, trabalhadora e ferroviária a oriente da Praça da Batalha, crescia no interior dos quarteirões, e por outro, a cidade balnear, consumista e dandy passeava-se nos jardins do Palácio Cristal, no Passeio Alegre ou nas Praias da Foz” (Pinto, 2007: 93). Ao mesmo tempo, nascem novas atividades culturais e aumentam significativamente os locais de distração e de convívio.

Enquanto isso, sobre a alçada de um novo século, a inovação técnica assume um papel importante no espaço urbano e nos novos hábitos sociais, o saneamento, o abastecimento de água e a iluminação vão contribuir para alterar as rotinas da sociedade. Os transportes públicos modernizam-se e as ligações ferroviárias conduzem a uma maior proximidade com as cidades e os meios rurais da envolvente e a longa distância. O Porto no fim da monarquia gera mais diversidade na oferta, generaliza os espaços de comercialização e proporciona novos movimentos culturais e sociais, enquanto a população aumenta demograficamente: “o agregado urbano quando em via de evolução progressiva, acresce a sua população por dois

processos: pela reprodução dos moradores próprios e pela aquisição de moradores estranhos.”(Jorge, 1897: 1)

Logo após o período conturbado da atividade política e bélica, com as Invasões Francesas e a Guerra Civil, dá-se um surto demográfico. Até à data de 1836, a cidade apresentava sete freguesias: Sé, Vitória, S. Nicolau, Santo Ildefonso, Miragaia, Massarelos e Cedofeita. Nesse mesmo ano foram anexadas: Lordelo do Ouro, Campanhã e S. João da Foz e, no ano seguinte, Paranhos. As freguesias do centro histórico sofriam de desigual proporção de gente, apresentando-se com défice de população, devido à destruição propagada pela guerra e ao abandono do território para áreas mais salubres.

No entanto, na segunda metade do século XIX, com a abertura de novos arruamentos e com a chegada massiva de pessoas à cidade em busca de oportunidades e uma vida melhor, a população concentrou-se nas freguesias centrais, expandindo-se depois, de forma extraordinária para uma coroa de desenvolvimento da cidade: Massarelos, Cedofeita, Santo Ildefonso e Bonfim, freguesia criada em 18. Entre o período de 1864 até 1911, o número de residentes na cidade duplicou. De facto, no primeiro registo censitário, em 1864, a cidade tem 86751 habitantes e, em 1911, menos de 50 anos depois, já residem na cidade 191890 indivíduos. (Jorge, 1899 e Fernandes, 1997)

De facto, assistia-se, na segunda metade do século XIX ao declinar populacional das freguesias do núcleo antigo e à densificação acelerada das áreas de expansão. A esse propósito refere Fernandes: *“o reforço da intensa ocupação dos imóveis do tecido antigo da cidade (...) vai impulsionar, decisivamente, um processo de transferência dos que antes aí residiam para áreas mais afastadas do centro, por razões que seguramente terão a ver com a “repulsão” exercida pela nova vizinhança e com facilidade de vender ou arrendar imóveis.”* (Fernandes, 1997: 78). Mais tarde, em 1895, devido à criação da estrada da circunvalação as freguesias “periféricas” são definitivamente integradas na cidade, definindo-se a configuração da cidade contemporânea.

Contudo, a cidade não assistiu unicamente ao acelerado crescimento da população. No final do século XIX, o Porto foi invadido por uma elevada taxa de mortalidade derivada da propagação de doenças contagiosas, correspondentes à falta de condições de higiene do espaço urbano. No ano de 1899, a cidade é assombrada pela peste bubónica, aliando a muitas outras doenças na elevada taxa de mortalidade. Devido ao fácil contágio foi declarado o isolamento da cidade através de um cordão sanitário, que fez parar o comércio, a indústria e fez encerrar as vias de

ligação da cidade com o exterior. Esta atitude foi vista pelos portuenses como uma humilhação e afronta. Mais tarde, nas eleições, a reação da população exerceu-se elegendo 3 deputados republicanos - Afonso Costa, Paulo Falcão e Xavier Esteves (Ramos, 2010: 410).

Apesar da crescente taxa de mortalidade, nomeadamente da mortalidade infantil, o crescimento populacional mantinha-se devido ao crescente saldo migratório. A crise da agricultura, a falta de condições de trabalho e de vida e as oportunidades na cidade e no “Novo Mundo” conduziram ao êxodo rural. O surto migratório dirigia-se essencialmente à cidade do Porto, graças à expansão rodoviária, à nova rede ferroviária e ainda *“quer pela dinâmica industrial e comercial que a cidade ostentava, quer porque muitas vezes funcionava como degrau para aceder ao «El Dorado» brasileiro”* (Pinto, 2007: 101). Para além da concentração de uma população predominantemente rural, tornada do Minho, Beira-Alta e Trás-os-Montes, a cidade apresentava uma taxa de estrangeiros considerável, dividindo o Porto em colónias – os brasileiros (por vezes, torna-viagem), os espanhóis (na maioria galegos), os ingleses... E ainda assim, a cidade cobria-se de uma população periférica mercantil que durante o dia vendia os seus produtos na cidade e à noite retornava aos subúrbios.

3.2 - As transformações no espaço urbano

O desenvolvimento da mobilidade urbana, o progresso da rede viária e o avanço dos transportes possibilitou o afastamento entre o local de trabalho e residência, que até então se desenvolvia em muitas atividades no mesmo lote de terreno, facilitando a conexão com a região e promovendo o processo urbano em áreas periféricas, onde se criam novos espaços residenciais, para os diferentes estratos sociais.

De facto, durante o século XIX, depois da enorme atividade urbanística do período almadino de finais do século XVIII, e da desaceleração do princípio do século XIX, o Porto assiste a uma expansão do seu perímetro a partir de meados do século XIX. O gradual crescimento de residências para fora das muralhas, a construção de novas artérias de ligação e a tendencial degradação da área antiga da cidade devido à sobreocupação, vai originar um reordenamento urbano e uma mudança no paradigma social.



Figure 1 Reprodução da Planta de George Balck, 1813
Fonte: A.H.M.P - PT-CMP-AM/COL/CDTA/D.ALB.GRA.14.1

Até ao período do cerco, no início dos anos 30 do século XIX, o núcleo comercial da cidade centrava-se na área junto ao rio, sob a alçada da Rua Nova dos Ingleses, Rua de São João e do Largo de São Domingos, abrangidas pelas sedes das principais empresas. Com os estragos praticados durante o cerco do Porto no convento de S. Francisco e S. Domingos e em muitas habitações ribeirinhas, com a extinção das ordens religiosas e com o germinar de uma nova área comercial, a dinâmica da cidade desvia-se da área ribeirinha. E faz surgir o novo centro cívico da cidade, na Praça Nova (hoje, Praça da Liberdade): *“a parte baixa da cidade, onde se encontravam as principais agências financeiras, seguradoras, o comércio e a bolsa, por onde passam todas as mercadorias, viessem por mar, por rio ou por terra, perderá progressivamente a sua vitalidade para um novo centro simbólico, administrativo e comercial, cada vez mais acessível à medida que o fim da monarquia se aproximava”* (Pinto, 2011: 74).

Na segunda metade do século XIX, o Porto recupera o ritmo de crescimento demográfico. A área periférica da cidade adquire um novo papel, formam-se novos arruamentos, constroem-se novas infraestruturas de relevância para a cidade ((Rua Mouzinho da Silveira, 1870; ajardinamento da Praça do Infante D. Henrique, 1885; Mercado Ferreira Borges, 1888, substituição da Ponte Pênsil para a Ponte Luís I, 1886; construção da Nova Alfândega, anos 60 de XIX) e a influência económica e marítima do Rio Douro é substituída, pela estrutura de grande porte, o Porto de Leixões (1884-1895).

O novo espaço urbano de referência na cidade, passa a ser a Praça Nova, importante centro polarizador do comércio, finanças e lazer portuense. Espaço que se foi afirmando, como local de encontro da elite intelectual da cidade, dos botequins, de reunião de negociantes, de passeio e de compras: “(...) *o termómetro onde o observador (podia ler) com segurança a graduação quotidiana da vida elegante, da vida política, da vida literária, ou da vida boémia*” (Alberto Pimentel in Marques, Fernandes & Martins, 1990: 38).

3.3 - Habitação

Se, por um lado, a cidade concentrava as atividades de lazer, comércio e finanças no centro, por outro lado, começava a emergir uma periferia acoplada de casarios e indústria, deslocando a população rural para a cidade, em busca de trabalho e melhores condições de vida. O crescimento industrial foi responsável pelo aumento populacional e pela proliferação de bairros operários. Em resposta ao número de pessoas que chegavam à cidade, surgem as “ilhas”, minúsculas casas, organizadas em filas que ocupavam os logradouros das residências da classe média, uniformizando-se por estreitos corredores, em que o principal objetivo era fazer o aproveitamento máximo do espaço disponível, para rentabilizar com as classes pobres. Estas casas de pequena dimensão albergavam dezenas de pessoas no seu interior, tornando, em muitas situações, o espaço irrespirável: “(...) *raramente superiores a 16m² (nalguns casos tinha só 9m²), com apenas uma porta e uma janela numa frente regra geral 4 metros. A sala tinha normalmente 4 x 2,5 metros, o quarto 2,5 x 1,5 metros e a cozinha 1,5 x 1,5 metros. (...) com ausência de ventilação cruzada e com janelas muito pequenas para o espaço que deveriam iluminar. (...) sendo que maior parte não tinha esgotos nem abastecimento de água, propiciando um meio de cultura ideal para as bactérias*” (Pinto, 2007: 120-121).

3.4 - As grandes infraestruturas

O ritmo de transformação acelera principalmente na década de 70 e 80 com a construção das principais acessibilidades. A inauguração da estação do Pinheiro, em Campanhã (1875), a conclusão da Ponte Maria Pia (1877) e o remate da Ponte Luís I (1886) tiveram um papel determinante na atração da população e na construção de uma imagem de modernidade para o Porto. Ao mesmo tempo, o centro tornava-se cada vez mais forte, denso e atrativo, concentrando muitas atividades de lazer e viagem como casas de pasto, hospedarias, estabelecimentos comerciais e pontos de chegada e partida de transportes.

Com a extinção das últimas freiras do Mosteiro de São Bento de Ave Maria, localizado no coração da cidade, é iniciado o projeto para a construção da Estação Central dos Caminhos de Ferro, pensado para o mesmo local. Ali chegará o primeiro comboio em 1896, sobressaindo ainda mais a importância da Praça Nova.

No final de XIX, a Praça Nova assumia-se como o “centro do centro”. Ali estava Câmara Municipal desde 1816, num palacete setecentista, e dali partiam as duas principais ruas comerciais: a rua dos Clérigos e a rua de Santo António (atual de 31 de janeiro). Na sua envolvente, o Mercado do Anjo, o Mercado do Peixe, a Praça de Santa Teresa, a Praça dos Voluntários da Rainha, a Praça Carlos Alberto e o Largo do Carmo atraem a população pelo número de lojas e a oferta de produtos, criando um burburinho constante em dias de feira. Na rua de Santo António, para além da dinâmica comercial, há oferta cultural, com duas salas de espetáculos – Baquet e Príncipe Real (atual Sá da Bandeira). Foi ali que apareceu também o primeiro grande armazém comercial da cidade – Os Armazéns Hermínios. (Ramos, 2000: 390)

3.5 - A prática balnear

No extremo ocidental da cidade, o espaço passava também por enormes transformações. São João da Foz, aldeia de pescadores de origens remotas, receberá a partir da transição do século XVIII para XIX, os primeiros veraneantes britânicos, na senda das novidades que tinham lugar na Inglaterra. A Foz passa a estar na moda, tanto por questões de saúde, como local de frescor da cidade, como ainda para seguir as tendências de glamour da classe alta que imitava a comunidade britânica. Desenvolve-se assim uma estância balnear, recheada de elegantes vivendas, restaurantes, hotéis e casas de jogo, tornando-se “cosmopolita” (Ramos, 2000: 391). Os portugueses chegavam em massa, nos meses de Verão (sobre tudo de Agosto a Outubro, sendo Junho e Agosto os meses mais baratos), deslocando-se através do carroção, que era “*um pequeno prédio, com quatro rodas, puxado por uma junta de bois*” (Ortigão, 1876: 25), o vaporzinho ou de burro. Com o transporte *americano*, em 1872, antepassado do elétrico que era movido pela força de mulas, era concretizada a ligação rápida do Porto à Foz, atraindo cada vez mais pessoas de todas as classes. Dando resposta a esta procura, o município fará erguer, em 1888, o jardim do Passeio Alegre, como local de recreio dos portugueses e ingleses veraneantes. Como era hábito, a manhã era para banhos. Às 8 horas almoçava-se, ao meio-dia jantava-se e, à noite, os homens jogavam “*tripots*” (Ortigão, 1876: 31) e as mulheres “*recebem nas suas casas ou organizam soirées em uma casa commum destinada especialmente para este fim.*” (Ortigão, 1876: 31).



Figure 2 A enseada de São João da Foz antes de 1870
Fonte: A.H.M.P PT-CMP-AM/COL/PST/D.PST:2969

3.6 - A nova avenida

Com a intensificação da atividade comercial no centro da cidade, o Porto teve necessidade de reordenar o espaço. Em Lisboa, abriam-se as Avenidas Novas que servirão de inspiração para um novo projeto para a Porto. Em 1915, nasce um projeto para a criação de uma nova avenida a partir da Praça Nova, arquitetada por Barry Parker, influente arquiteto do movimento “Cidade Jardim”. O projeto estará na origem da Avenida dos Aliados e da Praça do General Humberto Delgado.

Com a abertura da Avenida dos Aliados (1916), o reordenamento da Praça da Liberdade, a expansão da Rua de Sá da Bandeira e criação da Praça de D. João I, as atividades financeiras transferem-se definitivamente da parte baixa da cidade para a alta, onde será construído o Banco de Portugal.

3.7 - As várias faces da cidade

Este crescimento rápido permitiu a criação de uma cidade complexa. Por um lado, a parte Oriental, essencialmente marcada pela indústria e pela estação de Campanhã, com uma assinalável concentração de residências dos *brasileiros torna-viagem*, sobretudo na Av. Rodrigues de Freitas, e muita residência operária, em particular na Rua de S. Vítor, na Lomba e nas Eirinhas. (Pinto, 2007)

Por outro lado, desenvolve-se o lado Ocidental, estendido até à Foz, mais consumista e elegante. A elite inglesa, por exemplo, situava-se entre as Ruas de Entre-Quintas e Vilar (Bastos, 1932), junto ao Palácio de Cristal reservado a exposições e passeios.

A área central era sobretudo comercial, nas Ruas de Santo António, Clérigos, Hortas e Praça Nova: “*ai predominava a loja, o balcão, o escritório, a casa de muitas janelas e extensas varandas, (...) as ruas mais ameaçadas de procissões, e as mais propensas a lama; aquelas onde mais se comprava e vendia; onde mais se trabalhava de dia, onde mais se dormia de noite*” (Basto, 1932: 40).

O Porto no princípio do século XX é, por isso, uma cidade muito diferente daquela que emergiu após o Cerco do Porto de 1832-33. Uma cidade que alargou os seus limites, mais do que duplicou a sua população, modernizou-se e preparou-se para os desafios da modernidade. Todavia, como Basto apontou: “*Tempos novos sobreveem, com gente, ideias, tendências e costumes novos. Mas não se apaga de todo a continuidade do passado com o porvir.*” (Basto, 1932: 211)

3.8 - Os transportes

3.8.1 – A mobilidade intraurbana

O século XIX assistiu a uma verdadeira revolução dos transportes alterando radicalmente o quotidiano do portuense. A fácil deslocação, a aproximação dos espaços, a intensificação da mobilidade, a ligação do Porto à região e a criação de uma relação entre os habitantes, introduziram mudanças no tempo e espaço da rotina diária da cidade.

O Porto do romantismo na primeira metade do século XIX, tinha como meio de transporte primitivo o carroção, que era essencialmente uma carroça fechada puxada por uma junta de bois. Da sua atividade deu conta Ramalho Ortigão: “*nas viagens para a Foz, Leça, para Ponte da Pedra, para Matosinhos, além de gente, ia também nos carroções louça, fatos, roupas víveres para os viajantes e penso para os bois!*” (Ortigão, 1876: 26). A partir dos anos 40, aparece o ónibus: “*Alguns segeiros, considerando o carroção demasiado rudimentar e indigno da cidade, encheram-se de coragem e puseram na rua as primeiras carruagens públicas a que pomposamente chamaram ónibus.*” (Lima in Pereira, 1995: 14). A evolução dos transportes não parava e como tal, era agora a vez do char-à-bancs, que era essencialmente uma “*Carruagem aberta lateralmente, com bancos uns atrás dos outros, tejadilho simples, cortinas*

de correr. Era puxada por cavalos e mais rápida que as suas antecessoras” (Pereira, 1995: 18). Nos anos posteriores, é introduzido um quadro de transportes coletivos mais rápidos e com uma maior lotação, que fazia emergir a extensão da cidade para a periferia, transformando a imagem da cidade. Referimo-nos ao americano, “(...) *versão primitiva do eléctrico que é estreado no Porto em 1872, com uma linha que percorria a marginal fluvial no caminho para a Foz*” (Pinto, 2011: 86). O americano fazia ligação da Porta Nobre até São João da Foz e Matosinhos. Só em 1874 é que é inaugurada uma nova linha que unia a Praça de Carlos Alberto com a Foz, expandindo-se cada vez mais a área abrangida pela Zona Ocidental, através da Avenida da Boavista. Contudo, a Companhia de Carris de Ferro do Porto, concorrente da “companhia-mãe” dos americanos, ganha notoriedade quando implementa uma nova linha que faz ligação à Zona Oriental, desde a Praça da Liberdade à Estação do Pinheiro, ao mesmo tempo que esta era inaugurada. No ano de 1875, ainda surge a presença de mais uma linha de americanos, desde a Praça D. Pedro à Praça de Aguardente (atual Praça do Marquês do Pombal), na parte norte da cidade. Mais tarde, em 1893, estas companhias fundem-se numa só, ficando a Companhia de Carris de Ferro do Porto a explorar o território dos carris. E dois anos depois (1895), todo o sistema dos carris modernizava-se, com a incrementação do sistema elétrico.

O eléctrico surge primeiramente em Berlim no ano de 1881 e, graças à força do progresso, vai-se espalhando por várias cidades do mundo, nomeadamente, nos Estados Unidos (1883), na França (1889), na Grã-Bretanha (1891) e chegará finalmente em 1895 ao Porto. Foram vários os percursos eletrificados, entre a Estação do Ouro e a Rua Infante D. Henrique e o passeio marginal, em 1897, desde a Estação do Ouro até ao castelo de São João Foz e, pouco depois, até à entrada da Rua Brito Capelo, em Matosinhos. No ano de 1899 faz-se ligação da Praça D. Pedro até à Praça do Marquês⁷. No período de 1900, dá entrada mais uma linha elétrica, entre o Carmo e a Batalha, ida e volta em apenas 15 minutos e, em 1904, é inaugurada a linha entre o Carmo e Paranhos. Os transportes portugueses renasciam, através de um carro modelo que inspirava rapidez e segurança. Já à entrada do século XX, surgem os troleicarros movidos a eletricidade, unindo a periferia com o centro, favorecendo o “(...) *aumento das migrações pendulares casa-trabalho.*” (Fernandes, 2005: 9).

3.8.2 – O comboio

⁷ “(...) 2.050 metros que o carro experimental percorreu em 13 minutos!” (Comércio do Porto in Pereira, 1995 :96)

A primeira estação ferroviária a servir a cidade encontrava-se, do outro lado do rio Douro, nas Devesas, onde se estabelecia a ligação a Lisboa, a partir de 1864. A 20 de Maio de 1875, é inaugurada a estação do Pinheiro (hoje conhecida como estação de Campanhã) com o primeiro comboio a deslocar-se para Braga. No mesmo ano, é inaugurada a linha entre a Estação da Boavista e a Póvoa de Varzim, estendendo-se posteriormente para Famalicão.

Dois anos depois, em 1877, o Porto recebe a primeira ponte ferroviária, a Ponte D. Maria Pia. A ponte faria a ligação com a linha do Norte, entre Devesas e Campanhã, e com a construção dos túneis entre Campanhã e São Bento. Ramalho Ortigão esteve presente na inauguração e deixou as seguintes impressões: *“Por convite da direcção da companhia dos caminhos de ferro portugueses reunimo-nos na estação das Devesas no dia 4 do mês de novembro passado pelas 11 horas da manhã. Cerca de uma hora depois partiamos em um grande comboio extraordinário e parávamos em frente do Porto, à entrada da nova ponte, na margem esquerda do rio. Maravilhoso espectáculo o que presenciamos sobre Gaya até à estação de Campanhã (...)”* (Ortigão in Pinto, 2011: 84).

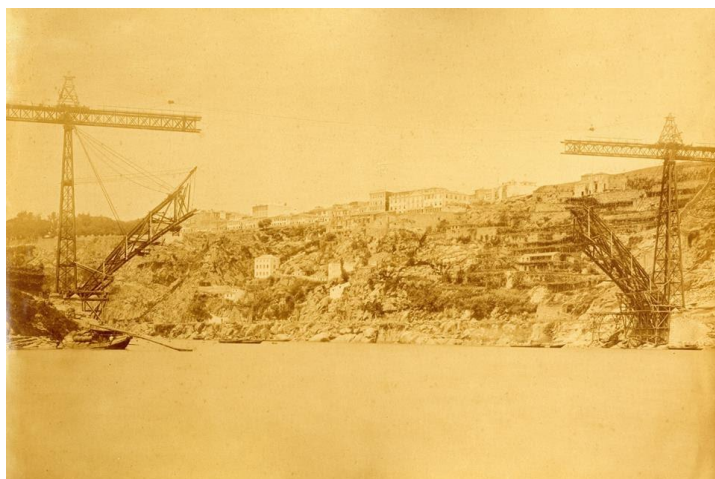


Figure 3 Construção da Ponte Maria Pia, 30 de junho de 1877
Fonte: A.H.M.P - PT-CMP-AM/COL/PST/D.PST:2090(6)

Apesar de 1875 ser um período áureo para os caminhos-de-ferro, o centro da cidade, só se encontrava ligado com os subúrbios através do americano. Por isso, em 1887 a Câmara Municipal do Porto decide avançar com um projeto do Eng. Hippolyto Baére, para construir uma estação central. Neste sentido, é aprovado um plano em que o local escolhido para implementar a nova estação, é no Convento São Bento de Ave-Maria, o lugar mais central, com a estrutura ideal para albergar a estação e ainda com uma ligação privilegiada à linha

marginal.⁸ A última freira morre em 1892 e logo no ano de 1894, dá-se a demolição do convento. Sendo que em menos de dez anos depois, já chegava o primeiro comboio, 7 de Novembro de 1896, à estação. Já no início do século XX (1903), o arquiteto José Marques da Silva, apresenta um projecto para um novo edifício da estação de São Bento e em 1916 é inaugurado. No ano da instauração da República, a Companhia Real dos caminhos-de-ferro portugueses muda a sua denominação para Caminho de Ferro Portugueses.

Decorridos nove anos da inauguração da Ponte D. Maria Pia, é estreada uma nova ponte, a ponte Luís I, (1886), que dava acesso entre Gaia e o centro do Porto, através do tabuleiro superior e ligava através do tabuleiro inferior os dois cais das ribeiras, Gaia e Porto. Como diz Guido de Monterey, “*É um cartão-de-visita da cidade. É a mais conhecida e a mais bela.*” (1972: 46). Em 1905, é instalada uma linha de carros eléctricos no tabuleiro superior que fazia ligação entre a Praça da Liberdade e Santo Ovídeo e posteriormente até às Devesas. Esta ponte conseguiu unir as duas margens, através dos pontos mais centrais das duas cidades, acompanhando o desenvolvimento económico de ambas as cidades.

Como naturais resultados do progresso, a revolução dos transportes públicos, alteraram a vida portuense da segunda metade do século XIX e fizeram expandir o miolo da cidade para os subúrbios. A rápida e fácil circulação, produziram transformações no tempo, no espaço, no ritmo de vida e a população aprendeu a disciplinar-se em função do tempo. Deste modo, a construção de infraestruturas como a estação de Campanhã, a reconstrução do espaço do Convento São Bento de Avé-Maria para dar lugar à estação de São Bento e a implementação e vulgarização de meios ferroviários e eléctricos, são absolutamente decisivos na organização interna das cidades, acompanhando a expansão da mancha urbana do Porto, do centro para a periferia.

⁸ “*O vestuário do Convento S. Bento Avé-Maria situava-se mesmo junto à Praça de D. Pedro (...) Entre o centro portuense e a Alfândega, ao largo da já pensada avenida que ligaria ao tabuleiro superior da Ponte Luís I, a sua posição era, realmente, invejável. E aí de quem está no momento certo no local errado!*” (Dias & Marques: 2002: 86)

4. O Turismo no Porto no século XIX

4.1 – Os guias e os relatos de viagem

Como vimos no capítulo anterior, o Porto viveu no século XIX uma época de grandes transformações urbanísticas, tecnológicas e sociais, o que levou a ajustamentos na morfologia urbana, a densificação populacional e consequentemente ao desenvolvimento de uma dicotomia no espaço urbano. Motivado pelo crescimento desmesurado, como pelo próprio desenvolvimento económico, a cidade acelerou a sua transformação e alargou os seus limites. Este crescimento sustentado sobretudo por uma população rural vai afastar uma boa parte das elites económicas para os bairros periféricos, onde se instalavam em palacetes com vastos jardins, enquanto que a *“indústria inicia a sua transição para espaços mais alargados nas raias da cidade”* (Pinto, 2011: 67), atraindo outras classes sociais e criando áreas de feição industrial como bairros industriais.

Ao mesmo tempo, a evolução dos transportes virá a permitir o desenvolvimento de novos hábitos culturais e de organização do quotidiano. Passa-se a viajar mais longe e em menos tempo, intensificando a dinâmica do novo centro da cidade (Praça de D. Pedro), emergindo destinos balneares, desenvolvendo novas potencialidades de mercado e de lazer. A combinação do desenvolvimento dos transportes e a descoberta da praia e das suas virtudes terapêuticas, transformaram o pequeno núcleo piscatório de São João da Foz num autêntico lugar da moda. A Foz passa a ser procurada por questões de saúde, banhos e lazer, originando uma nova oferta como cafés, restaurantes, hotéis e casinos.

Para além dos espaços junto à praia, todo este movimento impulsionou também o aparecimento de estruturas de acomodação próximas ao centro da cidade, onde se desenvolviam os negócios, o comércio e outras atividades económicas: *“Os factores de localização hoteleira (...) 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.”* (Pinto e Azevedo, 2010: 3). Esta movimentação veloz na cidade permitiu igualmente novas práticas e usos do espaço, com a construção de novas infraestruturas, criação de parques, espaços de lazer e na invenção de um conjunto alargado de novas atividades: *“É, pois, na segunda metade do século XIX, que assistiremos a um notável fervilhar da cidade em termos culturais.”* (Lopes, 1999: 33)

Talvez por isso, é também na segunda metade do século XIX que a cidade vê despoletar os primeiros indicadores de proto turismo, com o aparecimento da primeira agência de viagens (Abreu, 1841), os primeiros guias turísticos, as primeiras feiras populares, novos espaços de sociabilidade, como salões e restaurantes, e um conjunto de melhoramentos que fizeram do lazer um elemento fundamental da vida moderna.

Com efeito, à época, a imagem da cidade vai-se modificando, com a introdução de melhorias infraestruturais como a iluminação a gás, o aparecimento do americano, do comboio, a proliferação de espaços sociais, assim como a vontade de modernizar a cidade, com a construção e reestruturação de equipamentos culturais⁹. É neste desenrolar que também se assiste à transformação dos costumes, com a redescoberta do corpo e da higiene, os passeios públicos noturnos ou com a *"criação de novas instituições, com a introdução ou consolidação de novas formas de pensar e realizar ao nível social, económico ou político..."* (Martins, 1998: 460).

Foi na sequência de iniciativas como as exposições agrícolas e industriais, levadas a cabo nos anos 50 do século XIX, a necessidade da modernização do tecido urbano e do reconhecimento e afirmação internacional do Porto, no domínio artístico, arquitetónico e tecnológico, que justificam o objetivo de construir um edifício para albergar estas mostras e na realização da Grande Exposição Internacional do Porto. Portanto, é em 1865 que é inaugurado o Palácio Cristal, inspirado no Crystal Palace de Londres. De imagem imponente, com naves e salões moldados em estruturas de ferro e vidro, foi construído para acolher a primeira Grande Exposição Internacional do Porto, de 1865, um evento à escala mundial que resultou num enorme sucesso para a cidade e para o país. Durante muitos anos hospedou outros grandes eventos, tornando-se uma referência obrigatória na cidade: *“Quando ahi se aventou a ideia de solemnizar a abertura do Palacio de Crystal com uma Exposição Internacional fomos nós que, com frieza de animo, com amor á verdade, com sincero interesse pelo credito d’esta terra, pretendemos desviar para mais tarde esse commettimento, contentando-nos em solemnizar aquella abertura com uma Exposição Nacional, em que podessem ostentar-se desafogadamente os nossos productos tanto agricolas como industriaes”*(Gonçalves, 2018: 137).

⁹ Palácio Cristal, Museu (Portuense) Bibliotecas, Academia de Música, Teatros (S. João e Príncipe Real) (Lopes, 2017: 39/40)

Ao longo de anos consecutivos, o Palácio Cristal foi palco das mais importantes obras e eventos a nível nacional, um importante espaço cultural, para além dos seus vastos jardins serem o principal ponto de encontro da burguesia portuense¹⁰. Pela sua importância e influência, enquanto polo dinamizador no segundo quartel do século XIX, o Palácio é referenciado por vários livros, autores, guias e relatos de viagem. Ficam alguns exemplos:

“É magnífica a sala de concertos, com o seu órgão esplendido. São por igual atractivos o Museu, galeria de pinturas, o bilhar, gabinete de leitura, salas de restaurante excellentes, vastas, altas, elegantes, e toucadores para as damas quando ha concertos ou outros divertimentos. Revô primoroso gosto nos parques e jardins, adornados de estátuas” (Jackson, 1877: 340).

“Pela sua deliciosa posição, pela grande amenidade tranquilla dos seus bosques e jardins, e ainda para muitas pessoas pelos seus theatros, bilhares e demais diversões...” (Pimentel, 1877: 107).

“.. o prologo prescrevia rigoristamente que, aos domingos, para se poder pisar o soalho da nave central ou o saibro da Avenida das Tílias, mister se tornava o escrúpulo da indumentária (...) O Porto então culminava do embevecimento auge por obra tão ideologicamente própria (...) ajustáva como uma luva na tradicional lufa-lufa do norte (...) Camilo asseverava que o Palácio Cristal era uma coisa que em linguagem enxacoca quer exprimir circo-bazar-teatro-restaurante-ginástico-pirotécnico...” (Portela in Basto S/d:127/128).

“The Palacio do Crystal..., a large edifice erected for the industrial exhibition of 1865, stands high above the Douro and contains a restaurant, ball-rooms, a theatre, some shops, and a small zoological garden. It affords a grand view of the city, river, and sea, seen to greatest advantage by evening-light...” (Baedeker, 1908: 549).

¹⁰ “ó assombro! — é todavia o encanto e admiração de todas as pessoas de mais fino gosto que visitam o Porto.” (Pimentel, 1877: 112)



Figure 4 Palácio de Cristal portuense : exposição internacional portuguesa de 1865
Fonte: A.H.M.P. PT-CMP-AM/PUB/CMPRT/DSCC-DAH/1687/F.NC:CMP:4-33-35

Como tal, na segunda metade do século XIX, o forte crescimento das viagens foi acompanhado também pelo crescimento de publicações de guias de viagem, como de Bradshaw's (1882), Baedeker, Murray, entre tantos outros, e os livros de viagem com relatos, histórias e estórias como os de Rattazzi, Lady Jackson, entre tantos outros, cujas publicações disponibilizavam conteúdos sobre a cidade e a viagem, informações de carácter histórico, artístico e geográfico, para além de cartografia associada: "...as publicações disponíveis com conteúdos que variam entre os relatos de viagem, a abordagem geográfica e os prototipos dos livros guia. Constituem obras de registo de conhecimentos, de divulgação de experiências e de apresentação de novos territórios, já com assinalável sucesso entre a população europeia à procura de novos conhecimentos e informações." (Martins, 2011: 212)

Os primeiros guias de viagem destinavam-se "a peregrinos que se dirigiam a Roma, S. Tiago de Compostela ou Jerusalém e estavam escritos em latim" (Matos, Conde e Bernardo, 2021: 8). Estes guias continham informações, como etapas de viagem, alojamentos e itinerários por onde se devia passar para chegar ao destino. Contudo, é a partir do século XVIII que os guias de viagem ganham novo formato, integrando informações úteis sobre os locais mais representativos a visitar, bem como dicas e informações práticas: "a evolução do século XIX parece, assim, tornar evidente a sofisticação e especialização dos guias de viagem à medida que melhora a capacidade técnica de produção editorial, à medida que aumentam as deslocações e, em especial, à medida que aumenta a velocidade com que se deslocam os viajantes" (Martins, 2011: 213).

Por entre tantos livros de viagem referenciados¹¹, a escolha dos guias, livros de viagens e autores, para a investigação em questão, recaiu na segunda metade do século XIX por serem, autores ou editoras de renome, e pela qualidade e profusão do que é descrito, *“legando para a posteridade as emoções e decepções despertadas pelos locais visitados”* (Cabete, 2010: 207), assim como por terem atingido algum impacto ou influência durante a sua passagem pela cidade do Porto. Assim, foram consultadas várias publicações de que destacamos as de Alberto Pimentel (1877), Carlota Jackson (1877), Maria Rattazzi (1882), John Murray (1887), Charnock (1897) e Karl Baedeker (1908)

O romantismo desperta a vontade de viajar *“para terras distantes numa ânsia de libertação e de fuga ao quotidiano convencional”* (Cabete, 2010: 219). Portanto, é esta vontade de visitar os locais longínquos e de procurar a fuga a uma realidade monótona, rotineira e limitada, que fará com que a Península Ibérica surja em vários relatos de viagem e itinerários, promovendo comparações entre o Porto e as cidades de origem ou de passagem destes autores, no qual procuram contrastar características como: as acomodações, a alimentação, diferentes experiências, infraestruturas ou hábitos locais. Vejam-se alguns exemplos:

“O quartel de Santo Ovidio, situado quasi defronte dos jardins do conde de Rezende, occupa uma grande extensão de terreno e pareceu-me capaz de rivalisar com os nossos quartéis francezes onde reinam o bem estar, a saúde e a alegria.” (Rattazzi, 1882: 155)

“With the exception of melons which are fine and cheap, and the small blackgrapes, the fruit of Portugal are inferior in flavour to those of England. Bread is of good quality and reasonable in price; mutton is small and inferior, and the beef is tolerable; that of Oporto frequently as good as the beef of England” (Charnock, 1897: 182).

“Num pateo contiguo, estão sempre lavadeiras a lavar em um tanque central que lhes fornece agua em abundância; e varias mulheres rodeadas de jigos de fructa e hortaliça, converteram o rocio exterior n'uma espécie de Covent Garden em miniatura“ (Jackson, 1877: 347).

E uma vez que muitos destes autores viajantes passaram igualmente pela Capital, é inevitável uma comparação clara do Porto com a cidade de Lisboa:

¹¹“...a partir do século XIX as barreiras esbatem-se, dando origem a uma verdadeira proliferação de livros de viagem, onde os escritores procuram registar as impressões colhidas nos locais visitados, numa tentativa de transpor a efemeridade da existência humana, legando para a posteridade e gerações vindouras, as emoções e decepções despertadas pelos locais visitados, num registo muito mais subjectivo.” (Cabete, 2010: 207)

“As at Lisbon, the houses press closely on and above one another, forming architectural terraces of very picturesque effect. (...) Praça de Dom Pedro which is planted with trees and has a mosaic pavement like that of the Rocio at Lisbon” (Baedeker, 1908: 548).

“Praça de D. Pedro, or Rolling Motion Square, so called from its eccentric pavement, resembling one at Lisbon” (Murray, 1887: 122).

“O aspecto do Porto assemelha-se ao de Lisboa. As duas cidades teem as mesmas collinas juxta postas. Lisboa ergue-se no vértice dos montes; o Porto pendura-se das serras. (...) Exactamente ao inverso do Tejo, tão merecidamente decantado pelos poetas mas tão pobremente emmoldurado, o Douro é pittoresco e marginado de povoações encantadoras” (Rattazzi, 1882: 140).

“Esta parte do Porto pode chamar-se realmente bella, muito mais bella que o Chiado: na verdade, não conheço nada em Lisboa n'este estylo que a possa igualar” (Jackson, 1877: 294).

Alguns dos autores que analisamos têm origem britânica pelo que a sua passagem pelo Porto permitiu o encontro e a sociabilidade com membros da larga comunidade britânica que habitava a cidade, trabalhando na importação e exportação, nomeadamente no vinho do Porto. Esses encontros e a visita aos espaços dominados pelas comunidades do norte da Europa são também relatados em alguns desses relatos de viagem:

“There are upwards of twenty English mercantile firms established here, who have large warehouses or Lodges along the Gaya bank of the river, and by whom much of the foreign trade is conducted” (Charnock, 1897: 182).

“A maioria dos negociantes suo inglezes. O seu comércio, a sua presença, a sua acclimação reflectem na organização interna da cidade. Grande parte das hospedarias são inglesa, um número considerável de indígenas desposaram inglezas; é positivamente uma cidade anglo-portuguesa.” (Rattazzi, 1882: 141)

Na sequência dos escritores tentarem estabelecer uma cumplicidade com os leitores, projetando e relatando de modo detalhado as suas impressões, a partir de experiências locais, encontram-se frequentemente descrições relativas ao carácter e aspeto da população, em regra destacando as suas virtudes laboriosas e de educação:

“Orgulha-se o portuense de que tudo quanto resta presentemente d'aquella energia, ousadia, espirito apprehendedor, actividade e outras qualidades do bom ouro de lei, attribuidas aos portuguezes de velha cunha, e que antigamente tornaram tão grande esta pequena nação, deve ser procurado aqui somente entre os naturaes do Porto e terras vizinhas” (Jackson, 1877: 311).

“Algumas vezes cheguei ao carro no momento em que partia já todo occupado. O conductor abria a porta e dizia: Uma senhora quer entrar.-» Immediatamente, erguiam-se trez ou quatro cavalheiros, e eu assentava-me no lugar do sujeito mais próximo, o qual, cortejando-me, saía para fora. Um inglez decerto não se levantaria para que uma mulher se sentasse no seu lugar” (Jackson, 1877: 311).

“É certo todavia que o portuense tem mais vitalidade que os seus irmãos do sul (...). O «velho cunho» que dizem distinguir a população está da mesma maneira impresso no sítio, nas cazas, ruas e lojas — originaes, irregulares, pittorescas e encantadoras” (Jackson, 1877: 312).

“O Porto, cujos filhos activos, inteligentes, infatigáveis e laboriosos constituem o braço ernestico e o coração que mais vivamente pulsa no organismo portuguez” (Rattazzi, 1882: 65).

“Os portuenses distinguem-se pela independência de character; são activos e enérgicos e repetidas vezes Portugal teve de curvar-se ás suas ideas e opiniões” (Rattazzi, 1882: 141).

“Deixei-me convencer, fascinada não só pela amabilidade da natureza como pelo bom acolhimento dos portuenses” (Rattazzi, 1882: 145).

“Mas, se não abundam as distracções artificiais, não escaceiam recursos para aqui se passarem, agradavelmente, uns dias no estudo interessante d'este povo, que possui qualidades de valor, e na analyse de monumentos magistraes e panoramas pitorescos admiráveis, que cidades estranhas, de maior fama, não possuem” (Basto, 1832: 7).

De facto, como podemos constatar pelos exemplos anteriores, os guias e livros de viagem constituem elementos fundamentais no conhecimento da cidade do Porto num dado momento e sobretudo permitem compreender de uma forma mais completa a experiência turística que alguns viajantes tiveram. Estas narrativas mantêm uma especial atenção em temas como as estradas, os transportes, a alimentação, as acomodações e até mesmo aos custos associados (nomeadamente o guia de Murray), tendo presente as opiniões, sensações e impressões dos

viajantes. Exemplo disso, é o primeiro impacto que Charnock, Maria Rattazzi, Lady Jackson e Baedeker têm sobre a cidade do Porto, caracterizando-a de agradável e pitoresca:

“The appearance on a first approach is pleasing, the buildings rising one above the other. There are fine public squares or campos, and open spaces, in which are some of the principal buildings” (Charnock, 1897: 179).

“Quando se chega ao Porto, impressiona-nos logo o espectáculo admirável e grandioso que offerece a cidade elevando-se magestosamente sobre duas collinas graníticas, a Sé e a Victoria, bordadas pelas duas margens do Douro, ligadas por uma ponte magnifica de um comprimento e altura incriveis” (Rattazzi, 1882: 139).

“Oporto is the natural capital of N. Portugal (Entre Douro e Minho), the best cultivated and most densely inhabited portion of the kingdom. Nearly all the exports and imports pass through its harbour, and a brisk life pulsates in all its arteries. into insignificance in contrast with the lofty granite hanks, crowd the river, accompanied by the curious Barcos Rabello, which bring the wine from the Paiz do Vinho” (Baedeker, 1908: 555).

“Todavia, depois de ter sabido do sujo e lúgubre, poucos minutos bastaram para que eu visse que a «leal e invicta cidade» era pelo menos tam activa e animada, quanto originalmente pittoresca.” (Jackson, 1877: 292/293)



Figure 5 Vista panorâmica do Rio Douro anos 40 século XIX (foto:Frederick William Flower)
Fonte: A.H.M.P PT-CMP-AM/PUB/CMPRT/DSCS-GHC/1689/F.NV:CMP:6:13(5)

4.2 - Os elementos de atratividade turística

Embora cada relato ou livro de viagem venha “*dar um testemunho do olhar de um viajante sobre uma realidade estrangeira*” (Cabete, 2010: 214), os guias de viagem têm como principal propósito a análise a factos, à descrição histórica e dar a conhecer, de forma sucinta, os principais pontos de atração. Exemplo disto são guias como os de Murray e Baedeker que organizam a informação em tópicos como “*The Most Important Objects*” ou “*Chief Attractions*”:

“*Most Important Objects - Cathedral, S. Francisco, Cedofeita, picture at Misericórdia; view of bridges from Passeio das Fontaínhas; view from Serra Convent; Rua das Flores; Crystal palace Gardens, and excursion to Leça do Bailio, Foz and the harbour of Leixões*” (Murray, 1887: 119).

“*Chief Attractions - Praça de Dom Pedro; Campo dos Martyres da Pátria; View from the Crystal Palace. Rua do Bellomonte; Rua de Sao João; Praça da Ribeira; Rua Cima do Muro; Praça da Batalha; Passeio das Fontainhas; Sé; Ponte de Dom Luiz Primeiro; Nossa Senhora da Serra do Pilar; Excursion to São João da Foz and Mattosinhos*” (Baedeker, 1908: 547).

No caso em particular de Baedeker, o autor reparte a cidade por zonas, indicando as direções que levam à próxima etapa do percurso. Entre os principais objetos a visitar, os autores, Murray e Baedeker destacam ainda, a negrito, algumas infraestruturas da cidade.

“*The Bibliotheca Commercial, Church of S. Ildefonso, Torre dos Clérigos, Post Office, Theatro de S. João, Passeio das Fontaínhas, Cathedral, Bishop Palace, Rua dos Ingлезes, Feitoria, S. Francisco, Palácio da Bolsa, Rua das Flores, Misericordia, Praça de D. Pedro, Casa da Camara, Campo dos Martyres, Court of Justice, Passeio das Virtudes, Hospital Real de Santo António, Escola Medico-Cirurgica, Botanical Garden, Academia Polytechnica, Fish Market, Mercado do Anjo, São Martinho de Cedofeita, Praça de São Lazaro, Public Library, Museu Portuense, Museu Industrial e Commercial, Crystal Palace, English Chapel and Cemetery, Ponte D. Luiz I, Villa Nova, Convento da Serra do Pilar, São João da Foz, Passeio Alegre, Mathosinho, Port of Oporto, Leixões, Leça da Palmeira, Cemiterio d’Agramonte, Campo da Regeneração, Museu Luso, Church of N. S. da Lapa, Leça do Bailio, Monte do Crasto, Seminario, Quinta das Oliveiras*” (Murray, 1887 :120-130).

“*Nossa Senhora da Lapa, Torres dos Clérigos, Jardim da Cordoaria, Palácio do Crystal, São Martinho de Cedofeita, Passeio das Virtudes, São Francisco, Exchange (Bolsa), Monument of Prince Henry the Navigator, Jardim de São Lázaro, Passeio das Fontainhas, Sé, Ponte de Dom Luiz Primeiro, Nossa Senhora da Serra do Pilar, Villa Nova de Gaia, ao Joao da Foz, Mattosinhos e Leça da Palmeira*“ (Baedeker, 1908: 548-554).

Já *Charnock* faz referência a praticamente todos os pontos acima descritos, com a diferença que não faz notar nenhum em especial, centrando-se sobretudo em destacar quase todas as igrejas da cidade e aos hospitais e dá especial ênfase a infraestruturas de origem britânica ou ocupadas pela comunidade britânica, tal como Murray. Aponta a Foz como uma excursão a fazer: “*Another excursion may be made to S. Joao da Foz where capital bathing may be had...*” (*Charnock*, 1897: 184).

Por outro lado, direcionado para uma escrita mais descritiva, alimentada pela atenção ao pormenor e atribuindo contornos literários e fictícios, exercendo uma opinião, vivenciando experiências e particularizando gostos, Rattazzi e Jackson deixam marcadamente as suas impressões, experiências e estórias num relato em que convida o leitor a participar nas suas emoções e dificuldades sentidas na cidade. Para além desta escrita mais descritiva e com tendência para a digressão¹², ambas descrevem os seus passeios, aventuras e opiniões pela cidade e destacam-se como verdadeiras entusiastas pela Foz, evidenciando a sua passagem por esta pequena aldeia piscatória, definida na época, por Ramalho Ortigão como “*grave, simples, burguesa, recolhida e silenciosa como uma horta em pleno campo*” (Ortigão, 1876: 23). Rattazzi, descreve detalhadamente uma procissão de um cortejo fúnebre e na qual se deixou levar e Lady Jackson enaltece a Foz, o local no qual passou uma semana.

No seu conjunto, os monumentos e museus são sempre mencionados como lugares de passagem obrigatória, nos passeios e percursos idealizados nos diversos guias de referência ao Porto. Os locais, como o Mosteiro da Serra do Pilar, Ponte D. Luís, Palácio Cristal, passeio das Virtudes e passeio das Fontainhas, são pontos de referência para apreciar as vistas sobre a cidade, rio e mar.

No que à igreja diz respeito, merecem destaque a Igreja de S. Francisco, “*formoso templo gótico, de três naves, todo vestido de talha doirada*” (Pimentel, 1877: 79), “*que talvez o*

¹² “*A digressão daria, assim, origem a múltiplas «viagens» que ocorrem paralelamente à viagem real, permitindo ao escritor reflectir e discorrer sobre as mais variadas matérias, ao mesmo tempo que narra a viagem real, podendo, inclusivamente, fazer incluir episódios romanescos no tecido narrativo*” (Cabete, 2010: 214).

impressione como mais esplendida” (Jackson, 1877: 347); a Igreja e Torre dos Clérigos, edificada em meados do século XVIII, a igreja tem como anexo a Torre dos Clérigos, da autoria de Nicolau Nasoni; a Sé e o claustro, “*built entirely of granite, on the site of an ancient castle of the Suevi*” (Murray, 1887: 120); a Igreja de S. Martinho de Cedofeita, de origem românica, e por fim a Igreja da Lapa.

No panorama dos edifícios históricos, os que se encontram em maior evidência são: a Biblioteca Pública do Porto, “*é uma das primeiras bibliotecas do país, sobretudo por nela haverem convergido numerosos e precisos volumes das livrarias dos extintos conventos*” (Pimentel, 1877: 93); o Palácio de Cristal, que oferecia “*a grand view of the city, river, and sea, seen to greatest advantage by evening-light*” (Baedeker, 1908: 549) o Hospital Real de Santo António, que “*seria magestoso na própria Londres, e por magestoso de mais quis a capital da Inglaterra aceitar o projecto de um hospital similhante*” (Costa em Pimentel, 1894: 204); o Palácio da Bolsa, que ocupou o lugar do antigo Convento de S. Francisco, “*um monumento moderno importante, não só em relação a Portugal mas á Europa*” (Rattazzi, 1882: 155); a Feitoria inglesa, localizada na antiga rua comercial dos ingleses (atual Rua do Infante D. Henrique), “*erected in 1785, from the design of William Whitehead (...) is one of the largest in Oporto*” (Murray, 1887: 121); o Palácio do Freixo, “*a baroque building of the 17th cent., with a beautiful garden, situated high above the Douro, 2 M. to the E. From the S.W. corner of the Jardim de Sao Lázaro*” (Baedeker, 1908: 552); o Colégio de Nossa Senhora da Esperança, “*forming one of the sides of the Praça de Sao Lazaro, now used as an establishment for young ladies who have been left orphans*” (Charnock, 1897:183); e, por fim, o Paço Episcopal, junto à Sé, apresenta uma escadaria nobre, digna do edifício: “*an enormous building, conspicuos from almost every point*” (Murray, 1887:121).

Para contemplar testemunhos materiais ou obras de arte, dois museus eram frequentemente referidos pelos guias e relatos de viagem. Um deles era o Museu Portuense (depois Museu Municipal), localizado na Rua da Restauração, fundado por João Allen, tendo depois passado a ser propriedade da Câmara Municipal, a partir de 1850 e “*possue quadros dos mais estimados autores, entre os quaes Vieira Portuense; conchas, produtos, minerais e moedas.*” (Pimentel, 1877: 94). O outro era o Atheneu Portuense, “*colocado no vasto edificio de S. Lázaro (...) oferece uma variada colecção de pinturas de autores nacionais e estrangeiros, distinguindo-se entres estes os quadros de Sequeira e Vieira Portuense, acha-se aqui o oculo, e o chapéu de campanha de D. Pedro IV, e também a espada de D. Afonso Henriques*” (Barbosa, 1864: 89).

4.3 - Os Transportes vistos pelo turista

Embora, nas diversas fontes documentais se destaquem várias marcas de mudanças, é evidente, que os transportes foram os maiores impulsionadores da viagem e do alastramento urbano. O desenvolvimento dos transportes gerou redução de distâncias, contribuiu para o crescimento económico e populacional e promoveu a expansão urbana para distâncias cada vez maiores.

Com efeito, a generalidade dos transportes são motivo de análise nos relatos de viagem, sendo o *americano*¹³ e o comboio os tipo de transportes dominantes, seguido da carruagem¹⁴ e, em último, o barco. Apresentar somente os meios de transportes disponíveis, tornou-se insuficiente e, por isso, os guias acrescentam informações sobre horários, destinos, tarifas e principais paragens, estações e portos: *“Tramway (Americano) along the principal streets. Fare within the city, usually 50 reis”* (Murray, 1887: 118). Os guias, que têm uma função menos literária e mais prática, dedicam-se a dar pormenores determinantes para a realização de uma boa viagem como o tipo de bagagem a usar ou a composição dos meios de transporte. Veja-se este exemplo retirado do guia de Karl Baedeker: *“Hand-baggage free; each trunk (mala grande) 100rs - a cab can be hired by the time and be dismissed outside the town, a return-fare of at least 300rs. must be paid (...) (Carris de Ferro; special cars for “fumistas” or smokers)”* (Baedeker, 1908: 546).

Durante as dissertações nos relatos de viagem, as descrições dos transportes são também matéria frequente, por vezes com algumas descrições curiosas: *“Os carros são espaçosos e arejados, sem sol nem poeira: toda a gente os frequenta. (...) Encontra-se também frequentemente no Americano um feitio de pessoas muito para divertir-se a gente. Topam-se ali todos os sexos, idades, e condições. (...) Nos Americanos fuma-se pouco”* (Jackson, 1877: 305/326/328)

4.4 - Hotéis

Com o crescimento da procura, aumenta também a oferta de alojamento que passa a ter uma posição de crescente importância no espaço urbano. É com a libertação para o lazer, o acesso de um maior número de pessoas a tempo livre, a formação de grupos de amigos e associados,

¹³ *“(…)caminhos de ferro americanos, os quaes, por 40 reis cada pessoa, transportam passageiros no interior da cidade”* (Pimentel: 1877: 12).

¹⁴ *“(…) lets out carriages for excursions in the neighbourhood at Oporto (...) Horses or carriage”* (Murray, 1887:118).

que organizam passeios e excursões, e a vulgarização do gosto pelas viagens, que se sustenta a expansão do setor hoteleiro na cidade. Essa expansão traduz-se na profusão de informação sobre os alojamentos nos guias “*onde os hotéis, pensões e restaurantes eram avaliados quantitativa e qualitativamente*” (Pinto, 2019: 3). Os guias apresentam “*as preocupações com o preço dos serviços disponíveis tanto do transporte, como do alojamento ou do acesso a locais de visita, bem como preocupações muito claras com a qualidade do alojamento disponível, significando a inclusão na lista dos hotéis uma certificação implícita ao estabelecimento*” (Martins, 2011: 11).

De entre vários alojamentos espalhados pela cidade, os guias destacavam o Hotel do Louvre, inaugurado em 1865, que “*era tido como o de maior categoria no Porto*” (Fernandes e Martins, 1989: 13). O Hotel do Louvre “*teve como hóspedes em Março de 1872, quando andavam em digressão de recreio pela Europa, o Imperador do Brasil, D. Pedro II e sua esposa a Imperatriz D. teresa Cristina Maria*” (Marçal, 1945: 179).

Dois outros hotéis eram muito populares entre os viajantes: o “*Grande Hotel de Paris*”, que é referido por Camilo Castelo Branco em vários romances, e era também local habitual de alojamento de Eça de Queiroz e Guerra Junqueiro, e o Grande Hotel do Porto que “*durante muitos anos foi o melhor hotel da cidade do Porto*” (Brochado, 1996: 26).

Tanto Murray como Baedeker apresentam apenas uma lista de hotéis na cidade, descartando a restante oferta de alojamentos, no entanto Murray preocupa-se em qualificar os hotéis com base na localização, limpeza, conforto e custos, como fez para o Grande Hotel do Porto: “*One of the best in Peninsula; excellent food and great civility, with moderate charges. room on the 3rd floor, with 3 meals. 16200 reis. Tarif in each room. Good country wine, 150 reis. Bath house attached, admirably fitted up with every convenience. Prices are much reduced in caso of long stay.*”. Por sua vez, Murray é mais comedido para os restantes: “*H. de Paris, not so well situated; fairly good, and moderate. H. Francfort, good and reasonable. H. Universal, in a pleasant, healthy situation, with view. H. Aliança; these two are good Portuguese (...) hotels, with reasonable charges. At Foz, English H. kept by Mrs. Castro, small but clean and comfortable; 1200 to 1800 reis according to size room*” (Murray, 1887: 118).

Baedeker, por sua vez, indica o nome, morada, a categoria do hotel e um ou outro apontamento sobre os mesmos.

Por outro lado, Lady Jackson e Maria Rattazzi, tendo um relato mais direcionado para as experiências e impressões que foram obtendo nas suas viagens, não tabelaram todos os alojamentos da cidade, mas somente os hotéis com que, de alguma forma, se relacionaram ou contactaram, vão expressando de forma efusiva e opinativa sobre estes alojamentos, caracterizando o conforto, higiene, constituição, refeições e atendimento dos mesmos. Lady Jackson tanto caracteriza entusiasticamente o alojamento da Foz, o “Mary Castro”, como refere a desventurosa experiência que teve no *Hotel do Commercio*. *Dali*, mudou-se de imediato, no dia a seguir à sua chegada, para um hotel na Foz, onde pernitoou uma semana: “*Eu não lho disse ainda que o meu hotel é bom, commodo, e em tudo tão limpo quanto era sujo o outro onde pernitoei a primeira noute*” (Jackson, 1877: 329). Seguiu depois para um alojamento no centro da cidade junto de uns amigos espanhóis: “*Tinham mudado de hotel; mas rezidiam ainda na cidade; e, como lá havia quarto, hospedei-me na mesma*” (Jackson, 1877: 336). Por sua vez, Rattazzi, antes de assentar, passou por 3 hotéis distintos, fazendo referência ao Hotel do Louvre, pela falta de comunicação com a dona da casa, e finalmente ao Hotel Francfort onde se acomodou por oito dias, tendo-se revelado uma agradável surpresa: “*a casa, em resumo, parecia mais um cottage inglez do que uma hospedaria, e merecia a muitos respeitoos a sua boa fama e numerosa freguezia. Não irei nunca, se voltar ao Porto, senão para o Hotel de Francfort*” (Rattazzi, 1881: 147).

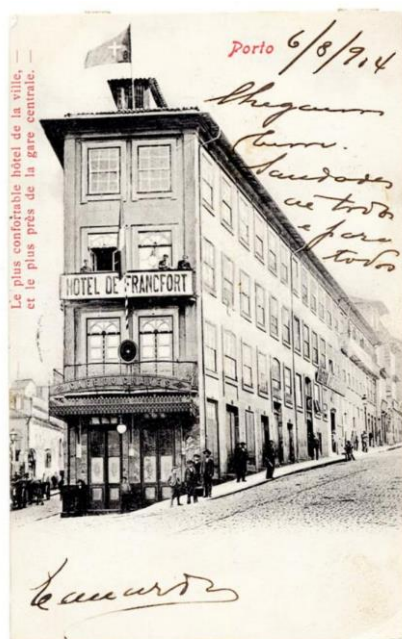


Figure 6 Hotel Francfort

Fonte: A.H.M.P PT-CMP-AM/COL/PST/D.PST:2071

4.5 - Dificuldades e limitações

A evolução dos guias firma-se num modelo estandardizado, mas entre as várias alterações que vão sendo registadas tornar-se particularmente evidente a necessidade de referir não só os pontos positivos e as características da cidade, como também os desafios e as deceções que o viajante vai encontrando ao longo da sua jornada: *“A cidade será, assim, objecto de múltiplos olhares e visões contraditória (...)”* (Cabete, 2010: 214). De facto, *“o turista romântico não tinha vida fácil em Portugal”* (Santos, 2017).

Se, nas fontes documentais, o Douro é descrito como de bonito e majestoso é também frequentemente mencionado graças ao seu rasgo de destruição na cidade, fazendo sobressair não só a sua beleza natural, como também a sua força destrutiva, nomeadamente devido às cheias. De notar que, inclusivamente, são mencionados os meses em que eventualmente podem acontecer estas cheias, de modo a que o turista evite visitar a cidade nesses períodos, como neste pequeno trecho do guia Baedeker: *“The tourist visiting Oporto seldom obtains any just idea of the destructive violence that the Douro is capable of. In the time of the winter rains (Jan. and Feb.) the avenidas or cheias often form veritable avalanches of water raising the river 20 ft. above its ordinary level, flooding the Ribeira and the Villa Nova, and sometimes snapping the cables of large sea-going vessels”* (Baedeker, 1908: 550). Murray também refere a mesma questão: *“No river can be furious in its inundations than the Douro; in the course of a few hours it will sometimes rise from 20 to 30 feet, bring down trees and boats from the country above”* (Murray, 1887:130).

Outro tópico incontornável, desde sempre fundamental na escrita de viagem, é o clima. Portugal era tido como um país quente e o Porto como tendo um calor excessivo no Verão. *“No Porto é muito mais quente — é o calor d'um forno”* (Jackson, 1877: 305), reclamará Carlota Jackson. Se no verão o tempo é muito quente para quem vem do norte da Europa, a humidade e os nevoeiros do inverno são muito criticados pelos viajantes que chegam das mesmas paragens, uma vez que tornam difíceis os passeios pelas ruas íngremes: *“the climate of Oporto is damp and foggy in winter, in consequence of its mountainous situation; but although, owing to the above circumstance, connects Oporto with the suburbs of Villa Nova the air is cooler than anywhere else in Portugal”* (Charnock, 1897: 182) e quando chove, segundo Jackson, pode ser um *“espectáculo pavoroso a descida annual do diluvio”* (Jackson, 1877: 358).

Mas as objeções dos autores não são apenas referentes aos fenómenos naturais. Dado o rápido crescimento urbano do Porto, os próprios viajantes assistem a uma cidade em plena transformação: “*O Porto atingiu nestes últimos annos um grande desenvolvimento*” (Jackson, 1877: 118), “*no Porto ha mais obras e menos gritaria*” (Jackson, 1877: 350). As obras, o movimento constante e o tipo de pavimentação tornaram o Porto irrespirável: “*é uma estrada cheia de vida; assim tivesse menos pó, que forma sobre ella uma nuvem continua (...)*” (Jackson, 1877: 302). É sem dúvida o ponto elevado da cidade e as suas colinas que leva os autores a admirar as belas paisagens mas também a encontrar as maiores dificuldades nas ruas tortuosas e íngremes: “*The steep declivity of the hill on which the town is built makes it a very laborious task to ride on horseback or in carriages, although this inconvenience has been somewhat remedied by recent improvements.*” (Charnock, 1897: 182). Rattazzi chega mesmo a declarar o Porto como a cidade mais difícil do mundo para percorrer: “*É preciso subir, descer e depois tornar a subir, como o jogo denominado montanha russa. Não há cidade no mundo mais difícil de percorrer*” (Rattazzi, 1881: 140).

A chegada à cidade nem sempre teve um impacto positivo instantâneo. Que o diga Carlota Jackson, que teve várias situações inesperadas. Recém-chegada de comboio, pela noite dentro, Jackson é obrigada a aguardar um “*longo tempo na carruagem*” graças a uma discussão do guarda com um passageiro, por causa do bilhete de uma criança. De seguida, Jackson é rigorosamente inspecionada na alfândega, ao mesmo tempo que é rodeada de “*gaiatos sujos e maltrapilhos*” (Jackson, 1877: 283), que tentam levar as malas dos passageiros. Durante a viagem entre a estação das Devesas e a cidade, Jackson contempla o Porto adormecido àquela hora tardia, aparentando “*aquelle aspecto mysterioso, de edade média*”. Ainda não contente com a situação, o cocheiro, que deveria ter parado no Hotel Francfort, seguiu para um outro hotel, o do Commercio, onde Jackson, por força do cansaço, ficou a pernoitar.

É justamente nos alojamentos na cidade onde concerne talvez o maior desafio para os viajantes do século XIX. São a falta de condições de higiene, conforto e limpeza que levam alguns autores a tecer duras críticas a alguns hotéis da cidade. Jackson, mais uma vez, vítima de uma má experiência no primeiro hotel onde ficou alojada, cujo quarto era um cubículo com a cama acabada de mudar no preciso momento, “*estava endireitando os lençoes que com certeza mudara n'aquelle momento*” (Jackson, 1877: 287), revelando a falta de higiene do estabelecimento, assim como de conforto “*(...) duro e encaroçado colchão de palha, em que havia apenas uma surrada almofada vermelha (...)*”(Jackson, 1877: 287), e a insegurança que sentiu no quarto com a entrada de rompante de um funcionário: “*quando entrou um homem com duas*

garrafas de vinho branco e tinto, um grande pão e uma empada” (Jackson, 1877: 288). Já na manhã seguinte, com o quarto iluminado, a autora não poupa críticas ao hotel: “*O soalho nú era negro, de velho e porco; as portas eram cinco, com trancas o ferrolhos como as dos carcereiros, mas ainda assim com tamanhas fendas que era inevitável através d'ellas ver e ser visto*” (Jackson, 1877: 289). Logo depois de almoço, desloca-se para outra unidade hoteleira na Foz, onde se sentiu melhor até que, a meio da sua estadia, é simpaticamente convidada a sair, para dar lugar às famílias espanholas que estavam a chegar.

À semelhança de Jackson, a autora Maria Rattazzi também passou por uma experiência hoteleira menos boa, sublinhando a ausência de qualidade das hospedarias na cidade: “*as hospedarias estão longe de ser o que haja de mais notável na cidade do Porto*” (Rattazzi, 1881: 143). No caso de Rattazzi, é a falta de comunicação no Hotel do Louvre que a leva a escrever palavras mais negativas sobre o alojamento, indicando que não havia “*(...) rapaz ou rapariga que fallasse uma língua conhecida*” e que a dona da casa não compreendia o francês. Após 3 tentativas hoteleiras falhadas, a viajante dirige-se ao Hotel Francfort, mas a sua primeira impressão foi “*atroz*” com a aparência de uma “*...hospedaria de província de terceira ordem*” (Rattazzi, 1881: 144). Com o cansaço da viagem e da sua busca infrutífera por um alojamento que a acolhesse, a autora decide pernoitar, com a premissa de, no dia seguinte, abandonar o Francfort. No entanto, Rattazzi, tal como Jackson, tem uma reviravolta na sua estadia pela cidade e, no dia seguinte, tem uma agradável surpresa com o Hotel, deixando-se converter pela amabilidade dos portuenses, pela excelente cozinha e pela sua hospedeira, a Sr.^a Hardy. E, se por um lado, Rattazzi viveu uma experiência gastronómica enriquecedora, já Charnock faz menção à qualidade inferior da fruta, ao facto do carneiro ser pequeno e o beef apenas tolerável.

Outro dos pontos negativos apresentados pelas autoras é a evidência de uma cidade envelhecida, escura e fragmentada. As diferenças sociais destacam-se pelos “*caprichos de edificação*” (Jackson, 1877: 331), “*risonhos cottages*” (Rattazzi, 1881: 150) que segundo Rattazzi contrastam com casinhas adjuntas “*sombrias e desordenadas*”. Rattazzi menciona ainda o aspeto gracioso das casas, embora “*velhas*”, e Jackson, a partir de uma vista do seu hotel, consegue observar os “*mizerrimos cazebres*” (Jackson, 1877: 331), onde habitam muitas famílias, mas, no seu entender, é “*na Foz os extremos se tocam: — é uma miscellanea de incongruência*” (Jackson, 1877: 334). Uma outra crítica corrente em vários guias e relatos de viagem do século XIX no Porto está relacionada com a falta de iluminação noturna. Jackson descreve a sua chegada à cidade, revelando que a ponte pênsil estava “*alumiada pelos lampejos dos raros lampeões*” (Jackson, 1877: 284), e apenas “*aqui e além tremeluzia uma solitária*

vela” (Jackson, 1877: 284), tornando a cidade assustadora, com “*ruas estreitas e sombrias*” (Jackson, 1877: 291). Nessa leitura menos atrativa da cidade, Jackson sublinha a quantidade de mendigos existentes nos arrabaldes da cidade com “*scenas taes [que] enojam o animo*” (Jackson, 1877: 334). Curiosamente, tanto Rattazzi como Jackson mencionam a sua empatia pelos animais da cidade, que aparentemente sofreriam com a topografia difícil do Porto: “(...) *quando os bois extenuados subiam a Íngreme calçada que vae dos Clérigos (...)*” (Jackson, 1877: 351), ou “*junta ou duas de bois a descerem, a arquejarem para fincarem as patas*” (Rattazzi, 1881: 353). Jackson mostra inclusivamente compaixão pelos “*gatos desorelhados e derrabados*” (Jackson, 1877: 331), aos quais era costume cortar as orelhas e caudas.

O discurso das duas viajantes inglesas mostra também como o Porto ainda não estava preparado para a convivência com o turista, normalmente observado com alguém estranho para quem não existia uma oferta de lazer, para lá da hotelaria e restauração que ainda estavam também a dar os primeiros passos. Jackson, por exemplo, desejava visitar a Igreja dos Clérigos mas “*não se encontrou quem abrisse a porta*” (Jackson, 1877: 347). As igrejas fechavam depois da missa, sem se preocuparem com quem as queria visitar. “*Parece que, em geral, as egrejas do Porto fecham-se muito cedo*”, lamentará Carlota Jackson (Jackson, 1877: 347). Já Rattazzi tinha ouvido que o teatro lírico, ou seja, o Teatro São João, era bonito, mas, para seu infortúnio, estava fechado aquando da sua vinda ao Porto.

Se em pleno século XIX a Foz do Douro era considerada consensualmente como uma das mais cosmopolita das praias e passeio da moda, é também banalizada por Jackson numa das suas incursões costeiras, definindo-a “*como esplanada movediça e cheia de pó*” (Jackson, 1877: 314), e como “*escabrosa, poeirenta e aborrecidamente atravancada não só de banhistas, mas de vadios, e espectadores e espectadoras de galhofa*” (Jackson, 1877: 319).

A questão dos transportes era um outro problema recorrente para o turista. Segundo Jackson, os carros e cavalos, particulares ou para aluguer, escasseiam na cidade, ao contrário do que acontecia em Lisboa, onde abundavam. Concomitantemente, os carros que existiam eram caros, “*velhos e desarranjados*” e o destino e valor da viagem teria que ser negociado antes, estando sujeito a que o cocheiro não aceitasse os termos. Para Jackson, este tema é motivo de descontentamento, pois segundo a mesma “*o extremo escurpamento das ruas impede de passear muito e dificilmente se poderia tentar uma excursão a pé pelos arrabaldes*” (Jackson, 1877: 307), pelo que esta situação limita a autora de ir ao encontro do seu tão desejado passeio

pela envolvente da cidade, ficando apenas a contemplar de longe a partir dos miradouros que permitiam avistar os subúrbios.

5. Itinerário Turístico Oitocentista

5.1 - Estudo e Perspetiva dos Itinerários Turísticos e o Turismo Cultural

“O turismo tem a ver com o movimento de pessoas através do tempo e do espaço, quer entre as suas residências e destinos, quer dentro de áreas de destinos.” (MacKercher e Lew, 2004:57)

Compreender a interação espacial dos turistas com um destino tem desempenhado um papel de maior importância no desenvolvimento da investigação no turismo. A descrição de cidades, locais, monumentos e paisagens são tema abundante nas literaturas de viagens. São os relatos e guias de viagem, os testemunhos do reconhecimento do tempo, espaço e sociedades. *“Os turistas e os livros de viagem estão intimamente ligados à forma como cada um usa, consome e imagina o outro”*(Robinson, 2004: 342).

Se em tempos as deslocações eram motivadas apenas pela sobrevivência, atualmente o lazer e o prazer são também protagonistas no movimento dos indivíduos, que antecipam os seus percursos através de instrumentos como os itinerários turísticos. Compreender historicamente a formação de itinerários resulta na investigação de diários, cartas, ensaios, guias e relatos de viagem na busca de registos escritos e visuais sobre as viagens, vicissitudes e problemáticas.

É nos guias de viagem do período do Império Romano que já se fazem constar as expressões relacionadas a viagens, como rotas, caminhos, distâncias e tempo de viagem.

Ao longo das várias fontes documentais é comum associar a expressão de itinerário turístico, aos termos circuito, excursão e circuito turístico. (Cisne e Gastal, 2011) Numa época em que a experiência tem um papel tão determinante no turismo, é importante desenvolver programas e percursos que deem visibilidade coletiva e que ajudem a enquadrar o olhar do turista. A viagem e o turismo são poderosas ferramentas de aprendizagem da cultura, assim como um motor na economia das cidades. Portanto, segundo Gomez e Quijano (1991, mencionados in Ferreira, Aguiar, Pinto, 2011), por itinerário deve-se entender a descrição de um caminho ou rota que especifica os lugares por onde passa e vai propondo uma série de atividades e serviços no

decorso do passeio. Bahl, por sua vez, defende que *“Hoy en día se continúa definiendo al itinerario turístico con la indicación metódica que lo considera como un espacio a ser recorrido en un determinado tiempo”* (citado in Cisne e Gastal, 2011: 14). Já as autoras Cisne e Gastal (2011) desafiam a *“redimensionar y resignificar al itinerario turístico como un proceso de subjetividades que trasciende la ordinaria indicación metódica de recorrer atractivos. En ese sentido, el itinerario turístico pasa a ser entendido en el ámbito de esta reflexión como algo más que un producto de mercado”*.

Os itinerários podem ter um papel bastante preponderante nas cidades, não só na transmissão de conhecimento, no desenvolvimento de uma boa experiência ao turista, como de forma a estimular a curiosidade e deixar uma boa imagem. Os itinerários nos destinos, para além do percurso previamente definido, podem incluir vários produtos e serviços endógenos, que contribuem para aumentar a motivação e a curiosidade dos turistas, com o complemento de informações (lendas e atividades ou eventos culturais) beneficiando os turistas com estas partilhas únicas e diferenciadas e criando, deste modo, mais benefícios económicos à comunidade em que se inserem através da criação de novas empresas/serviços, e consequentemente gerando mais empregos. (Ferreira, Aguiar, Pinto, 2011)

Segundo estudos da Comissão Europeia, entre as grandes tendências do turismo nos últimos anos, está o desenvolvimento do turismo urbano. E as principais causas para a sua base são: (1) o desenvolvimento das viagens aéreas e transportes rápidos em que as cidades são o principal destino; (2) o desenvolvimento de estadas curtas e férias secundárias; (3) o crescimento do turismo por motivos culturais, que igualmente predomina na cidade; (4) o crescimento do mercado de reuniões; (5) o aumento de viagens de terceira idade e de pessoas com reformas antecipadas; (6) o crescimento de férias ativas em detrimento das férias clássicas (Gomez e Quijano, 1991, citado in Ferreira, Aguiar, Pinto, 2011). A esta lista, acrescentaríamos também as novas dimensões tecnológicas, as novas experiências e a redescoberta da viagem do turista contemporâneo. Sendo a presença de património histórico e cultural uma condição para que exista o turismo urbano, ela não é todavia suficiente, e outras novas dimensões têm surgido no conceito do turismo urbano como a procura por: espaços revitalizados, amplos, cuidados, a vida cultural, entretenimento e restauração, que compõem a chave para este renovado conceito. No entanto, não podemos deixar de dissociar o turismo urbano com o turismo cultural, como sendo um fenómeno que se *“orienta para espaços urbanos e áreas com valor histórico, patrimonial e cultural.”* (Costa e Albuquerque, 2017:

419). Tendo por base estas novas tendências, o turista exerce uma procura mais intensa ao nível do património cultural, no reconhecimento da história e na busca pelo passado e na contemplação de infraestruturas antigas que simbolizam os valores culturais, a memória histórica e a pluralidade de identidades do território. Em consequência deste incremento da procura, tem-se verificado o aparecimento de um crescente número de itinerários culturais.

As relações entre turismo e cultura são profundas. O turismo, *“a par da dimensão económica e social que o caracteriza e impulsiona, assume igualmente uma dimensão cultural que exige a compatibilização entre os seus valores materiais e as formas de expressão espirituais e afectivas que contribuem para a valorização do homem e para a criação de uma memória para o futuro”* (Cunha, 2007: 235). Segundo a UNESCO, a cultura é caracterizada como *“o conjunto de traços distintivos espirituais, materiais, intelectuais e afetivos que caracterizam uma sociedade ou um grupo social que deve ter em consideração as artes e as letras, os modos de vida, os direitos fundamentais do ser humano, os sistemas de valores, às tradições e as crenças”* (citado in Carvalho, 2017: 350). Por outro lado, o turismo cultural é definido pela OMT como *“movimentos de pessoas em busca de motivações essencialmente culturais, tais como excursões de estudo, teatralizações e excursões culturais, viagens para festivais e outros eventos culturais, visitas a localidades e monumentos, viagens para estudar a natureza, folclore ou arte e peregrinações”* (citado in Richards, 2009: 1). Exercendo diversas motivações e múltiplas formas, o turismo cultural permite desfrutar do património de um lugar e de uma comunidade e, ao mesmo tempo, conhecer o modo de vida e comportamentos dos locais. A procura pelos atributos físicos de cada localidade, representado pelo legado histórico, através do património, ruínas, monumentos, museus e obras de arte, ou o conhecimento do modo de vida, hábitos, tradições, o entretenimento e a alimentação, são as principais motivações do turista cultural.

Nos últimos 20 anos, o turismo cultural tem tido um crescimento notável, assumindo uma expressão cada vez maior no turismo, o que, por sua vez, permite a possibilidade de integrar novas formas, modelos e tipologias turísticas, ligadas à herança material e imaterial dos destinos: *“É através do vasto e monumental património tangível e intangível associado à cultura de um país e de uma região, articulado com o percurso histórico e os seus respetivos domínios sociais, culturais e económicos que o turismo cultural assume a memória enquanto parte integrante do seu processo de ação e integração na atividade turística global”* (Carvalho, 2017: 351).

Já há cerca de uma década que Richards defende que o turismo cultural responde a 70% do mercado do turismo, o correspondente a 500 milhões de viagens internacionais (Richards, 2009). Por outro lado, mais ou menos na mesma altura, a OMT apresentava dados que defendiam que 40% das viagens haviam sido de índole cultural, o que representava então cerca de 305 milhões de pessoas. (Pérez, 2009) Assim, o turismo de base cultural predomina sobre os restantes tipos de turismo, numa circunstância que pode colocar a Europa em vantagem, graças ao seu riquíssimo património histórico, com uma oferta estruturada. Tal como Pierre refere (citado in Carvalho, 2017) *“o turismo internacional, afirma-se multiplicando por dez o número de entradas na Europa, de 1960 a 1995. E é precisamente entre 1980 e 1990 que o Conselho da Europa e a UNESCO desenvolvem a interpretação de itinerários ou roteiros culturais.*

A procura de viagens turísticas em busca do património e de cultura é cada vez mais a *“nova religião”* (Delgado, 2002 in Pérez, 2009:115). Em consequência deste incremento da procura, tem-se verificado o aparecimento de um crescente número de itinerários culturais¹⁵: *“itinerários de visita organizados, nos quais não se apresenta apenas uma sequência de atracções a serem visitadas, procurando-se também, realizar uma leitura sociocultural do território. Este plano de visitas deve ter em conta que as atracções não servem por si sós, precisando de valorização sociocultural, de interpretação, de reconhecimento da sua importância e relevância”* (De Menezes, 2002, citado in Pérez, 2009).

5.2 - Os Itinerários e os seus impactos

Como apontou Rachid Amirou, *“a Distância, o dispêndio de energias e o dinheiro gasto para aceder a um lugar «eleito», quer se trate da escalada de um pico, de um desvio para se visitar uma atracção turística, ou das horas suplementares em automóvel para visitar um último santuário, tudo isto, é testemunho de uma percepção binária do espaço”* (Amirou, 2007: 59).

¹⁵ *“Comissão Científica Internacional de Itinerários Culturais (CIIC) do ICOMOS (Internacional Council of Monuments and Sites) apresenta a seguinte definição: um itinerário cultural é «Uma via de comunicação terrestre, aquática ou de qualquer outro género, fisicamente definida e caracterizada por possuir a sua própria e específica dinâmica e funcionalidade histórica que reúna as seguintes características: a) ser resultado e reflexo de movimentos interactivos de pessoas, bem como de intercâmbios de múltiplas dimensões, contínuos e recíprocos de bens, ideias, conhecimentos e valores dentro de um único país ou entre vários países e regiões, ao longo de períodos consideráveis de tempo; b) ter gerado uma fecundação múltipla e recíproca de culturas no espaço e no tempo visíveis tanto no seu património material como imaterial.”*(Pinheiro, 2007: 2)

A distância desempenha um papel importante na análise das interações espaciais, a procura de atividades é invariavelmente definida consoante a distância percorrida, a gestão do tempo e do dinheiro. Pelo que afeta o comportamento turístico, um viajante principiante no destino é muito ativo e tem como interesse prioritário a descoberta das atrações culturais e naturais. Por outro lado, os repetentes têm um maior interesse nas experiências sociais, no entretenimento, nas compras e gastronomia, participando em mais atividades e deambulando por mais lugares. (Mackercher e Lew, 2004) Os motivos da viagem podem igualmente influenciar a distribuição espacial dos fluxos turísticos. As viagens por lazer vão certamente explorar e aproveitar o destino de outra forma, de quem normalmente viaja por negócios. Da mesma maneira, os visitantes que assumem o destino como sendo o principal, irão explorar áreas mais longínquas e irão visitar atrações, por norma deixadas para uma segunda visita, afastando-se dos chamados “*centros turísticos*” e entrando mais na esfera do residente. No entanto, todos os turistas que viajam por lazer podem ter motivos e comportamentos diferentes: “*el interés de cada ser humano sobre el mundo es variable y depende de la situación y del lugar*” (Cisne e Gastal, 2011: 9). Neste sentido, o turista cultural é muitas vezes um Turista de Interesse Especial, que, em regra, mostrará “*tendência para limitar as suas ações a actividades relacionadas com a razão especial da visita*” (Mckercher e Lew, 2004: 67). Este tipo de turista nasce do desenvolvimento de novos produtos de interpretações identitárias que pretendem associar as atrações de cada lugar a um passado reinventado, de modo a ser experienciado. Este tipo de consumo turístico nasce para dar resposta às mudanças sociais associadas, à alteração do perfil de consumidores, com mais escolaridade, valorização do “antigo” e pelo contacto com as comunidades locais, usos e estilos de vida. Ou, como colocou Amirou, “*o turista corre atrás do «muito antigo» ou do sítio natural impressionante, mas também atrás das “atmosferas” ligadas aos lugares*” (Amirou, 2007: 75).

Segundo Urry (1990), esta procura turística tem fortes implicações para as cidades através da noção do «olhar atento dos turistas» (citado in Ferreira, Aguiar, Pinto, 2011), pois estes turistas procuram a autenticidade, os aspetos educativos em detrimento dos lúdicos, gastam mais dinheiro e participam em mais atividades. Face ao aumento deste tipo de turismo, os destinos veem a necessidade de desenvolver modos de abordagem à riqueza patrimonial do sítio, requerendo inovações constantes por parte dos intervenores locais, diversificando a oferta, criando produtos novos e diferenciados que se destaquem e gerindo de forma eficaz e coerente as propostas de novos negócios. Em consequência deste incremento na procura, surgem oportunidades para que as empresas promovam novas ofertas e serviços, como itinerários culturais. Apesar de não ser só nas cidades que existe este tipo de produto turístico, é sabido

que é uma estratégia para desenvolver a economia urbana, uma vez que contribui para a expansão do destino, para além de ainda promoverem várias motivações culturais e artísticas ao longo do itinerário. No fundo, “*o espetáculo da cidade é tão importante quanto os espetáculos que acontecem na cidade*”(Pereira e Baptista, 98: 2017).

A alavanca para o sucesso de um itinerário cultural é pensar no itinerário para o turista, mas englobando toda a comunidade, para dar a conhecer o património cultural, de forma controlada e organizada, de modo a garantir a preservação para gerações futuras e promover o conhecimento da identidade, história da cidade e fomentar a sociabilidade e convívio entre grupos. Ao atrair pessoas de forma estruturada a esses locais obtêm-se novas receitas económicas que poderão constituir um método de financiamento para a recuperação ou conservação do património, despoletando princípios de economia circular. Ter um guia¹⁶ intérprete profissional, que saiba partilhar e transmitir a informação corretamente e ao mesmo tempo que desperte o interesse e curiosidade pelo património, é uma condição importante para o sucesso. Os guias devem contribuir para o enriquecimento cultural e pedagógico do turista, mas, ao mesmo tempo, apresentar curiosidades, promover atividades e eventos, fornecer informações sobre outras cidades ou lugares. Avaliar o perfil do turista, as suas necessidades e limitações, permite às empresas adaptar um itinerário ao visitante, proporcionando uma experiência única e, no fundo, personalizada.

Portanto, os itinerários culturais constituem um meio de reforçar os destinos, aumentar a sua capacidade atrativa e criativa e promover o seu desenvolvimento económico. Resumidamente, como colocou Pérez, “*os itinerários culturais devem promover os intercâmbios e os contactos não estereotipados entre os locais e os visitantes, respeitar o meio ambiente e seguir os princípios do desenvolvimento sustentável, procurando assim evitar os impactos negativos da actividade. Esta última ideia obriga-nos a pensar sobre a capacidade de sustentação do território e a repensar a realização de itinerários para grupos não muito grandes*” (Pérez, 2009: 233).

¹⁶“(…)é um mediador na “viagem” turística que constrói o olhar da paisagem para o visitante (Dahles, 1996). É também o representante de uma empresa e de uma “terra”, representa todos os habitantes e detém autoridade na hora de construir o olhar e a experiência do turista e do excursionista. Longe de converter o itinerário numa simples soma de informações abundantes e de oferecer uma simples acumulação de dados e factos, o guia intérprete provoca a reflexão dos participantes (Doctor Cabrera, 2000: 68).” (Pérez, 2009 :246)

5.3 - Proposta de Itinerário “O Porto turístico de oitocentos”

“O romantismo havia-se firmado no Porto, galharda e bastantemente florindo. Veemente e fecunda pujança vital agrilhoara o velho burgo, infundira-lhe energias e vivacidade inquietas, exultantes, que em diversos raios de acção - o literário, o político e o mundano - o moveu a sobressair no país e a sobrevaler a capital.” (Samagaio, 1997/98: 117)

Para a conclusão deste projeto de mestrado, foi pensado um itinerário turístico que permitisse reviver a experiência de um turista no Porto no século XIX. Esta proposta de itinerário propõe, por isso, considerar os relatos de viagem e guias turísticos que tratam do Porto, simulando um percurso pela cidade, em busca das principais atrações turísticas da época, assim como de outros elementos do sistema turístico de Oitocentos, como a hotelaria ou a restauração, por exemplo. Deste modo, reunimos um conjunto de edifícios ou atividades, comumente mencionadas pelos autores como sendo as principais a visitar na cidade do Porto.

O itinerário terá um pendor mais cultural e histórico, sendo direcionado para o património material e imaterial, que em tempos foi capaz de cativar os viajantes. Como a sua produção teve na base conduzir o turista contemporâneo a experimentar ser um turista Oitocentista, é frequentemente evocado o imaginário que *“corresponde à parte mais criativa, poética no sentido etimológico, isto é, constitui a parte não meramente reprodutiva da imagem que está presente no espírito”* (Amirou, 2007: 33) e recorrendo ao património e às memórias históricas abordadas por vários autores em vários guias e relatos de viagem, assim como em monografias, livros e estudos sobre a cidade. O itinerário tem origem na parte Ocidental da cidade, atravessa o seu miolo e termina no bairro Oriental. Esta organização tripartida do Porto tem origens longínquas e já Júlio Diniz a referia em “Uma Família Inglesa”, em meados do século XIX:

“O bairro central é o portuense propriamente dito; o oriental o brasileiro; o occidental, o inglez. No primeiro predominam a loja, o balcão, o escriptório, a casa de muitas janellas e extensas varandas, as crueldades architectonicas, a que se sujeitam velhos casarões com o intento de os modernisar (...) Há ainda n´este bairro muitos ares do velho burgo do Bispo (...) O bairro oriental é principalmente brasileiro, por mais procurado pelos capitalistas que recolhem da America. Predominam n´este umas enormes moles graníticas, a que chamam palacetes (...) As ruas são mais sujeitas à poeira. O bairro occidental é o inglez, por ser especialmente o habitat d´estes nossos hospedes. Predomina a casa pintada de verde escuro,

de rôxo-terra, de côr de café de cinzento, de preto...Architectura despretensiosa, mas elegante” (Diniz, 1930: 52).

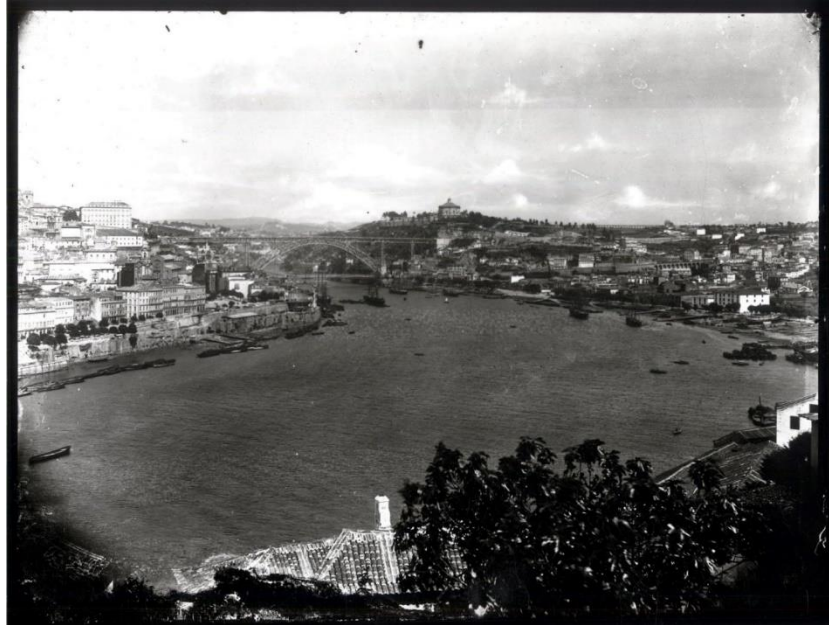


Figure 7 Panorâmica do Porto e Gaia em finais do século XIX
Fonte: A.H.M.P PT-CMP-AM/PRI/EBC/F.NV:1-EB:12:8

O trajeto elaborado tem como ponto de partida os **Jardins do Palácio Cristal**, erguidos numa propriedade anteriormente conhecida como os campos da *Torre da Marca*¹⁷. O Palácio de Cristal foi construído a partir de 1861 e foi o lugar eleito, durante décadas, para o passeio da burguesia portuense e para reuniões elegantes, inspiração de muitos artistas e palco de grandes exposições. Sobre ele, escreveu Alberto Pimentel, em 1877, no seu “Guia do viajante na cidade do Porto e seus arrabaldes”: *“Pela sua deliciosa posição, pela grande amenidade tranquillã dos seus bosques e jardins, e ainda para muitas pessoas pelos seus theatros, bilhares e demais diversões, o Palacio de Crystal, sendo durante a semana muito pouco frequentado, —ó assombro!—é todavia o encanto e admiração de todas as pessoas de mais fino gosto que visitam o Porto”* (Pimentel, 1877:107).

¹⁷ Devido às dificuldades de navegação no Rio Douro, existiam espalhados pela cidade, alguns estruturas, para os navegantes terem um ponto de referência. Contudo, esta estrutura foi abaixo com um bombardeamento durante o cerco do Porto, pelo que pouco se sabe sobre a mesma. *“Estas Torres (...) podiam corresponder quer a elementos naturais, construções preexistentes – que pela sua altura, serviam também este propósito (...)”* (Gonçalves, 2018: 81). *No sítio da Torre da Marca, assim chamado por aí se erguer uma torre de três orelhas destinadas a balisar, com outras, o enfiamento da barra do Douro e o acesso ao ancoradouro da Ribeira, foi implantado o Palácio de Cristal.”* (Ferreira, 1982: 12)

Após uma pequena visita aos seu jardins e contemplação das magníficas vistas, o percurso deve seguir em direção ao Hospital Santo António mas não sem antes parar no cruzamento da Rua do Rosário com a Rua de Dom Manuel II, onde está localizado um edifício em reabilitação (Dezembro de 2021), onde funcionou na segunda metade do século XIX, um hotel de luxo, o **Hotel do Louvre**, que foi inaugurado em 1865, por altura da Exposição Internacional do Porto. O Hotel é descrito no Jornal “O Comércio do Porto” de 12 de agosto de 1865, como tendo “*grandes salas, ricamente decoradas (...) e excellentes quartos, meza redonda, comida a todas as horas, banhos de chuva e dos de tina. A casa tem as vistas mais pittorescas que podem dar-se e avista-se dos terrassos o seguinte: uma legua de caminho de ferro, a estação das Devezas, vista do oceano, e do Palacio de Crystal*”. Alberto Pimentel refere em “O Porto há trinta anos” que, antes de o Hotel do Louvre ser aberto, “não havia um que fosse bom, que tivesse as commodidades indispensáveis aos hospedes menos exigentes” (Pimentel, 1893). Aqui se hospedaram várias figuras ilustres, no entanto, o que mais se destaca, pela sua importância, mas também pela história singular a que ficou associada a estadia, foi o imperador do Brasil D. Pedro II. Em 1872, o estabelecimento acolheu D. Pedro II e toda a sua comitiva, que vinha de visita à cidade. Contudo, saíram do hotel sem pagar, por acharem a conta exagerada. A dona do estabelecimento, Maria Henriqueta, “*uma das senhoras mais elegantes e formosas dos seu tempo*” (Marçal, 1945: 179), levou o imperador a Tribunal, ganhou o caso e fez-se ao caminho para o Brasil, para reaver o seu dinheiro. Depois de não conseguir chegar ao imperador, despoletou uma série de incidentes mediáticos que, pelo embaraço causado, uns portugueses comprometeram-se a saldar a conta do hotel e ainda pagaram a viagem de retorno da proprietária. Aquando a sua chegada, o hotel já não ostentava o fulgor antigo, estando em iminente declínio.

Junto ao antigo Hotel do Louvre, espreita o grandioso Hospital Santo António, construído em meados do século XVIII, que surge para substituir o Hospital da Santa Casa da Misericórdia na Rua das Flores. Durante o seu funcionamento no século XIX acolheu, entre tantos outros doentes, os feridos da guerra civil ou, já no final do século, os doentes da peste bubónica, identificada pelo médico Ricardo Jorge. Considerado Monumento Nacional é um edifício sóbrio, simples e simétrico que “*reflecte o gosto neopalladiano e neoclássico que viria a desempenhar um papel de grande significado no desenvolvimento da arquitectura civil portuense (...)*”¹⁸. Ao contornar o edifício pelo seu lado sul, o trajeto passa pela Rua da

¹⁸<http://www.patrimoniocultural.gov.pt/pt/patrimonio/patrimonio-imovel/pesquisa-do-patrimonio/classificado-ou-em-vias-de-classificacao/geral/view/70197/>

Restauração, a primeira via por onde circulou o carro elétrico na cidade do Porto, e onde foi fundado, em 1836, o Museu Portuense, mais tarde Museu Municipal, pertencente a João Allen, A caminho da terceira paragem, é possível contemplar a vista extraordinária sobre o Douro, através do vale do rio Frio, onde se estrutura hoje o jardim das Virtudes, ocupando parte da antiga Quinta das Virtudes, horto conceituado do Porto Oitocentista.

A terceira paragem é no vulgarmente chamado **Jardim da Cordoaria**, erguido no antigo Campo do Olival. Freitas explica que, “*em 1611, quando se construiu o primeiro edifício da Relação e Cadeia, mandou Filipe II que ali se plantasse uma alameda que «seria de muito ornato e comum benefício da cidade»*” (Freitas, 1999: 228). Já no início do século XIX, e mesmo antes da construção do jardim, a alameda da Cordoaria era mencionada por Kinsey em “Portugal Illustrated”, de 1808: “*whose triple avenue of fine trees affords a refreshing shade for pedestrian.*”. Este espaço acolhe (ou acolheu) na sua envolvente um conjunto de estruturas notáveis¹⁹ que ajudam a contar a história da cidade. Atualmente, o jardim é denominado por João Chagas, é público e foi desenhado pelo arquiteto paisagista alemão Emílio David, o mesmo que projetou os jardins do Palácio Cristal, nos anos 60 do século XIX. De planta triangular, é descrito num dos guias de viagem analisados como sendo o “*Campo dos Martires da Patria, with a handsome hospital, courts of law, the Foundling Asylum, in which may be seen the wheel where infants are deposited. The new market-place, called Cordoaria, well supplied with meat, fish, fruit, and vegetables, and which should be visited on a saturday morning*” (O’sheas, 1889: 551).

Ao circundar o jardim, podemos observar edifícios emblemáticos como a Cadeia e Tribunal da Relação, cujas obras de reconstrução, depois do terramoto de 1757, se iniciaram no ano de 1767. Atualmente, funciona ali o Centro Português de Fotografia (CPF). Foi erguido originalmente na transição do século XVI para o século XVII como sede do Tribunal da Relação e como cadeia e é uma obra sólida em granito com uma curiosa planta trapezoidal. Mesmo ao lado do CPF, enquanto descemos em direção ao próximo ponto, temos a vizinha Torre e Igreja dos Clérigos, a “Joia da Coroa” de Nicolau Nasoni. O projeto inicialmente era só para a construção da Igreja (1749), mas, posteriormente, unificaram-se pelas mesmas datas (1753-1763) uma enfermaria e a torre. De características barrocas, atualmente, é considerado o Ex-libris da cidade.

¹⁹ Clérigos, Cadeia da relação, Palácio Sandeman, Hospício de Santo António, Igreja da Graça, Universidade, Recolhimento do Anjo, Hospital de Santo António, Mercado do Anjo, Feira de São Miguel entre outros.

A próxima paragem é o **Grande Hotel de Paris**. O caminho faz-se pela Rua Cândido dos Reis²⁰ que teve uma posição bastante importante no século XIX, por concentrar, juntamente com artérias próximas, um conjunto de serviços e atividades importantes na cidade. Ao descer a íngreme Rua da Fábrica, o hotel surge do lado direito, e é uma “ (...) *construção apalaçada tipicamente portuense dos arruamentos da época: alçado sóbrio com uma impressão de verticalidade, ganha em profundidade o que perde de frente. A frontaria em arcos da entrada principal tal como as molduras das janelas dos três andares de onde se sustentam estreitos varandins, são os motivos da ornamentais da fachada. São três prédios distintos nº 15 a 19, 21 a 25, 27 a 31 – mais tarde unidos internamente: dois deles com intercomunicação através da escadaria ao centro, construída para o uso do edifício como hotel*”²¹. Este exemplar do século XIX foi um hotel de grande prestígio, não só porque recebeu figuras ilustres como Camilo Castelo Branco, Bordalo Pinheiro, Eça de Queiroz e Guerra Junqueiro como pela prática dos saraus musicais nos jardins à veneziana e jantares-concerto. É considerado por Baedeker como hotel de primeira categoria, “*in the narrow Rua da Fábrica, with garden, well spoken of*” (Baedeker, 1908: 35) e como referência noutros guias como o de Charnock ou o de O’sheas.

Continuamos o percurso até à **Praça da Liberdade**, antiga de D. Pedro, onde se afirmou, em pleno século XIX, o centro comercial, económico e social da cidade. Na segunda metade do século recebe a estátua de D. Pedro IV (1862) e passa a ser uma das áreas preferidas para atividades económicas emergentes, de abertura de estabelecimentos comerciais e de transportes. *As referências à praça são recorrentes em vários guias e relatos de viagem.* Destacamos aqui a descrição de Carlota Jackson, dos anos 70 de XIX, pelo sentido de centralidade e espaço de convívio que reproduz: “*É um sitio fresco e agradável, plantado nos dous lados de arvores, debaixo das quaes ha cadeiras e bancos de jardim quazi sempre*

²⁰ Surge com a extinção da Ordem de S. José das Carmelitas Descalças, que emparelhou em quarteirão com algumas ruas próximas: Rua de Santa Teresa, Praça Guilherme Gomes Fernandes, Rua das Carmelitas. Neste quarteirão foram alojados alguns serviços importantes da cidade no século XIX como: “*escritórios e cavalaria da Malaposta que assegurava a ligação Porto-Lisboa, a Direção de Obras Públicas, o Correio e Telégrafo, o Colégio de Patrício Teodoro Álvares Ferreira, a escola de formação de professores do ensino básico, um posto de polícia, uma unidade de bombeiros uma associação académica e um bar o Sala Americano*” (Fernandes, 1993: 345). Para além disso, ainda acolheu o mercado dos “Ferro Velhos” onde se vendia todo o género de produtos e que tinha uma enorme procura.

²¹ “*Com 3 andares e 42 quartos é um hotel de cariz familiar, contemplado pelo patamar aberto no meio, que capta atenção do hospede para a sua claraboia, iluminando os andares. Com uma sala de estar. (...) dezenas de outras peças de época que habitam o Paris, despontando pelas suas alas um simpático “museu”, num contexto de preservação da identidade d hotel e sua personalidade histórica. (Félix, 2011: 15)*

occupados. As lojas, cafés, a casa da Camara, os passeantes, a estação de carruagens, dão a esta Praça uma apparencia muito animada, como verdadeiro coração da cidade que é” (Jackson, 1877: 293).

Seguindo em direção a sul, passamos pelo monumental Palácio das Cardosas, mandado erguer pelos “frades loios” ou de Santo Elói, que acabaram por não fazer uso do espaço porque, em 1834, foi decretada por D. Pedro IV, através de um diploma legal assinado por Joaquim António de Aguiar, a extinção dos conventos. Manuel Cardoso dos Santos, brasileiro torna-viagem, compra o convento mas acaba por morrer pouco depois e o edifício passa para a sua viúva e filhas, as Cardosas. A partir de meados de XIX, o passeio defronte do edifício passa a ser ponto de encontro da elite financeira ou cultural portuense, entre o café Guichard e a Livraria Moré. Hoje em dia, ali funciona o Hotel Intercontinental.

Pelo Largo dos Lóios, chegamos à **Rua das Flores**, reconhecida como uma das principais ruas comerciais do Porto de oitocentos. Por esse motivo destaca-se frequentemente nos guias que consultamos, mesmo nos mais antigos como no de Kinsey, de 1829. Ali, a Rua das Flores é considerada “(..) *the principal street at Oporto and in which the best shops in every line of business are situated*” (Kinsey, 1829:226). No fim de século, o guia de O’sheas mantém a mesma leitura do espaço: “*Flores is the best paved and wealthiest street in Porto, and is lined by goldsmiths and cloth merchant’s shop*” (O’sheas, 1889: 551).

Passando o Largo de São Domingos, visitamos o **Palácio da Bolsa**. É mais uma obra do período oitocentista, inaugurada em 1842. Sobre o infortúnio incêndio do Convento de S. Francisco, durante o Cerco do Porto de 1832-1833, nasce uma obra do neoclássico da autoria do arquiteto Joaquim da Costa Lima. Alberto Pimentel sublinha a sua importância na paisagem urbana do Porto, mas também as novidades que surgiam no seu interior como com o Salão Árabe: “*n’este edificio, que pela sua vastidão e belleza propriamente se póde chamar o palacio do commercio, ha algumas salas dignas de visitar-se, especialmente a que ainda está em construcção e é feita ao gosto do celebre paço da Alhambra.*” (Pimentel, 1877:125). O entorno do Palácio da Bolsa é constituído por vários edifícios históricos, como as Igrejas de São Francisco e de São Nicolau ou o Mercado Ferreira Borges e pela Praça do Infante D. Henrique. No fim do Cerco do Porto vão-se instalar por ali bancos e sedes de empresas comerciais, assim como terão lugar a abertura de novas artérias, como a de Ferreira Borges, por exemplo. Aliás, a própria Praça do Infante D. Henrique, assim como o Mercado Ferreira Borges, são “filhos” do século XIX.

Uma vez nesta área, é possível fazer uma pausa para almoçar, reconstituindo um almoço do século XIX, no **RC Restaurante** que recuperou as suas raízes do final do século XIX, uma vez que conserva na decoração do espaço interior os elementos originais como a "boiserie" e os lambrins identificados com o movimento Arte Nova (Serenio, 1994). Inaugurado em 1894, *"possui como característica estética dominante uma harmoniosa articulação entre as linguagens Neoclássica e Arte Nova"* (Carvalho, 1995).

Após uma pausa para almoço, o percurso prossegue pela Rua do Infante D. Henrique, antiga Rua Nova dos Ingleses e pela **Feitoria Inglesa** (Factory House), *"um clube privado frequentado só por comerciantes do vinho e suas famílias, o que atualmente, volvidos vários séculos, ainda conserva essa exclusividade de ser um dos monumentos mais populares entre os guias"* (Moreira, 2017: 56). Por esse motivo, não surpreendem as múltiplas referências a este edifício na literatura de viagens do século XIX, como no relato de Harrison, de 1839: *"this building is in the Rua Nova dos Inglezes, and is of white granite. The ground-floor is devoted to the purposes of an Exchange (...) the whole is from the designs of Mr. Whitehead"* (Harrison, 1839: 49), ou no de Kinsey, dez anos antes, quando refere que a comunidade britânica tinha a sua: *"elegant house in the Rua Nova dos Inglezes. The building is of white granite, and the street elevation, crowned by a handsome pediment, presents a very beautiful façade"* (Kinsey, 1829: 181).

A subida para a parte oriental da cidade faz-se pela Rua de São João, erguida no período dito almadino, da segunda metade do século XVIII, que faz ligação à Rua Mouzinho da Silveira. A Rua Mouzinho da Silveira foi aberta na transição do terceiro para o quarto quartel do século XIX, numa operação que abrangeu a destruição de duas ruas (Congostas e Biquinha), assim como de alguns edifícios construídos ao seu redor. Por baixo deste arruamento corre o Rio da Vila, que sofreu um processo de encanamento. A rua foi aberta para permitir uma ligação mais fluída entre a frente ribeirinha e o centro cívico, permitindo a ligação à projetada estação de São Bento. Aliás, durante a subida de Mouzinho da Silveira é possível contemplar a **Estação de São Bento**, localizada no lugar do antigo Convento de São Bento Ave-Maria, que alojava freiras beneditinas. Foi com a referida extinção das ordens religiosas, em 1834, que se colocou em hipótese a possibilidade de o espaço poder ter outra utilização. A extinção total do convento apenas ocorre aquando da morte da última freira, já no final do século. Em 1896, é inaugurada

a estação provisória que viria a transformar a dinâmica da cidade, estabelecendo-se como o novo portão de entrada na cidade para nacionais e estrangeiros.

O percurso continua a ascender, agora para um dos pontos mais altos da cidade, pela Rua 31 de Janeiro, igualmente conhecida como Rua de Santo António. Projetada em 1784, teve um papel importante no século XIX, enquanto espaço comercial e de lazer, com a presença de muitas lojas, confeitarias e cafés, teatros e grandes armazéns, que davam resposta à estrutura social e às necessidades do consumidor, com vitrinas decoradas e iluminadas. Era considerada por muitos guias como a mais bela rua do Porto, pelo enquadramento que oferecia com a rua dos Clérigos e por ser encimada pela Igreja de Santo Ildefonso, ambas do século XVIII. Disso dá conta Kinsey, em 1829: “*One of the finest streets in Porto is the Rua Santo António. It forms the continuation of Calçada dos Clérigos*” (Kinsey, 1829 :225).

No topo da Rua de 31 de janeiro está a **Praça da Batalha** que, juntamente com as ruas próximas, constituía no século XIX o “*bairro das casas de hospedagem*” (Azevedo, 1987:284). A praça beneficiava dos eixos que ligavam à estação e era o término da estrada de Penafiel e Trás-os-Montes, pelo que concentrava um nicho de estabelecimentos, criando um bulício característico. No decorrer do século XIX, a Praça da Batalha reunia vários hotéis e cafés de renome na cidade, como o Grande Hotel Portuense, o Hotel Águia D’Ouro, o Hotel da Europa, o Hotel Estanislau, o Nova Itália, o Universal, o Sul Americano ou o Café Leão D’Ouro, assim como monumentos de importância como o Teatro S. João (1798)²² ou a estátua de D. Pedro V. ²³(1866) ou o Antigo Edifício dos Correios (do final do século XVII)²⁴. Baedeker descreve a praça da seguinte forma: “*Beyond this lies the Praça da Batalha (Pl. E, F, 3), an attractive square with a mosaic pavement. To the left is the Post Office (p. 546), to the right the Opera House (p. 547). In the centre is a Statue of Pedro V. (1853-61), erected in 1862*” (Baedeker, 1908: 551).

²² “o edifício em eixo longitudinal, formula inaugurada em Parma com o Théâtre du Palais Farnese, construído por Aleotti (...) em 1908, um incêndio destruiu o centenário Teatro, mas possibilitou o edifício-teatro-monumento nos mesmos alinhamentos da Praça da Batalha, com programa arquitetónico mais estético, mais à moda francesa, sob o risco do Arquitecto José Marques da Silva” (Marques, 1998: 25/26).

²³ “A motivação do monumento à memória de D. Pedro V (1837-1861), ao rei muito amado, nasce pouco depois da sua morte (...) propõe-se realizar uma estátua que atestasse aos vindouros o amor dos seus vassalos” (Marques, 1998: 55).

²⁴ “Construção de finais do século dezassete, é vulgarmente conhecido por Casa, Palácio da Batalha. (Marques, 1998:27). O edifício foi mandado erguer por José Anástacio que após a sua morte passa para seu filho Manuel Guedes da Silva e que em 1832 aquando o cerco do Porto teve que abandonar juntamente com a sua família o edifício. Tendo sido o mesmo ocupado pelos liberais onde instalaram várias repartições públicas. “Serviu ainda de Hospital de Sangue durante o cerco à cidade(1832-1834)” (Marçal, 1958: 303) Em 1881, instalou-se a Estação Central de Correios, telégrafos e telefones.

O percurso prossegue pela Rua de Santa Catarina, em direção ao **Grande Hotel do Porto**. É precisamente nesta rua, outrora em parte pertencente às propriedades de D. Antónia Adelaide Ferreira, mais conhecida por “Ferreirinha”, onde está localizado o resistente Grande Hotel do Porto²⁵. O edifício e a hotel são concebidos em 1888, pela mão de Daniel Martins Moura Guimarães um torna-viagem: “*o Edifício com Fachada vitoriana, incluía o que mais de moderno existia, em termos de conforto, comodidade e luxo*”. Este Hotel recebeu artistas de renome (Assis Pacheco, Luís de Sttau Monteiro), acolheu monarcas (Eduardo VIII, ex-imperadores D. Pedro II e D. Teresa Cristina), testemunhou histórias de amor (a violoncelista Guilhermina Suggia e o médico Carteador Mena) e falecimentos trágicos (como o de D. Teresa Cristina, esposa de D. Pedro II do Brasil). Tanto Murray, como Charnock ou Baedeker fazem referência ao Hotel nos seus guias de viagem:

- “*Rua the santa Catharina, 165 R. 1000-2500. déj 600. D. 800, board 1000rs*” (Baedeker, 1908: 545)
- “*Grand H. Porto, one of the best in the Peninsula; excellent food and great civility*” (Murray, 1887: 118).

Anexo ao Grande Hotel do Porto localizava-se a Camisaria Confiança, onde foi realizado o primeiro filme português, em 1896, pelo pai do cinema em Portugal, Aurélio da Paz dos Reis, que filma a saída das operárias da Camisaria.

O itinerário segue agora em direção à Rua Formosa, não sem antes espreitar o Mercado do Bolhão, estrutura aberta após o Cerco do Porto para disciplinar a venda ambulante e as feiras. O projeto para a Rua Formosa surge no plano de 1784 da Junta de Obras Públicas do Porto, com o propósito de estabelecer ligação entre a Rua Bonjardim, antiga estrada para Guimarães, com o Largo do Padrão, por onde passava a estrada para Penafiel. Mas só será concluída no século XIX. Como apontou Pinto, “*a Rua Formosa ajudaria a complexificar (e sobretudo modernizar!) o Largo do Padrão das Almas, cruzado então pela estrada do pão e por onde partia também o Poço das Patas e uma estreita viela de ligação ao vizinho largo do arrabalde de São Lázaro*” (Pinto, 2011: 42). Do Largo do Padrão segue-se em direção à Rua D. João IV, construída ao longo do século XIX, tendo enfrentado algumas dificuldades durante os trabalhos. É composta por palacetes da burguesia endinheirada de Oitocentos, como o Palacete de Joaquim Soares da Silva Moreira ou a Casa dos Magalhães Basto.

Nesta rua temos localizada a Biblioteca Pública do Porto, instalada no antigo Convento de Santo António, e que foi também Museu Portuense, desde 1842. O relato de viagem de Smith, de 1870, destaca o impacto que o edifício teve no viajante: “*none pleased me more than the public library; not only from its size and completeness, for it contains 110,000 volumes, and occupied for sides of quadrangle of an old monastery, but still more for its liberal rules*” (Smith, 1870: 123).

Mesmo em frente à Biblioteca Pública, espraia-se o **Jardim de São Lázaro**, inaugurado em 1834, precisamente no dia de aniversário de D. Maria II, a 4 de abril, sendo, por isso, o primeiro Jardim Público da cidade do Porto. É um jardim com traçado romântico, rodeado de magnólias no lago central, e ladeado com uma cerca em ferro e 4 portões. Na lateral norte está uma fonte histórica, advinda do Convento São Domingos, e tem também um coreto Oitocentista. A referência ao jardim é uma constante em todos os guias e relatos de viagem. O’ sheas sublinha mesmo que, no seu entender, no que se refere a praças ajardinadas, “*the most remarkable of which are, Praça de Sao Lazaro, well planted, and with convents at the side*” (O’ sheas, 1889: 551).

O percurso segue agora pela Avenida Rodrigues de Freitas, antiga Rua de São Lázaro. Ali, junto do primeiro jardim público da cidade, próxima à Rua de S. Vítor, onde predominavam as residências com ilhas, e igualmente próxima a fábricas de tecidos e tinturarias da Rua do Bonfim e do Campo 24 de Agosto, muitos brasileiros torna-viagem²⁶ instalaram os seus palacetes a partir de meados do século XIX: “*(...) em muito se assemelha, nos seus elementos, aos palácios nobres, apresentando frontões, em tímpano perfeito, truncado ou imperfeito, ou falsos frontões, incluídos na estrutura do edifício e contemplando a linha das suas fachadas*” (Santos, 2000: 229). A Avenida é ocupada em boa parte por edifícios apalaçados da burguesia endinheirada da segunda metade do século XIX, desde o edifício da Faculdade de Belas Artes da Universidade do Porto, o Palacete de Francisco Pereira (1898) ou o atual palacete da Associação dos Comerciantes do Porto.

²⁶ “*Desde os princípios do século XIX e durante mais de um século, o Brasil corporizou o sonho do Eldorado que fascinou muitas centenas de milhares de portugueses. (...) esmagadoramente homens, quase sempre jovens, alguns quase crianças. (...) No horizonte de todos (...) dividia-se uma nesga do paraíso sonhado, consubstanciado no dinheiro libertador e na conseqüente fuga a uma existência amarrada aos padrões tradicionais de vida de uma sociedade empobrecida (...) aquela personagem, típica das décadas de finais da centúria, que havia emigrado pobre para antiga terra de Santa Cruz, lá adquirira hábitos de vida diversos daqueles que levava, enriquecera, regressava a Portugal rodeada de estrépito e curiosidade, exibía uma vestuário exótico, ostentava adereços de ouro, pronunciava as palavras de modo adocicado (...) construindo casas cheias de azulejos, com paredes e colunas de cores berrantes, tantas vezes a roçar o mau gosto!*” (Santos, 2000:15/16/18)

Chegando ao Largo Soares dos Reis²⁷, aproxima-se o fim do itinerário. O **cemitério Prado do Repouso** é mais uma obra do romantismo. Construído no local da Quinta do Prado do Bispo, pelas suas dimensões alargadas, condições de ventilação e pelo afastamento às áreas mais povoadas da cidade, é inaugurado em 1839 com a transladação do corpo de Francisco de Almada e Mendonça.²⁸ Foi um elemento decisivo do Porto do século XIX, não só pelo que significou na expansão da cidade a oriente, como pela sua função como cemitério-jardim, lugar de passeio e lazer que inclusivamente faz parte dos guias de viagem: “*É muito vasto este cemiterio, e tem uma extensa avenida, ladeada de arvores funebres e mausoleus, verdadeiramente notavel pela sua belleza melancolica*”, escreverá por exemplo Alberto Pimentel, no seu “Guia do viajante na cidade do Porto e seus arrabaldes”, em 1877 (Pimentel, 1877: 159).

Na reta final do itinerário, seguimos até à **Alameda da Fontainhas** através do “*eixo fundamental que liga em linha recta a porta a norte do cemitério ao promontório sobre o rio, numa espécie de prolongamento barroco da cidade para o infinito*” (Pinto, 2011: 62). Saíndo pela porta sul do cemitério, dirigimo-nos à próxima e última paragem do itinerário que é a Alameda das Fontainhas. Apesar de não ser um monumento edificado no século XIX, mas no final do século XVIII, a alameda sofre várias transformações urbanísticas²⁹ neste período, que o tornam diferente dos demais passeios e alamedas da cidade. O Passeio, como era conhecido no século XIX, era bastante cobiçado nos guias de viagem, pela sua vertente de miradouro para o vale do Douro. O’Sheas destaca a vista sobre a linha do horizonte: “*There are besides several pretty promenades, fountains, and sites from which grand and extensive views can be obtained, such as (...) the Fountainhas*” (O’Sheas, 1889: 551). No mesmo sentido, o guia de Baedeker, uns anos mais tarde, sublinhará as deslumbrantes vistas sobre o Douro, embora claramente exagerando no que à Serra do Marão diz respeito, uma vez que a vista é interrompida pela Serra de Valongo: “*Passeio das Fountainhas (Pl. F, 4), a pleasant promenade high above the Douro,*

²⁷ “(...)largo do Prado futuro largo Soares dos Reis, como ponto de irradiação de 5 arruamentos que ligariam este novo núcleo aos antigos nós de intersecção viária (praça da Alegria, jardim de São Lázaro, campo 24 de Agosto) ou a pontos de cruzamento de vias criadas pelo próprio desenho (ruas da Murta/Barão de São Cosme/Conde Ferreira e nas rua de Conde das Antas/Duque de Palmela/duque da Terceira (...)) (Pinto, 2011:93)

²⁸ “Foi junto a essa porta e defronte à capela do Repouso que se colocaram, a 1 de Dezembro de 1839, os restos mortais de Francisco de Almada e Mendonça, coroados com um busto esculpido por Soares dos Reis, depois de um cortejo funebre de transladação do seu corpo da Igreja da Misericórdia, na rua da Flores para o novo cemitério. Foi a estratégia gizada para convencer a população dos méritos daquele local para enterramento público” (Pinto, 2011: 62).

²⁹ Além da mudança do matadouro para fora das Fontainhas, a zona recebeu inúmeras habitações, acolheu a fábrica de cerâmica do Carvalhinho, e orgulhou-se do Passeio Público das Fontainhas. (Ferreira, 2018: 95)

commanding a fine view of the river, the S. shore, the two bridges, and the Serra de Marao” (Baedeker, 1908: 552).

Para finalizar este roteiro propomos ao turista a contemplação de dois dos símbolos que marcaram o século XIX portuense: a Ponte Luís I³⁰, cuja proposta de engenharia foi efetuada por Théophile Seyrig, destacada por Murray como “*wonderful*” (Murray, 1887: 125), ou, do lado oposto, em direção a sudeste, a Ponte Dona Maria Pia, inaugurada em 1877³¹, que a autora Rattazzi caracteriza como “*uma ponte magnifica*” (Rattazzi, 1882: 140).

O itinerário foi efetuado através da plataforma google maps, a sua consulta pode ser efetuada através do seguinte link:

<https://www.google.com/maps/d/u/1/edit?mid=1OFFBjT4Wdt73tY3zLYDRe97hU1L1IJAJ&usp=sharing>

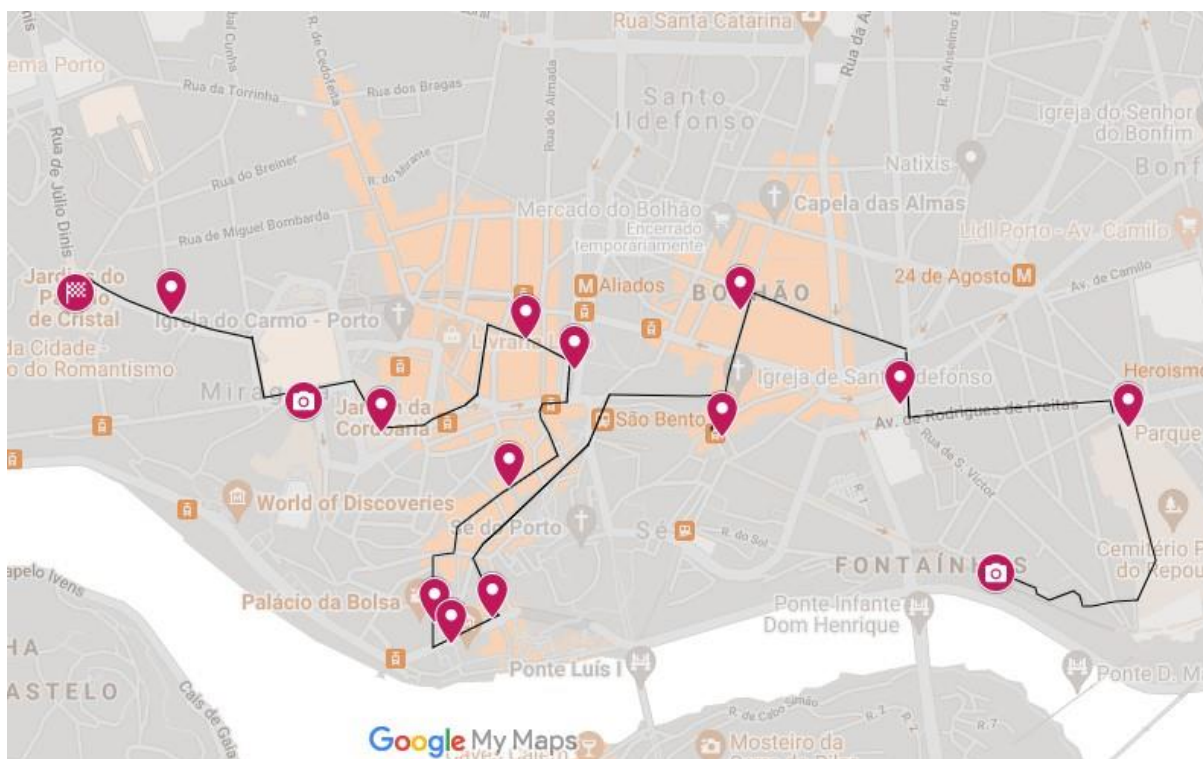


Figure 7 Imagem do Itinerário “O Porto Turístico de Oitocentos”

Fonte: <https://www.google.com/maps/d/u/1/edit?mid=1OFFBjT4Wdt73tY3zLYDRe97hU1L1IJAJ&usp=sharing>

³⁰ Sendo inaugurada em duas fases distintas, 1886 o tabuleiro superior e 1887 o tabuleiro inferior, surge como substituto da Ponte Pênsil, devido à sua instabilidade em falta de capacidade de acomodar tráfego.

³¹ Construída por uma equipa de engenharia da companhia Eiffel, cujo objetivo era fazer a ligação ferroviária entre Porto e Lisboa. Foi inaugurada com a presença de D. Luiz I e Dona Maria.

6. Considerações finais

Acompanhando as grandes mudanças socioculturais que ocorreram a partir do início do século XIX em praticamente todas as grandes cidades da Europa Ocidental, o Porto transformou-se numa cidade muito maior e mais complexa, tanto do ponto de vista demográfico como morfológico. Entre as várias alterações que a cidade produziu, uma ocorreu inicialmente de forma discreta, quase exótica, mas paulatinamente foi ganhando importância. Referimo-nos à chegada de viajantes que procuravam a cidade em busca do seu património cultural ou da sua frente atlântica para banhos terapêuticos de mar. Esta chegada produzirá, ela própria, transformações específicas, nomeadamente a multiplicação de locais de hospedagem, o aumento da oferta de restauração ou a criação de infraestruturas de recreio e lazer.

O Porto tinha, por isso, vários elementos de atratividade turística que despertaram o interesse do viajante e, por conseguinte, dos produtores de guias de viagem, que se vulgarizaram no século XIX, e que passam a incluir o Porto nos seus roteiros. Por outro lado, os viajantes deixaram também registos escritos, por vezes de carácter literário, documentando as suas viagens e aventuras, descrevendo ambientes e paisagens, alimentando a vontade de viajar a quem os lia. Por esse motivo, o Porto viu-se também incluído em muitos desses relatos que permitem compreender a imagem da cidade e as sensações que ela desperta em quem a visita. O presente projeto pretendeu precisamente explorar esses guias turísticos e esses relatos individuais de viajantes para compreender a cidade do Porto no século XIX aos olhos de um turista, analisando os problemas que encontravam, as suas dúvidas e interrogações, as suas surpresas e encantamentos.

Para terminar, foi elaborado um itinerário que contempla a compilação de vários registos retirados dessas obras escritas e que permitem a quem o quiser percorrer uma compreensão mais cuidada do que era a cidade do Porto para quem a visitava há mais de cem anos. É um trabalho que pretende ser uma primeira experiência na elaboração de uma oferta que poderá, ao mesmo tempo, providenciar um recurso turístico e um produto cultural à cidade e oferecer um entendimento mais completo sobre a história e geografia do Porto Oitocentista. É um campo por explorar, pese embora alguns trabalhos recentes nesse sentido.

Agustina Bessa Luís dizia que o Porto não era um lugar, mas um sentimento. Na produção deste trabalho, apesar de algumas limitações profissionais e de um longo hiato temporal entre o arranque e a sua conclusão, pude perceber o sentido da frase da escritora nortenha.

Bibliografia

- Abreu, M. d. (1998). Sobre a Memória das Cidades. *Revista da Faculdade de Letras*, 77-97.
- Alves, F. (2014). Grupos sociais e estratificação social em Portugal no século XIX,. *CEPESE - Faculdade de Letras da Universidade Do Porto*, 193-199.
- Alves, F. (2014) O brasileiro oitocentista : representações de um tipo social. Porto:CEPESE.
- Amirou, R. (2007). *Imaginário Turístico e sociabilidades de viagem*. Porto: Estratégias Criativas.
- Andrade, S. C. (2019). *Tempos, ritmos e usos: as novas dinâmicas urbanas vistas a partir da cidade do Porto*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto.
- Anjos, M. C. (Novembro de 2012). *O Turismo no Eixo Costeiro Estoril-Cascais (1929-1939): Equipamentos, Eventos e Promoção do Destino*. Universidade de Lisboa.
- A.S. (III). O que deseja saber acerca do Porto? Tripeiro VI, 284.
- Baedeker, K. (1908). *Handbook for Travellers*. London: Leipsic: Karl Baedeker, Publisher.
- Barbosa, F. F. (1864). *Elucidário do Viajante no Porto*. Coimbra: Imprensa da Universidade.
- Barbosa, G., & Leitão, M. (2005). *Breve História do Turismo e Hotelaria*. Brasília: Confederação Nacional do Comércio.
- Barbosa, J. P. (2018). *Património Desaparecido Rede de Percursos e Reconhecimento da Muralha Fernandina do Porto*. Porto: Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto.
- Barros, V. G. (2015). *Turismo em Portugal*. Lisboa: FFMS.
- Basto, A. d. (1932). *O Porto do Romantismo*. Porto: Caminhos Romanos.
- Basto, A. M. (S/data). *O Porto Antologia da Terra Portuguesa*. Lisboa: Livraria Bertrand.

- Beltrami, M. (2011). *Ocio y viajes en la historia: Antigüedad y Medievo*. Editorial Academica Espanola.
- Cabete, S. M. (2010). *A narrativa de viagem em Portugal no século XIX* .: Paris: Université de la Sorbonne nouvelle - Paris III.
- Câmara Municipal do Porto. (1910). *Guia do Porto Ilustrado*. Porto: Guias "Touriste" / Câmara Municipal Do Porto.
- Cantista, A. P. (2008-2010). O termalismo em Portugal. *Anales de Hidrología Medica*, 70-107.
- Carvalho, G. (2017). Turismo Cultural. Em F. Silva, & U. Jorge , Planeamento e Desenvolvimento Turístico (pp. 349-362). Lisboa: Lidel - Edições Técnicas,Lda.
- Charnock, R. S. (1897). *Bradshaw's illustrated hand-book to Spain and Portugal a complete guide for travellers in the Peninsula*. London: W. J. Adams.
- Cisne, R., & Gastal, S. (2010). Turismo e a Sua História: Rediscutindo Periodizações. *Semintur*.
- Cunha, L. (2010). Desenvolvimento do Turismo em Portugal: Os Primórdios. *Fluxos & Riscos n.1*, Pp. 127 - 149.
- Cunha, L. (2013). *Economia e Política do Turismo*. Lisboa: Lidel.
- Dias, A. A. (2010). *Dois Lugares da Cidade do Porto: Praça dos Poveiros e Passeio de São Lázaro*. Porto: Faculdade de Letras da universidade do Porto.
- Diniz, J. (1930). *Uma Família Inglesa*. Porto: Livraria Chardron, de Lello & Irmão.
- Escallier, C. (2018). Viajante do passado / turista de hoje: do encontro do outro à descoberta de si próprio. *Revista Lusófona de Estudos Culturais / Lusophone Journal of Cultural Studies*, vol. 5, n. 2, 253 – 265.
- Félix, O. M. (2011). Grande Hotel de Paris - Uma História no Porto . Porto:Afrontamento.
- Fernandes, J. A. (1986). Praça da Liberdade da Praça Nova à Emergência do Novo Centro Social do Porto. *Tripeiro, série nova, ano VIII nº 9*, 270-275.
- Fernandes, J. A. (1990). Botequim e o Porto do século XIX. Para uma História dos cafés da cidade. *Hotelaria e Similares*, 1083-1086.
- Fernandes, J. A. (1994). Rua das Flores, a Rua do Ouro Portuense. *Tripeiro*, 45-46.
- Fernandes, J. A. (1997). *Porto: cidade e comércio*. Câmara Municipal do Porto.

- Fernandes, J. A. (1997). Prado do Repouso O primeiro grande cemitério do Porto. *Tripeiro*, 270-273.
- Fernandes, J. A., & Martins, L. P. (1989). Fragmentos de um século de vida dos cafés, restaurantes e hotéis do Porto. *Artigo em Livro de Atas de Conferência Nacional* (p. 17). Porto: Ateneu Comercial do Porto.
- Fernandes, J. A., & Martins, L. P. (1990). Apontamentos sobre a evolução da hotelaria e similares no Porto. *Hotelaria e Similares*, 1278-1280.
- Fernandes, J. A., & Martins, L. P. (1990). Apontamentos sobre a evolução da hotelaria e similares no Porto. *Hotelaria e Similares*, 1236-1237
- Fernandes, J. A., Pinto, J. R., & Chamusca, P. (2020). Consumo: turismo, comércio e restauração. *Geografia Económica*, 228-241. In Fernandes (2019) *Geografia do Porto*. Porto: Book Cover.
- Fernandes, J. R. (Novembro de 1993). O Bairro das Carmelitas. *O Tripeiro*, pp. 345-346.
- Fernandes, M. J. (2009). *Roteiro para um Porto não tão conhecido*. Porto: Universidade do Porto Faculdade de Belas Artes.
- Ferrão, J. B. (1982). Do Burgo Medieval à cidade moderna. *O Tripeiro*, 18-19.
- Ferrão, J. B. (1982). Um Cônsul inglês do séc. XVIII - John Whitehead. *Tripeiro*, 20-22.
- Ferreira, A. M. (2014). Os hotéis de Lisboa no contexto das políticas. *Revista Turismo e Desenvolvimento*, 355-364.
- Ferreira, A. M. (2014). Estilo de vida, modelos de urbanismo e de desenvolvimento das estâncias balneares no século XIX - A costa de Cascais e do Estoril: Casos de Cascais, Monte Estoril e Santo António do Estoril. *Revista Turismo & Desenvolvimento*.
- Ferreira, A. M. (2014). Os hotéis de Lisboa no contexto das políticas. *Revista Turismo e Desenvolvimento*, 355-364.
- Ferreira, M. J. (2018). *A Urbanização das Fontainhas*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto.
- Findeiss, K. T. (2002). La Actualidad de de Viajes Clásicos en la Península Ibérica. El Redescubrimiento de Tradicionales Comportamientos Turísticos. *NIMBUS n.º 9-10*, 197-220.

- Fiúza, I. C. (2020). *Os Efeitos da Globalização - O Caso da Rua de Santa Catarina, Porto*. Porto: Faculdade De Engenharia Da Universidade Do Porto.
- Freitas, E. A. (1999). *Toponímia Portuense*. Porto: Contemporânea Editora, Lda.
- Freitas, J. I. (2010). *O litoral português na época contemporânea: representações, práticas e consequências. Os casos de Espinho e do Algarve (c. 1851 a c. de 1990)*. Lisboa: Universidade de Lisboa.
- Freitas, T. N. (2011). *Mutações e Transformações da cidade Balnear em Portugal*. Lisboa: Universidade Técnica de Lisboa.
- Gastal, S., & Cisne, R. (2011). Nueva vision sobre los itinerarios turísticos: una contribucion a partir de la complejidad. Centro de Investigaciones y Estudios, 1449-1463.
- Gonçalves, I. (1968). “*Privilégios de Estalajadeiros Portugueses*” (Séculos XIV e XV). Lisboa: Universidade de Lisboa.
- Guimarães, B. D. (1961). O Porto e a Província do Douro Litoral. *O Tripeiro*, pp. 161-164.
- Harrison, W. H. (1839). *Jennings Landscape Annual, or Tourist in Portugal*. London: Robert Jennings & Co.
- Henriques, C. H. (2017). *Turismo Urbano - Ênfase nos Valores Patrimoniais, Históricos e Culturais dos Centros Históricos*.
- Hipólito, R. F. (2014). *O turismo nas Caldas da Rainha do século XIX para o século XX (1875-1936)*. Lisboa: ISCTE-IUL - Instituto Universitário de Lisboa.
- Holloway, J. C., & Humphreys, C. (2016). *The Bussiness of Tourism*. Pearson.
- Jackson, C. (1877). *A Formosa Lusitana*. Porto: Livraria Portuense Editora.
- Jorge, A. M. (1998). A Influência da Comunidade Britânica no Porto nos séculos XVII e XIX. Em *Associação Cultural Amigos do Porto, 3ª Série, nº 18* (pp. 25-38). Porto: Martins & irmãos, Lda.
- Jorge, R. (1897). *Origens & desenvolvimento da população do Porto: notas históricas e estatísticas*. Porto: Typ. Occidental.
- Kinsey, W. M. (1829.). *Portugal illustrated*. London: Teuttel and Würtz, Treuttel Jun.[et al.]
- Lew, A. A., Hall, C. M., & Williams, A. M. (2004). *Compêndio de Turismo*. Lisboa: By Blackwell Publishing, Ltd.

- Lopes, J. T. (2017). Do Porto romântico à cidade dos centros comerciais: breve viagem no tempo. *Sociologia: Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Volume 9*, 27-61.
- Lousada, M. A. (S/data). Viajantes e Turistas Portugal, 1850-1926.
- Machado, J. C. (II de I). Arnaldo Gama. Tripeiro, p. 539.
- Magalhães, L. (S/data). Panorama Histórico do Turismo: Do mundo Moderno à contemporaneidade.
- Marçal, H. (V de Nova). Hotéis e Hospedarias do Porto na Segunda Metade do Séc.XIX. Tripeiro, pp. 179-180.
- Marçal, H. (XIII de V, XIII). A Praça da Batalha. Tripeiro, 300-304.
- Marques, L. F. (1998). A Praça da Batalha: um valor patrimonial (1798-1907). Porto:Faculdade de Letras do Porto.
- Martins, L. P. (1992). Do Passeio Público ao “Jogo de Cartas”; Apontamentos sobre espaços ajardinados no Porto. Colóquio Ibérico de Geografia do Porto, 628-640.
- Martins, L. P. (1998). Exposições Industriais e Turismo, Reflexões sobre um tema da Atualidade. Artigo em Livro de Atas de Conferência Nacional (pp. 459-468).Porto: Porto : Universidade do Porto. Faculdade de Letras.
- Martins, L. (2016). *Geografia do turismo – linhas de enquadramento e tendências de evolução*. Porto: Porto – FLUP.
- Martins, L. S. (2004). Espaços de Lazer e de Turismo no Noroeste de Portugal. Porto: Edições Afrontamento.
- Martins, L. S. (2004). Espaços de Lazer e de Turismo no Noroestes de Portugal. Porto: Edições Afrontamento.
- Martins, L. S. (2011). Os guias de viagem, a cartografia e os fundamentos do turismo. *IV Simpósio LusoBrasileiro de Cartografia Histórica*, 2-17.
- Martins, P. A. (2011). *Contributos para uma História do Ir à Praia em Portugal*. Universidade Nova de Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas.
- Matos, A. C., Ribeiro, E. F., & Bernardo, M. A. (Outubro, 2009). Caminhos-de-ferro e Turismo em Portugal (Final do Século XIX e Primeiras Décadas do século XX). *Congrés V Congresso*.

Matos, A. C., & Santos, M. L. (2004). Os guias de turismo e a emergência do Turismo Contemporâneo em Portugal (Dos finais de século XIX às Primeiras Décadas do Século XX). *Revsita Eléctronica de Geografía y Ciencias Sociales* .

Matos, A. C., Conde, A. F., & Bernardo, M. A. (2021).

O contributo dos relatos e guias de viagens para o estudo da Antiguidade Clássica. Associação Portuguesa de Estudos Clássicos; Centro de Estudos, 289-299.

McKercher, B., & Lew, A. A. (2004). Correntes turísticas e distribuição Espacial de Turistas. Em A. A. Lew, C. M. Hall, & A. M. Williams, *Compêndio de Turismo* (pp. 57-70). Lisboa: By Blackwell Publishing, Ltd.

Merson, O. (S/ Data). O que dizem de nós. *Tripeiro*, 424-425.

Monteiro, M. (2000). Casas de Brasileiros: O Público e o Privado. Em C. N. Portugueses, *Os Brasileiros de Torna-Viagem* (pp. 227-324). Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses.

Moreira, T. A. (2017). Itinerário das Casas Nobres do Porto-Investigação e Empreendedorismo na criação de uma Aplicação Móvel. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

Murray, J. (1887). *A Handbook for travellers in Portugal Madeira, Azores e Canaries*. London: John Murray Albemarle Street.

Oliveira, M. I. (2015). *Do Convento de Santo António da Cidade à actual*. Porto: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto .

Ortigão, R. (1876). *As Praias de Portugal*. Porto: Magalhães e Moniz Editores.

O'Shea, H. G. (1889). *Guide to Spain and Portugal*. Edinburgh: Adam & Charles Black.

- Pacheco, E. M. (1992). *Os transportes Rodoviários no grande Porto*. Coimbra: Faculdade de Letras do Porto.
- Penetra, V. L. (2018). *Imagens e Memórias em Reconstrução: Do Palácio de Cristal Portuense ao Pavilhão Rosa Mota Volume I*. Faculdade de Letras da Universidade do Porto.
- Pereira, A. M. (2015). *Os Ingleses e o Porto: percursos por um Porto de outrora*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto.
- Pereira, F. (1914). *O Porto d'outros tempos : notas históricas, memórias, recordações*. Porto: Libreria Chardon.
- Pereira, G. M. (1993). *Famílias Portuenses na Viragem do Século 1880-1910*. Afrontamento.
- Pérez, X. P. (2009). *Turismo Cultural - Uma visão antropológica*. Tenerife: Asociación Canaria de Antropología
- Pimentel, A. (1877). *Guia do Viajante na Cidade do Porto e seus Arrabaldes*. Porto: J. E. da Costa Mesquita— Editora.
- Pina, P. (1988). *Portugal O Turismo o no Século XX*. Lisboa: Lucidus - Publicações Lda.
- Pinto, J. (1869). *Apontamentos para a História da Cidade do Porto*. Porto: Typographia Commercial.
- Pinto, J. (2019). *Turismo, hospitalidade e alojamento local: antecedentes. A airbnb em Portugal*, 8-12.
- Pinto, J. R. (2007). *O Porto Oriental no Final do Século XIX - Um retrato urbano*. Porto: Afrontamento.
- Pinto, J. R. (2011). *Bonfim - Território de memórias e destinos*. Porto: Junta de Freguesia do Bonfim.
- Pinto, J. R. (2011-2012). *A expansão (sub)urbana no Porto Romântico*. *Percursos & Ideias*, 3-20.
- Pinto, J. R. (2019). *Turismo, hospitalidade e alojamento local: antecedentes*. *ResearchGate*, 8-12.

- Pinto, J. R. (2021). Gênese e Evolução da Baixa. Em J. A. Fernandes, P. T. José, J. R. Pinto, & P. Chamusca, *Arquitetura e Geografia Urbana (2010-2020)* (pp.10-19). Book Cover Editora.
- Pinto, J. R., & Azevedo, A. L. (2010). Padrões de Distribuição hoteleira no Porto no final do século XIX. *Percursos & ideias*, 155-166.
- Pinto, J. R., & Fernandes, J. A. (2018). O centro, o século XIX e a cidade em Portugal, vistos desde o Porto. *Brasil e Portugal vistos desde as cidades*, 33-46.
- Pinto, J. R., Alves, D., Barbosa, H., & Lopes, M. (2018). Duas turistas estrangeiras no Porto de Oitocentos: da condição feminina aos limites do turismo. Porto.
- Porto, A. (1987). Que deseja saber acerca do Porto. *Tripeiro*, 284.
- Queiroz, E. (1888). *Os Maias*. Porto: Livraria Internacional Ernesto Chardron.
- Quinteiro, S., & Baleiro, R. (2017). *Estudos em Literatura e Turismo Conceitos Fundamentais*. Lisboa: Universidade de Lisboa. Faculdade de Letras. Centro de Estudos Comparatistas.
- Ramos, D. M., & Costa, C. M. (2017). Turismo: tendências de evolução. *PRACS: Revista Eletrônica de Humanidades do Curso de Ciências Sociais da UNIFAP*, 21-33.
- Ramos, L. A. (2000). *História do Porto*. Porto: Porto Editora.
- Rattazzi, M. (1882). *Portugal de Relance*. Lisboa: Henrique Zeferino.
- Reis, A. d. (1997-1998). O Porto Romântico. Em Associação Cultural dos Amigos do Porto, *Edição Comemorativa do 50º Aniversário 3ª Série nº 15-16* (pp. 39-56). Porto: Martins & Irmão, Lda.
- Reis, D., & Cardozo, P. (2018). “O Grand Tour e o Aprendizado ao Longo da vida de Goethe. *Espaço Académico*.
- Ribeiro, E. d. (2006). *A Gazeta dos Caminhos de Ferro e a Promoção do Turismo em Portugal (1888-1940)*. Évora: Dissertação de Mestrado.

- Richards, G. (2009). Turismo Cultural: Padrões e implicações. Turismo Cultural: Estratégias, sustentabilidade e tendências, 25-48.
- Robinson, M. (2004). Narrativas de Estar Noutro sítio: Turismo e Literatura Turística. Em A. L. Lew, C. M. Lew, & A. M. Williams, Compêndio do Turismo (pp. 341-354). Lisboa : By Blackwell Publising, Ltd.
- Rocha, E., & Fernandes, J. R. (2009). O tempo, o espaço, o comércio e o caso da Rua de Santa Catarina,. Cadernos Curso de Doutoramento em Geografia Flup 1 2, 257-285.
- Rodrigues, T. (1993). A dinâmica populacional na cidade do porto em finais do século XIX. Revista da Faculdade de Letras, 301-316.
- Rosa, V. A. (2020). Da literatura ao itinerário turístico: as casas-museu e o turismo literário. Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias.
- Roza, N. R. (Junho de 2000). A Foz no século XIX a Banheira de São João da Foz. pp. 205-207.
- Roza, R. N. (XX de Nova). A Foz no século XIX, A esplanada do Castelo. Tripeiro, pp. 213-215.
- Salgueiro, V. (2002). Grand Tour: uma contribuição à historia do viajar por prazer e por amor à cultura. Revista Brasileira de História. São Paulo, v. 22, nº 44,, 289-310 .
- Samagaio, E. (1997-1998). Memórias Românticas do palácio de Cristal Portuense. Associação Cultural Amigos do porto Edição Comemorativa do 50º Aniversário 3ª série nº 15-16, 117-124.
- Samagaio, E. (2006). Real Teatro de São João. Associação Cultural Amigos do Porto, 3ª Série, nº 24, 7-13.
- Santos, E. d. (2000). Os Brasileiros de Torna-Viagem. Em C. N. Portugueses, Os Brasileiros de Torna-Viagem no noroeste de Portugal (pp. 15-26). Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses.
- Santos, M. D. (2017). A Evolução do Alojamento nos Primórdios do Turismo em Portugal: Discursos e Realizações (1800-1906). Rosa dos Ventos, vol. 9, núm. 4, pp. 506-520.
- Silva, F. & Umbelino, J. (2017). Planeamento e Desenvolvimento Turístico. Lisboa: Lidel - Edições Técnicas, Lda.

- Silva, M. N. (2009). A Distribuição Turística e as Redes nas Agências de Viagem em Portugal. Universidade de Aveiro: Departamento de Economia, Gestão e Engenharia.
- Silva, O. V. (9 – Junho de 2008). A evolução histórica do Turismo: Da Antiguidade Clássica À revolução industrial Século XVIII. Revista Científica Eletrónica de Turismo - ISSN: 1806-9169.
- Silva, S. (2020). Porto Dark uma proposta de Itinerário Turístico. Universidade de Coimbra.
- Silva, T. A. (2013). Porto: [Re]Habitar a Cidade - Obsolescência urbana e a readaptação habitacional à cidade contemporânea. Coimbra: Departamento de Arquitectura da FCTUC.
- Smith, A. C. (1870). Narrative of a spring tour in Portugal. Londres: Longmans, Green, and Co.
- Sousa, F., & Pereira, M. M. (novembro de 2015). Agência Abreu - Uma Viagem de 175 Anos. Printer Portuguesa- Indústria Gráfica S.A.
- Teixeira, S. C. (2012). Espaços Públicos Processos de Desenvolvimento Urbano e Período Morfológicos da Cidade do Porto. Porto: Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto .
- Teixeira, S. M. (2012). Espaços Públicos, Processos de Desenvolvimento Urbano e Períodos Morfológicos da Cidade. Porto: Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto .
- Urry, J., & Larsen , J. (2011). The Tourist Gaze 3.0. Sage Publications.
- Zan, C. C. (2020). *Habitação Colaborativa: ensaio num lote da Rua de Dom João IV*. Porto: Faculdade Arquitectura do Porto.

Webgrafia:

Cemitério do Prado do Repouso (Porto). (10 de 12 de 2013). Obtido de Monumentos Desaparecidos:

<http://monumentosdesaparecidos.blogspot.com/2013/12/cemiterio-do-prado-do-repouso-porto.html>

Exposição Internacional do Porto (Palácio de Cristal, 1865). (30 de September de 2015). Obtido de Séculos:

<https://seculos.wordpress.com/2015/09/30/exposicao-internacional-do-porto-palacio-de-cristal-1865/>

França, J. A. (s.d.). *Património Cultural*. Obtido de Património Cultural - Direção Geral do Património Cultural:

<http://www.patrimoniocultural.gov.pt/pt/patrimonio/patrimonio-imovel/pesquisa-do-patrimonio/classificado-ou-em-vias-de-classificacao/geral/view/70197/>

Grande Hotel do Porto. (2021). Obtido de Grande Hotel do Porto:

<https://www.grandehotelporto.com/pt-pt/>

Jorge. (21 de Março de 2011). *A vida em Fotos*. Obtido de PortoJofotos:

<http://portoJofotos.blogspot.com/2011/03/67-do-hotel-do-louvre-metralhadoras-3.htm>

Lawrence´s Hotel. (17 de 10 de 2017). Obtido de Restos de coleção:

<https://restosdecolecao.blogspot.com/2017/10/lawrences-hotel.html>

Leão , I. S., & Noé, P. (Julho de 2011). *Sistema de informação para o Património Arquitetónico*. Obtido de monumentos:

http://www.monumentos.gov.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=5417

Milheiro, E., & Jorge , S. P. (Janeiro de 2005). *O turismo em Portugal: que passado? Que futuro?* Obtido de Research Gate:

<https://drive.google.com/drive/u/0/folders/18LLuebFCG1Q6uFyQbVb0wJctm3Q15I0U>

Portugal, T. d. (2021). *Turismo de Portugal*. Obtido de Turismo de Portugal:

<https://www.turismodeportugal.pt/pt/Paginas/homepage.aspx>

Portugal, T. d. (s.d.). *portoenorte*. Obtido de 2021: <http://www.portoenorte.pt/pt/>

RC restaurante. (2021). Obtido de RC Restaurante Est. 1894: <https://www.rc-restaurante.pt/>

Stay Hotels. (2021). Obtido de Stay Hotels Grande Hotel de Paris: <https://www.stayhotels.pt/grandehotelparis/home>

Anexos:

Levantamento efetuado do Anuário do Porto

Listagem:	
Denominação	Localização
Monumentos:	
A D. Pedro IV, estatua equestre	Praça D. Pedro
D. Pedro V estatua pedestre,	Praça da Batalha
Infante D. Henrique, estatua pedestral	Larg. Fronteiro a Associação Comercial
Horticultor Marques Loureiro	Jardim da Cordoia
Conde Ferreira pedestre	Jardim do Hospital dos Alienados
Torre dos Clérigos	
Memória a D. Pedro V	Frente à Estamparia do Bolhão
Pontes	
D.Luiz	
D. Maria Pia	
Estações de Caminho de Ferro	
Minho, Douro e Norte	Campanhã Lugar do Pinheiro
Minho, Douro e Norte e Leste	Praça Almeida Garret, S. Bento
Serviço de Mercarias	Edifício da Alfandega
Porto à Póvoa e Famalicão	Praça Mousinho de Albuquerque, Rotunda da Boavista
Serviços de Carris Americanos	
Estação Central	Rotunda da Boavista
Edifícios Notáveis	
Bolsa, Associação e Tribunal Comercial, Serviços Telegraficos Marítimos	Praça do Comércio
Palácio Cristal	
Camãra Municipal	Praça D. Pedro
Antigo Convento dos Loios	Praça D. Pedro
Palácio dos Carrancas	Rua do Triunfo
Cadeia da relação	Campo dos Martires da Pátria
Hospital da Misericordia	Campo dos Martires da Pátria
Academia Politecnica	Praça dos Voluntários da Rainha
Alfandega do Porto	Rua Nova da Alfandega
Torre da Marca	Rua do triunfo, frente ao palácio Cristal
Feitoria Inglesa	Rua do Infante D. Henrique
Paço Episcopal	Largo Episcopal
Banco de Portugal	Largo de S. Domingos
Banco Aliança	Rua do Mousinho da Silveira
Museus	
O Municipal	Biblioteca S. Lázaro

O Industrial e Comercial do Porto	Dependencia de palácio Cristal
Pintura e Escultura	Academia edifício da Biblioteca
Pintura	Rua das Flores, pateo da Misericórdia
Fortalezas e Castelos	
Serra do Pilar	
S. João da Foz	
Queijo	Entre Foz e Matosinhos
Porto	
Artificial de Leixões	Matosinhos e Leça da Palmeira
Estabelecimentos Comerciais	
Herminios	Rua Sá da Bandeira e Santo António
Camisaria Confiança	Rua Santa Catarina
Livraria Chardom, Lello & irmão	Rua das Carmelitas
Padaria Bijou	Rua Duque de Loulé
Armazéns do Chiado	Praça dos Voluntários da Rainha e Galerias Paris
Hotéis	
O Grande do Porto	Rua Santa Catarina
O de Francfort	Rua D. Pedro
O de Paris	Rua da Fábrica
O Portuense	á Batalha
O américa	Rua Entre Paredes
O Bragança	Rua Entre Paredes e Santo Ildefonso
O Alliança	Rua do Bonjardim e Sá da bandeira
O Universal	Praça da Batalha
Sul Americano	Praça da Batalha
Europa	Praça D. Pedro
Avenida	Rua da Fábrica
Cafés e Restaurantes	
Suisso	Praça D. Pedro
Central	Praça D. Pedro
Brazil	S. Bento, fronteiro à Estação
Lisbonense	Rua do Bonjardim e Sá da bandeira
Portuense	Rua do Bonjardim
Liberal	Rua do Bonjardim
Do Pálacio Cristal	
Internacional	Praça de D. Pedro
Do Camanho	Praça de D. Pedro
Do Porto Club	Praça de D. Pedro
Capelas	
Da Boavista	Rua Montebelo
Da Senhora dos Anjos	Rua dos Bragas
De Santo António	Bonfim

De S. Roque	Rua de S. Roque da Lameira
Da Senhora da Saúde	Rua do Heroísmo
Postigo do Sol	Rua da Batalha
Coração de Jesus	Praça Marques de Pombal
Das Almas	Rua Santa Catarina
Batalha	Praça da Batalha
Carlos Alberto	Av. Das Tilias (palácio Cristal)
Espírito Santo	Largos de S. Pedro de Miragaia
Nossa Senhora da Assunção	Rua Senhora de Agosto
Do Pestana	Rua do Almada
Dos Reis Magos	Rua do laranjal
S. José das Taipas	Rua do Calvario
S. Joaquim	Praça Marques de Pombal
Boavista	Rua da Boavista
S. crispim	Rua S. Jeronimo
Igrejas	
Carmelitas	Praça dos Voluntários da Rainha
Carmo	Praça dos Voluntários da Rainha
Clérigos	Rua dos Clérigos
Collegio	Largo do Collegio
Congregados	Praça de Almeida Garrett
Lapa	Largo da Lapa
Misericórdia	Rua das Flores
Santa Clara	Campo de Santa Clara
S. bento da Vitória	Rua de S. Bento
S. francisco	Rua de S. Francisco
S. João Novo	Largo de S. João Novo
Do Terço	Rua Cima da Villa
Trindade	Largo da Trindade
Igrejas Paroquiais	
Bonfim	Rua do Bonfim
Cedofeita	Largo do Priorado
Miragaia	Rua de Miragaia
Nossa Senhora da Boa Viagem	Massarelos
Nossa Senhora de Campanhã	Campanhã
Paranhos	Rua da igreja
Santo Ildefonso	Praça da Batalha
S. Nicolau	Rua Infante D. Henrique
Sé	Largo da Sé
Vitória	Rua de S. Bento
Mercados	
Bolhão	

Anjo	
Peixe	
Ribeira	
Gados na Corujeira	
Jardins e Alamedas	
Da Cordoaria	
S. Lázaro	
Praça Mousinho de Albuquerque	Boavista e avenida da Boavista
Bolsa	
Campo 24 de Agosto	Montebelo, Bonfim
Praça Marques de Pombal	Antiga Aguardente
Duque de Beja	Praça Duque de Beja
Coronel Pacheco	Praça Coronel Pacheco
Duquesa de Bargaça	Meio da Rua da Alegria
Carlos Alberto	Praça Carlos Alberto
Rua da Firmeza	No começo da Rua S. Jeronimo no Jardim do Moreda
Dos Voluntários da Rainha	Praça Voluntários da Rainha
Passeio Alegre	Foz do Douro
Alameda/Passeio das Fontainhas	margem direita do Douro entre 2 pontes
Das Virtudes	sobranceira a Miragaia
Praça das Flores a S. Roque da lameira	
Da Regeneração	Campo da regeneração
Teatros	
Príncipe Real	Rua Sá da Bandeira
Carlos Alberto	Rua das Oliveiras
Gil Vicente	Dependencias do edifício, Palácio Cristal
Agua de Ouro	Praça da Batalha
Animatografos	
Praça da Batalha	
Passos Manuel	
Rua D. Carlos	

Levantamento dos hotéis Jornal Tripeiro: I-I pág: 11; V- VI, 235:

1865		
Nome	Rua	Nº
Águia d Óuro	Batalha	32
Aurora do Lima	Rua de Entreparedes	
Boa esperança	Praça de Carlos Alberto	116
Boa União	S. Lázaro	278
Clarence	Praça de Carlos Alberto	81
Comercio	Praça de Carlos Alberto	92
Cysne	Rua Sá da Bandeira	17
Estanislau	Batalha	122
Estrella	Rua de Cimo da Vila	173
Estrella do Norte	Rua de Cimo da Vila	94
Europa	Batalha	133
Francfort	Rua de D. Pedro	7
Garibaldi	Rua de Cimo da Vila	159
Inglês	Rua da Reboleira	55
Leãa d´Ouro	Praça de Carlos Alberto	124
Lisbonense	Rua Sá da Bandeira	
ˆLuso-Brasileiro	Rua do Calvário	72
Lusitania	Trav. De D. pedro	8
Nova Itália	Batalha	88
Novo Lisbonense	Praça dos Voluntários da Rainha	
1879		
Nome	Rua	Nº
Hotel do Louvre	Rua do Rosário	
Hotel Francfort	Rua de D. Pedro	
Grande Hotel de Paris	Rua da Fábrica	
Grande Hotel Central	Entreparedes	
América	Entreparedes	
Mary Castro	Rua Sá da Bandeira	
Estrela do Norte	Rua Sá da Bandeira	
Central	Rua do Laranjal	
Bragança	Entreparedes	
Águia d Óuro	Praça da Batalha	
Hotel Real	Rua do Bonjardim	
Boa Fé	Rua de Santo Ildefonso	
Cisne	Rua de Sá da bandeira	
Do Sol	Praça da Batalha	
Europa	Rua Sá da Bandeira	

Estrela do Norte	Rua de Cimo de Vila	
Mindelo	Entreparedes	
Oriental	Praça da Batalha	
Leão d´Ouro	Praça de Carlos Alberto	
Lisbonense	Rua de Sá da Bandeira	
Luso-Brasileiro (Aurora)	Praça de Carlos Alberto	
Luso-Brasileiro (Aurora)	Rua da Fábrica	
Do Minho	Rua do Laranjal	
Universal - Sá da Bandeira	Praça da Batalha	
Novo Lisbonense	Praça dos Voluntários da Rainha	
Peninsular	Rua de D. Pedro	
Pomba de Ouro	Rua de Cima da Vila	
Portuense	Praça da batalha	
Isidoro	Rua do Bonjardim	
	1908	
Nome	Rua	Nº
Aliança	Sá sa Bandeira	53
Amor à Pátria	Rua da Estação	42
Atlantico	Rua Mouzinho da Silveira	257, 2º
Bragança	Entreparedes	61
Brasil	Praça de D. pedro	106
Caminhos-de-ferro	Rua da Estação	28
Central	Praça de D. pedro	106
Central	Rua das Flores	160, 2º
Continental	Rua de Entreparedes	
Cysne	Sá da Bandeira	32
Francfort	D. Pedro	21
Grande Hotel América central	S. Lázaro	451
Grande Hotel de Paris	Rua da Fábrica	27
Grande Hotel do Porto	R. de Santa Catarina	165
Grande Hotel Portuense	Praça da batalha	122
Hespanhol	Rua da Estação	14
Lisbonense	Sá da bandeira	36
Lusitano	Rua da madeira	35
Luso-Barsileiro	Rua da Fábrica	40
Maria	Praça da batalha	115
Mary Castro	Rua das Motas	20
Mota	Rua de Trás	27
Nacional	Rua de Entreparedes	16
Peninsular	Rua do Loureiro	35
Pinto Bessa	Rua Pinto Bessa	11

“ O Turismo no Porto na Segunda Metade do Século XIX - Guias e Relatos de Viagem” - Eva Albite Antero da Luz e Silva - 2021

Portuense	R. do Bonjardim	31
Portugal	Campo dos Mártires da Pátria	65
Rainha	Praça de D. Pedro	66
Rainha	Praça de D. Pedro	63
Real	R. do Bonjardim	21
Resende	R. Sá da bandeira	14
Sul-Americano	Praça da batalha	
Universal	R. Alexandre Herculano	289